



Jaka będzie Opolska z nową trasą tramwajową?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatka ze spotkania on-line	2
Załącznik nr 2 – Notatki ze spotkań konsultacyjnych	6
Notatka z pierwsze spotkania konsultacyjnego	6
Notatka z drugiego spotkania konsultacyjnego	10
Załącznik nr 3 – Zestawienie e-formularza opinii	13
Załącznik nr 4 – Pisma przesłane mailowo	93
Pismo 1. (Spółdzielnia Mieszkaniowa “KSIĘŻE MAŁE”)	93
Pismo 2. (Rada Nadzorcza Spółdzielni Mieszkaniowej “Księżę Małe)	97
Pismo 3. (Uchwała Rady Osiedla Księżę Małe)	102



Załącznik nr 1 – Notatka ze spotkania on-line

Data spotkania: 2 grudnia 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 25 osób

W trakcie dyskusji pojawiły się następujące pytania:

- Dlaczego przy tak dużej i kosztownej inwestycji nie jest zwiększona przepustowość trasy, jest to jedyna trasa wyjazdowa na południowy wschód aglomeracji?
- Czy pas zieleni przy ul. Opolskiej przy starym osiedlu pozostanie nienaruszony?
- Jaki udział w ruchu ma ruch przelotowy a jaki miejscowy?
- Ile dzieci z osiedli księża chodzi do szkół i przedszkoli miejscowych a ile musi być dowożonych do miasta?
- Ile osób obecnie wsiada do tramwaju i autobusu , jakie przystanki i linie są najbardziej obłożone.
- Czy wiadomo ile osób z “obwarzanek” przesiada się na Księżu?
- W jaki sposób tak mała ilość miejsc na P+R ma zapewnić obsługę samochodów osobowych? Przecież P+R jest cały zajęty. W jaki sposób obliczono ilość miejsc parkingowych na P+R?
- Czy na P+R powstanie centrum handlowe ze sklepami typu Lidl, Biedronka, których na Księżu Małe i Wielkie brakuje?
- Ile punktów kolizyjnych jest w wariantcie II - obecnie prezentowanym (lewym), analizując wszystkie relacje skrajne? A ile byłoby gdyby wariant drugi był po drugiej stronie Opolskiej (po prawej)? Czy nie byłoby ich mniej?
- Czy nie lepiej od razu wykonać inwestycję związaną z Opolską, tak by przy budowie Trasy Krakowskiej nie było konieczności niszczenia projektowanej infrastruktury z ul. Opolskiej
- Czy obecna pętla ze względu na lokalizację zbyt blisko obecnych budynków zostanie zlikwidowana?



- Na ile miejsc parkingowych zaplanowano na parkingu końcowym?
- Czemu takiej przebudowy nie można połączyć z planowaną trasą krakowska oraz wydłużeniem trasy do Siechnic.
- Czy w wariantie drugim droga dla rowerów jest planowana tylko po jednej stronie ulicy, jeśli tak, to czy jest możliwa zmiana, tak aby w tym wariantie drogi rowerowe znajdowały się po obu stronach jezdni?
- W wariantie 1 planowane jest przesunięcie jezdni bliżej zabudowy, przy ul. Turawskiej i Siemianowickiej. Czy miasto ma analizy, które potwierdzają, że po zmianie układu drogowego nie zostaną przekroczone dopuszczalne normy hałasu i zanieczyszczeń dla mieszkańców tych budynków?
- Dlaczego nie zaprojektowano żeberka odstawczego na zepsuty tramwaj? Ile linii tramwajowych planuje się skierować na nową pętlę autobusowo-tramwajową?
- Czy powstanie wiadukt nad torami kolejowymi do nowej pętli autobusowo-tramwajowej, aby linie nie mające pętli na Brochowie dojeżdżały do nowej pętli?
- Czy obecnie projektowany parking będzie można rozbudować do wielopoziomowego parkingu jak np. P+R Metro Młociny?
- Jakie linie autobusowe zostaną skierowane do nowej pętli autobusowo tramwajowej?
- Czy wyjazd z pętli autobusowo-tramwajowej w stronę miasta będzie bezkolizyjny?
- W wariantie II jezdni ma szerokość 6.5m. Podczas gdy, w wariantie I, gdzie jezdni pozostaje jak obecnie, jezdni ma 9.0m. Czy tak znaczne zwężenie jezdni, nie wpłynie negatywnie na przepustowość
- W wariantie 1 przewidziano budowę drogi zbiorczej od ul. Siemianowickiej do ul. Świątnickiej. Czy w tym wariantie 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 Opolskiej w ul. Siemianowicką i wyjazd z Siemianowickiej na Opolską, czy też ruch zostanie skierowany wyłącznie przez ul. Świątnicką i nową drogę zbiorczą.

- Macie Państwo jakieś wizualizacje? Ciężko wyobrazić sobie model patrząc na mapę.
- Czy prognozy i symulację ruchu będą wykonywane w oprogramowaniu PTV Visum?
- Dzień dobry, czy najważniejszym czynnikiem przy wyborze wariantu będą koszty?
- W wariantcie 1, będą de facto dwa punkty krzyżowania się jezdni z trasą tramwajową. Krzyżówka na wlocie do Wrocławia będzie działać pośrednio jako rozwiązanie limitowania ruchu tranzytowego do Wrocławia? W związku z tramwajem, który włączając się do ruchu ma pierwszeństwo?
- Jak piesi ze strony północnej będą przedostawać się w W-2 do tramwaju i autobusu? Jak to wpłynie na przepustowość drogi?
- Zapoznałem się i widzę sporo wyjazdów z osiedli prywatnych po stronie aktualnie wariantu II, dlatego pytanie czy mniej nie będzie tych wyjazdów po drugiej stronie. Stąd też sugestia aby zliczyć wyjazdy relacje kolizyjne z drugiej strony wariantu II.
- Z załączonych rzutów w obu wariantach wynika, że piekarnia pozostaje nienaruszona, czy tak?
- Na których skrzyżowaniach można się spodziewać sygnalizacji świetlnej?
- Czemu w wariantcie 1 nie można wyremontować ul. Opolskiej?
- Duża droga inwestycja jest nie przyszłościowa w świetle zabudowy okolicznych terenów, dlaczego miasto nie planuje przyszłościowo?
- Dlaczego w prawie milionowym mieście (dane UM Wrocławia) i ponad milionowej 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?

- Czy obecne położenie jezdni Opolskiej stanowi jakiś aspekt historyczny, który musiałby być brany w wyborze wariantów np. ze względów konserwatorskich czy też jest to sprawa całkowicie pomijalna?
- 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?
- Czy będą tablice SIP w wiacie przystankowej? Często te zewnętrzne w deszczu nie są wygodne i nie są widoczne spod wiaty przystankowej?
- Czy w wariancie drugim będą brane pod uwagę lub jakoś badane drgania wywołane przejeżdżającymi tramwajami?
- Czy na kluczowych skrzyżowaniach zapewniona zostanie możliwość wjazdu na TAT – czy nie zostanie powtórzona sytuacja znana z sąsiedniego Jagodna, gdzie linia 133 została poza TAT, bo zabrakło wjazdów. Chodzi przede wszystkim o skrzyżowaniach Karwińska (100, 114, 124), Świątnicka (100), Tyska (124,134, dojazd do zajezdni).
- Obecne parkingi P+R są troszkę tzw. patelnia w lecie. Warto byłoby już teraz takie zadanie na panele słoneczne przewidzieć. Będzie też prąd na zasilanie przystanków.



Załącznik nr 2 – Notatki ze spotkań konsultacyjnych

Notatka z pierwsze spotkania konsultacyjnego

Data spotkania: 4 grudnia 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 56

Miejsce spotkania: Rada Osiedla Księżę, ul. Rybnickiej 39–41

Wariant 1 – plusy

- Tramwaj odsłonięty do bloków.
- Większa dostępność do posesji z ul. Opolskiej.
- Mniejsza ingerencja w zabytkową zielen przy osiedlu Księżę Małe.
- Mniejsze zamieszanie przy budowie.
- Niższe koszty inwestycyjne.
- Przesunięcia linii tramwajowej na północną stronę ul. Opolskiej co skutkować będzie zwiększoną odległością od budynków TBS.
- Droga techniczna od ul. Zagłębiowskiej do ul. Siemianowickiej.
- Pogodzenie interesów wjeżdżających do Wrocławia z interesami mieszkańców.
- Pozwala na zrobienie zieleni wzdłuż ulicy Polskiej, wzdłuż historycznej zabudowy.
- Brak kolizji z projektem trasy krakowskiej na wysokości parku wschodniego.
- Niższy koszt inwestycji.
- Odsunięcie linii autobusowej i tramwajowej od zabudowy historycznej.

Wariant 1 – minusy

- Brak przebudowy jezdni
- Przecięcie ulicy (przez tramwaj) – mniejsza płynność.
- Spowolnienie ruchu (dwukrotnie).



- Ruch pasażerów jest utrudniony ze względu na przejścia przez jezdnię.
- Trasa nie zabezpiecza w przyszłości jezdni 4 pasmowej.
- Tory przecinają jezdnie trzy razy – spowalnia ruch.
- Ścieżka rowerowa przecina jezdnię dwa razy - mniejsze bezpieczeństwo.
- Od ulicy tarnogórskiej do rybnickiej bez sensu dwie ścieżki rowerowe po dwóch skrajnych jezdni.
- Lokalizacja przystanków jest zła.
- Brak remontu chodnika od przepompowni od ul. Rybnickiej.
- Brak uciąglenia ścieżki rowerowej od parku wschodniego. W koncepcji kończy się po około 30 metrach.
- Ścieżka rowerowa powinna być ciągiem pieszo-jezdny.
- Przy przejściu dla pieszych Park Wschodni brakuje przejazdu rowerowego.
- Brak przejścia dla pieszych przy przystanku Głębczycka.
- Zjazd na cmentarz nie jest dostosowany do istniejącej drogi.
- Brak lewoskrętu w ul. Karwińską.
- Brak lewoskrętu w ul. Rybnicką.
- W jaki sposób będą skomunikowane działki ROD przylegające do ul. Opolskiej?
- Brak lewoskrętu w ul. Tarnogórską.
- Brak lewoskrętu w ul. Świątnicką.
- Za mało miejsc parkingowych

Wariant 1 – uwagi ogólnie

- Powinno się zwęzić jezdnię w celu poszerzenia chodnika po stronie południowej i dodanie ścieżki rowerowej.
- Wariant powinien zawierać modernizację jezdni.
- Przebieg ścieżki rowerowej z uwzględnieniem zabytkowego pasa zieleni przy osiedlu Księża Małe.



- Przeznaczenie rezerwy dla P&R.
- Połączenie pętli z ul. Popielskiego.
- Kto kupił działkę przy nowej pętli.
- Przystanek przy ul. Tarnogajskiej przesunięcie na południowej stronie skrzyżowania.
- Brak zaznaczonych budynków do likwidacji.
- Brak zaznaczonych drzew do wycinki.
- Przystanek Park Wschodni w formie przystanku wiedeńskiego.
- Brak zapewnionych miejsc parkingowych przy likwidacji istniejących.
- Zbyt wąska jezdnia ul. Głubczyckiej. Dojazd do szkoły, rozbudowa osiedla.
- Inaczej zaprojektowanie ciągu pieszego, by nie wyburzać kiosku.
- Pozostawienie piekarni na ul. Opolskiej.
- Jak skomunikowane będą działki przy Opolskiej 53-57?

Wariant 2 – plusy

- Brak kolizyjności tramwaju z jezdnią.
- Mniejsze korki, większa płynność ruchu.
- Przy opolskiej 140, 178, 182, 188 są firmy z dużym transportem, ciężarowym – ciężarówki nie przejeżdżają przez tory.
- Ścieżka rowerowa nie przecina się z jezdnią.
- Tory nie przecinają się z ul. Opolską więc będzie lepsza przepustowość.
- Mniej budynków do rozbiórki.
- Jezdnia i torowisko odsunięte od budynków pasem zieleni.
- Przebudowa ul. Opolskiej z całą infrastrukturą pieszo-rowerową za jednym razem.
- Ciągłość ścieżki rowerowej po 1 stronie.

Wariant 2 – minusy



- Jezdnia blisko budynków pod adresem Turawska, Siemianowicka i Opolska.
- Bliskość szyn tramwaju od ul. Opolska 65-91.
- Brak możliwości wejścia do piekarni Opolska 24.
- Lokalizacja przystanków zła.
- Kolizja z Trasą Krakowską.
- Większa kolizyjność przy wyjeździe z osiedla.
- Wycinka zabytkowej zieleni w obrębie osiedla księża małe.
- Przystanek tramwajowy w odległości 10 od budynków przy ul. Opolskiej.
- Przy przejściu dla pieszych Park Wschodni brakuje przejazdu rowerowego.
- Brak lewoskrętu w ul. Rybnicką.
- Wyjazd z ul. Katowickiej będzie zamknięty i poprowadzony przez skwer.
- Brak ciągłości chodników.
- Brak lewoskrętu w Tranogórką.

Wariant 2 – ogólnie

- Pociągnąć ścieżkę rowerową do Radwanic.
- Poszerzyć parking na pętli park&ride.
- Tramwaj środkiem a pasy po dwóch stronach jezdni (od Krakowskiej 141).
- Zapewnić zieleni osłaniającą od hałasu.
- Wydłużyć raciborską do Karwińskiej, zmniejszy to liczbę na Opolskiej.
- Połączenie pętli z ul. Popielskiego.
- Kto kupił działkę przy nowej pętli?
- Przystanek przy tarnogajskiej przesunięcie na południowej stronie skrzyżowania.
- Przesunąć przystanek tramwajowa autobusowy za ul. Tarnogórką (dzięki temu nie ucierpi zabytkowa zieleni).



- Proponowane poprowadzenie chodnika przy starym osiedlu.
- Brak zaznaczonych budynków do likwidacji.
- Brak zaznaczonych drzew do wycinki.
- Brak zapewnionych miejsc parkingowych przy likwidacji istniejących.
- W jaki sposób będzie się z buspasa autobus linii 134 w stronę Armii Krajowej?
- Przy przejściu dla pieszych Park Wschodni brakuje przejazdu rowerowego.
- W jaki sposób będzie skomunikowany Park Wschodni?
- W jaki sposób będą skomunikowane działki Krakowska 127-149?
- W jaki sposób będą skomunikowane działki krakowska 148-180?
- W jaki sposób będą skomunikowane działki Opolska 11-19?
- W jaki sposób będą skomunikowane działki Opolska 93-189?

Notatka z drugiego spotkania konsultacyjnego

Data spotkania: 9 grudnia 2025 r.

Liczba osób uczestniczących: 45 osób

Miejsce spotkania: Spółdzielnia Mieszkaniowa "Księża Małe", ul. Tarnogórska
1

Opinie i zapytania zgłoszone podczas spotkania

- Czy w przypadku pierwszego wariantu skoro droga zostaje bez zmian, to czy są jakieś opcje naprawy jezdni, remontu, czy są one planowane?
- Czy w przypadku drugiego wariantu oś drogi zostanie przesunięta w stronę zabudowy?
- W przypadku obu wariantów w jakiej odległości torowisko będzie przebiegało od chronionych budynków?
- Czy oba warianty zakładają jednakową całkowitą szerokość Alei Opolskiej, czy któryś z nich jest szerszy/węższy?



- Czy realizacja wariantu 2 wiąże się z likwidacją bądź naruszeniem pasa z rzeźbami plenerowymi w okolicach Opolskiej 65?
- Jakie odwodnienie jest planowane przy Opolskiej 67-91, jak będzie ono rozwiązane?
- Postulat, aby wyjazd z ul. Katowickiej na ul. Opolską zorganizować poprzez połączenie ul. Katowickiej z ul. Bytomską przez obecną pętlę, która będzie tylko techniczna w celu ochrony i zachowania istniejącej zieleni. Ewentualnie np. jednokierunkowy wjazd lub inne rozwiązanie pozwalające zachować maksymalną ilość zieleni.
- Czy przy Parku Wschodnim będzie wydzielone torowisko? Jeśli tak, to czy będzie ono tylko dla tramwajów czy też dla autobusów?
- Czy w miejscu skrzyżowania - przecięcia jezdni z torowiskiem będzie wprowadzona sygnalizacja świetlna?
- Postulat, aby wyjazd z ul. Katowickiej na ul. Opolską zorganizować poprzez połączenie ul. Katowickiej z ul. Bytomską przez obecną pętlę, która będzie tylko techniczna w celu ochrony i zachowania istniejącej zieleni. Ewentualnie np. jednokierunkowy wjazd lub inne rozwiązanie pozwalające zachować maksymalną ilość zieleni.
- Czy dotychczasowa pętla pozostanie w użytkowaniu takim jak obecnie?
- Postulat przesunięcia pętli głębiej w stronę Siechnic, tak, aby mieszkańcy spoza Wrocławia również mogli z niej korzystać.
- Postulat, aby projektowany park&ride miał więcej niż 100 miejsc parkingowych, 100 miejsc to za mało.
- Czy park&ride będzie płatny?
- Czy trasa rowerowa będzie przebiegała wzdłuż całej długości planowanej drogi?
- Czy na końcu trasy, przy pętli i park&ride będzie stacja rowerowa?
- Postulat, aby projektowaną pętlę Książę Wielkie połączyć ciągiem pieszo-rowerowym.



- Dlaczego przy piekarni planowana jest droga pieszo-rowerowa łącznie, a nie osobno piesza (chodnik) i rowerowa? Czy to ze względu na brak miejsca przy zmianie strony drogi, po której będzie przebiegać torowisko?
- Postulat, aby zachować zabudowę i zielen, w szczególności zielen przy ul. Opolskiej 106. Dom, który jest planowany do wyburzenia jest otoczony rzadkimi gatunkami roślin, jest tam dużo zieleni, a na działce rośnie 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. Może można przesunąć osi drogi, jej przebieg, tak, aby ominąć tę działkę.
- Postulat, aby zachować zieleniec przy Opolskiej 67–91. Czy ta inwestycja jakkolwiek naruszy ten teren?
- Czy będą zabierane działki, ogródki działkowe w celu zrealizowania tej inwestycji?
- Czy są planowane jakieś wyburzenia w celu realizacji tej inwestycji? Jeśli tak, to jakie konkretnie adresy/budynki/działki?
- W jaki sposób będzie zorganizowana przebudowa. Jak zorganizowany będzie wyjazd z osiedla z poszczególnych ulic?
- Czy materiały na stronie internetowej np. rzuty, to ostateczny wariant czy możliwe są jeszcze zmiany np. lokalizacji przystanków, pętli?
- Czy były przeprowadzane badania ruchu, czy ktoś analizował ruch samochodowy? Czy wiadomo, czy realnie będzie on usprawniony, jeśli tak to na jakiej podstawie i w jakim wymiarze?
- A co z trasą Krakowską planowaną już wiele lat temu? Jak ta planowana inwestycja wpłynie na realizację trasy Krakowskiej, czy będzie ona również realizowana czy obecna inwestycja ją blokuje?
- Ile czasu zajmie realizacja każdego z tych wariantów od teraz aż do pełnego zakończenia realizacji inwestycji?



- Jaki jest koszt realizacji każdego z wariantów i który z nich jest droższy?
- Czy projekt koncepcyjny będzie realizowany dla obu wariantów, czy tylko dla jednego ostatecznie wybranego?
- Postulat, aby funkcjonalność drogi i plany projektowe nie przysłoniły tego, jak ludziom, mieszkańcom żyje się i będzie się żyło w tej okolicy. Może jeśli kosztem węższego chodnika można zachować czymś czyjś dom lub ciągu pieszo-rowerowego zachować zielen, to może warto to zrobić.
- Postulat wzięcia pod uwagę rozbiórki wiaduktu w Radwanicach która ma nastąpić za 3-4 lata, tak, aby obie inwestycje nie pokryły się czasowo, ponieważ nie będzie wówczas połączenia między Wrocławiem a Siechnicami.
- Czy mimo propozycji dwóch wariantów z założenia wariant 2 jest lepszy dla mieszkańców, preferowany przez projektantów/urząd miejski?
- Czym będzie kierował się Pan Prezydent przy wydawaniu decyzji, który wariant ostatecznie wybrać?
- W jaki sposób, gdzie i czy w ogóle mieszkańcy mogą zgłaszać swoje potrzeby, uwagi i opinie po zakończeniu konsultacji i zamknięciu formularza?
- Postulat, aby mieszkańcy mogli również zgłaszać swoje opinie do kolejnych, bardziej szczegółowych projektów np. opracowania ostatecznie wybranego wariantu.

Załącznik nr 3 – Zestawienie e-formularza opinii

Pytanie 1: Jaka jest Twoja opinia na temat proponowanych wariantów przebiegu trasy tramwajowej na Księżę Wielkie i alei Opolskiej, w tym – chodników, tras rowerowych, zieleni, itp.?



Zachowano pisownię oryginalną.

