

Załącznik nr 1 do uchwały XXXIII//2026 z dnia 2 lipca 2026 roku

Uwagi do projektu linii tramwajowej KST III Krowodrza Górka - Azory:

- uwzględnienie okienek na drzewa na przystankach

Uzasadnienie: Przystanki utworzone w ramach budowy tramwaju na Górkę Narodową są wielkimi betonowymi przestrzeniami i wiaty z zielonym dachem nie dają wystarczająco wytchnienia. Mając przygotowane okienka w miejscach, gdzie chodnik lub przystanek są szerokie, możemy dać oczekującym pasażerom cień i ograniczyć tworzenie nowych wysp ciepła.

- ekrany zaprojektować z konstrukcją ułatwiającą ich zazielenienie obustronne poprzez wybór ich odpowiedniego typu bądź zapewnienie odpowiednich konstrukcji ułatwiających wzrost roślin pnących.

Uzasadnienie: W interesie mieszkańców jest jak najszybsze zazielenienie ekranów, by poprawić akustykę, temperaturę i wygląd.

- Przystanki autobusowe w ciągu ulicy Opolskiej zaprojektować bez zatok w miejscach, gdzie przystanek znajduje się przy buspasie.

Uzasadnienie: Zatoki zajmują cenną przestrzeń i zwiększają czas obsługi przystanku, a zatrzymanie autobusu na