L.p.	Opinia
1	Odseparowana trasa autobusowo -tramwajowa na całej długości i na całej długości autobusowo tramwajowa. Dodatkowo można dodać taxi i elektryki.
2	Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem dla Opolskiej było by poszerzenie jezdni do dwóch pasów w obu kierunkach ze względu na bardzo duże natężenie ruchu. Owe pasy powinny zaczynać się na wysokości Selgrosa na Krakowskiej (gdzie zaczynają się generować korki przez nikomu niepotrzebny buspas i zjazd z Alei Wielkiej Wyspy). co do torowiska tramwajowego - mogło by być puszczone wewnętrznymi pasami, jak na Traugutta. Przy czym nie powinno się tworzyć buspasa, ponieważ ruch nadal będzie koszmarny.
3	Wariant numer 1 jest bardzo niekorzystny dla istniejących budynków od północnej strony ulicy Opolskiej. Mieszkańcy budynków będą mieli dosłownie pod oknem linie tramwajową. Jestem bardzo przeciwna. Proszę o uwzględnienie ochrony rosnących drzew przy ulicy Opolskiej - wycinka dorodnych pięknych drzew byłaby katastrofą.
4	Wariant 2 Jest zdecydowanie lepszy z mojej perspektywy. Mieszkam przy ul. Rybnickiej. Przecinanie trasy tramwajowej z ulica byłoby uciążliwe mogłoby wzmożyć korki na ul. Opolskiej w dwie strony oraz powodować niebezpieczne sytuacje drogowe.
5	Jestem za wariantem nr 2
6	Wariant nr 2.
7	Zdecydowanie korzystniej wygląda według mnie wariant 2. Zależy mi, aby powstały bezpieczne i wygodne trasy dla pieszych oraz rowerzystów, aby zminimalizować konieczność poruszania się jezdnią, co obecnie jest niekomfortowe i chwilami niebezpieczne,



	szczególnie na odcinku Turawska-Świątnicka.
8	Jestem za wariantem 2 ponieważ lepiej jak tranwaj będzie jechał po jednej stronie będzie to bezpieczniejsze dla aut jak i samochodow ale zapewne bardziej uciążliwe dla mieszkańców przy przebudowie drogi. Co do rozmieszczenia przystanków to jeszcze jeden powinien być przy samej pętli/ na petli ponieważ jaki sens ma ostatni przystanek na brochowskiej nic to nie zmienia dla mieszkańców Radwanic tranwaj miał dojeżdżać do granic miasta a tam miał byc parking na przesiadkę na tranwaj. Nie wyobrazam sobie że parkujemy auta i idziemy aż na brochowska do przystanku. Wg mnie to powiedzenie pętla do granic miasta to wychodziło by koło kwiatonu na działce obok a nie tak jak to pokazuje aktualny plan. Średnio od 6:30 korek od pn-pt zaczyna się właśnie na wysokości kwiatonu czyli dalej będziemy stać. Mieszkam w Radwanicach dlaczego ta miejscowość została pominięta w wyborze. Przecież to my głównie stoimy w tych korkach.
9	Dzień dobry, Ulica Opolska, której również będzie dotyczyć budowa linii tramwajowej, już teraz jest bardzo ruchliwa. W porze nocnej poruszają się nią pojazdy typu TIR, które notorycznie nie stosują się do obowiązujących ograniczeń prędkości. Generuje to znaczący i uciążliwy hałas, na który mieszkańcy zwracają uwagę od lat. Niestety, ZDiUM konsekwentnie ignoruje kierowane pisma i zgłoszenia dotyczące tych problemów. W związku z planami budowy nowej linii tramwajowej oczekuję wykonania aktualnych i rzetelnych pomiarów hałasu oraz uwzględnienia ich wyników w dokumentacji inwestycji. Nowa linia tylko ten negatywny stan pogłębi. Realizacja projektu powinna wiązać się z budową odpowiednich ekranów dźwiękowych, które



	ograniczą negatywny wpływ hałasu na okolicznych mieszkańców. Szczególnie wzdłuż ul. Opolskiej na wysokości ul. Siemianowickiej.
10	Uważam iż wariant 2 jest wariantem najbardziej optymalnym. Opcja W1 zdaje się po prostu gorszą wersją W2, skrojoną dla tych bardziej „komunikacyjnie opornych”, którzy nie mogą zdzierżyć faktu, iż transport zbiorowy jest zdecydowanie bardziej opłacalny, optymalny i bardziej adekwatny do przewożenia ludzi w wielkim mieście jakim jest Wrocław niż transport personalny. Projekt al. Opolskiej to nie tylko TAT na Księżę Wielkie, to także zdecydowane ułatwienie transportu z i do miasta dla mieszkańców gminy Siechnice. Między innymi dlatego najważniejszym jest zbudowanie trwałego, dobrego i pewnego układu komunikacyjnego, jakim jest W2. Oferuje on lepszy i szybszy dojazd, mniejsze utrudnienia, większą przepustowość (to w tym przypadku jest kwestią absolutnie kluczową) i mniejszą ilość rozbiórek (notabene argument „Większej odległości TAT od historycznej zabudowy” stoi w sprzeczności z faktem większych WYBURZEŃ). Przez 2 lata dojeżdżałem codziennie na południowy-zachód Wrocławia, często korzystając z przystanków „Karwińska” i „Park Wschodni”. Na własne oczy widziałem istny armagedon komunikacyjny który w tym miejscu się tworzy niemalże codziennie, dlatego uważam, że jedynym remedium dla tamtej części Wrocławia jest właśnie projekt al. Opolskiej w wariantcie drugim. Jako mieszkaniec południa Wrocławia, widzę jaki wpływ ma ruch z południowego wschodu na ogólną sytuację komunikacyjną na południu, i uważam, iż budowa wariantu drugiego jest kluczową inwestycją nie tylko dla Księży Małego i Wielkiego, lecz dla całego południa Wrocławia (w końcu to najludniejsza część naszego pięknego miasta).
11	Lepszy jest wariant 2 - ze względu na wydzielony pas autobusowo-tramwajowy. Jest to zabieg konieczny, jeśli przebudowa



	ma cokolwiek poprawić jeśli chodzi o przepustowość. Zmniejszy się też czas przejazdu komunikacją miejską, co dodatkowo zachęci mieszkańców do korzystania z niej. Przekroje: wystarczy jedna ścieżka rowerowa jak w wariancie 2 - byle byłaby dwukierunkowa. Wariant 1 jest również gorszy jeśli chodzi o zmarnowane miejsce na perony do wsiadania i bardzo mało terenów zielonego. Księżę ma sporo terenów zielonych i fajnie byłoby to odzwierciedlić również w nowej alei. Wysokość umiejscowienia przystanków bez zarzutu. Zagadnienia do rozważenia: jak usprawnić wyjazd z osiedli (z przylegającą nitką tramwajową) na drogę. Zaplanowanie przebudowy w taki sposób, aby jak najmniej utrudnić życie mieszkańców i aby trwała jak najkrócej - przez to, że jest to jedna z najbardziej zakorkowanych dróg należy to bardzo dokładnie zaplanować, żeby nie było sytuacji, że dojazd do centrum stanie się niemożliwy.
12	Wariant 1 będzie korzystniejszy bo nie ulegnie likwidacji pas zieleni od Katowickiej do Tarnogórskiej
13	Chciałbym się dowiedzieć czy w planie jest powstanie ekranów akustycznych na wysokości zabudowań na ulicy Turawskiej i Siemianowickiej, że względu na bliską odległość drogi i torowiska od budynków?
14	Wariant 2 jest korzystniejszy, ponieważ da nadzieję na zmniejszenie korków dzięki rozdzieleniu ruchu tramwajów i autobusów z ruchem samochodów. Droga przez Księżę od Parku Wschodniego jest w godzinach szczytu wiecznie zakorkowane. Stoją również autobusy, których godzin przyjazdu często nie można przewidzieć. Bez zwiększenia przepustowości w związku z coraz to nowymi inwestycjami, osiedle a pośrednio Radwanice staną się niedostępne komunikacyjnie.



15	Jako mieszkanka zabytkowej kamienicy przy ulicy Opolskiej na osiedlu Księża Małe, jedyną opcją do zaakceptowania jest wariant 1. W wariacie drugim linia tramwajowa przebiegałaby kilka metrów pod moimi oknami, plus musieliby Państwo wyciąć wiele dużych, zdrowych drzew, które rosną na naszym osiedlu Księża Małe od południowej strony ulicy Opolskiej i stanowią ogromną wartość w czasach ocieplającego się klimatu i hałasujących samochodów. Pas zieleni absolutnie by ich nie zastąpił. Żeby nowo nasadzone drzewa urosły do rozmiarów tych naszych, musiałoby minąć kilkadziesiąt lat.
16	Wolałbym opcję drugą. Każde przecięcie jezdni będzie generowało większe korki. Ewentualna awaria tramwaju również będzie mogła zablokować jezdnię. Wg mnie lepszy jest wariant 2
17	Wariant nr 2 jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem z uwagi na: 1) większą atrakcyjność komunikacji zbiorowej, która nie będzie miała kolizyjnych punktów i niepotrzebnego przekraczania jezdni w kilku miejscach - mniejsze ryzyko wypadków, mniejsze opóźnienia przez awarie zwrotnic/sygnalizacji świetlnej, brak konieczności tworzenia dodatkowych skrzyżowań z priorytetami na sygnalizacji świetlnej dla tramwajów i autobusów, brak wpływu na przepustowość drogi dla samochodów. 2) mniejsza ilość rozbiórek budynków; 3) przebudowa wysłużonej jezdni, zmiana geometrii ulicy Opolskiej. Według mnie nic nie stoi na przeszkodzie, aby mimo wszystko powstała w wariacie nr 2 infrastruktura rowerowa po obu stronach jezdni, tam gdzie jest to możliwe. Strona południowa naturalnie powinna być obsługiwana przez trasę rowerową w standardzie przypominającym DDR wzdłuż TAT na Nowy Dwór (w szczególności na odcinku ul. Marchijskiej). Jeśli chodzi o stronę północną - tam gdzie jest na to szansa dwukierunkowa DDR powinna być wydzielona, natomiast w



	miejscach takich jak obręb skrzyżowanie z ul. Karwińską (w zasadzie odcinek od Rybnickiej do stacji benzynowej) należy rozważyć utworzenie także fragmentarycznych ciągów pieszo - rowerowych, gdzie DDR się nie zmieści. Istotne jest, aby doszło do powiązania DDR po stronie północnej z przygotowanym już wjazdem na powstałą infrastrukturę za przystankiem Park Wschodni. Wskazuję, że w ramach tego zadania, dla upłynnienia ruchu ważne jest także, aby doszło do zabudowy torowiska pod estakadami al. Armii Krajowej/Alei Wielkiej Wyspy na TAT. W ten sposób powstanie możliwość przywrócenia ruchu na obu pasach ruchu ul. Krakowskiej, a autobusy linii 114 będą mogły prowadzić wymianę pasażerską na tych samych przystankach co tramwaje. Wraz z inwestycją na przystankach Armii Krajowej powinny zostać zamontowane dźwigi osobowe, aby umożliwić korzystanie z przystanków na obu poziomach skrzyżowania osobom niepełnosprawnym czy rodzicom z wózkami. Dzięki temu uzyskamy w tym miejscu funkcjonalny węzeł przesiadkowy. W przypadku utworzenia przystanku kolejowego Wrocław - Tarnogaj ta okolica może stać się ważnym punktem przesiadkowym. Postulowane zmiany w obrębie tego węzła uzasadnia także budowa nowych osiedli przy ul. Krakowskiej (na terenie dawnej Polleny) oraz planowane uruchomienie nowych linii autobusowych na Alei Wielkiej Wyspy.
18	Obecna pętla tramwajowa powinna zostać zlikwidowana, znajduje się zbyt blisko budynków mieszkalnych, przejeżdżające na łuku pętli tramwaje generują ogromny hałas szczególnie w godzinach ciszy nocnej, stojące latem pod oknami mieszkańców generują ciągły hałas z urządzeń klimatyzacyjno wentylacyjnych, Pętla powinna zostać zlikwidowana, by zapewnić spokój mieszkańcom i odzyskać teren zielony na terenie zabytkowego osiedla.
19	TRAMWAJ NA KSIEŻE – UWAGI 25.11.2025



	Jako mieszkanka Księża zgłaszam poniższe uwagi. Wszystkie p dotyczą WARIANTU 2 Plansza 2.1. 1. Z czego wynika tak duże odgięcie toru jazdy trasy T+A i pozostawienie terenu zielonego? Na podkładzie wrysowane są rozwiązania z trasy krakowskiej , ale po co skoro miasto nie planuje tej inwestycji w najbliższej przyszłości. 2. Rozwiązanie nie przewiduje zapewnienia istniejących zjazdów do Parku Wschodniego , do przepompowni Ciążyn, zjazdu do stacji paliw Moya itd. Plansza 2.2. 1. Czy planowana jest budowa sygnalizacji świetlnej na ul. Karwińską? W stanie istniejącym taka sygnalizacja jest. 2. Zapewniono bardzo krótki lewoskręt z ul. Opolskiej (od Oławy) na ul. Karwińską. Obecnie w stanie istniejącym lewoskręt bywa niewystarczający. Dzielnica się rozrasta więc z automatu ul. Opolską będzie przemieszczało się więcej aut niż dotychczas. 3. Brak lewoskręty z ul. Opolskiej (od strony Krakowskiej) na ul. Rybnicką. 4. Brak lewoskręty na ul. Głubczycką (od strony Oławy) . Na ul. Głubczyckiej znajduje się szkoła i bardzo dużo aut skręca w ten wlot blokując kierunek główny. 5. Zlikwidowano istniejące przejście dla pieszych na ul. Opolskiej w okolicach ul. Głubczyckiej . Jest to droga do szkoły więc przejście jest dość ważną sprawą. Plansza 2.3. 1. Czy będzie zapewniony zjazd na ul. Bytomską (od strony Oławy)? Czy skrzyżowanie będzie z sygnalizacją świetlną? 2. Projekt nie przewiduje żadnych miejsc postoju wzdłuż ul.
--	---



	Opolskiej od piekarni do ul. Tarnogórskiej. W stanie istniejącym takie miejsca są wzdłuż Opolskiej, parkują i mieszkańcy, taksówki itp. 3. Czy zostanie zapewniony skręt w lewo z ul. Opolskiej (od strony Oławy) na ul. Tarnogórską? Czy na tym skrzyżowaniu będzie sygnalizacja? 4. Z czego wynika całkowite odcięcie Tęczowego osiedla (istniejący zjazd) od strony ul. Opolskiej? Brak zapewnionego zjazdu, mimo, że w stanie istniejącym funkcjonuje. 5. Brak zjazdu do Diagnostyki i wielu innych istniejących w terenie. Plansza.2.4. 1. Czy zapewniony będzie skręt z ul. Opolskiej na ul. Brochowską (od strony Oławy)? 2. Czy na powyższym skrzyżowaniu planuje się sygnalizację świetlną? 3. Skrzyżowanie prowadzi do terenów przemysłowych (oraz do cmentarza, obecnie także do nowego kościoła) czy zapewnione będą takie parametry skrzyżowania dla pojazdów wielogabarytowych? [anonimizowane]
20	UWAGI DO WARIANTU NR 1 - 1) jeżeli miasto przewiduje wykonanie Alei Opolskiej to projekt powinien przewidywać również przebudowę istniejących chodników np. chodnik od skrzyżowania z ul. Tarnogórską do osiedla Tęczowego pozostaje bez przebudowy (poza małym fragmentem z uwagi na przeniesienie przejścia dla pieszych). Przebudowa i rozbudowa powinna obejmować kompleksowe roboty w tym zakresie, bo jak to będzie wyglądać.... taka piękna aleja i stare krzywe i dziurawe chodniki?? 2) Dodatkowo czy nie dałoby się odsunąć od jezdni istniejącego



	chodnika na wysokości od firmy PITCIT na opolskiej do tęczowego osiedla i dalej w stronę Oławy.... obecnie na niektórych fragmentach chodnik jest bardzo blisko istniejącej jezdni , co jest zwyczajnie niebezpieczne. W stanie istniejącym auta "ochlapują" pieszych. 3) Pytanie czy przewiduje się doświetlenie przejść dla pieszych oświetleniem dedykowanym? Zakładam, że cała ul. Opolska będzie oświetlona nowym osprzętem. UWAGA OGÓLNA : Czy wariant 1 i wariant 2 nie będą wymuszały potrzeby lokalizacji ekranów akustycznych? Czy to za wcześnie na takie analizy? Ewentualna lokalizacja ekranów będzie determinowała ostateczne rozwiązania zaprojektowane obecnie przez Biuro Projektowe. [anonimizowane]
21	Uważam, że wariant 1 byłby lepszy, ale wraz z likwidacją pętli na Księżu Małym, ponieważ jest zbyt blisko budynków mieszkalnych.
22	Chciałbym wyrazić swój sprzeciw wariantowi nr 1 z torowiskiem po północnej stronie ul.Opolskiej. Dany wariant jest niekorzystny przede wszystkim ze względu na niepotrzebne krzyżowanie z jezdnią, co będzie skutkowało dodatkowymi postojami tramwajów i autobusów. Zapewne będzie konieczne zastosowanie sygnalizacji świetlnej co w połączeniu z częstym w tym mieście preferowaniem ruchu indywidualnego nad zbiorowym będzie wydłużać czas przejazdu komunikacji zbiorowej.
23	Dzień dobry, chciałabym zagłosować za wariantem 2. Zależałoby mi też na tym, żeby ścieżki rowerowe przebiegały aż do łącznika z Aleją Wielkiej Wyspy, żeby wzięto pod uwagę wjazd do Parku Wschodniego - osobny dla rowerów - i żeby wzdłuż całej Opolskiej i odcinka Krakowskiej zaplanowano jak naliczniejsze nasadzenia, w tym drzewa, krzewy i kwiaty/rośliny kwitnące.



24	JEstem za wariantem 2. To chyba żart by projektować tramwaj przeskakujący z jednej strony drogi na drugą??? KoniecznIE wydzielone i odseparowane zielenią drogi dla rowerów. Chodniki podobnie - z dala od ulicy, która służy w większości mieszkańców gminy sąsiedniej. Wrocławianie nie chcą sponsorować dróg, nie płacącym we Wrocławiu podatków kierowcom spoza miasta. Nam są potrzebne chodniki i ścieżki rowerowe oraz dobra komunikacja miejska.
25	Uważam że lepszą opcją jest druga wersja, ponieważ tramwaj nie będzie przecinał drogi, więc nie będzie też zatrzymywał ruchu. A na Opolskiej już teraz mamy problemu z korkami. Pierwsza opcja jest bezsensowna.
26	Wariant 2 jest lepszy. Jako mieszkaniec osiedla, dość często stoję na już jednej przecince. Nie zapominajmy, że już jedna przecinka ze światłami istnieje. Nie jest ona wspomniana w artykule. Jest ona na wysokości parku wschodniego i dotyczy aut jadących z miasta w stronę osiedla. Teraz by była dodana druga. A dla osób mieszkających dalej trzecia. Całkiem sporo miejsc, gdzie tramwaj miałby pewnie pierwszeństwo. Tyle że raz drugi ktoś w korku stanie na światłach i cały ruch tramwajowy na opolskiej będzie stał. Już często zdarza się że tramwaj dzwoni na auta w korku na wysokości tej pierwszej przecinki. Także jak będą 3 istnieje szansa że tramwaj w godzinach szczytu nie wyjedzie z osiedla. Tramwaje powinny mieć osobne wydzielone torowisko. Stąd wariant 2. Polecam nawet zamontować monitoring i zobaczyć jak często auta w godzinach szczytu po prostu zatrzymują się na torach.
27	Wariant 2 zdecydowanie lepszy
28	Witam,



	mam pytanie czy było/będzie analizowane jakie jest prawdopodobieństwo skutecznego włączenia się do ruchu aut mieszkańców budynków przy ul. Opolskiej 19/21/23 (ok 200 rodzin)? W Wariancie I na wysokości wyjazdu tramwaj będzie przekraczał Opolską, czy planowana jest sygnalizacja świetlna? W Wariancie II pominięto fakt istnienia budynków Opolska 19/21/23 i nie zaplanowano wyjazdu z tych posesji. Rozumiem, że Projektant przewiduje instalację systemu teleportacji. Oba wariant znacząco zwiększą szybkość z jaką poruszają się tramwaje i samochody, co niestety wpłynie na zmniejszenie "okien czasowych" umożliwiających włączenie się do ruchu. Należy liczyć się z korkami na ulicach osiedlowych zwłaszcza ze strony południowej a co za tym idzie z wstrzymywaniem ruchu tramwajów (Wariant II). (auta oczekujące na włączenie się do ruchu muszą wjechać na torowisko, nie wycofają się z niego z powodu kolejki aut oczekujących na wyjazd na Opolską za nimi). ps. Na rzutach widać ślad Trasy Krakowskiej - czy Miasto planuje wrócić do tej koncepcji?
29	Zdecydowanie wariant 2. Płynność ruchu to podstawa komunikacji zbiorowej. Mniej wyburzeń też na plus. Przy obecnej technologii tramwaj bliżej zabudowań nie powinien przeszkadzać mieszkańcom (np hałas, oto)
30	Jestem za wariantem pierwszym, lepiej nie przybliżać jezdni pod okna nowych osiedli, zwłaszcza że na Opolskiej jest i będzie wieczny korek. Lepiej mieć pod oknami elektryczny tramwaj czy autobus niż stojące w korku samochody. Jest to też kwestia infrastruktury pieszo-rowerowej, która wygodniej i bezpieczniej, aby była usytuowana po stronie dużych i licznie zamieszkanych osiedli. Dodatkowe skrzyżowanie na wjeździe do miasta pozwoli też



	regulować ruch jaki do niego wpuszczamy.
31	Wariant II zdecydowanie korzystniejszy, przecinanie jezdni aż w dwóch miejscach faktycznie bardzo niekorzystnie wpłynęłoby na płynność ruchu na i tak będącej na granicy możliwości przepustowych ul.Opolskiej
32	Bardzo mi się podobają, zwłaszcza wariant 2 - będzie mniej uciążliwy, także dla mieszkańców posesji od południowej strony Opolskiej, gdzie najbardziej przeszkadzają nam spaliny od samochodów. Jednocześnie BARDZO MOCNO WNOSZĘ o dokonanie pomiaru natężenia hałasu i rozważenia lokalizacji ekranów akustycznych. Mierzyliśmy ze współmieszkańcami poziom hałasu w różnych porach dnia i nocy i przekracza on często dopuszczalne wartości. Jednocześnie chcę zapytać jaka jest możliwość, aby w ramach Alei Opolskiej przebudować też wiadukt pod Krakowską (przedłużenie Alei Wielkiej Wyspy), tak żeby pod wiaduktem mogły też przejeżdżać autobusy? To bardzo duże przeoczenie przy przebudowie przystanku Krakowska, że autobusy muszą zjeżdżać na jezdnię, zamiast jechać cały czas buspasem w linii tramwaju. WAŻNY POSTULAT: Piekarnia na Opolskiej musi zostać!!
33	Wariant 2 , tylko trzeba pamiętać że jest to wylotówka.
34	Uwazam, że lepsza opcja jest Wariant II tj. Puszczanie tramwaju po jednej stronie, a przesunięcie ul. Opolskiej. Ścieżki rowerowe i chodnik jest konieczny. Co do ruchu auto to trzeba powrócić do trasy Krakowskiej aby odciążyć Opolską. Mieszkaniec Siemianowickiej.
35	Tylko wariant drugi. Nie ma sensu blokować ruchu i 3 razy przecinać jezdnię. Pętla powinna zmieścić 3 linie tramwajowe, skoro planowane są 3.
36	Zdecydowanie wariant 2. Im mniej krzyżowań torów z jezdnią tym szybsza i bezpieczniejsza jazda tramwaju.



37	Tramwaj na Opolską - wariant 2 jest według mnie bardziej spójny i przyszłościowy, powoduje mniej punktów potencjalnie kolizyjnych i stawia transport publiczny jako priorytet w tej części miasta.
38	Witam. Oba warianty są nieporozumieniem. Nie rozwiązują problemu komunikacyjnego Księża, Radwanic. Siechnic. Rozwiązaniem może być poszerzone Opolskiej od Parku Wschodniego aż do Radwanic. Wymaga to wycięcia wielu drzew, wywłaszczenia części działek, wyburzenia, niestety, kilku nieruchomości. Ale efekt końcowy będzie satysfakcjonujący dla każdego środka transportu. Każde inne rozwiązanie to plasterek na ciężką ranę. Lepiej więcej zainwestować aniżeli działać półśrodkami.
39	Wariant 2
40	W2 zapewni mniejszą kolizję, TAT na księżu wielkie lepiej, żeby nie przejeżdżał niepotrzebnie 2 razy przez ulicę, zapewni to sprawną komunikację. Uważam, że dążenie do zazielenienia przystanków, jak np. przystanek pl.Staszica, z bluszczem wspinającym się po metalowej konstrukcji jest świetnym przykładem i kierunkiem, który miło by było widzieć więcej we Wrocławiu. Droga rowerowa mogłaby przebiegać po prawej stronie jezdni w oddzieleniu od jezdni. Wykorzysta to optymalnie przestrzeń, która była zapasem pod TAT, ograniczy kolizje oraz zapewni dobrą komunikację rowerową z przedmieść wrocławskich jak np.Radwanice, co możliwe ograniczy ilość samochodów wjeżdżających na teren miasta, również w strategii powiatu wrocławskiego, by poprowadzić ciąg pieszo-rowerowy do Siechnic czy Zacharzyc jako projekt promocji przesiadania się na rower, również to da możliwość komfortowego wyjazdu wrocławianom poza tereny miasta na łono natury. Można by pomyśleć o P+R pętli na opolskiej, z przewagą stojaków na rowery. Powodzenia :3



41	Wariant 2 najbardziej optymalny.
42	Wariant 2 jest zdecydowanie lepszym usprawnieniem komunikacji, dlatego głosuję za wariantem 2. W obu wariantach korytarz komunikacyjny musi zostać poszerzony, co wiąże się z wyburzeniami. Nie oszukujmy się wartością historyczną starych budynków, ponieważ w tym rejonie stare budynki nie są ani estetyczne, ani wybitne architektonicznie. Ruina nie równa się zabytek. Planujmy przyszłość i zarządzajmy przestrzenią z pożytkiem publicznym.
43	Wariant 2!! Zdecydowanie lepsze rozwiązanie. To jak bardzo jest JUŻ zakorkowana ulica Opolska i Krakowska jest niemożliwe. Dodatkowe przecięcia TAT z jezdnią tylko i wyłącznie bardziej zakorkują jezdnię. Wariant 1 jest całkowicie nierozsądny dla rozwoju miasta!!!
44	Popieram wariant II. Obecna linia tramwajowa nie utrudnia ruchu. I tak powinno być po przebudowie. Wariant I to dwa przejścia przez jezdnię a czasem i trzy kiedy będzie trzeba skorzystać z obecnej pętli. Jakie są tego skutki widać na skrzyżowaniu torów z jezdnią kilkaset metrów wcześniej na wysokości parku wschodniego.
45	Ad. Obydwu 1. Warto dodać do pętli możliwość wjazdu od strony przedłużenia. (Pozwoli to na wypadek: Remontów, wypadków, uszkodzeń torowiska zachować, fragment odcinka działający niezależnie od całej infra. 2. Warto skupić się także na bezpiecznych przecięciach linii z ulicami o mniejszym natężeniu ruchu. Dodanie luster dla motorniczych jak i kierowców w celu redukcji wypadków. Mniej wypadków większa przepustowość. [Główna Opinia] Z mojej perspektywy istotne są 3 parametry: 1. Niezawodność (W tym odporność na rozspójnienie grafu / sieci



	tramwajowej) 2. Szybkość/Przepustowość (PST w Poznaniu jest świetnym przykładem) 3. Perspektywy rozbudowy Wariant A - Podaje problem ad. podwójnego przecięcia jezdni z torowiskiem tramwajowym. (Jeśli nie istnieje możliwość budowy części trasy bez-kolizyjnie (Tunel pod-Jezdnią) Ala - Rondo Kaponiera w Poznaniu i Sieć PST W takim wypadku szczególnie w godzinach szczytu ten wariant traci na znaczeniu. Wariant B - Możliwość uniknięcia zależności od korków jest kluczowy w kwestii dojazdu z/do pracy/szkoły/etc. - Zagrożenie dot. Dyskomfortu lokalnych mieszkańców. Specialne wytłumiające podkłady oraz pojazdy dostosowane do mniejszego generowania hałasu. W tym utrzymywanie infrastruktury w odp. stanie. (Świetny przykład PKP... Kiedyś i dziś. Pociągi mocno hałasowały. obecnie nie. Po zastosowaniu m. in. szyn bezстыkowych) https://repozytorium.biblos.pk.edu.pl/redu/resources/33407/file/suwFiles/WielgoszR_LaczenieBezстыkowych.pdf W przypadku tramwaju jest to pojazd elektryczny. Mieszkam w pobliżu Linii kolejowej. Odpalanie DIESLA o 4 rano daje po uszach, szyby się nawet trzęsą i meble, gdy silnik lokomotywy osiąga wysokie obroty. Ale jest to do przeżycia. Resume: Po uwzględnieniu za i przeciw wariant B wydaje się zdecydowanie lepszy. Oczywiście bardzo istotne jest zwrócenie uwagi na:
--	---



	- Starą Pętle (Dostępność z dwóch strony - niezawodność) - Lustra dla motorniczych i kierowców (W celu redukcji wypadków/stłuczek etc.) - Zastosowanie szyn w technologii bezстыkowej oraz podkładów tłumiących (W celu redukcji dyskomfortu lokalnych mieszkańców) - Im mniejsza liczba kolizji z intensywnym ruchem drogowym (Szczyt) tym większa przepustowość która jest kluczowa dla osób dojeżdżających. - Uwzględnienie w tym zielonych torowisk co będzie dodatkowym atutem przy znacznie większej ilości zieleni w stosunku do wariantu "A" (Węższa jezdnia daje dodatkowe miejsce na zieleni) - Drogi rowerowe jako dojazd do komunikacji miejskiej lub alternatywa jest bardzo istotna.
46	Wariant 1 - tory oddalone od budynków i łatwiejszy wyjazd z osiedli dla samochodów. Jedyne, co mogłoby polepszyć płynność ruchu na ulicy Opolskiej to dwupasmowa wschodnia obwodnica i dwupasmowa ulica Opolska, a nie pozostawienie torów w starym śladzie.
47	Moim zdaniem wariant 2 jest najlepszy ze względów obiektywnych, takich jak: większa płynność ruchu tramwajowo-autobusowego, mniejsza ilość budynków do potencjalnego wyburzenia, sama trasa również będzie bliżej gęstszej zabudowy, nie będzie trzeba przechodzić przez ruchliwą drogę tranzytową - czyli ulicę Opolską. Aczkolwiek zastanawiam się nad kwestią poprowadzenia trasy wzdłuż ulicy Krakowskiej między aleją Wielkiej Wyspy a ulicą Karwińską, mianowicie czy dobrym pomysłem nie byłoby poprowadzić TAT środkiem ulicy, a po obu stronach mielibyśmy po jednym pasie dla samochodów w obu kierunkach i potencjalne przecięcie TATu z infrastrukturą drogową zamiast mieć miejsce przy przystanku Park Wschodni miałoby miejsce na samym początku



	ulicy Opolskiej tuż za skrzyżowaniem z ulicą Karwińską. Propozycję chciałbym uzasadnić faktem, że przecięcie w tamtym miejscu generowałoby mniejsze utrudnienia ze względu na odcięcie potoku pojazdów jadących w stronę Brochowa, ponadto unikalibyśmy zakorkowania węzła z aleją Wielkiej Wyspy, więc także potencjalne ryzyko kolizji jest mniejsze ze względu na mniejszą ilość pojazdów niż w rejonie Parku Wschodniego.
48	Wariant 2, na całej trasie drogi rowerowe i chodniki. W ramach budowy powinna być przebudowana Karwinska do planowanego ronda Mościckiego / Gazowa z budową drogi rowerowej i chodników.
49	Wariant 2, bez skrzyżowań torów z ulicą
50	Jestem za wariantem 2. Może na skrzyżowaniu Krakowska / Karwińska zamiast sygnalizacji świetlnej udałoby się stworzyć rondo? W moim wrażeniu rondo zapewnia płynniejszą jazdę, jednocześnie zmuszając kierowców torem jazdy do zmniejszenia prędkości (względem standardowej sygnalizacji świetlnej). Dobrym przykładem może być rondo na ul. Bardzkiej - kierowcy nauczyli się z niego korzystać i nie generuje przy tym dodatkowych korków.
51	Wrażenia pozytywne. Ten fragment Wrocławia wymaga modernizacji infrastruktury komunikacyjnej. Umożliwi mieszkańcom gminy Siechnice na szybsze dotarcie do Wrocławia. Lepszy jest Wariant 2, który uwzględnia bardziej niezależny ruch tramwajowy względem jezdni dla ruchu samochodowego oraz zakłada gruntowną przebudowę tego odcinka.
52	Witam jako mieszkaniec Radwanic jestem głęboko zainteresowany tą inwestycją według mnie wariant numer 2 jest bardziej korzystny i daje możliwości dalszej rozbudowy komunikacji miejskiej w stronę Siechnic. Wbudowanie nowej jezdni może odbywać się pomimo ruchu pojazdów i nie kolidować z istniejących i tak bardzo duży



	natężenie ruchu. Szef budynków i tak trzeba wypożyczyć i tak przy jednej drugiej opcji
53	Ulica Opolska we Wrocławiu jest już mocno zakorkowana, a na horyzoncie nie widać żadnych nowych planów, które mogłyby poprawić tę sytuację. Rano korki zaczynają się czasem już od strony Siechnic. Powinien zostać zrealizowany wariant, w którym trasa autobusowo-tramwajowa jak najrzadziej przecina się z ulicą Opolską, aby ruch mógł odbywać się możliwie najbardziej płynnie.
54	Wariant 2 jest zdecydowanie lepszy i zapewnia płynniejszy ruch.
55	Preferowany wariant W2, zawiera więcej zieleni i chodników
56	Wybudować najpierw Trasę Krakowska a następnie TAT wg wariantu nr 2
57	Dzień dobry,, mieszkam z rodziną w Radwnocach ul Bzowa. Popieram wariant nr 2. Jednak proszę o przedłużenie linii tramwajowej do końca miejscowości Radwanice. Warunki terenowe pozwalają na taki przedsięwzięcie.
58	Wariant 1 - szersze miejsce na tramwaj
59	Wariant 2 jest zdecydowanie lepszy.
60	Wybieram wariant 1 trasy
61	Opowiadam się za wariantem drugim. To wariant który w docelowym efekcie jest prostszy, bardziej intuicyjny i funkcjonalny. Nie będzie powodował niesnasek między użytkownikami ruchu. Dwukrotne przecinanie drogi wariantu pierwszego jest generowaniem konfliktu drogowego i zmniejsza bezpieczeństwo trasy. Nawet jeśli na etapie inwestycyjnym i wykonawczym prace potrwać dłużej o będą bardziej iciążliwe to finalnie wszyscy powinni być zadowoleni.
62	Wariant 2
63	Jedynie Wariant II. Unikniemy wówczas dwu czy trzy krotnego



	przecinania torowiska przez jezdnię co upośledzi ruch kołowy. Zieleń to rzecz wtórna - nie powinno się planować nasadzeń w fazie projektu ruchu kołowego. zwykła trawa i te już istniejące krzaki i drzewa. po 2-3 sezonach planować nasadzenia i ew nowe chodniki powstałe w miejscu "prздеptów"
64	Wariant 2
65	Lepszy wariant 1
66	Wariant 2 ma sens, ponieważ będzie mniej przecięć z ruchem samochodowym i będzie zapewniona przepustowość.
67	Lepszy jest wariant 2 z racji na brak kolizji TAT i jezdni i mniej kolizji z zabudową. A skoro i tak w obu wariantach prace zaczynają się +- od Armii Krajowej w celu przerobienia obecnych torów na TAT to nie widzę sensu w wariacie 1 który, w porównaniu, wydaje się spisany na kolanie.
68	Preferuję wariant II, ponieważ jest bliżej większej ilości zabudowań. Dodatkowo mniejsza liczba przecięć torowiska z jezdnią wpływa pozytywnie na płynność ruchu oraz niezależność obu "dróg" od siebie.
69	Zdecydowanie wariant 2
70	Najważniejsze, aby został wybrany wariant 2 z linią po stronie obecnej pętli tramwajowej.
71	1 wariant jest dobry
72	Wariant 2 jako odkorkowujący wylot z miasta poprzez brak kolizyjności
73	Wariat 1 wydaje się być lepszą opcją - mniejsza ingerencja w infrastrukturę. Pytanie czy nie lepiej zrobić pętlę po północnej stronie by nie było kolejnego przecinania jezdni?` `
74	Oba warianty mają swoje zalety jak i wady (co jest oczywiste przy planowaniu inwestycji w tak dużym mieście jak Wrocław), mimo wszystko uważam, że wariant II jest korzystniejszy ze względu na



	brak przecięcia torowiska przez jezdnię. Ulica Opolska jest dość ruchliwą ulicą, w jej okolicy powstało w ostatnim czasie dużo mieszkań, mnóstwo samochodów z Radwanic, Siechnic, Oławy uczęszcza tą drogą, co generuje dodatkowy ruch samochodowy i jeżeli jest to możliwe, to moim zdaniem należy zapewnić maksymalnie płynny ruch samochodowy na tej trasie, co z pewnością nie będzie mieć miejsca w przypadku wariantu I, gdzie są dwa przecięcia torowiska przez jezdnię. Jeżeli chodzi o chodniki, trasy rowerowe i zieleń - w obu przypadkach będzie to gruntownie zmienione, szczególnie cieszy mnie fakt, iż zostaną przebudowane chodniki i powstaną ścieżki rowerowe (jestem zarówno rowerzystą, jak i kierowcą), a niestety obecny stan chodników jest miejscami opłakany. O ścieżkach rowerowych się nie wypowiem, bo ich po prostu nie ma.
75	Popieram wariant 2
76	Piesio powinni być odseparowani od trasy rowerowej, żeby nie włąziła bezmyślnie pod koła jak na Jagodnie, np. Jezdnia-zieleń-droga rowerowa- zieleń- chodnik.
77	Wariant 2, bujania z jednej strony na drugą, to chore... żadnych dróg pieszo-rowerowych, piesi wchodzą pod koła, oddzielić ich zielenią, krawężnik to za mało.
78	Wariant 2 powinien być oczywistością: bezkolizyjny z ruchem samochodowym przez co będzie szybszy, a do tego jest po stronie bardziej zurbanizowanej przez co większość mieszkańców nie będzie musiała przekraczać ruchliwej drogi.
79	Zdecydowanie wariant 2.
80	W obu wariantach konieczne są ekrany dźwiękochłonne na całej długości przebudowywanej jezdni + trasy dla tramwajów/autobusów, aby ograniczyć hałas i zanieczyszczenia dla mieszkańców pobliskich osiedli.



81	Wariant 1 jest korzystniejszym rozwiązaniem dla istniejących budynków, ochrony wartości mienia mieszkańców, dojazdu do szkół. Chroni zabytki przed długotrwałym narazieniem na degradację związaną z przeprowadzeniem linii tramwajowej w pobliżu, oraz ograniczeniem terenów zielonych. Osiedle Ksieże Małe jest unikalnym zasobem kultury i sztuki. Drzewostan oddzielający je od drogi jest warty zachowania, tak jak umieszczone tam rzeźby i spacerowa część chodnika, która stałaby się integralną częścią alejowego stylu ulicy opolskiej po renowacji. Uważam, że warto rozważyć przeniesienie trasy tramwajowej na północną część ulicy już od przystanku Park Wschodni. Umożliwiłoby to dostęp do Parku, kompleksu Dawnej Pralni, cmentarza czy park'n'ride bez przekraczania ulicy, odciążałoby zjazd do szkół od kolizyjności z trasą tramwajową, włączając to przyszłe planowane osiedle przy przystanku Karwinska, oraz zjazd na ulicę Gazową.
82	Jestem za wariantem nr 2 - będzie wygodniejszy i bezpieczniejszy w użytkowaniu (tramwaj nie będzie przecinał jezdni) mimo większych nakładów pracy i kosztów w fazie rozbudowy. Co do reszty - tzn. dróg rowerowych, chodników etc. zaufam w pełni ludziom za to odpowiedzialnym. Jestem zarówno kierowcą samochodu osobowego, rowerzystką, jak również użytkowniczką komunikacji publicznej - więc ta nowa droga z pewnością ułatwi mi i innym użytkownikom drogi przejazd ul. Opolską i otworzy możliwość wybrania najbardziej optymalnej w zależności od celu - opcji.
83	Opolska, Wariant 2
84	Oba warianty dyskryminują kierowców aut osobowych/dostawczych. Wjazd do miasta od strony wschodniej i południowo-wschodniej to wstyd dla miasta i dla gości, a dla mieszkańców od strony Siechnic i



	dojeżdżających do pracy to katastrofa. Wjazd od Zacharzyc to poniemiecki bruk, wjazd od Żernik to niewydolna Buforowa. Wjazd od Brochowa to niewydolna Mościckiego - same jednopasmowe ulice. Wg przewidywań UM Siechnic za ok dekadę Siechnice będą miały 50 tys mieszkańców. Dlaczego Wrocław zainwestował świetnie w stronę zachodnią miasta, a zostawił wschód na pastwę czasu i frustracji mieszkańców?
85	Według mnie lepszy jest wariant 2, ponieważ nie ma dodatkowych niepotrzebnych przejazdów przez jezdnię dla samochodów, oraz łatwiejsze ewentualne późniejsze prace z rozbudową jezdni czy TAT.
86	Wariant nr. 2
87	Uważam że lepszy jest wariant drugi, bezkolizyjny. Do hałasu ludzie którzy mieszkają obok się przyzwyczają i nie będą go słuszeć
88	Wariant 2 usprawni nie tylko komunikację miejską ale też nie wpłynie na ruch ulicą Opolską, która i tak jest bardzo zakorkowana a powstają przy niej nowe osiedla.
89	Wariant 2 jako najbardziej sensowny
90	Wydaje mi się, że wariant drugi będzie lepszy, ponieważ zmniejszy ryzyko jeszcze większego zakorkowania ulicy Opolskiej.
91	Wariant 2, bo jest szybszy czas przejazdu, minimalizuje ryzyko korków samochodowych, co by blokowało autobusy linii 124 i 134.
92	jak przebudowa, to w pełnym przekroju drogowym a nie tylko remont torowiska, wariant 1 to możecie w ramach TORYWolucji zrobić :)
93	Zdecydowanie wariant drugi , tak aby wyeliminować przecinanie torowiska przez jezdnię. Dodatkowo pętla tramwajowa powinna być przesunięta aż do torów kolejowych, tak aby mieszkańcy Brochowa mogli też dostać się na tramwaj korzystając z istniejącej kładki nad torami.
94	Zdecydowanie popieram wariant drugi. Jest to opcja znacznie



	korzystniejsza dla poprawy przepustowości taboru komunikacji miejskiej jak i ruchu samochodowego. Im mniej przecinających się korytarzy transportowych, w tym przypadku Opolska i TAT tym bezpieczniejsza i szybsza komunikacja.
95	Dzień dobry, Wariant 2 jest zdecydowanie korzystniejszy. Poniżej przedstawiam moje argumenty: 1. Mniejsza kolizyjność i większa płynność ruchu: Wariant 2 prowadzi trasę autobusowo–tramwajową (TAT) po jednej stronie jezdni, co eliminuje konieczność dwukrotnego przecinania ulicy przez torowisko. Dzięki temu: - nie powstają dodatkowe punkty kolizyjne, - ruch samochodowy jest płynniejszy, - pojazdy komunikacji miejskiej nie muszą czekać na przejazd przez jezdnię, co skraca czas podróży. 2. Bardziej przewidywalna i punktualna komunikacja Oddzielny pas dla komunikacji publicznej oznacza, że: - tramwaje i autobusy nie utkną w korkach, - ich rozkład będzie stabilniejszy, - łatwiej będzie zarządzać priorytetami dla transportu zbiorowego. 3. Prostota układu i niższe ryzyko błędów w projektowaniu Wariant 2 zakłada ciągłe poprowadzenie torów po jednej stronie, co: - zmniejsza złożoność inwestycji, - redukuje ryzyko kosztownych kolizji z infrastrukturą podziemną, - może skrócić czas budowy i uprościć etapowanie. 4. Poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu Brak przecinania jezdni przez torowisko oznacza: - mniej potencjalnych miejsc wypadków, - bardziej intuicyjną organizację ruchu, - łatwiejsze i bezpieczniejsze przejścia dla pieszych.



	5. Kompletny układ pieszo–rowerowy Wariant 2 zakłada ciągłe trasy piesze i rowerowe, z zielenią i systemem retencji wody. To: - podnosi komfort mieszkańców, - poprawia estetykę przestrzeni, - wspiera zrównoważony transport, - zmniejsza ryzyko lokalnych podtopień. 6. Lepsza integracja transportu publicznego Węzeł przesiadkowy i zachowanie starej pętli jako wspomagającej (jak w wariancie 1) zapewniają: - sprawne przesiadki, - możliwość obsługi większej liczby linii, - elastyczność w sytuacjach awaryjnych. 7. Mniejsze utrudnienia w trakcie budowy Brak konieczności przebudowy torowiska po obu stronach jezdni i eliminacja „przekładek” torów oznaczają: - krótszy czas robót, - mniej uciążliwości dla kierowców i mieszkańców, - mniejsze koszty tymczasowej organizacji ruchu. 8. Wyższa efektywność kosztowa w dłuższej perspektywie Choć oba warianty mają koszty inwestycyjne, Wariant 2 dzięki swojej prostocie: - może generować mniej wydatków na eksploatację i utrzymanie, - pozwala ograniczyć wydatki na sygnalizację, skrzyżowania i zabezpieczenia torowe.
96	Wybieram Wariant Nr.1. Związane to jest z mniejszą uciążliwością dla mieszkańców podczas budowy. Dodatkowo bardziej rozbudowana jest część Północna, co znacznie bardziej ułatwi dostęp do Przystanków. Dodatkowo uchroni to zabytkowa część Księży przed drganiami pochodzącymi z tramwaju.



97	Wnioskuję o rezygnację z lokalizacji przystanku przy ul. Świątnickiej/Opolskiej/Tarnogórskiej i przeniesienie go w rejon ul. Zagłębiowskiej. Proponowany przystanek przy Świątnickiej znajduje się zbyt blisko istniejącego przystanku Księża Małe, co prowadziłoby do nadmiernego zagęszczenia zatrzymań i obniżenia prędkości komunikacyjnej tramwajów. Taka lokalizacja jest sprzeczna z Wrocławską Polityką Mobilności, która zakłada zwiększanie efektywności i płynności transportu zbiorowego (obszar 12) oraz zapewnianie priorytetu komunikacji zbiorowej w organizacji ruchu (obszar 9). Zagęszczenie przystanków osłabia konkurencyjność tramwaju wobec transportu indywidualnego i zwiększa energochłonność przewozów, dlatego lokalizacja przy ul. Zagłębiowskiej stanowi rozwiązanie bardziej zgodne z celami miasta.
98	Na I-szym miejscu układ komunikacyjny, skoro nie ma Trasy Krakowskiej od Armii Krajowej do Siechnic. Na II-gim miejscu zieleni – kolidującą należy wyciąć i za nią posadzić 4 razy więcej w bezkolizyjnym miejscu. Czasem walka o jedno drzewo a efekt mierny a duże koszty. Tylko wariant II . Skoro to jest ulica wylotowa , to musi być przelotowa . Nie doczekamy się dwóch pasów - najgorsza ulica.
99	Wariant 2
100	wariant 2
101	WARIANT 1
102	Głosuję za wariantem nr 2.
103	popieram wariant 2 z tramwajem po południowej stronie ulicy
104	W m Radwanicach jest bardzo dużo mieszkańców którzy dojeżdżają do szkół i pracy we Wrocławiu. Komunikacja z Siechnicą jest bardzo słaba, pozostaje samochód. Prosimy o przedłużenie linii tramwajowej do końca m Radwanice.



105	Proponuję wariant II, często jeżdżę w kierunku Radwanic i wariant II gwarantuje możliwość rozbudowy jezdni ze zwiększeniem przepustowości
106	Podoba mi się wariant 2, ponieważ ma najmniej kolizji z jezdnią, co usprawni ruch tramwajowy i samochodowy
107	Opolska wariant 2 ze względu na brak przejazdów tramwajów przez ulicę. Posiadam firmę n ul. Opolskiej
108	Potrzebne
109	Wariant 2 jest lepszy z powodu na większą przepustowość linii. Co więcej samo rozwiązanie jest dużo prostsze.
110	Pracuję w pobliżu ul Krakowskiej i Opolskiej. Z mojej perspektywy, wariant 2 jest lepszy, ponieważ tramwaj nie będzie kolidował z ruchem samochodowym. To przełoży się na lepszy czas przejazdu tramwajów nr 3 i 5. Po drugie, chciałbym zaproponować by droga rowerowa była oddzielona od ruchu pieszych. Ciągi rowerowe i piesze mogłyby wyglądać jak na ulicy Strzegomskiej (TAT na Nowy Dwór).
111	Jestem za wariantem pierwszym, bo jest bardziej korzystny dla mieszkańców osiedla. Ruch na ulicy Opolskiej zostanie rozładowany przez planowaną trasę Krakowską. Wariant 1 pozwala na uniknięcie długoterminowej i krótkoterminowej degradacji mienia mieszkańców, w tym historycznej zabudowy skoncentrowanej po południowej stronie ulicy. Komunikacja na osiedlach znajdujących się po tej stronie, w tym szkół, będzie ułatwiona dzięki braku przecięć trasy tramwajowej ze zjazdami.
112	Moim zdaniem wariant pierwszy wydaje się bardziej rozsądny. Mimo że przecina drogę dwukrotnie, jego przebieg jest odsunięty od istniejącej zabudowy, co zapewnia mieszkańcom znacznie wyższy komfort – szczególnie jeśli chodzi o ograniczenie hałasu, wibracji oraz wpływu na prywatność.



	Dodatkowo warto byłoby dosadzić więcej drzew i wzmocnić zieleń, aby trasa stała się bardziej przyjazna i pełniła także funkcję bufora akustycznego. Kilka dodatkowych argumentów przemawiających za wariantem pierwszym: Lepsza integracja z układem drogowym – przebieg dalej od bloków ułatwia projektowanie chodników i tras rowerowych bez nadmiernego ingerowania w przestrzeń osiedlową. Mniejsze uciążliwości podczas budowy – prace prowadzone w większej odległości od budynków mogą oznaczać mniej problemów dla mieszkańców, np. ograniczeń w dostępie czy hałasu. Większe możliwości rozwoju zieleni – odsunięcie torowiska od zabudowy daje miejsce na drzewa, krzewy i pasy zieleni, które mogą poprawić mikroklimat i estetykę okolicy. Bezpieczniejsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów – większa przestrzeń pozwala na czytelniejsze i wygodniejsze ich poprowadzenie, bez “wciskania” ich między torowisko a budynki.
113	W mojej ocenie wariant pierwszy stanowi rozwiązanie bardziej racjonalne. Pomimo konieczności dwukrotnego przecięcia jezdni, przebieg trasy jest wyraźnie odsunięty od istniejącej zabudowy, co w istotny sposób ogranicza oddziaływanie hałasu i wibracji oraz zwiększa komfort życia mieszkańców. Zasadne byłoby również zwiększenie zakresu nasadzeń drzew oraz wzmocnienie zieleni, tak aby pełniły funkcję izolacyjną i poprawiały walory przestrzenne tego obszaru. Dodatkowe argumenty przemawiające za wyborem wariantu pierwszego obejmują: lepszą integrację z układem komunikacyjnym, umożliwiającą czytelne zaprojektowanie chodników i tras rowerowych; ograniczenie uciążliwości realizacyjnych dzięki prowadzeniu prac w



	większym oddaleniu od budynków mieszkalnych; większy potencjał w zakresie zagospodarowania zieleni, w tym tworzenia pasów izolacyjnych; poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez zapewnienie przejrzystych i przestrzennie komfortowych rozwiązań; zmniejszenie kolizyjności z ruchem osiedlowym oraz lepsze uporządkowanie stref wejść, dojeżdż i dojazdów.
114	Argumenty za przebiegiem trasy po stronie północnej 1. Lepsze wykorzystanie istniejących rezerw terenowych Strona północna posiada większe możliwości zagospodarowania przestrzennego, co pozwala ograniczyć ingerencję w tereny już urządzone oraz zmniejsza konieczność wykupów czy przebudowy infrastruktury osiedlowej. 2. Ograniczenie konfliktów z dojazdami do posesji i parkingami Po stronie południowej znajduje się więcej indywidualnych wjazdów, miejsc postojowych oraz dojeżdż do budynków. Umieszczenie trasy po stronie północnej minimalizuje potencjalne kolizje z ruchem lokalnym. 3. Zachowanie ciągłości istniejących ciągów pieszych Układ chodników i przejść po stronie północnej umożliwia ich łatwiejszą integrację z nową infrastrukturą, bez konieczności znacznych przełożeń czy likwidacji dojeżdż o established funkcji społecznej. 4. Mniejsze ryzyko ingerencji w zainwestowane tereny prywatne Strona północna w większym stopniu obejmuje tereny publiczne lub już przewidziane pod infrastrukturę techniczną, co ogranicza potencjalne roszczenia właścicieli nieruchomości oraz usprawnia proces inwestycyjny. 5. Możliwość rozbudowy infrastruktury przystankowej Po stronie północnej łatwiej wygospodarować przestrzeń dla



	przystanków o większej funkcjonalności (np. wiaty, stojaki rowerowe, zielen izolacyjna), co poprawia warunki obsługi pasażerów. 6. Lepsze warunki dla organizacji ruchu w czasie budowy Lokalizacja torowiska po stronie północnej pozwala na etapowanie prac z mniejszą liczbą wyłączeń jezdni, a tym samym na bardziej płynne utrzymanie komunikacji autobusowej i ruchu samochodowego. 7. Zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni publicznej Oddalenie infrastruktury od południowych wejść do budynków oraz ruchliwych podjazdów zmniejsza liczbę punktów kolizji i poprawia czytelność układu komunikacyjnego. 8. Łatwiejsze wprowadzenie zieleni izolacyjnej Po stronie północnej dostępne są większe powierzchnie umożliwiające zastosowanie zieleni pełniącej funkcję bufora między ruchem a zabudową oraz poprawiającej estetykę całej trasy.
115	Uważam, że lepszy będzie wariant 2. Torowisko tramwajowe nie będzie musiało przecinać jezdni, przez co ruch zarówno dla komunikacji miejskiej jak i samochodów będzie płynniejszy. Tramwaje i autobusy dojadą do celu szybciej i bardziej punktualnie.
116	Zdecydowanie preferuje wariant 2. Pogorszenie czasu przejazdu przy wariancie 1 uważam za niedopuszczalne.
117	wariant 2
118	Szanowni Państwo, Mieszkam na ul. Blizanowickiej, na granicy Księża Małego i Wielkiego. Ul. Opolska jest dla mnie, jak i wszystkich mieszkańców tej części Wrocławia i podwrocławskich miejscowości, jedyną arterią dojazdową do miasta. Nie ma alternatyw. Dlatego tak ważne jest zaprojektowanie nowej ulicy Opolskiej tak, aby spełniała potrzeby mieszkańców. Ulica Opolska jest jedyną arterią wlotowo/wylotową do/z Wrocławia,



która jest jednopasmówką. Wszystkie inne są przynajmniej dwupasmówkami. Konsekwencją tego są codzienne, gigantyczne korki na całej długości Opolskiej, jak i Krakowskiej od zjazdu z obwodnicy śródmiejskiej w kierunku południowym. Dlatego jakkolwiek przebudowa Opolskiej, która nie zmieni ją w dwupasmówkę jest bezcelowa i będzie stratą setek milionów złotych, bo nie poprawi przepustowości ruchu samochodowego. Większość użytkowników ul. Opolskiej mieszka poza Wrocławiem (Radwanicach, Siechnicach, Oławie, Brzegu, itp.) i ich jedynym środkiem transportu jest samochód. Buspas czy ścieżka rowerowa na nic im się nie przyda.

Newralgicznym punktem tej trasy jest skrzyżowanie al. Krakowskiej z obwodnicą śródmiejską w kierunku Księża. Samochody z dwupasmowej obwodnicy śródmiejskiej z dwóch kierunków i z dwupasmowej al. Krakowska z centrum, czyli łącznie 6 pasów ruchu, wjeżdżają w jeden pas al. Krakowskiej, która później przechodzi w Opolską. Prowadzi to nieodwołalnie do gigantycznych korków. I to nie tylko w godzinach szczytu. Cały czas, może z wyjątkiem godzin nocnych.

W niektórych opiniach spotkałem się z twierdzeniami, że nie można zrobić dwupasmówki na Opolskiej, bo nie ma miejsca. Otóż jest.

Wystarczy zastosować rozwiązanie jak na al. Krakowskiej, czyli jeden pas ruchu dzielony z tramwajem. Tramwaj (3, 5) jedzie w godzinach szczytu raz na 7 minut, poza tym jeżdżą tam auta. Takie rozwiązanie jest idealnym kompromisem, który rozładuje ruch samochodowy i pozwoli na położenie niezależnych torów w dwóch kierunkach. Nie przeszkodzi to w zbudowaniu ścieżki rowerowej obok jezdni.

Jeśli Opolska (oraz łącznik do obwodnicy śródmiejskiej wzdłuż al. Krakowskiej) nie będzie dwupasmówką, to cała inwestycja będzie pieniędzmi wyrzuconymi w błoto. Drogę dwupasmową należy



	jednoznacznie wpisać do wymagań projektowych. Pozdrawiam, mieszkaniec Księża
119	Wariant 2 wydaje się bardziej korzystny, ze względu na mniejszą kolizyjność z pasem ruchu. Niepokoi zwiększone ryzyko kolizji dla wyjeżdżających z posesji, może sygnalizacja świetlna zredukowałaby zagrożenie.
120	Tylko i wyłącznie WARIANT 2. Brak kolizyjności to najważniejszy aspekt dla przepustu przez Krakowską.
121	Tramwaj powinien być bezkolizyjny z uwagi na ruch na DK94, która już teraz jest niewydolna.
122	Jestem za wariantem 2-gim. Niezbędne jest zapewnienie większej przepustowości ruchu drogowego w ciągu ul. Opolskiej przez eliminację skrzyżowań (kolizji) z linią tramwajową.
123	Wybieram wariant 2. Jest racjonalny, bez kolizji z ruchem samochodowym i z buspasem.
124	Bardzo dobry pomysł, szkoda że tak późno się pojawił. Odpowiednia infrastruktura powinna powstać już dawno temu - może wtedy kierowcy dojeżdżający do pracy do Wrocławia nie jeździliby na skróty przez osiedle Księża Małego mimo znaku zakazu przy strzelnicy :) Dzieci nie mogą spokojnie dojść do szkoły, nie da się wyjść na spacer z psem rano, po godz. 16 zresztą też nie. Miasto jest dla mieszkańców, nie dla samochodów. Każda propozycja rozwoju komunikacji zbiorowej jest świetnym pomysłem, dlatego popieram projekt.
125	Wariant 2 bardziej do mnie przemawia, ponieważ wystąpią mniejsze utrudnienia w ruchu samochodów (nie będzie przecięcia drogi przez tramwaj) oraz komunikacja miejska będzie miała swój osobny pas.
126	Wariant 2 jest lepszy, niedawne inwestycje zrealizowane w mieście wyraźnie wskazują, że miejsca przecięcia komunikacji publicznej z



	jezdniami są głównymi punktami problemów w płynności ruchu dla obu "stron"
127	Wg mnie tylko wariant 2 ma sens
128	Odpowiada mi 2 wariant
129	Zdecydowanie popieram wariant 2. Pozorne oszczędności z braku przebudowy drogi realnie nie istnieją. Droga jest w złym stanie i i tak trzeba będzie ją gruntownie wyremontować. Zatem już lepiej zrobić wszystko od razu. Takie przejazdy tramwajowe przez główną drogę co kilkaset metrów będą powodować niepotrzebne utrudnienia, po jakimś czasie nierówności, potrzebne będą ciągłe naprawy. Może nawet zderzenia. Droga nie jest tylko lokalna, więc trafiać będzie się wiele osób spoza Wrocławia. Skoro mają tą trasę jeździć autobusy, takie przecinanie ulicy może być zaskoczeniem dla mniej zorientowanych kierowców. Lepiej niech całość będzie po 1 stronie ulicy.
130	Uważam, że wariant 2, czyli poprowadzenie torów po południowej stronie ulicy Opolskiej będzie zdecydowanie lepszym pomysłem, ponieważ zapewnia mniejszą kolizyjność, co równa się z krótszym czasem przejazdu. Uważam też, że ulicy Opolskiej przyda się odświeżenie - jej przebudowa w odpowiedni sposób, poprzez np. wyznaczenie lewoskrętów, mogłaby poprawić płynność ruchu.
131	Potrzebna jest gruntowna przebudowa, linia tramwajowa przekraczająca jezdnię 2 razy jest utrudnieniem dla samochodów i tramwajów. Kłóci się to z ideo szybkiego i sprawnego transportu miejskiego. Ułatwi też późniejsze przedłużenie linii.
132	Wariant 2 jest o wiele lepszy, nie będzie kolidował z ruchem samochodów co też będzie miało wpływ na jakość powietrza, i sprawność poruszania się pojazdów, również zachęci do korzystania z komunikacji miejskiej.
133	Opinia moja jest taka, że sugeruje się wariant 1 poprzez wskazywanie



	jego potencjalnego negatywnego wpływu na ruch. Wariant ten jest niekorzystny z jednego ważnego powodu: prawdopodobnie zostanie zlikwidowana lub przeniesiona piekarnia na Opolskiej, jedyna taka piekarnia w okolicy.
134	OPOLSKA-WARIANT NR 2-TAK, ABY TRAMWAJ NIE PRZECINAŁ JEZDNI 2X
135	Uważam za bardziej praktyczną wersję nr 2. Bardzo ważne jest też pociągnięcie ścieżki rowerowej do granic miasta oraz nasadzenia drzew.
136	Zdecydowanie popieram projekt nr 2. Podoba mi się w nim lepsza przepustowość ruchu, nasadzenia nowych drzew oraz zbudowanie ścieżki rowerowej. Mniej jest też kamienic do zburzenia.
137	Torowisko już teraz raz przecina drogę co znacznie spowalnia ruch – dodatkowe dwukrotne przecinanie jezdni jeszcze bardziej zablokuje płynność komunikacji – w wariantcie nr 1 wystąpi 3-krotne krzyżowanie się drogi z torowiskiem, co przy dużej częstotliwości kursowania tramwajów nr 3 i 5 w ciągu dnia oznacza to znaczne utrudnienia w ruchu ze względu na pierwszeństwo tramwajów, Obecnie torowisko już teraz w większości znajduje się po stronie południowej jezdni Dodatkowo ruch spowalniają: Brak wydzielonych lewoskrętów dla pojazdów wjeżdżających na osiedlowe drogi – pojazdy blokują ruch na głównej drodze, Brak zatoczek autobusowych – przystanki są przy głównej jezdni – zatrzymanie ruchu Liczne przejścia dla pieszych – konieczność ustąpienia pieszym Wariant nr 2 po uwzględnieniu powyższych uwag wydaje się być korzystniejszy.
138	Bezwzględnie wariant 1. W wariantcie drugim za drogo, za duża interwencja, za blisko linia



	tramwajowa do budynków.
139	Wariant 2, torowisko nie powinno przecinać jezdni tylko po to żeby kawałek dalej wrócić z powrotem. Nie chodzi tu tylko o zwiększenie przepustowości, a przede wszystkim o bezpieczeństwo!
140	Jestem za wariantem 2. Lepsza płynność ruchu. Lepsze bezpieczeństwo.
141	Wariant 2
142	Im więcej razy torowisko będzie przecinać jezdniez tym większe korki będą powstawać. Zdecydowanie wariant 2.
143	Wariant 2, należy unikać kolizji torowiska z drogą skoro jest taka możliwość
144	Wariant 2 Pierwszy wariant stwarza zagrożenie zderzenia z tramwajem oraz znacznie zmniejszyć płynność ruchu
145	Wariant 2. Ze względu na płynność ruchu samochodowego oraz bezpieczeństwa na drodze trasa nie powinna przecinać jezdni dwukrotnie. Skrzyżowanie z jezdnią w dwóch miejscach wpłynie bardzo niekorzystnie na ruch samochodowy oraz spowoduje zwiększenie korków w tym obszarze.
146	Zdecydowanie wariant drugi ma dużo więcej sensu, przecinanie drogi i to podwójnie wprowadzi nowe problemy w miejsce starych, lepiej podejść do problemu kompleksowo, zrobić to raz a dobrze. Torowisko w całości po południowej stronie rozwiąże większość problemów osiedla i będzie zdecydowanie bezpieczniejszym rozwiązaniem.
147	Wariant 2. Kolizyjność i przepustowość
148	Ze względu na tragiczną przepustowość ulicy Opolskiej obecnie, wariant 1 uważam za niedopuszczalny. Dwukrotne przecięcie jezdni będzie ogromnym utrudnieniem w ruchu drogowym. W dodatku przedstawiona analiza prawdopodobnych rozbiórek budynków



	wskazuje, że wariant 2 z tylko czterema budynkami do rozbiórki jest bardziej korzystna. Niech Opolska nie skończy jak dziwna ulica Buforowa, na której nikt nie rozumie co się wydarzyło z dziwnym prowadzeniem jezdni, pasów i skrzyżowań. Głosuję za wariantem 2.
149	Wariant 2
150	Dzień dobry, Spośród przedstawionych wariantów oczywiście wariant 2 jest najlepszym rozwiązaniem – znacznie podnosi poziom bezpieczeństwa i komfortu na całym odcinku trasy. Natomiast wariant 1 może jedynie pogorszyć sytuację: dwa dodatkowe przecięcia torów z jezdnią utrudnią już i tak niezadowolający przepływ ruchu, a rezygnacja z przebudowy jezdni oznacza jedynie odłożenie problemu na później. W odniesieniu do wariantu 2 chciałbym zaproponować rezygnację z nieuregulowanych przejść dla pieszych i wykonanie na całej długości trasy przejść regulowanych sygnalizacją świetlną. Takie rozwiązanie nie podniosłoby znacząco kosztów w stosunku do całej inwestycji, a jednocześnie pozytywnie wpłynęłoby na płynność ruchu oraz bezpieczeństwo. Pozdrawiam, [anonimizowane]
151	Dzień dobry, Spośród zaprezentowanych opcji wariant 2 zdecydowanie wydaje się najkorzystniejszy - zapewnia wyraźną poprawę zarówno bezpieczeństwa, jak i komfortu na całym odcinku trasy. Wariant 1 natomiast może w praktyce pogorszyć sytuację: dwa nowe skrzyżowania torów z jezdnią dodatkowo spowolnią już teraz niezbyt płynny ruch, a brak przebudowy jezdni oznacza jedynie przesunięcie problemu w czasie. W kontekście wariantu 2 chciałbym zaproponować rezygnację z



	nieuregulowanych przejść dla pieszych i wykonanie na całej długości trasy przejść wyposażonych w sygnalizację świetlną. Taki zabieg nie powinien znacząco zwiększyć kosztów całej inwestycji, a jednocześnie pozytywnie wpłynie na płynność ruchu i poziom bezpieczeństwa.
152	Uważam, że wariant nr 2 stanowi właściwe rozwiązanie.
153	W mojej opinii powinno wybierać się warianty z możliwie najmniejszą liczbą kolizji i przecięć taty i jezdni. Jest to najpewniej opcja droższa bo wymaga przesunięcia osi jezdni, ale przyczyni się do zmniejszenia korków na Opolskiej, które już teraz są gigantyczne. Bardziej płynny ruch w taty zachęci ludzi do poruszania się tramwajami i autobusami + dodatkowo mniej aut to mniej spalin i mniej irytacji mieszkańców i podróżujących
154	Oczywiście wariant 2. Potrzebne jest uwolnienie całkowitej komunikacji publicznej, aby nie stała w korkach. Tylko wtedy będzie ona naprawdę atrakcyjna i wykorzystywana nie tylko przez mieszkańców osiedla ale także osoby spoza Wrocławia, które mogłyby zostawiać auta przy pętli. Dodatkowo niezbędna jest bezpieczna trasa dla rowerzystów, która również zachęci i zapewni bezpieczny przejazd przez zakorkowaną Opolską.
155	Opcję b z tramwajem w całości po południowej stronie jezdni bez przecięć. Inaczej korki nie znikną, a cała inwestycja będzie mało sensowna
156	Wariant 2
157	wariant 2
158	Wariant 2
159	Wariant 2
160	Swój głos oddaje na wariant 2, który zapewnia większą płynność ruchu.
161	Wybieram wariant 2



162	Wariant 2
163	Komunikacja miejska na Księżu powinna iść osobnym torem od samochodów, miasto sprzedało działki wzdłuż opolskiej na mieszkaniówkę, co oznacza więcej mieszkańców i pogłębienia problemu zatłoczenia wąskiej drogi. Wariant 2 jest zatem lepszy bo uwzględnia fakt że tramwaje nie stoja z samochodami.
164	Wariant 2
165	Wariant 2
166	wariant 2 ze wzgledu na wieksza przepustowosc ruchu.
167	Wybieram wariant Nr 1. Mieszkam od wielu lat na Księżu Małym. Przedłużenie trasy tramwajowej ułatwi mi życie. Przystanek na Świątnickiej będzie dużym ułatwieniem dla wielu mieszkańców.
168	Wariant 2 z rozbudową lewo i prawo skrętów.
169	Wariant 2
170	Od samego początku powinien być brany pod uwagę tylko wariant 2, który zapewnia bezkolizyjność TAT.
171	Uważam, że oba proponowane warianty mają swoje plusy, natomiast jestem zdania, że to pierwszy z nich powinien zostać wcielony w życie, ze względu na ochronę historycznej zabudowy mieszkalnej oraz rosnących w jej sąsiedztwie cisów i rododendronów. Sama mieszkam aktualnie przy ulicy Opolskiej, w jednej z zabytkowych kamienic, dlatego jeszcze wyraźniej dostrzegam potrzebę ochrony tego obszaru.
172	Projekt powinien być rozszerzony o wydzielenie pasa tramwajowego na całej ulicy Krakowskiej, a nie jedynie na jej krótkim fragmencie. Odcinek od Selgrosa do niskich łak jest najgorszym odcinkiem jeśli chodzi o łapanie opoznień. Bez tego wydzielenia oferta dojazdu tramwajem do centrum pozostanie niekonkurencyjna dla samochodu, pomimo wydania ogromnych sum pieniędzy.
173	Należy wybrać wariant 2. Nie zakłada on dwukrotnego krzyżowania



	torowiska z jezdnią, co znacznie poprawi atrakcyjność i czas przejazdu tramwajem w porównaniu z wariantem 1. Wariant 2 to także mniejsze wyburzenia oraz możliwość etapowania budowy - najpierw można wybudować nową jezdnię, a potem TAT w miejscu starej jezdni. Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną powinien funkcjonować priorytet tramwajowy. Należy jednak pamiętać, że największym priorytetem dla tramwaju jest zupełny brak sygnalizacji świetlnych, które mogą ulegać awariom. Dlatego należy wybrać wariant 2 zamiast wariantu 1 z sygnalizacjami na przecinkach torowiska.
174	Proszę o informację w jakiej odległości od zabudowy (bloków) przy ul. Turawskiej będzie przebiegało torowisko lub jezdnia - jeśli dobrze rozumiem zależy to od wariantu. Przed osiedlem przy ul. Turawskiej znajdują również się drzewa? Czy one tam pozostaną czy polanowe są jakieś inne nasadzenia? Tak by mieszkańcy bloku nie patrzyli bezpośrednio na beton i nie wdychali spalin od razu po otwarciu okien?
175	2
176	Wariant 2
177	Dzień dobry.Moim zdaniem wariant drugi trasy tramwajowej jest bardziej korzystny ze względu na większą przepustowość z którą jak wiemy bywają problemy na ulicy Opolskiej
178	Wariant 2 wydaje się lepszy, ale też droższy. Jeśli miasto ma na to pieniądze oraz przebudowa jezdni nie spowoduje przedłużonego paraliżu komunikacyjnego, to jestem za wariantem 2. W przeciwnym wypadku jestem za wariantem 1. Jako osoba podróżująca wyłącznie komunikacją publiczną (mieszkam przy ulicy Rybnickiej) jestem również zadowolona z obecnej sytuacji.
179	Wybieram wariant 2
180	Wariant 1,



181	Wybieram Wariant 1. Przestrzeni od strony działek jest więcej i spokojnie może tam powstać linia tramwajowa . Po drugiej stronie znajduje się osiedle będące w rejestrze zabytków . Powinno to zostać zgłoszone do odpowiednich organizacji że miasto w ogóle bierze pod uwagę wariant 2.
182	Wybieram wariant 1
183	W mojej opinii wariant 1 . Jestem mieszkańcem Księży od 50 lat . Ludzie chcecie mi zrobić krajówkę pod samymi oknami zabytkowego osiedla .
184	Wariant 2 jest zdecydowanie lepszy. W I wariantcie torowisko dwa razy musi przeciąć jezdnię, co może mieć wpływ na płynność ruchu, a ulica Opolska jest już dość zakorkowana, jeżeli jest możliwość wprowadzić ronda na skrzyżowaniach zamiast świateł, co upłynniłoby ruch i zapobiegało korkom.
185	W mojej ocenie zdecydowanie lepszy jest wariant 2, zapewniający nie tylko znacznie sprawniejszy przejazd komunikacji zbiorowej, ale i wygodniejszą trasę dla kierowców. Kilkukrotne przecinanie się trasy tramwajowo-autobusowej z drogą dla samochodów w wariantcie 1 nie tylko wydłuża czas przejazdu komunikacji zbiorowej, ale również rodzi ryzyko częstszych kolizji, które blokują możliwość przejazdu tramwajów (czego na Księżu doświadczamy obecnie zbyt często). Ponadto poprowadzenie drogi samochodowej nowym śladem w wariantcie 2 pozwoli na zaplanowanie inwestycji w sposób mniej paraliżujący ruch w naszej okolicy. Cieszy planowana rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej oraz zazielenienie okolic inwestycji. Zarówno jako kierowca, jak i matka dzieci regularnie korzystających z komunikacji zbiorowej, mam nadzieję, że uzgodnienia, prace projektowe i realizacja inwestycji będą przebiegały szybko i sprawnie.
186	Uważam, że wariant 2 jest bezpieczniejszy i bardziej efektywny. Na



	ul. Opolskiej po parzystej stronie numerów pod numerem 140, 178, 182, 188 - znajdują się firmy obsługiwane przez transport ciężarowy i wjazd i wyjazd na ich teren przez tory tramwajowe będzie zwiększeniem ryzyka kolizji. Dlatego wykonanie jezdni po parzystej stronie, a linii tramwajowej po nieparzystej, pozwoli uniknąć tych sytuacji. Ponadto wariant pierwszy, w którym tory tramwajowe przecinają jezdnię trzy razy spowoduje tamowanie ruchu i nasilenie się korków.
187	Wolę wariant 2. W proponowanym projekcie brakuje przystanku zlokalizowanego w pobliżu pętli. Warto go dodać ze względu na bliskość do np. przychodni Frontida.
188	Po analizie obu propozycji uważam, że lepszym rozwiązaniem jest wariant 2. Zapewnia on wyraźnie większą funkcjonalność zarówno dla mieszkańców, jak i dla kierowców. Oddzielenie torowiska od jezdni na całej długości eliminuje punkty kolizyjne między tramwajami a samochodami, co oznacza mniej korków, większą płynność ruchu i bardziej przewidywalny czas przejazdu. Wariant 1 wymaga dwukrotnego przecinania jezdni przez tramwaj, co generuje opóźnienia, zwiększa ryzyko zatorów oraz powoduje konieczność dodatkowej sygnalizacji. To rozwiązanie jest mniej stabilne i mniej przyszłościowe. Wariant 2 daje także pełniejszą infrastrukturę dla pieszych i rowerów oraz uporządkowaną przestrzeń z zielenią i retencją. Choć wymaga większego zakresu prac, nie powoduje zagrożenia dla okolicznych budynków, a po zakończeniu inwestycji zapewnia spójniejszy, bezpieczniejszy i bardziej nowoczesny układ komunikacyjny. Wniosek: wariant 2 jest rozwiązaniem korzystniejszym pod względem transportowym, urbanistycznym i długofalowej wygody mieszkańców.



189	a co z zabudowaniem i mieszkańcami bezpośrednim przy cmentarzu na ul. Opolskiej???
190	A co się stanie z warsztatem samochodowym i domu z mieszkańcami na ul. Opolskiej, w pobliżu cmentarza???
191	Uważam że wariant numer 1 jest lepsza opcja niż torowisko pod czymś oknem
192	Opowiadam się za wariantem 1. Naruszenie historycznej zabudowy jest niedopuszczalne i tworzyłoby niebezpieczny precedens. Księżę Wielkie to jedyne we Wrocławiu w pełni zrealizowane modernistyczne osiedle, o wysokich i niepodważalnych walorach historycznych, dlatego jego integralność powinna zostać zachowana.
193	Jestem zdecydowanym zwolennikiem wariantu 2
194	Jako mieszkanka ulicy Opolskiej JESTEM ZA WARIANTEM 1 przebudowy, dzięki temu więcej budynków mieszkalnych w tym mój będzie dalej od hałasu tramwajów, zostanie też zielen która chroni moje mieszkanie przed hałasem, pyłem i ulicą Szczególnie że po drugiej stronie ulicy są ogródki działkowe...
195	Dzień dobry, niestety pierwszy wariant wydaje mi się że można od razu skasować, ponieważ już w tym momencie tranzyt południowo-wschodnich miejscowości satelitarnych powoduje ogromne korki każdego dnia. Dodając tramwaj który przekracza dwukrotnie ul. Opolską spowoduje to jeszcze większe zamieszanie, wariant mógłby mieć rację bytu gdyby w pierwszej kolejności stworzyć tzw. "trasę krakowską", co w tej chwili staje się bardzo dobrym rozwiązaniem, ponieważ trasa szybkiej kolei Wrocław -Warszawa, pojedzie starym odcinkiem do Siechnic - pytanie czy jest wola miasta oraz podwrocławskich gmin na to rozwiązanie. Natomiast drugi wariant może tworzyć pewne problemy z wyjazdami ludzi mieszkających po południowej stronie Opolskiej.



	Niestety nie zmniejszając ruchu tranzytowego i nie rozciągając trasy tramwajowej do Siechnic i powrót do koncepcji trasy krakowskiej nie będzie miała racji bytu. Myślenie obecnych i poprzednich władz i opieranie projektów z lat 50/60 i nie modernizowanie ich do aktualnego stanu to wyrzucenie pieniędzy w błoto, przykładem jest AWW jak i wschodnia obwodnica Wrocławia (1 pas w każdym kierunku), niestety czy chcemy czy nie ruch samochodowy nie zmniejszy się gdy nie będziemy mieli komunikacji miejskiej z prawdziwego zdarzenia, przykładem są tu np. niemieckie miasta np. Berlin. Dobrze byłoby gdyby władarze zaczęli myśleć długoterminowo, a nie od wyborów do wyborów - i to niezależnie od tego kto akurat jest przy władzy. pozdrawiam
196	Z proponowanych wariantów w mojej opinii lepszy pod względem bezpieczeństwa oraz sprawności komunikacyjnej zarówno dla komunikacji autobusowo - tramwajowej jak też samochodowej, będzie wariant numer 2, czyli linia TAT bezkolizyjnie przebiegająca wzdłuż ul. Opolskiej dla samochodów. Odpada przecinanie ul. Opolskiej przez torowisko dwukrotnie a nawet trzykrotnie uwzględniając obecna pętlę na Księżu. Przy okazji polecam spojrzeć uważniej na "węzeł" w wariancie numer 1 - ul. Zabrzańska/Opolska/Bytomska/wyjazd z obecnej pętli tramwajowej - to miejsce na pewno będzie generować problemy - obecnie jest tam dość problematycznie a co dopiero w wersji wariantu numer 1. Zatem jak na wstępie - proponowany wariant numer 2 - jest zdecydowanie logiczniejszy.
197	W mojej ocenie zdecydowanie lepszy jest wariant drugi ponieważ w tym wariancie linia tramwajowa nie będzie przecinała Opolskiej co spowoduje zmniejszenie czasu przejazdu tramwaju na tym odcinku. W przypadku wariantu pierwszego konieczna jest budowa dwóch



	przejazdów ze światłami co zdecydowanie spowolni także ruch samochodowy. Jako mieszkaniec ul. Opolskiej uważam także, że linia tramwajowa byłaby dla mieszkańców mniej uciążliwa niż droga, która obecnie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie bloków mieszkalnych. Tramwaje są pojazdami szynowymi z napędem elektrycznym co powoduje, że są mniej uciążliwe niż droga, po której jeżdżą pojazdy różnego typu. Uważam, że odsunięcie drogi nawet o te kilka metrów w stronę ogródków zmniejszy jej niekorzystne oddziaływanie na historyczną zabudowę a także poprawi jakość życia mieszkańców.
198	Drugi wariant jest lepszy, ponieważ pozwala zwiększyć przepystowość ul. Opolskiej, co jest największą bolączką tej drogi na odcinku do skrzyżowania z ul. Karwińską. Przejścia dla pieszych mogłyby zostać wyposażone w sygnalizację świetlną, co poprawiłoby bezpieczeństwo pieszych, szczególnie w okolicach aktualnej pętli tramwajowej Księża Małe.
199	Wariant 2 jest bardziej racjonalny z punktu widzenia transportu a o to chodzi w przebudowie tej trasy. Brak przecięć z ulicą usprawni przejazd tramwajów, a w przypadku potencjalnej awarii nie spowoduje blokady jezdni. Należy przy okazji zadbać i zapewnić mieszkańcom możliwość pieszego pokonywania odcinków na tej trasie bez konieczności kluczenia po dwóch stronach jezdni co 100/200m (brak uregulowanego przejścia po stronie południowej między obecnymi przystankami Park Wschodni-Karwińska-Głubczycka) Przy Parku przydałaby się zmiana umiejscowienia przejścia dla pieszych, obecnie pieszy wchodzi na jezdnię gdy na przystanku stoi tramwaj nie są widoczni dla kierowców, pojawiają się zza tramwaju co stwarza niebezpieczeństwo dla pieszego, tymczasowe przesunięcie przejścia o jakieś 20m w kierunku ul. Karwińskiej (jak to



	miało miejsce podczas ostatniego remontu części nawierzchni między Parkiem a Armii Krajowej) było bardziej bezpieczne dla pieszych
200	W wariantcie 2 nie został uwzględniony wyjazd z posesji pomiędzy: ul. Opolska-łącznik wewnętrzna a ul. Glubczycką
201	Wariant 1 jest lepszy pod względem poprowadzenia linii tramwajowych oraz tego, że tramwaj jest i będzie szybszym środkiem transportu z wydzielonym torowiskiem.
202	Wybieram wariant 2
203	Wariant 2 jest zdecydowanie lepszy, bez niepotrzebnych przecięć przez jezdnię - i to dwukrotnie!
204	Wariant 2 jest lepszy z uwagi na brak przecinania się jezdni i torów tramwajowych, co będzie gwarantowało większą płynność ruchu i zapewni większe bezpieczeństwo - mniejsza liczba skrzyżowań torów z jezdnią to mniejsze ryzyko kolizji. Poza tym nowa jezdnia również korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo kierowców i pieszych z uwagi na brak wybojów oraz nowo namalowane znakowanie poziome.
205	Wariant numer 2 jest bardziej atrakcyjny, zakłada większą przebudowę, która jest potrzebna. Ulica Opolska jest problematyczna w codziennym użytkowaniu z wielu powodów. W wariantcie 1 przejazd tramwaju na lewą stronę będzie kolidować z ruchem samochodowym, a już na ten moment ul. Opolska ma wiele innych kolizyjnych miejsc.
206	Jestem za opcją nr 2.
207	Wariant 1
208	Jestem za wariantem nr 1, jednak kluczowe w tym przedsięwzięciu jest wygospodarowanie miejsca na dodatkowe pasy ruchu dla samochodów, gdyż tą drogą codziennie jeżdża do Wrocławia ok. 19 000 pojazdów /dobe (wg. KBR), i brak inwestycji w przestrzeń



	drogową poprzez wydzielenie dodatkowych pasów ruchu, spowoduje, że mimo potężnych nakładów finansowanych ta część miasta nadal będzie zakorkowana a tym samym z dużym negatywnym wpływem na jakość powietrza (gdyż emisja drogowa jest jednym z czynników tworzących smog w mieście) jak również zanieczyszczenie hałasem. Sugerujemy takie uwzględnienie modernizacji tego odcinka ul. Opolskiej, aby zamiast bardzo szerokich chodników i ścieżek rowerowych i pasów zieleni (po obu stronach) stworzyć te ciągi po jednej stronie, a zaoszczędzoną przestrzeń przeznaczyć na pas drogowy
209	Jestem za wariantem 2 aby utrzymać płynność ruchu.
210	Jestem za wariantem 2 aby utrzymać płynność ruchu.
211	Myślę, że lepszy będzie pierwszy wariant, bo pozwoli poszerzyć trasę. Tramwaj nie będzie jeździł ludziom pod oknami, a to, że będzie się krzyżował z trasą dla samochodów, wyreguluje się światłami. Zresztą już teraz tramwaj przecina drogę w miejscu, gdzie Krakowska przechodzi w Opolską, i nie jest to problem.
212	Głosuję za wariantem nr 1
213	Blizaniwicka
214	Mieszkam w kamienicy przy ul. opolskiej 107. Kamienica jest w złym stanie technicznym. Na ścianach i sufitach pęka tynk. Cegły odpadają z zewnętrznych ścian. Poprowadzenie linii tramwajowej zaraz obok naszej kamienicy dodatkowo pogorszy jej stan. Zdecydowanie się na wariant nr 1 pozwoli na swobodny przejazd tramwaju i brak konieczności przebudowy najbardziej zakorkowanej ulicy we Wrocławiu. Zamknięcie nawet jednego pasa ruchu na czas przebudowy spowoduje niewyobrażalne korki. Wybór wariantu nr 2 będzie problematyczny ze względu na przecięcie jezdni w 2 punktach, ale i tak nie spowoduje większych zatorów drogowych niż



	obecnie.
215	Wybieram wariant 2
216	Wariant 2
217	Uważam że nowa trasa tramwajowa powinna znajdować się po stronie północnej tj. Jak najdalej od zabudowań.
218	wariant nr 1, bo jest dużo więcej miejsca
219	Wariant 2
220	Drugi wariant trasy pomimo większego zakresu prac zdaje się być bardziej optymalny dla ruchu samochodowego na trasie krajowej 94. Jako mieszkaniec ul. Turawskiej byłbym bardziej zadowolony z bliżej odległości ruchu samochodowego aniżeli tramwajowego.
221	Wariant 1. W obu tramwaje i tak będą stać w korkach, jeździć parami, wypadać z rozkładu. Ale przynajmniej nie będą jeździć ludziom tuż pod oknami.
222	Lepszy Wariant 2 który nie będzie kolidował z jezdnią i dodatkowo nie będzie wpływał dodatkowo na obecne ciągłe korki na ulicy Opolskiej. Przydałoby się zamontowanie ekranów akustycznych na trasie przebiegu tramwajów dla komfortu mieszkańców mieszkających blisko przebiegającej linii tramwajowej.
223	Sądzę, że drugi wariant jest zdecydowanie korzystniejszy i dla mieszkańców i dla osób jeżdżących tranzytem. Nie zwiększy korków, być może je zmniejszy. Jak podano mniejsza ilość osób straci lokum. Jednak przy każdej z tych przebudów jest mankamentem brak jakichkolwiek ekranów akustycznych a ul. Opolska jest jedną z głośniejszych ulic. Nakłada się na jej hałas również hałas niedaleko jeżdżących pociągów. W pierwszym wariantcie podaje się dwa przejazdy a co z trzecim - do pętli rezerwowej? Każde takie "przerwanie" drogi będzie generowało koszty związane z częstszym naprawianiem drogi dla miasta ale i dla mieszkańców, zawsze, w czasie najmniejszych prac drogowych, zdecydowanie zwiększają się



	korki więc i czas potrzebny na przejazd czy przejście na konkretnym odcinku. W okolicach szkoły przy ul. Głubczyckiej brak w projekcie wariantu drugiego, który popieram mimo to, jest przejścia dla pieszych, czy to znacznie nie utrudni dzieciom z północnej części osiedla dotarcia do szkoły?
224	Wariant 2 jest bardziej odpowiedni z uwagi na brak przekraczania torów tramwajowych przez jezdnie ul. Opolskiej, budowę nowej jezdni z poszerzeniami pod lewoskręty na skrzyżowaniach oraz budowę nowych chodników i dróg rowerowych. Budowa powinna być bardziej skoordynowana z trasą krakowską która powstanie w przyszłości
225	preferuję wariant 1
226	Preferuję wariant 1
227	Jako mieszkaniec zabytkowej kamienicy przy ulicy Opolskiej, należącej do historycznego osiedla Księża Małe, uważam, że do zaakceptowania jest wyłącznie wariant 1. Pozwala on na odsunięcie nowej linii tramwajowej od istniejącej zabytkowej zabudowy po prawej stronie ulicy Opolskiej oraz na zachowanie dotychczasowej zieleni w pasie drogowym po stronie osiedla wpisanego do rejestru zabytków. Znajdują się tam unikalne cisy oraz inne kilkudziesięcioletnie nasadzenia, które stanowią naturalną ochronę naszych domów przed hałasem, pyłem i ulicznym zgiełkiem. Za wyborem wariantu 1 przemawia również fakt, że jego realizacja będzie szybsza i mniej uciążliwa dla lokalnej społeczności, a także zapewni sprawniejsze utrzymanie komunikacji osiedla z resztą miasta.
228	Wariant 1 jest zdecydowanie lepszy z mojej perspektywy. Po północnej stronie ulicy Opolskiej budynki znajdują się dalej od drogi. Jest po prostu więcej miejsca. Na fragmencie od Pszczyńskiej do Świątnickiej znajdują się ogródki działkowe jednak pierwsze działki



	zaczynają się w pewnej odległości od głównej drogi. Dalej w stronę Radwanic budynki są po prostu dalej od drogi. Warto wspomnieć też o tym że chodniki po północnej stronie ulicy są w dużo gorszym stanie niż te po stronie południowej. Na fragmencie od Katowickiej do Tarnogórskiej znajduje się piękny szeroki chodnik pod drzewami z ławkami, z których często korzystają osoby starsze. W wariancie drugim z mapki wynika że linia tramwajowa ma przechodzić właśnie przez ten chodnik. Natomiast na tym samym odcinku po drugiej stronie znajduje się zwykły betonowy chodnik choć też są tam piękne drzewa. Podobna sytuacja jest na fragmencie od Tarnogórskiej do Zagłębiowskiej, po południowej stronie gdzie znajdują się kamienice chodnik jest w dobrym stanie, a po przeciwnej chodnika niemal nie ma, a sytuacja się jeszcze pogorszyła z powodu budowy po tamtej stronie nowych bloków mieszkalnych. Chodnik po tamtej stronie bardziej przypomina ubitą Ziemię niż chodnik.
229	Wariant 2 z osobną trasą dla komunikacji miejskiej.
230	Moim zdaniem korzystniejszy jest wariant nr 2
231	Wariant 2 zapewni prostszą i bezkolizyjną komunikację oraz ułatwi wjazd i wyjazd z miasta. Obecnie linia tramwajowa również prowadzi przy samych budynkach.
232	Jestem za opcją nr.1
233	popieram wariant 2
234	Jeśli wybrany zostanie wariant 1 należałoby jednak zająć się również ul Opolską, która jest w fatalnym stanie. Miejscami są strasznie dziury , podczas deszczu miejscami nie da się przejść w stronę pętli , gdyż samochody ochlapują idących ogromną falą wody z kałuż
235	Dzień dobry uwagi po warsztatach w dniu 4.12.2025 1. Jakie aspekty społeczne miasto zamierza wziąć do oceny wariantów? Jaki procent z tych aspektów będzie stanowił aspekt



	społeczny? 2. Czy była analizowana kwestia ilości i kosztów wykupu gruntów przy wariancie 1 i 2? Który wariant jest w tym względzie korzystniejszy? 3. Czy na obecnym etapie analizowana była kwestia ilości kolizji jakie będą występowały w wariancie 1 i 2 ? Który wariant w tym względzie jest korzystniejszy? 4. Jak prowadzona będzie organizacja ruchu tymczasowego w obu wariantach? Czy przewiduje się przeniesienie ruchu na drogi osiedlowe tj. popielskiego? Czy przewiduje się połówkowe zamknięcie jezdni głównej ? 5. Czy w wariancie 1 (czyli jezdnia opolskiej bez zmian) planuje się wymianę pełnej konstrukcji jezdni, czy tylko jej górnych warstw? Czy planuje się poprawę odwodnienia jezdni w wariancie 1? 6. Jaki rodzaj nasadzeń zastępczych byłby planowany w obu wariantach? Chodzi o zachowanie charakteru obecnych nasadzeń występujących wzdłuż Opolskiej. 7. Czy w przypadku braku możliwości zachowania parametrów akustycznych i braku wystarczającego miejsca na budowę ekranów akustycznych planuje się wyznaczenie stref ograniczonego użytkowania? 7. W jakim terminie będzie można zapoznać się z raportem z konsultacji społecznych? 8. Czy na planach sytuacyjnych będzie można zaznaczyć obecnie planowane przez miasto inwestycje tj. nowe osiedla, tbsy, sklepy itp. i informację o innych zadaniach na styku z wariantami aby dane były spójne ze stanem faktycznym i obrazowały docelowe zagospodarowanie ul. Opolskiej? [anonimizowane]
236	Preferuję wariant nr 2 - zasadniczo zwiększenie przepustowości ul.



	Opolskiej i wyjazdu w stronę Radwanic powinno polepszyć sytuację komunikacyjną w tej okolicy. W wariantcie nr 2 tramwaj i autobus nie będzie 3-krotnie przecinał jezdni, co upłyni ruch po TAT i pozwoli na prostszą synchronizację cykli świateł z ITS. Dodatkowo mieszkańcy starej części osiedla (w większości wiekowi) nie będą musieli pokonywać jezdni dla aut w celu skorzystania z autobusu/ tramwaju. Bliższa odległość do starych zabudowań względem wariantu nr 1 przy obecnej technologii budowy torowiska nie będzie problemem (maty wibroizolacyjne, nawierzchnia betonowo-asfaltowa z tzw. cichego asfaltu, ekrany akustyczne porośnięte roślinnością, etc.). Kolejną zaletą będzie możliwość dalszej rozbudowy linii tramwajowej w kierunku gminy Siechnice w rezerwie terenowej pasa drogowego na terenie Radwanic. Mimo wyższych kosztów, biorąc pod uwagę złożoność inwestycji oraz korzyści wynikające z budowy/ przebudowy infrastruktury w wariantcie 2 względem wariantu 1, należy wybrać wariant 2, jako bardziej perspektywiczny i opłacalny dla lokalnej społeczności w perspektywie średnio- i długoterminowej.
237	Wniosuję o zachowanie całości drzewostanu w pasie zieleni wzdłuż budynku Opolska 65-91, który stanowi integralną część otoczenia zabytkowego osiedla Księża Małe, projektowanego jako osiedle-ogród. Usunięcie istniejącego drzewostanu i nasadzenie młodszych w innej, choćby pobliskiej lokalizacji zaburzy pierwotny charakter osiedla.
238	Witam, uważam że wariant 2 z większą przepustowością i infrastrukturą tras rowerowych i pieszych jest jedynym rozsądnym rozwiązaniem. Ta część Wrocławia potrzebuje takiej infrastruktury. Przydał by się również przystanek przy pętli dla mieszkańców



	Radwanic oraz parking Parkuj i Jedź.Dziękuję
239	Wnioskuje o włączenie do niniejszego projektu remontu ciągu pieszego wzdłuż budynku Opolskiej 65-91, w niezmienionym przebiegu, i wykonanie go z kostki o granulacji takiej jak bezpośrednio przy budynku (zastępując duże płyty chodnikowe), z doświetleniem tego ciągu.
240	Niedopuszczalne jest usuwanie starej zieleni przy osiedlu Księża Małe żeby zrobić ścieżkę rowerową, która i tak ma być po obu stronach w Wariancie 1. W Wariancie 1 należy zakończyć ścieżkę na wysokości istniejącej pętli, a nie usuwać zieleni przy osiedlu. W Wariancie 2 należy zaprojektować ścieżkę rowerową po północnej stronie Opolskiej. W obu wariantach należy zachować starą zieleni.
241	Czy w drugim wariancie będą ekrany akustyczne z uwagi na bliską zabudowę? Czy wzięto pod uwagę iż w starych zasobach mieszkaniowych przejazd tramwaju będzie bardzo odczuwalny? Co z restauracją? Podsumowując pierwszy wariant ma więcej miejsca w pasie drogi.
242	Zależy mi na tym, aby rozebrać jak najmniej budynków. Jeśli to dotyczy budynków mieszkalnych, to w mojej ocenie takie rozbiórki mogą być krzywdzące. Zważywszy na to, że często rekompensaty w pełni nie pokrywają zakupu nowego mieszkania lub przeniesienia/budowy. W związku z powyższym jestem za wariantem II.
243	W2 - mniej przecinania komunikacji miejskiej z opolską
244	Do zaakceptowania jest dla mnie tylko i wyłącznie wariant 1, który nie ingeruje w historyczną, zabytkową zabudowę oraz pasy zieleni z kilkudziesięcioletnimi zdrowymi drzewami osiedla Księża Małe, które jest architektoniczną perełką na mapie Wrocławia i powinno się je chronić za wszelką cenę, a nie dalej dewastować. Jeżeli koniecznie chcą Państwo uniemożliwić wyjazd i wjazd z osiedla Księża Małe od



	strony ulicy Katowickiej, to proszę przynajmniej nie dewastować zabytkowego skwerku z historyczną rzeźbą i jego wyjątkowymi nasadzeniami, który stanowi integralną część historycznego planu osiedla oraz jest jego naturalną bramą, która odgradza nas od hałaśliwej ulicy Opolskiej.
245	Wrocław ulica Opolska Jestem za wariantem 1
246	Uważam że lepszy byłby wariant 2 bo zapewni większą płynność ruchu. Ale uwaga- niech inwestor zadba aby nie wycinać (albo przynajmniej wycinać jak najmniej) drzew bo tam są lokalizacje cennego starodrzewu. Niezbędne są nasadzenia zieleni, i utworzenie dróg rowerowych w tym rejonie infrastruktura rowerowa jest uboga. W ogóle to należałoby zaprojektować ul. Opolską aby miała po 2 pasy ruchu w każdą stronę co i tak jest rozwiązaniem oszczędnym, gdyż przy takim natężeniu ruchu arteria powinna być trójpasmowa w każdą stronę.
247	Z dwoja z tego lepszy jest wariant nr 2. Już obecnie droga 94 od Radwanic do przystanku przy Dawnej Pralni jest kompletnie zakorkowana, szczególnie rano. Zatory robią się też od centrum do Radwanic ale bardziej przy powrotach z pracy. Jeśli do tego dojdzie tramwaj dwa razy przecinający jezdnię, to pogorszymy przepustowość, Generalnie tramwaj nie rozwiąże problemu tej trasy. Lepszym rozwiązaniem byłby powrót do koncepcji Trasy Krakowskiej i zabranie tranzytu i części aut jadących poza Wrocław z drogi "osiedlowej". Dopóki droga krajowa 94 przecina osiedle to nie rozwiązujemy problemu jakim jest poziom natężenia ruchu (spaliny, wpływ na bezpieczeństwo, zakorkowanie)
248	Wariant 2
249	Mieszkamy przy ul. Turawskiej i ta opinia będzie dotyczyła tego fragmentu projektowanej trasy, przedstawionego na rzucie na Rys.



2.4.

Obecnie doświadczamy uciążliwości związanych z natężeniem ruchu na ul. Opolskiej. Głównym problemem w tym miejscu jest hałas wynikający z ruchu samochodowego. W przypadku wysokiego natężenia w godzinach szczytu (a także - coraz częściej - poza nimi) można mówić o paradoksie, ponieważ hałasu nie ma przez to, że samochody zamiast przejeżdżać płynnie generując hałas, stoją w korku (generując wysokie natężenie spalin). Przy niższym natężeniu ruchu, hałas jest generowany z kolei przez szybko przejeżdżające pojazdy, głównie przez motocykle lub "przerobione" samochody, i to głównie w godzinach nocnych.

Powyższy opis może być zapowiedzią tego, co stanie się po przebudowie ul. Opolskiej, kiedy zgodnie z zamysłem przyświecającym temu projektowi, ruch zostanie udrożniony.

Mianowicie pojawi się lub zostanie nasilony już istniejący problem z hałasem w tym miejscu. W związku z tym, w naszej opinii projekt powinien uwzględnić rozwiązania mające na celu redukcję tego negatywnego zjawiska, nie tylko we wspomnianym tutaj miejscu, a w innych podobnych lokalizacjach wzdłuż projektowanej trasy.

W przypadku wariantu 1, w naszej opinii bardziej korzystnego z wyłączonej perspektywy wyżej wspomnianego problemu, pas zieleni znajdujący się w północnej części (między nawierzchnią drogową a chodnikiem i ścieżką rowerową), mógłby zawierać ekrany dźwiękochłonne na wzór rozwiązań stosowanych w innych tego typu inwestycjach drogowych. Jeśli nie przewiduje się stosowania ekranów dźwiękochłonnych, to projektowane drzewa powinny zostać uwzględnione na całej długości pasa zieleni, aż do skrzyżowania z ulicą Siemianowicką.

W wariantcie 2, potencjalnie generującym więcej hałasu ze względu na bliskość głównej jezdni do budynków mieszkalnych od strony



	północnej, rekomendujemy także wzięcie powyższych rozwiązań pod uwagę.
250	Wariant 2 jest praktyczniejszy. Proponuję postawić ekrany wygłuszające po stronie południowej. Wzdłuż trasy po obu stronach zieleni; trasa rowerowa po stronie północnej. Pytanie, czy korki się skończą ??
251	Wariant nr 2 jest spójny i nie będzie wprowadzał dodatkowego ograniczenia ruchu na 2 odcinkach, gdzie tramwaj będzie musiał wjechać na pętlę. Ato zdecydowanie wpłynie na płynność ruchu i tak już bardzo zakorkowanego wjazdu od strony Radwanic. Jeżeli mówimy o rozwiązaniu aglomeracji to nie można pominąć tego aspektu, bo rozwiązanie ma służyć nie tylko mieszkańcom Wrocławia, ale również osobom na co dzień dojeżdżającym do miasta z okolicznych miejscowości.
252	Jestem za wariantem nr 2 z małymi poprawkami
253	Obecnie jestem zwolenniczką wariantu drugiego, jednocześnie zaznaczając nie wystarczającą ilość danych potrzebnych do analizy oraz mnogość proponowanych rozwiązań. Wariant drugi: - ścieżka rowerowa tylko po jednej stronie projektowanej trasy, co może powodować utrudnienia dla pieszych, gdy tylko tam mijają się będzie cały ruch rowerowy; - nie ma mijanek, właściwie cała trasa jest wydzielona bezkolizyjnymi pasami, co wpłynie pozytywnie na ruch wszystkich pojazdów i użytkowników ruchu; jednak wymagana jest analiza skrzyżowań z innymi ulicami/ wjazdami na osiedla, gdy w pierwszej kolejności pojazdy mijają będą TAT, co może zaburzyć płynność ruchu tramwajowo- autobusowego, szczególnie gdy światła na skrzyżowaniach będą tuż przed projektowanym przystankiem; - konieczny remont jezdni jest przewidziany, a nowa jezdnia będzie



bezpieczniejsza i lepiej zaplanowana od obecnej; - wiele pasów zieleni (w porównaniu z wariantem 1.), co upiększa Opolską, ale może okazać się niewykonalne w ostatecznym projekcie ze względu na ograniczoną szerokość terenu dostępnego do przebudowy i istniejące zabudowania oraz pasy zieleni; - zjazd i wjazd na ul. Karwińską może okazać się także problemowy, ponieważ już obecnie jest tam spory ruch samochodowo-autobusowy i nawet przenosząc obecną komunikację miejską na nowy TAT, możliwe jest tam kursowanie innych linii, które potrzebują wygodnego, szerokiego wjazdu na Opolską; - skrzyżowanie z ul. Świątnicką i Tarnogórką także jest zatłoczone, a obecna sygnalizacja świetlna nie jest wystarczająca, by obsłużyć spory ruch pojazdów. Wariant pierwszy: - ścieżka pieszo- rowerowa wzdłuż mijanek z jezdnią to możliwe utrudnienia w ruchu tramwajowo- autobusowym, jak i innych pojazdów na jezdni oraz zagrożenie jego płynności, jak i niebezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów, szczególnie małych, którzy byliby narażeni na kontakt z ogromnym ruchem; - brak remontu jezdni, która obecnie jest w złym stanie, a planowana budowa nowych przejść przez nią i skrzyżowań, może spowodować jej dalszą degenerację- czy wtedy projekt objąłby naprawę jezdni na najbardziej wymagających tego odcinkach?; zniszczenie jezdni zwiększone także przez ruch ciężkiego sprzętu, potrzebnego przy budowie; - wymagane przeanalizowanie wariantów zjazdu w okolicy obecnej pętli Księża Małe i ul. Katowickiej oraz Bytomskiej, z których Katowicka jest wygodniejsza jako wjazd na osiedle, ale Bytomską porusza się więcej aut i innych pojazdów. Wspólne wnioski:



	- parking P&R przy nowej pętli Księża Wielkie na możliwie jak najwięcej aut; dostępny całodobowo; może z punktami usługowymi, typu mały sklep i toaleta miejska; - czy po TAT będą mogły jeździć też inne pojazdy, szczególnie w godzinach szczytu? (dotyczy przede wszystkim wariantu 1., gdzie TAT krzyżuje się z jezdnią)- jeśli TAT będzie dostępny także dla innych pojazdów, pomogłoby to rozładować korki na Opolskiej, ale jednocześnie może spowolnić ruch tramwajowo- autobusowy; - potrzebne konsultacje już na poziomie projektowania trasy z gminą (okoliczne miejscowości) oraz zarządcą autostrady A4 od strony Oławy/ Wrocławia Wschodu, ponieważ z tych kierunków ruch samochodowy i cięższych pojazdów pojawia się także na ul. Opolskiej; - jeśli na niektórych odcinkach projektowanej trasy można będzie zwęzić proponowane nowe ścieżki chodnikowe i rowerowe (np. łącząc je ze sobą) lub pas zieleni na rzecz nie wyburzania budynków lub niszczenia obecnej zieleni, należy postawić interes mieszkańców na 1. miejscu i włączyć istniejącą zielen do nowo tworzonej trasy; - wymagane byłyby dalsze konsultacje z mieszkańcami Wrocławia, gdy ustalone zostaną bardziej szczegółowe plany remontu.
254	Jestem za wariantem 2, który pozwoli na lepszą płynność ruchu drogowego.
255	Jestem za wariantem 2.
256	Zdecydowanie wariant 2 jest wariantem korzystniejszym dla mieszkańców Wrocławia, dzielnicy i okolicznych mieszkańców.
257	Wariant 2 to najlepsze rozwiązanie, aby poprawić komunikację i zminimalizować korki
258	Opowiadam się za wariantem I, z uwagi na mniejszą ilość budynków mieszkalnych, w których bezpośrednim sąsiedztwie będzie przebiegał tor tramwajowy i mniejszą uciążliwość dla mieszkających



	wzdłuż trasy. Uwaga o spowolnieniu ruchu przez wariant I jest mało istotna. Ilość samochodów wjeżdżających od strony Radwanic do centrum Wrocławia w godzinach 6:30 - 21 jest tak wielka, że poruszają się prędkością nieznacznie wyprzedzającą piechura. Żaden "lifting" ul.Opolskiej nie poprawi tego stanu, bo powodem jest wąskie gardło stworzone przez światła regulujące ruch na Krakowskiej. Jestem mieszkańcem Księża Małego od 30 lat i mogę zaświadczyć, że dramatyczne spowolnienie ruchu na Opolskiej nastąpiło najpierw przez instalację świateł na skrzyżowaniu przy "Starej Pralni", a następnie kolejnych 2 przy ul. Krakowskiej (abstrahując od powodów wprowadzenia tych zmian). Usprawnić dojazd od strony Radwanic może tylko wybudowanie nowej drogi odciążającej obecną, o czym się mówi od 20 lat.
259	Dzień dobry. Wariant 1 wprowadza mniejsze zmiany w zieleni na naszym osiedlu, zwłaszcza w okolicy obecnej pętli tramwajowej zapewniając lepszą separację od ulicy dla mieszkańców zabytkowych ciągów budynków. Podwójne przecięcie jezdni torami tramwajowymi i tym samym spowolnienie ruchu samochodowego jest spójne z koncepcją wyprowadzenia linii tramwajowych do granicy Wrocławia i utworzenia tam parkingu P&R co powinno zachęcić mieszkańców spoza Wrocławia do pozostawienia tam samochodów i korzystania z komunikacji zbiorowej podczas poruszania się po mieście.
260	Opinia dotycząca wariantów przebiegu trasy tramwajowej na Księżu Wielkie i Alei Opolskiej Proponowane warianty przebudowy alei Opolskiej oraz budowy trasy tramwajowej na Księżu Wielkie zawierają elementy pozytywne – w szczególności rozwój infrastruktury pieszej, rowerowej i zieleni. Jednak w obecnej formie projekt nie rozwiązuje kluczowych



	problemów komunikacyjnych i może pogorszyć codzienne funkcjonowanie mieszkańców. Główne uwagi: Brak rozwiązań systemowych – bez równoległej realizacji Trasy Krakowskiej przebudowa Opolskiej nie odciąży ruchu i pozostanie jedynie estetyczną fasadą. Komunikacja zbiorowa – rozbudowa tramwaju jest słuszna, ale przy obecnej niewydolności transportu publicznego konieczne są inwestycje w jego wydolność oraz rozważenie darmowej komunikacji jako realnej alternatywy dla samochodu. Dostępność dla mieszkańców – w wariantcie 2 zabrano wyjazd z bloków, co rodzi poważne ryzyko dla bezpieczeństwa i mobilności mieszkańców oraz służb ratunkowych. Nowe inwestycje – planowana budowa centrum handlowego i nowych bloków na Księżu zwiększy ruch samochodowy, co stoi w sprzeczności z deklarowanym celem jego ograniczania. Ochrona dziedzictwa – przebudowa nie może naruszać zabytkowego układu urbanistycznego Księży Małego; konieczna jest opinia konserwatora i analizy wpływu drgań na budynki z lat 30. Etapowanie prac – brak jasnego harmonogramu i etapowania grozi paraliżem życia mieszkańców w trakcie budowy. Podsumowanie: Zieleń, chodniki i ścieżki rowerowe są potrzebne, ale nie mogą powstawać kosztem podstawowych funkcji – wyjazdów, bezpieczeństwa i dostępności. Bez Trasy Krakowskiej, wydolnej komunikacji zbiorowej i lokalnych usług przebudowa Opolskiej będzie tylko wizualnie atrakcyjnym projektem, który nie rozwiąże problemów systemowych. Bez Trasy Krakowskiej przebudowa Opolskiej to pudrowanie problemu
--	---



261	Przebieg trasy tramwajowej na Księżu Wielkim wybieram Wariant I
262	W trakcie przebudowy powinna powstać aleja z dwiema jezdniami po dwa pasy ruchu dla samochodów w każdym kierunku, tak aby w przyszłości połączyć drogą dwupasmową Oławę z Wrocławiem. Koniecznie trzeba zaplanować przejazd nad lub pod torami kolejowymi na Brochów, np. ul. Brochowską. Dwie jezdnie, przynajmniej po dwa pasy - nie zmarnujcie tej szansy. Trasę tramwajową koniecznie przedłużyć i przepuścić wiaduktem na Brochów.
263	Jestem mieszkańcem ul. Opolskiej. Obecne natężenie nie pozwala na normalne funkcjonowanie w godzinach 6.00-18.00. Ul. Opolska jest przepełniona, ruch spowolniony, powietrze ciężkie do oddychania i życia, a w domu niesamowita ilość kurzu. Dodatkowo nierówna, wąska i wyboista droga do parku Wschodniego, szkoły i przedszkola, a korki w kierunku centrum lub Radwanic są wielominutowe. Dlatego należy znaleźć takie rozwiązanie na przyszłe lata, które doprowadzi do poprawy sytuacji drogowej oraz umożliwi płynniejszy ruch, a nie dodatkowo go spowolni utrudniając życie mieszkańców pobliskich osiedli, ludziom w komunikacji zbiorowej oraz zmotoryzowanym. Dlatego wśród dwóch wariantów, tylko jeden wpisuje się w kryteria poprawy funkcjonowania życia w przyszłości i jest to wariant nr 2.
264	Ruch na ul. Opolskiej i brak płynności w godzinach szczytu jest bardzo problematyczne. Nie ma stref zielonych, dostęp do parku wschodniego jest ograniczony. Należy dążyć do poprawienia płynności transportu pieszego i zmotoryzowanego. Wariant który spełnia te kryteria to tylko i wyłącznie wariant drugi.
265	Wariant 2
266	W wariantcie 1 nie zaplanowano przejścia dla pieszych w pobliżu piekarni opolskiej, choć na przeciwko jest jedno z większych skupisk



	bloków wielomieszkaniowych. Co jest nie tylko bez sensu, ale wręcz niebezpieczne - jak ludzie będą mieli do wyboru iść do przejścia kilkaset metrów lub przebiec przez ulicę, to całkiem spora część przebiegnie. Jak myślicie, ile wypadków więcej będzie? Za to w wariancie nr 2 ktoś cudownie "wyparował" wjazdy na posesje bloków 3 bloków (do 2 garaży podziemnych np. 21, 21b, 23, 23a, 23b,) i zaplanował tam muldy zabezpieczające. Może to i byłoby śmieszne, gdyby nie było żenujące, jak się pomyśli ile zapłacono z naszych podatków za te urocze plany. Tak czy inaczej - sensowniejszy wydawałby się wariant 2 (nawet lepiej, że spowolniłby wjazd do miasta, może więcej przyjezdnych wybrałoby inny środek transportu niż własne auta (przez to przecinanie tras tramwajów z jezdnią), gdyby nie te nierealne oczekiwania, by ludzie i auta magicznie teleportowali się, by się dostać/wydostać do/z posesji.
267	Jestem obecnym mieszkańcem Radwanic, który całe dzieciństwo mieszkał na Księżu i definitywnie opowiadam się za Wariantem 2, w którym trasa tramwajowo-autobusowa jest poprowadzona na południu od arterii, a jezdnia zostaje przesunięta na północ. Najważniejszym argumentem jest bezkolizyjność trasy tramwajowo-autobusowej z ul. Opolską – podczas gdy w Wariancie 2 trasa nie przecina się z jezdnią ani razu od al. Armii Krajowej, w Wariancie 1 robi to natomiast trzy razy (przy ul. Głubczyckiej na początku nowego torowiska, przy pętli Księża Małe oraz przy planowej pętli Księża Wielkie). Równie ważna jest bezkolizyjność z innymi drogami – biorąc pod uwagę, że północna strona ul. Opolskiej widzi obecnie duży wzrost nowego budownictwa wielorodzinnego, ważnym jest zapewnienie bezkolizyjnego skrętu osobom wracającym z centrum Wrocławia do swoich domów, aby nie blokowały ruchu na arterii. Jest to zwłaszcza kluczowe w godzinach szczytu, w którym nie tylko najwięcej osób będzie wracać



	do swoich domów, ale najprawdopodobniej będą najczęściej kursowały autobusy i tramwaje – w przypadku Wariantu 1 mogłoby to wymuszać u aut dłuższe oczekiwanie na skręt. Ponieważ ul. Opolska posiada tylko jeden pas ruchu w każdą stronę, konsekwentnie tworzyłoby to na niej korek. Natomiast w przypadku Wariantu 2, w którym trasa tramwajowa poprowadzona jest po południowej stronie jezdni, zapewniona jest mniejsza kolizyjność pomiędzy ul. Opolską a zabudową mieszkalną (zwłaszcza tą wielorodzinną), zapewniając większą przepustowość ulicy. Kolejnym ważnym argumentem za Wariantem 2 jest kompleksowa przebudowa (a właściwie przeniesienie na północ) ul. Opolskiej. Wybudowanie nowej drogi (a wraz z nią nowej infrastruktury pieszo-rowerowej, której jakość w obecnym stanie bardzo się różni w zależności od fragmentu ulicy i jest szczególnie mierna po północnej stronie arterii od skrzyżowania z ul. Świątnicką) pozwoli ul. Opolskiej stać się nową, reprezentatywną drogą wjazdową do miasta. Poszerzenie jezdni i oddzielenie ruchu w relacjach skrętnych przy najważniejszych skrzyżowaniach tak, jak to zostało przedstawione w rzutach (m.in. z ul. Świątnicką) ponownie pozwoli zapewnić większą przepustowość tej obecnie często zakorkowanej arterii. Mimo że przebudowa ulicy przewidziana w Wariacie 2 może być bardziej kosztowna oraz stwarzać większe utrudnienia w ruchu na czas realizacji, jest to inwestycja przyszłościowa, która zapewni płynniejszy i swobodniejszy ruch zarówno dla użytkowników samochodów jak i pieszych. Warto również wspomnieć, że Wariant 2 również zakłada przeznaczenie mniejszej ilości budynków do rozbiórki oraz, według załączonych przekrojów tras, więcej terenów zielonych wzdłuż jezdni, co wpisuje się do koncepcji ul. Opolskiej jako nowej zielonej alei oraz pomaga w pewnym stopniu eliminować efekt miejskiej
--	---



	wyspy ciepła. Proponowany w opisie Wariantu 2 system na wodę deszczową również wpisuje się w koncepcję ekologicznej arterii i dzięki takim wprowadzonym rozwiązaniom miasto Wrocław będzie mogło wykorzystywać inwestycję jako przykład dobrze zrealizowanej eko-modernizacji. Wariant 1 sam w sobie również nie jest bez zalet – nie wymaga tak złożonej ingerencji w infrastrukturę drogową oraz zapewnia wygodniejsze przystanki (bez konieczności przechodzenia przez ulicę) dla osób mieszkających w nowych osiedlach znajdujących się po północnej stronie jezdni. Mimo to obecnie najważniejszym problemem ul. Opolskiej pozostaje jej przepustowość – widać to m.in. w obecnie wprowadzonych ograniczeniach ruchu na ulicach takich jak Tyska czy Rybnicka, które mają na celu zapobiec rozprzestrzenianiu się natężenia ruchu po drogach osiedlowych. Wariant 2 sprawi, że przebudowa ul. Opolskiej będzie służyć nie tylko mieszkańcom osiedli położonych najbliżej nowej linii, ale również tysiącom ludzi codziennie dojeżdżającym przez nią do Wrocławia z podwrocławskich miejscowości. Stworzenie nowego układu drogowego przewidzianego w Wariancie 2 pozwoli być inwestycji wykonaną „raz, a dobrze”, oszczędzając późniejszych frustracji, dodatkowych kosztów oraz ograniczeń ruchu (takich, jakie obowiązują teraz) w wypadku, gdyby po przebudowie według Wariantu 1 przepustowość ulicy nadal byłaby za mała. Dodatkowym rozwiązaniem powiązaniem z tą inwestycją mogłoby być zbudowanie dodatkowej nitki trasy tramwajowo-autobusowej wzdłuż ul. Brochowskiej do pieszego wiaduktu prowadzącego ku stacji Wrocław Brochów (oraz możliwie wybudowanie wiaduktu TAT po trasie przedwojennego aż na Brochów) w celu połączenia Księża ze stacją kolejową. Służyłoby to nie tylko wygodnemu przemieszczaniu się pomiędzy Księżem Wielkim i Brochowem
--	---



	(które obecnie wymaga jazdy albo przez ul. Karwińską albo przez Zacharzyce), ale jako najważniejsze zapewniłoby to mieszkańcom całego Księża wygodny dostęp do kolei bez konieczności jazdy na Wrocław Główny.
268	Dzień dobry, Wariant drugi zakłada likwidację mniejszej ilości budynków (niż wariant pierwszy), daje większą przepustowość, co na jesień i zimę jest ważne (smog). Dodatkowo daje lepsze połączenia rowerowe. Pewnie trochę droższy wariant ale lepszy dla mieszkańców bez dwóch znań. Dzięki za możliwość wypowiedzi [anonimizowano]
269	Szanowni Państwo. Jako mieszkaniec Księża, przy ulicy Opolskiej, jestem za wariantem pierwszym, ze względu na mniejszą ingerencję w obecną infrastrukturę i oddalenie jezdni od starszej zabudowy Księża. Uważam, że tak projektowana trasa będzie odpowiednia dla mieszkańców, czyli dla nas, wszak to głównie z myślą o nas planuje się przebudowę Opolskiej. Byłem na konsultacjach i zgadzam się z wieloma osobami, że można stworzyć w dużej części, albo na całym odcinku, trakty pieszo-rowerowe, a nie wyodrębnione trasy rowerowe. Sam codziennie dojeżdżam do pracy rowerem około 6.15 rano i widzę ciągnący się od Radwanic sznur samochodów, a ja niejednokrotnie jestem samotnym rowerzystą. Nie widzę więc potrzeby, aby projektować osobą ścieżkę rowerową.
270	Preferuję wariant pierwszy z powodu mojego miejsca zamieszkania. Torowisko nie będzie przecinać wyjazdu z osiedlowej drogi po południowej stronie ul. Opolskiej, co w końcu ułatwi wyjazd z osiedla mieszkaniowego, który jest bardzo niebezpieczny. Często nie widać,



	czy jedzie tramwaj i trzeba stanąć na torach, aby zobaczyć jadący skład. To z kolei powoduje niebezpieczne sytuacje: nie raz wjechałem prawie pod tramwaj, nie widząc czy jedzie i niemal nie doszło do kolizji. Jeśli tramwaj jechałby po północnej stronie ulicy, gdzie na odcinku Rybnicka - Świątnicka mieszka mniej osób, byłoby bardziej bezpiecznie. Natomiast na dalszym odcinku, gdzie mieszka więcej ludzi, widoczność na wyjeździe byłaby lepsza z powodu mniejszej zabudowy przy wyjazdach. Wariant pierwszy to jedyna opcja realizacji tramwaju przez Opolską.
271	Uważam, że lepszą opcją jest drugi wariant i poprowadzenie trasy tramwajowej w całości po południowej stronie jezdni co powinno zapewnić lepszą płynność ruchu samochodowego. Dodatkowo uważam, że powinna powstać swego rodzaju obwodnica osiedla, która przejmie ruch w czasie szczytu popołudniowego i porannego a Opolska powinna pozostać ulicą osiedlową. Taka droga mogłaby biec w śladzie ulicy Karola Skibińskiego, od okolic przystanku Park Wschodni wzdłuż torów kolejowych oddzielających Księżę od Brochowa.
272	Wariant 2 wydaje się lepszy-droga samochodowa i tramwajowa nie krzyżują się więc ruch płynniejszy. Wyburzenie mniejszej liczby budynków (4 a nie 6). Dużo pasów wysokiej zieleni oddzielających drogi od pieszych i rowerów(im więcej tym lepiej-tu 3/4).
273	Preferuję wariant 2 ponieważ niweluje zbędne przecinanie jezdni przez torowisko
274	Wariant 2 jest zdecydowanie korzystniejszy dla pasażerów komunikacji miejskiej, unikając kolizji z jezdnią nie ma konieczności budowania sygnalizacji świetlnej, która wydłuża czas przejazdu.
275	Oba warianty są poprawne, przy czym preferowany jest wariant 2, ponieważ brak przecięć torowiska z jezdnią stanowi bardziej



	optymalne rozwiązanie z punktu widzenia funkcjonowania tramwaju. Uwagi do wariantu 1 Chciałbym jedynie podkreślić bardzo trafny wybór lokalizacji planowanych przystanków. Uwagi do wariantu 2 Wnoszę o zaprojektowanie ścieżek rowerowych po obu stronach trasy. Szczególnie istotna jest ścieżka po stronie północnej (od wałów nad Rzeką Zieloną), która jest niezbędna z uwagi na obecnie obserwowany bardzo duży ruch rowerowy. Potok rowerzystów rozpoczyna się na wałach w rejonie ulicy Tyskiej, następnie jest jeszcze bardziej wzmożony w okolicy Mostu Kilometrowego, a docelowo prowadzi do Parku Wschodniego i dalej do kładki Siedleckiej. Wszystkie te punkty znajdują się po północnej stronie jezdni, dlatego układ tras rowerowych powinien eliminować konieczność wielokrotnego przekraczania jezdni podczas pokonywania tej trasy. Powyższa kwestia stanowi jedyną istotną wadę tego wariantu.
276	Chciałbym zaznaczyć, że niezależnie od tego, który wariant zostanie wybrany, Księżę Wielkie pilnie potrzebuje tramwaju oraz – przy okazji – przeniesienia ruchu autobusowego na wydzieloną jezdnię. Chciałbym również podzielić się refleksją na temat trasy łączącej Księżę Wielkie z dworcem PKP. Uwzględniając remont torowiska na ulicy Kościuszki, zasadne wydaje się poprowadzenie dodatkowej linii tramwajowej (lub zmiana trasy linii nr 5), która z ulicy Krakowskiej skręcałaby w ulicę Kościuszki, następnie w ulicę Puławskiego i dalej w kierunku dworca PKP. Taka trasa jest bardzo potrzebna i oczekiwana przez mieszkańców. Moją opinię podziela znaczna część mieszkańców Księży. Ponadto warto zauważyć, że mimo iż jest to bardzo popularna droga



	wylotowa z miasta, nie ma realnych możliwości rozbudowy trasy samochodowej, jak ma to miejsce w przypadku innych tego typu arterii miejskich. W tej sytuacji rozwój transportu tramwajowego stanowi jedyne realne rozwiązanie.
277	Z tych dwóch wariantów opcja numer dwa wydaje się na jedyną sensowną. Wszelkie przeciętności z tramwajem to we Wrocławiu kłopot, spowalnianie ruchu, dodatkowa sygnalizacja lub jakaś kolizja od czasu do czasu. Największy problem jest z tym że trasa jest za krótka. I tak ma przecież wozić ludzi mieszkających poza miastem, dość dlaczego nie pójdzie kawałek dalej i nie skończy się w miejscu docelowym? Tak niestety zamiast przesiadki na tramwaj będzie po prostu dalej jazda samochodem. Niestety rozwiązanie jest nieperspektywistyczne i minimalistyczne. Coś będzie, ale za mało i nie rozwiąże korków bo zatrzymuje się przed ich źródłem. Warto jeszcze zwrócić uwagę, że nawet wariant 2 musi być tak zrobiony aby np. Przejścia dla pierwszych albo wyjazdy nie powodowały że tramwaj będzie musiał zwolnić. Musi być wszędzie sygnalizacja wzbudzana zanim tramwaj odjedzie z poprzedniego przystanku, a prywatne wyjazdy z jakiś magazynów muszą zostać zlikwidowane.
278	Jestem za budową trasy tramwajowej przy ul. Opolskiej w wariantcie I,
279	Jestem za wariantem nr 1 - drugi z nich narusza w sposób znaczący tkankę starego osiedla, zabierając mieszkańcom spokój pod oknami od ulicy Opolskiej (nie mieszkam tam, ale często przechodzę), stary pasaż między drzewami, które pewnie ulegną zniszczeniu - i przecież stoją tam rzeźby! To nie jest miejsce na tory tramwajowe, nawet jeśli przeprowadzenie ich na stronę działek będzie wymagało dwukrotnego przecinania jezdni.
280	Mamy już przy Parku Wschodnim miejsce, gdzie linia tramwajowa



	przecina jezdnię - dzieje się to bez większych kłopotów komunikacyjnych dla samochodów jak i pasażerów MPK dzięki sprawnej i dopasowanej sygnalizacji świetlnej. Uważam, że to kluczowy argument za tym, by wybierać wariant 1 trasy biegnący w większości od strony północnej. Ogranicza koszty przebudowy jezdni, wykorzystuje tereny, które nie mają cennego charakteru kulturowego i przyrodniczego (jak rzeźby przy ul. Opolskiej obok osiedla z lat 20ych) oraz trzyma odstęp od zabudowy mieszkalnej (zanieczyszczenie hałasem w przypadku TAT jest wysokie do późnych godzin wieczornych).
281	1) Prosimy o wersję linii tramwajowej nr 2. Brak przecięć z Opolską to mniejsze ryzyko wypadków aut i tramwajów i szybsze podozowanie. 2) Prosimy, by ścieżka rowerowa była boczną częścią chodnika a nie ulicy - gdyż Opolska jest bardzo ruchliwą ulicą, ulicą krajową, a chcemy zachęcić jak najwięcej rowerzystów do korzystania, a bezpieczeństwo rowerzystów jest najważniejsze i dodatkowo wpłynie na ich zwiększoną liczbę obciążając tym samym ruch samochodowy. 3) Ważna jest jak największa przepustowość trasy, bo Opolska jest bardzo zakorkowana, nawet kosztem przesunięcia dalej zieleni, likwidacji budynków których infrastrukturę da się odtworzyć w innym miejscu. 4) Wjazd do parkingów "Parkuj i jedź" na Księżu powinien być nie tylko od ul. Opolskiej, ale też z tyłu / boku tych parkingów, aby jak najmniej blokować Opolską 5) Super, aby od przystanku Brochowska było wygodne dojście na dworzec Brochów, czyli dbałość o bezpieczną, oświetloną drogę na PKP, bezpieczną np dla dzieci i kobiet
282	Wariant nr 2



283	Wolę wariant 2-hi, który oznacza więcej zieleni, lepszą komunikację i bezpieczeństwo uczestników ruchu.
284	Każda opcja poprawi wszystko! Jestem przekonany.
285	Płynniejsza opcja wariant 2. Lepszy! O dużo
286	Wariant drugi - to większe bezpieczeństwo, więcej zieleni, lepsza komunikacja.
287	Wariant 2 jest lepszy.
288	Wariant drugi to więcej zieleni, lepsza komunikacja i bezpieczeństwo
289	Jak najwięcej chodników i osobnej jezdni dla komunikacji i aut
290	Wariant 2
291	Wybrałabym wariant drugi, ze względu na większą ilość zieleni.
292	Wariant nr 2.
293	Wariant drugi.
294	Jestem Mieszkańcem Opolskiej. Wariant drugi to więcej zieleni, lepsza komunikacja i bezpieczeństwo.
295	Wariant 2
296	Lepszy wariant drugi
297	Uważam, że wariant 2 jest lepszy
298	Wariant drugi to więcej zieleni, lepsza komunikacja i bezpieczeństwo.
299	Mieszkam w Radwanicach, jestem za wariantem 2
300	Wariant 2
301	Lepszy wariant 2
302	Wariant 2 zagraża popękaniu zabytkowej zabudowy na Księżu Małym oraz zniszczeniu pasa zieleni oddzielającej budynki od ulicy. Nie życzę sobie również, aby tramwaj przejeżdżał dosłownie pod



	moim oknem. Wariant 1 jest o wiele lepszym wyborem, mimo kolizyjnej drogi.
303	1) Prosimy o wersje linii tramwajowej nr 2. Brak przecięć z Opolska to mniejsze ryzyko wypadków aut i tramwajów i szybsze podrozowanie. 2) Prosimy, by ścieżka rowerowa była boczną częścią chodnika a nie ulicy - gdyż Opolska jest bardzo ruchliwą ulicą, ulicą krajową, a chcemy zachęcić jak najwięcej rowerzystów do korzystania, a bezpieczeństwo rowerzystów jest kluczowe i dodatkowo wpłynie na ich zwiększoną liczbę obciążając tym samym ruch samochodowy. 3) Ważna jest jak największa przepustowość trasy, bo Opolska jest bardzo zakorkowana, nawet kosztem przesunięcia dalej zieleni, likwidacji budynków których infrastrukturę da się odtworzyć w innym miejscu. 4) Wjazd do parkingów "Parkuj i jedź" na Księżu powinien być nie tylko od ul. Opolskiej, ale też z tyłu / boku tych parkingów, aby jak najmniej blokować Opolską 5) Super, aby od przystanku Brochowska było wygodne dojście na dworzec Brochów, czyli dbałość o bezpieczną, oświetloną drogę, bezpieczną np dla dzieci i kobiet
304	Uważam, że wariant drugi jest o wiele korzystniejszy w dłuższej perspektywie. Daje większą przepustowość jezdni, większe bezpieczeństwo i więcej zieleni. Będzie lepsza organizacja ruchu i bardziej logiczne rozmieszczenie przystanków. Im mniej skrzyżowań tym bezpieczniej i płynniej jedziemy. Mieszkam przy ul. Siemianowickiej i uważam że takie rozwiązanie jest najlepsze dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej. Więcej zieleni daje poczucie przestrzeni i komfortu w lecie.
305	Wybieram wariant drugi
306	Wariant 2



307	Preferuję wariant 2.
308	2
309	Tramwaj wersja 2 Uważamy, że żeby realnie odkorkować Opolską, potrzebne jest ponadto: 1) Wzmocnienie połączeń PKP - np. nowa stacja pociągu Kolei Dolnośląskich, w Radwanicach 2) Dobre oświetlenie dojścia na Dworzec Brochów, z Księży 3) Często zatrzymujące się pociągi w tej części Wrocławia tak aby kolej pociągowa realnie odciążała wąską jednopasmową drogę Opolską. Nowa stacja pociągowa Radwanicach w teorii była by blisko Brochowa, a w praktyce naprawdę ułatwiła by życie tysiącom mieszkańcom Radwanic (3, 5 tys oficjalnie zarejestrowanych mieszkańców, miejscowość Radwanice bardzo szybko się dalej rozrasta) chcącym dostać się do stolicy Dolnego Śląska do pracy / szkoły i kolejnym kilku (nastu) tysięcy z Księży, poprzez znaczące odciążenie ruchu samochodowego!
310	Głosuję a Wariant 2
311	Prosimy o powstanie drogi tramwajowej w wersji 2. Prosimy również, że jeżeli realne będzie kiedykolwiek we Wrocławiu powstanie Metra, to aby uwzględnić również Metro pod Opolską (zwłaszcza, że jest plan 7 tras, który nie uwzględnia w ogóle południowo wschodniej części miasta, pomimo jego znacznego rozbudowania się, a korek w tej części miasta jest olbrzymi, od Traugutta, przez Krakowską, Opolską oraz całe Radwanice i dalej. Komunikacja tej części miasta nie może być na dalszym planie dla miasta, skoro są tak straszne korki i wszystkie te ulice / miejscowości i ich boczne odłogi mocno rozbudowują się budownictwem wielorodzinnym, a jednopasmowa ulica jest zbyt mało drożna aby to



	wszystko przyjąć.
312	Jestem za wariantem 2 proponowanej trasy na ulicy Opolskiej. Przemawia do mnie oddzielenie jezdni i TAT. Uważam, że pozwoli to na płynną komunikację zbiorową. Sądzę, że wariant 1 i przecinanie się jezdni z TAT jest złym pomysłem. Podobne rozwiązanie jest zastosowanie przy przystanku Park Wschodni i powoduje spowolnienie ruchu, a czasem zablokowanie przejazdu przez auta. Wariant 2 zakłada powstanie infrastruktury pieszo rowerowej na całej długości trasy. Ta przebudowa to najlepszy moment aby takowa powstała. Dodatkowo biorąc pod uwagę mniejszą ilość budynków kolidujących z trasą uważam, że wersja 2 trasy ma same plusy. Skorzystajmy z okazji i zrobmy to raz a dobrze na lata. Poza tym jestem zdania, że warto rozważyć likwidację przystanku Park Wschodni. 260 m dalej jest przystanek Armii Krajowej, który jest oddzielony od jezdni i bezpieczny. Przystanek Park wschodni jest niebezpieczny i spowalnia ruch aut oraz tramwaju. Nie jest to przystanek wiedeński i wsiadanie do tramwaju jest utrudnione.
313	Zdecydowanie bardziej korzystny jest wariant 1. Jako mieszkanka bloku przy Opolskiej 65-91, a także użytkowniczką ogródka działkowego na ROD Fiołek nie wyobrażam sobie, aby trasa tramwaju mogła przebiegać w inny sposób niż zaprezentowany w wariantcie pierwszym. Pas zieleni z kilkudziesięcioletnimi cisami oraz innymi wysokimi i starymi drzewami, poprzedzielany kilkoma rzeźbami plenerowymi to nasz jedyny bufor dzielący nas od ruchliwej Opolskiej. Poprowadzenie tamtędy tramwaju będzie skutkowało nie tylko wycięciem zieleni (nie wierzę w to, że uda się ją zachować w takim kształcie i ilości jak obecnie), ale też przejazdami tramwaju niemal pod naszymi oknami, co w przypadku niemal stuletniego budynku może okazać się fatalne w skutkach (nie mam



	tu na myśli tylko hałasu). Rezerwa na ROD Fiołek to do poprowadzenia tamtędy tramwaju to jedyna szansa dla nas-mieszkańców, aby już i tak hałaśliwa ulica nie była hałaśliwa jeszcze bardziej. Dodatkowo ważnym miejscem dla mieszkańców jest skwer z abstrakcyjną rzeźbą, przy której ma być poprowadzony nowy wjazd do ul. Katowickiej. W tym miejscu również jest mnóstwo zieleni (m.in. ogromne surmie), które latem dają mnóstwo cienia i ochłody. Proszę, weźcie pod uwagę, że komfort życia wielu mieszkańców tego obszaru znacznie się obniży, jeśli trasa tramwaju będzie przebiegała jak w wariantcie drugim. Dwa przecięcia ulicy w tym rejonie według mnie nie będą generować dodatkowych utrudnień, a jedynie stabilizować ruch tak, aby dzięki światłom samochody wyjeżdżające z bocznych ulic mogły włączyć się do ruchu.
314	Wybieramy tramwaj w wersji 2. Poza tym, ze względu na bardzo duże zakorkowanie Opolskiej (jej zakorkowanie, od rana do wieczora, i w weekendy, widać np. na natężeniu ruchu map samochodowych typu google) oraz wciąż rozrastające się gminy Radwanice i Siechnice, konieczne jest wzmocnienie komunikacji zbiorowej: - częstsze autobusy podmiejskie z Gminy Siechnice, w godzinach szczytu co 15 - 20min, aby oddroźnić ruch i zmniejszyć ilość aut na ulicy - punktualność autobusów i tramwajów (niepunktualny autobus jest mało przydatny, więc może przydałby się dodatkowy autobus linii 100, lub linia autobusowa krążąca po krótkiej trasie tylko na Księżu/ do Radwanic?) - bezpośredni autobus na Aleję Wielkiej Wyspy w stronę Biskupina / Sępólna - bezpośredni autobus w stronę Brochowa, wystarczyłby kilka razy



	dziennie lub kilka razy dziennie w weekendy (dojazd dla mieszkańców na najbliższy basen, na Księżu i aż do ścisłego centrum miasta innego nie ma) - częstsze tramwaje, w tym np bezpośrednie nie tylko w stronę Galerii Dominikanskiej, ale np również w stronę Wyszynskiego lub Placu Grunwaldzkiego - ścieżki rowerowe w ramach części chodnika - obecność zieleni wzdłuż chodników, kwiatów podobnie jak przy skrócie w Aleję Wielkiej Wyspy, rośliny działają ochronnie na zdrowie i psychikę mieszkańców, proekologicznie oraz anty - smogowo (można wybrać gatunki pochłaniające dużo smogu), jednak roślinność ta nie powinna zmniejszać drożności i przepustowości dróg bo to jest priorytetem
315	2!!!!
316	wariant 2
317	Lepszy jest Wariant II, bo będzie bezpieczniej i sprawniej, mniej korków.
318	logicznie tylko wariant 1, nie wyobrażam sobie ruchu tramwajów wywołujące wibracje ziemi przenoszące się na istniejące ciągi budynków w tym przedwojennych będące w rejestrze zabytków . nadto w ciągu tych przedwojennych budynków rosną duże stare cisze które byłyby wycięte pod tory tramwajowe . absolutnie wariant 1 popieram
319	popieram mocno wariant 1 !!!! nie wyobrażam sobie ruchu 30 tonowych tramwajów bezpośrednio pod oknami istniejącego ciągu zabudowań mieszkalnych . są tam przedwojenne budynki będące w rejestrze zabytków - drgania ziemi przenoszące się na budynki przyspieszy ich degradację. po stronie północnej jest więcej swobody dla tej inwestycji będzie zdecydowanie lepiej . proszę to wziąć pod uwagę mam wieloletnie doświadczenie w jeżdżeniu ul.



	Opolską szczególnie skręt w lewo w stronę centrum w godzinach szczytu to igranie z życiem z do tego jeszcze tramwaj . przy waroancie 2 wyprowadzam sie z Księży Małego.
320	Dzień dobry, Wybieram Wariant 2. Dlaczego? Poprowadzenie trasy tramwajowo-autobusowej na całej długości po jednej stronie alei Opolskiej usprawni ruch tramwajów (3 linie) i autobusów. Nie będzie przeplatała się trasa autobusowo tramwajowa (TAT) z ul. Opolską, przez co będzie mniej dławienia ruchu dodatkową sygnalizacją. Zostanie wybudowana na nowo nawierzchnia Alei Opolskiej z nowym odwodnieniem, z nową nawierzchnią, z nowymi pasami w relacji lewoskrętnej na skrzyżowaniach. Najważniejsze - zostanie wybudowana nowa infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, która będzie miała swoją ciągłość po całej długości od Parku Wschodniego do nowej pętli przy alei Opolskiej. W tym będą nowe zasadzenia zieleni i dodatkowe oddzielenie pasem zieleni od istniejącej zabudowy, co dodatkowo pozwoli wyciszyć ruch uliczny, co jest bardzo ważne dla mieszkańców osiedla Księżę we Wrocławiu. Nowej pętla autobusowo-tramwajowa zapewni bardziej komfortową wymianę pasażerską. Obecna posiada krótkie, niskie, w łuku perony dla pasażerów wsiadających, a w pobliżu niej nie ma miejsca na duży funkcjonalny parking P+R. Nowa pętla zapewni przesiadanie się z autobusów na tramwaj w tzw. door to door. Wspólnie wraz z mieszkańcami zgłaszaliśmy następujące uwagi: Parking P+R Park and Ride (Parkuj i Jedź – transportem publicznym) ma za małą liczbę miejsc parkingowych, około 80 miejsc. Według nas to za mała liczba miejsc. Należy przewidzieć możliwość



	rozbudowy parkingu. Departament Infrastruktury i Transportu Wydział Mobilności Miejskiej potwierdził, że przy projektowaniu parkingu będzie brana pod uwagę rozbudowy parkingu o dodatkowe miejsca na kolejnych wyższych poziomach. To bardzo ważne by na tym etapie przewidzieć możliwości rozbudowy P+R. Ze wstępnego przeliczenia na pierwszych warsztatach, wyszło nam, że wariant II posiada mniej punktów kolizyjnych relacji skrzyżnych kolizyjnych, niż wariant I. Dławienie ruchu na ul. Opolskiej obecnie przyczynia się do powstawania jeszcze większych zatorów samochodowych. Ograniczenie tych relacji kolizyjnych spowoduje upłynnienie ruchu lub przynajmniej jego nie pogarszanie. W wariantcie II również na plus jest bezkolizyjny wyjazd z samej pętli autobusowo-tramwajowej, co również będzie miało wpływ na lepszą płynność ruchu. W wariantcie II po całej długości jest zaprojektowana ścieżka rowerowa, co rowerzyści doceniają, że nie będą musieli przeplatać się z ruchem samochodowym na alei Opolskiej. DODATKOWE UWAGI DO CAŁEJ INWESTYCJI: Należy wybudować przedłużenie ul. Głubczyckiej do ul. Karwińskiej, pozwoli to mieszkańcom skręcającym z ul. Głubczyckiej, Bytomskiej w lewo w Opolską, skorzystać ze skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na Karwińskiej z relacją skrzywną w lewo w ul. Krakowską (skrzyżowanie Karwińska z Krakowską/Opolską). Wtedy wystąpi mniej relacji skrzywnych w lewo z bocznych uliczek w ul. Opolską, co zminimalizuje dławienie ruchu. Należy wybudować przedłużenie ul. Popielskiego do parkingu P+R przy nowej pętli autobusowo tramwajowej. Zwiększy to możliwości mobilne mieszkańców Osiedla Księżę, którzy nie będą musieli korzystać z ul. Opolskiej. Należy dobudować przez Gminę Siechnice około 450 metrów
--	--



	chodnika i ścieżki rowerowej od ul. Pogodnej w Radwanicach do nowego Park and Ride (dowiązać z projektowaną) oraz 300 metrów ciągu pieszo-rowerowego od ul. Łąkowej do ul. Skrajnej w Radwanicach. Należy połączyć ul. Tyską z ul. Cieszyńską i dalej Blizanowicką, Rybnicką, aby również zwiększyć elastyczność wyboru trasy dla mieszkańców północnej części osiedla Księżę. Mieszkańcy Osiedla Księżę zgłaszali brak sklepu dyskontowego, który powinien powstać w pobliżu nowej pętli, aby nie musieli dojeżdżać do Biedronki w Radwanicach, czy we Wrocławiu na Niskich Łąkach. Umieszczenie takiego sklepu w pobliżu pętli TAT zwiększyłoby potencjalną ilość podróży z motywacją Dom-Zakupy-Dom, czy Dom-Praca-Zakupy-Dom. Należy pamiętać o wybudowaniu stacji rowerów miejskich w miejscu nowej pętli al. Opolskiej oraz wiat rowerowych. Należy pamiętać o budowie punktu socjalnego dla motorniczych tramwajów i kierowców autobusów. Warto zapewnić miejsce na sklepik, który obecnie znajduje się przy starej pętli (dla kierujących bardzo przydatny punkt). W samym wnętrzu pętli można byłoby zaprojektować piękny park z drzewami, podobnie jak na pętli Park Południowy, które zapewniałby cień latem. Osobiście jeszcze zasugerowałbym: Budowę wiaduktu tylko dla pieszych, rowerzystów i autobusów łączącego ul. Chińską i ul. Mościckiego z nową pętlą TAT alei Opolskiej wraz z wydłużeniem linii autobusowych z Brochowa do nowej pętli TAT. Wiadukt tylko dla autobusów, rowerów i pieszych ułatwiłby przemieszczanie się nad obecnymi rozległymi torami kolejowymi. Obecnie kładka na Brochowie na stację Wrocław Brochów ma swoje lata i nie spełnia swojej funkcjonalności. Dodatkowo przedłużenie linii zwiększyłoby atrakcyjność nowej pętli
--	---



	autobusowo-tramwajowej. Budowę wiat solarnych parkingowych z panelami słonecznymi nad miejscami parkingowymi na P+R. Energia wyprodukowana przez słońce jest wykorzystywana wieczorem do oświetlenia parkingów oraz do oświetlenia wnętrza sklepu. Jednocześnie wiaty solarne zapewniają cień w samochodach w lecie oraz nie trzeba odśnieżać samochodu, przesiadając się w zimie z tramwaju do samochodu. Energia z paneli mogłaby być wykorzystana do zasilenia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, oświetlenia pętli i parkingu, zasilenia systemu zliczania wolnych miejsc parkingowych wraz z przesyłaniem do aplikacji mobilnej pozostałych wolnych miejsc, systemu podlewania zieleni na terenie pętli z wód retencyjnych. Budowę żeberka odstawczego dla tramwajów na terenie nowej pętli tramwajowej. Zaprojektowanie już teraz nowych ekologicznych z zielonymi ścianami oraz podlewaniem z wody retencyjnej przystanku. Często zapominamy o zieleni, przez co przystanki są na tzw. pustyni betonowej. Trzeba zaplanować drzewa dające cień na przystankach. Warto też np. tak jak w Stalowej Woli zaprojektować samowystarczalny ekologiczny przystanek, gdzie z zadaszenia wiaty zbierana jest woda retencyjna do zbiornika w pionowej, tylnej ścianie wiaty przystankowej. Boczne ściany wiaty przystanku wstawić kieszonki z całoroczną zielenią. Na dachu zamontować panele słoneczne zasilające oświetlenie przystanku i tablice SDIP oraz e-papierowe rozkłady jazdy. Energia słoneczna także powinna zasilać automatyczny system nawadniania roślin w kieszonkach ściany bocznej. Warto by tablice SDIP (Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) były zamontowane wewnątrz wiaty przystankowej. Podczas deszczu, czy upalnych dni siedzimy i stoimy pod
--	---



	zadaszeniem wiaty przystankowej. Często umiejscowienie tablic LED na zewnątrz osobnym maszcie wprowadza dodatkowy element na peronie przystankowym (dodatkową przeszkodą dla osób niewidomych), a także nie jest komfortowe wychodzenie spod wiaty, aby sprawdzić informację o odjazdach. Dodatkowo tablice powinny mieć przyciski do dźwiękowego odczytywania odjazdów najbliższych autobusów i tramwajów dla osób niewidomych. Warto też przebudować krótki odcinek samego torowiska tramwajowego pod wiaduktem drogowym al. Armii Krajowej z ul. Opolską, tak aby TAT był nieprzerwany od przystanku Krakowska (Centrum Handlowe) do nowej pętli al. Opolskiej. PODSUMOWANIE: Drodzy mieszkańcy, ta inwestycja z pewnością wpłynie na poprawę jakości oferowanych usług transportu publicznego: + będziemy mieli dłuższy wydzielony odcinek dla tramwajów i autobusów. Obecnie autobusy utykają w zatorach samochodowych na ul. Opolskiej; + zwiększy się częstotliwość odjeżdżających linii z nowej pętli. Obecnie kursują 2 linie tramwajowe, planowane są 3 linie tramwajowe; + będą lepsze warunki poruszania się na rowerach i pieszo. Obecnie jest to wydeptana w trawie ścieżka w gruncie pomiędzy drzewami; + będziemy mieli nowe przystanki z nowymi peronami i SDIP - zapewni to większą wygodę użytkowania; + będzie większa niezawodność – nie będzie już zjechań tramwajów na jednotorze, czy blokowania przez samochody autobusów (nieregularne kursowanie 810, czy wrocławskich linii 134, 124); + zwiększy się też prędkość przewozów poprzez całkowite wydzielenie TAT; + zwiększy się też punktualność poprzez brak zatorów na
--	---



	wydzielonym TAT; + zwiększy się rytmiczność na odcinku ul. Krakowskiej i alei Opolskiej. Bardzo dziękuję za przeprowadzone konsultacje Prezydentowi Wrocławia Panu Jackowi Sutrykowi, pracownikom Departamentu Infrastruktury i Transportu - Wydziału Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia Biuro Prasowe Urzędu Miejskiego Wrocławia, spółce DROSYSTEM Sp. z o.o. oraz Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich FEPS. Z poważaniem mgr inż. Transportu [anonimizowane]
321	Jednoglosnie z sasaidami wybieramy wariant 2. Prosimy jeszcze o mozliwosc Park and Ride: 1) Dla rowerow przy kazdym glownym przystanku wzdluz Opolskiej, aby nie musiec przyczepiac ich do stojakow Nextbike i plotow przy przystankach bo to uciazliwe dla uzytkownikow rowerow i innych mieszkancow (jak np obecnie przy przystanku Ksieze Male, Zaglebiowska itd) 2) Dla Aut i Rowerow blisko Brochowskiej, aby moc przesiasc sie na pociag, dojechac w 5 min do centrum (po dojściu bezpiecznym spacerem piechotą) a tym samym kolejne auto mniej na Opolskiej i dogodny dojazd do nieszkancow jezdzących do Dworca Głównego i jeszcze dalej w inne strony miasta)
322	Wariant 2. Prosimy, aby sciezki rowerowe byly przy chodniki a nie na drodze z autami (duzo lepsze bezpieczenstwo rowerzystow)
323	Wariant 2



Załącznik nr 4 – Pisma przesłane mailowo

Pismo 1. (Spółdzielnia Mieszkaniowa "KSIĘŻE MAŁE")

Spółdzielnia Mieszkaniowa "KSIĘŻE MAŁE"

L.dz.: W/00363/2025

Dotyczy : Wariantu przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej na wysokości osiedla bloków mieszkalnych „Księżę Małe” wpisanego do rejestru zabytków, jako założenia urbanistycznego z lat 1928-1930.

Mając na uwadze zaprezentowane wcześniej dwa warianty przebiegu w/w linii tramwajowej i autobusowej przedstawiamy nasze stanowisko, jako Spółdzielnia Mieszkaniowa „Księżę Małe”, która w tej sprawie ma na celu ochronę stanu substancji zabytkowej, konieczności zachowania dotychczasowej zieleni stanowiącej nieodłączny element tutejszej przestrzeni urbanistycznej (chodzi o pas zieleni z 44 okazowymi cisami oraz szeregiem kolejnych drzew zasadzonych tu zaraz po II wojnie światowej, jak klony, jawory, świerki, modrzewie, jesiony i inne) oraz przede wszystkim dobro jej Mieszkańców w szerokim rozumieniu tego słowa, nie tylko ze względu na niebagatelną liczbę 120 rodzin mieszkających właśnie w bloku przy ul. Opolskiej.

Oto kilka faktów bezspornych :

1. Inwestycja polegająca na przedłużeniu linii tramwajowej z Księża Małego na Księżę Wielkie we Wrocławiu jest nieunikniona.
Spółdzielnia Mieszkaniowa „Księżę Małe” jest zobligowana formalnie, jak i przez Mieszkańców do reprezentowania i obrony tzw. dobrostanu zarówno zabytkowego osiedla, jaki i jego mieszkańców w kontekście



inwestycji, która z punktu widzenia Miasta może pomijać lub w sposób niepełny interpretować niektóre aspekty proponowanych rozwiązań komunikacyjnych.

2. Mieszkańcy Księża Małego oraz Księża Wielkiego nie sprzeciwiają się przedmiotowej inwestycji, choć w odczuciu wielu z nich można byłoby rozwiązać już wcześniej ów problem komunikacji związany z przyrostem liczby nowych mieszkańców Księża nie projektując nowej linii tramwajowej a usprawniając ruch drogowy w tym rejonie poprzez zmodernizowanie ruchu autobusowego.
3. Zawsze pewna grupa mieszkańców traci a inna korzysta na danej inwestycji, złoty środek nie istnieje. Najbardziej dotkliwy skutek będzie miała ta inwestycja (niezależnie od wybranego wariantu) na wpisany do rejestru zabytków blok przy ul. Opolskiej Nr 65-91 stanowiący integralną część całego osiedla powstałego w myśl założeń Bauhausu 95 lat temu. Dotyka to użytkowników 120 mieszkań plus całą rzeszę

Działkowców z Księża i miasta Wrocławia, która ma swoje ogrody właśnie na Księżu Małym (chodzi o Rodzinne Ogrody Działkowe „Fiołek”). Zarówno Mieszkańcy, jak i Działkowcy z rodzinnych Ogrodów Działkowych „Fiołek” zdają sobie sprawę z konieczności oddania pod przedmiotową inwestycję tzw. rezerwy drogowej od strony działek. Będą się jednak domagać, aby odbyło się to na racjonalnych zasadach, czyli przy minimalnej stracie gruntu oraz przy poszanowaniu ich prawa do swobodnego dostępu do ogrodów działkowych od strony ul. Opolskiej, to jest wykonania przez Inwestora nowego ogrodzenia z zachowaniem w tych samych miejscach czterech dotychczasowych wejść na teren ROD (jednego na tzw. teren A ogrodów i trzech na tzw. teren B). Dlatego też Działkowcy zwrócili się odrębnie jeszcze



do Zarządu Okręgu Polskiego Związku Działkowców o pomoc i wsparcie w tej sprawie.

4. Nie można dopuścić do wycięcia i zniszczenia kilkudziesięcioletnich cisów rosnących na odcinku bloku ul. Opolska Nr 65 – 91 i ochraniających zabytkowe osiedle od negatywnych wpływów i tak już ruchliwej wylotowej ulicy z miasta. Wykonanie w ich miejsce nowych nasadzeń w żaden sposób nie zrekompensuje tej straty na przestrzeni najbliższych kilkudziesięciu lat; kiedy drzewa te i krzewy uzyskają rozmiary tych aktualnie rosnących od czasów zakończenia II wojny światowej. Mieszkańcy nie życzą sobie, aby ich mieszkania były narażone na degradację i uszkodzenia zarówno przy budowie nowej linii tramwajowej przybliżonej do zabytkowej zabudowy osiedla, jak i potem, przy jej użytkowaniu, kiedy zlokalizowana po stronie budynku linia tramwajowa i autobusowa a ewentualny dodatkowy po stronie bloku przystanek będzie generował drgania, hałas i degradację blisko stuletniego bloku.

Dlatego zarówno Spółdzielnia Mieszkaniowa „Księża Małe”, jak i inne organizacje społeczne oraz Mieszkańcy włączyli się aktywnie w tą sprawę i brali udział w konsultacjach społecznych.

Po zapoznaniu się z wcześniej udostępnioną dokumentacją w formie elektronicznej, a następnie z tą samą dokumentacją zaprezentowaną już w trakcie spotkania z przedstawicielami Projektanta i Inwestora zwracamy uwagę na pewną niekonsekwencję w prezentacji przedstawionego WARIANTU Nr 1 i WARIANTU Nr 2 proponowanego przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej.

Otóż w przypadku WARIANTU 1 (PÓŁNOCNEGO), w którym linia tramwajowa jest odsunięta od bloku przy ul. Opolskiej Nr 65 – 91



infrastruktura wzdłuż ulicy Opolskiej wchodzi TYLKO NIEZNACZNIE w teren pasa ze starodrzewiem i cisami wzdłuż w/w bloku, a ul. Katowicka POZOSTAJE NADAL ŁĄCZNIKIEM osiedla z Miastem.

W przypadku zaś WARIANTU Nr 2 (POŁUDNIOWEGO), gdy nowa linia tramwajowa i autobusowa przebiegałaby od strony bloku przy ul. Opolskiej Nr 65 – 91, wtedy infrastruktura wzdłuż przesuniętej linii tramwajowej i autobusowej do w/w bloku zajmuje DOTYCHCZASOWY PAS ZIELENI z drzewami i cisami, a krawężnik chodnika miejskiego z płyt staje się granicą inwestycji (inwestycja podchodzi pod narożniki 95-letniego zabytkowego bloku). Funkcję naturalnego ekranu wygłuszającego hałas i zatrzymującego pył stanowi dla tego bloku, jak i reszty osiedla właśnie ten pas zieleni z 44 okazowymi cisami oraz szeregiem kolejnych drzew zasadzonych tu zaraz po II wojnie światowej, jak wspomniane klony, jawory, świerki, modrzewie, jesiony i inne. Dodatkowo nasze osiedle w tymże wariantcie zostaje REALNIE NA ZAWSZE ODCIĘTE KOMUNIKACYJNIE od strony Miasta, bowiem nowy wlot z ul. Katowickiej wykonany zostanie według WARIANTU Nr 2 prostopadłe wzdłuż skrzydła bloku ul. Opolska Nr 65-67 (notabene przez dotychczasowy skwer z zielenią, także cisami oraz unikalnymi kilkudziesięcioletnimi drzewami o nazwie katalpa /surmia/).

Zwracamy także Państwa uwagę również na nielogiczną i nieekonomiczną lokalizację PRZYSTANKU na odcinku bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 i to w OBU WARIANTACH, ponieważ pierwotna jego lokalizacja (na wysokości ul. Olska / ul. Zagłębyowska - przy wcześniejszej na wysokości obecnej pętli) ma sens ze względu na powstającą w tamtym rejonie nową zabudowę i nowych mieszkańców. Przystanek przy działkach na wysokości bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 czy też bezpośrednio przy już w/w pomienionym bloku takiego sensu już nie ma i nic nie wnosi komunikacyjnie, bowiem żadne „tłumy” Mieszkańców zabytkowego bloku ul. Opolska Nr 65-91 ani Działkowcy z ROD „Fiołek” nie zaczną nagle na nim wsiadać czy wysiadać z tramwaju na



ogródki czy do wspomnianego bloku. Taka lokalizacja przystanku będzie jedynie blokować ruch i utrudniać komunikację na tym odcinku ul. Opolskiej, nie mówiąc już o dyskomforcie dla Mieszkańców tej, jak to nazwaliście Państwo, historycznej zabudowy.

Dlatego też mając na uwadze zachowanie dobrostanu zarówno Mieszkańców naszego Osiedla oraz historycznej przestrzeni urbanistycznej, w której zlokalizowany jest pas zieleni od strony ul. Opolskiej Nr 65 - 91 zdecydowanie opowiadamy się za przyjęciem WARIANTU Nr 1 (to jest PÓŁNOCNEGO), jako spełniającego w/w oczekiwania oraz wymogi racjonalnego podejścia do sprawy przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU

[anonimizowane]

Członek Zarządu

[anonimizowane]

Do wiadomości :

- Wydział Partycypacji Społecznej ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław
- Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków we Wrocławiu, ul. Władysława Łokietka 11, 50-243 Wrocław

Pismo 2. (Rada Nadzorcza Spółdzielni Mieszkaniowej "Księżę Małe")

Dotyczy : Wariantu przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej na wysokości osiedla bloków mieszkalnych „Księżę Małe” wpisanego do rejestru zabytków, jako założenia urbanistycznego z lat 1928-1930.



Mając na uwadze zaprezentowane wcześniej dwa warianty przebiegu w/w linii tramwajowej i autobusowej przedstawiamy nasze stanowisko, jako Spółdzielnia Mieszkaniowa „Księżę Małe”, która w tej sprawie ma na celu ochronę stanu substancji zabytkowej, konieczności zachowania dotychczasowej zieleni stanowiącej nieodłączny element tutejszej przestrzeni urbanistycznej (chodzi o pas zieleni z 44 okazowymi cisami oraz szeregiem kolejnych drzew zasadzonych tu zaraz po II wojnie światowej, jak klony, jawory, świerki, modrzewie, jesiony i inne) oraz przede wszystkim dobro jej Mieszkańców w szerokim rozumieniu tego słowa, nie tylko ze względu na niebagatelną liczbę 120 rodzin mieszkających właśnie w bloku przy ul. Opolskiej.

Oto kilka faktów bezspornych :

1. Inwestycja polegająca na przedłużeniu linii tramwajowej z Księży Małego na Księżę Wielkie we Wrocławiu jest nieunikniona. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Księżę Małe” jest zobligowana formalnie, jaki i przez Mieszkańców do reprezentowania i obrony tzw. dobrostanu zarówno zabytkowego osiedla, jaki i jego mieszkańców w kontekście inwestycji, która z punktu widzenia Miasta może pomijać lub w sposób niepełny interpretować niektóre aspekty proponowanych rozwiązań komunikacyjnych.
2. Mieszkańcy Księży Małego oraz Księży Wielkiego nie sprzeciwiają się przedmiotowej inwestycji, choć w odczuciu wielu z nich można było rozwiązać już wcześniej ów problem komunikacji związany z przyrostem liczby nowych mieszkańców Księży nie projektując nowej linii tramwajowej a usprawniając ruch drogowy w tym rejonie poprzez zmodernizowanie ruchu autobusowego.
3. Zawsze pewna grupa mieszkańców traci a inna korzysta na danej inwestycji, złoty środek nie istnieje. Najbardziej dotkliwy skutek będzie miała ta inwestycja (niezależnie od wybranego wariantu) na



wpisany do rejestru zabytków blok przy ul. Opolskiej Nr 65-91 stanowiący integralną część całego osiedla powstałego w myśl założeń Bauhausu 95 lat temu. Dotyka to użytkowników 120 mieszkań plus całą rzeszę Działkowców z Księża I miasta Wrocławia, która ma swoje ogrody właśnie na Księżu Małym (chodzi o Rodzinne Ogrody Działkowe "Fiolek"). Zarówno Mieszkańcy, jak i Działkowcy z rodzinnym Ogrodem Działkowych "Fiolek" zdające sobie sprawę z konieczności oddania pod przedmiotową inwestycję tzw. rezerwy drogowej od strony działek. Będą się jednak domagać, aby odbyło się to na racjonalnych zasadach, czyli przy minimalnej stracie gruntu oraz przy pozowaniu ich prawa do swobodnego dostępu do ogrodów działkowych od strony ul. Opolskiej, to jest wykonania przez Inwestora nowego ogrodzenia z zachowaniem w tych samych miejscach czterech dotychczasowych wejść na teren ROD (jednego na tzw. teren A ogrodów i trzech na tzw. teren B). Dlatego też Działkowcy zwrócili się odrębnie jeszcze do Zarządu Okręgu Polskiego Związku Działkowców o pomoc i wsparcie w tej sprawie.

4. Nie można dopuścić do wycięcia i zniszczenia kilkudziesięcioletnich cisów rosnących na odcinku bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 i odmalających zabytkowe osiedle od negatywnych wpływów i tak już ruchliwej wylotowej ulicy z miasta. Wykonanie w ich miejsce nowych nasadzeń w żaden sposób nie zrekompensuje tej straty na przestrzeni najbliższych kilkudziesięciu lat, kiedy drzewa te i krzewy uzyskują rozmiary tych aktualnie tu rosnących od czasów zakończenia II wojny światowej. Mieszkańcy nie życzą sobie, aby ich mieszkania były narażone na degradację i uszkodzenie zarówno przy budowie nowej linii tramwajowej przybliżonej do zabytkowej zabudowy osiedla, jak i potem, przy jej użytkowaniu, kiedy zlokalizowana po stronie budynku linia tramwajowa i autobusowa i



ewentualny dodatkowo po stronie bloku przystanek będzie generował drgania, hałas i degradację blisko stuletniej bloku.

Dlatego zarówno Spółdzielnia Mieszkaniowa "Książę Małe", jak i inne organizacje społeczne oraz Mieszkańcy włączyli się aktywnie w tą sprawę i brali udział w konsultacjach społecznych.

Po zapoznaniu się z wcześniej udostępnioną dokumentacją w formie elektronicznej, a następnie z tą samą dokumentacją zaprezentowaną już w trakcie spotkania z przedstawicielami Projektanta i Inwestora zwracamy uwagę na pewną niekonsekwencję w prezentacji przedstawionego WARIANTU Nr1 i WARIANTU Nr2 proponowanego przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej.

Otóż w przypadku WARIANTU 1 (PÓŁNOCNEGO), w którym linia tramwajowa jest odsunięta od bloku przy ul. Opolskiej Nr 65 - 91 infrastruktura wzdłuż ulicy Opolskiej wchodzi TYLKO NIEZNACZNIE w teren pasa ze starodrzewem i cisami wzdłuż w/w bloku, a ul. Katowicka POZOSTAJE NADAL ŁĄCZNIKIEM osiedla z Miastem.

W przypadku zaś WARIANTU Nr2 (POŁUDNIOWEGO), gdy nowa linia tramwajowa i autobusowa przebiegałaby od strony bloku przy ul. Opolskiej Nr 65 - 91, wtedy infrastruktura wzdłuż przysuniętej linii tramwajowej i autobusowej do w/w bloku zajmuje

DOTYCHCZASOWY PAS ZIELENI z drzewami i cisami, a krawężnik chodnika miejskiego z płyt staje się granicą inwestycji (inwestycja podichodzii pod narożnik 95-letniego zabytkowego bloku). Funkcję naturalnego ekranu wygłuszającego hałas i zatrzymującego pył stanowi dla tego bloku, jaki reszty osiedla właśnie ten pas zieleni z 44 okazowymi cisami oraz szeregiem kolejnych drzew zasadzonych tu zaraz po II wojnie światowej, jak wspomniane klony, jawory, świerki, modrzewie, jesiony i inne. Dodatkowo nasze osiedle w tymże wariancie zostaje REALNIE NA ZAWSZE ODCIĘTE



KOMUNIKACYJNIE od strony Miasta, bowiem nowy wlot ul. Katowickiej wylotowy zostaje według WARIANTU Nr2 prostopadłe skrzydła bloku ul. Opolska Nr 65-67 (notabene przez dotychczasowy skwer z zielenią, także cisami oraz unikalnymi kilkudziesięcioletnimi drzewami o nazwie katalpa /surmia/).

Zwracamy także Państwa uwagę również na nielogiczną i niekoniczniczną lokalizację PRZYSTANKU na odcinku bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 i to w OBU WARIANTACH, ponieważ pierwotna jego lokalizacja (na wysokości ul. Opolska / ul. Zagłębiowska - przy wcześniejszej na wysokości obecnej pętli) ma sens ze względu na powstającą w tamtym rejonie nową zabudowę i nowych mieszkańców. Przystanek przy działkach na wysokości bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 czy też bezpośrednio już przy w/w pomienionym bloku takiego sensu już nie ma i nic nie wnosi komunikacyjnie, bowiem żadne "uturny" Mieszkańców zabytkowego bloku ul. Opolska Nr 65 - 91 ani Działkowcy z ROD "Fiolek" nie zaczną nagle na nim wsiadać czy wysiadać z tramwaju na ogródki czy do wspomnianego bloku. Taka lokalizacja przystanku będzie jedynie blokować ruch i utrudniać komunikację na tym odcinku ul. Opolskiej, nie mówiąc już o dyskom-fortach dla Mieszkańców tej, jak to nazwałicie Państwo, historycznej zabudowy.

Dlatego też mając na uwadze zachowanie dobrostanu zarówno Mieszkańców naszego Osiedla oraz historycznej przestrzeni urbanistycznej, w której zlokalizowany jest pas zieleni od strony ul. Opolskiej Nr 65 - 91 zdecydowanie opowiadamy się za przyjęciem WARIANTU Nr1 (to jest PÓŁNOCNEGO), jako spełniającego w/w oczekiwania oraz wymogół racjonalnego podejścia do sprawy przebiegu nowej linii tramwajowej i autobusowej.

Z poważaniem



Sekretarz RN

[anonimizowane]

Przewodniczący RN

[anonimizowane]

Do wiadomości :

- Wydział Partycypacji Społecznej ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław
- Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków we Wrocławiu, ul. Władysława Łokietka 11, 50-243 Wrocław

Pismo 3. (Uchwała Rady Osiedla Księża Małe)

Uchwała Nr LIV/243/25

Rady Osiedla Księżę z 15 grudnia 2025 r.

w sprawie przebudowy ulicy Opolskiej wraz z przedłużeniem linii tramwajowej do MSO granicy miasta – koncepcje

Na podstawie §6 pkt.1, §6, pkt 2 oraz pkt 4 lit. j załącznika do Uchwały nr XIII/408/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2003 roku, w sprawie nadania Statutu Osiedla Księżę

(Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2156 i 1471, z 2008 r. poz. 4613, z 2020 r., poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2797), Rada Osiedla Księżę uchwala, co następuje:

§ 1 Wykazuje się uwagi ogólne do rozwiązań projektowych przedstawionych w dwóch koncepcjach

1. Brak zaznaczonych budynków do wyburzenia
2. Brak zaznaczonych drzew do wycinki



3. Brak miejsc postojowych parkingowych po likwidacji istniejących miejsc przy ul. Opolskiej w rejonie postoju taksówek do skrzyżowania z ulicą Tarnogórką

§ 2 Szczegółowe uwagi do przedstawionych wariantów ujęto w załączniku nr 1 – dla wariantu nr 1, w załączniku nr 2 – dla wariantu nr 2.

§ 3 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

§ 4 Za wykonanie uchwały odpowiedzialna jest Przewodnicząca Zarządu Osiedla Książę.

Wiceprzewodniczący Osiedla Książę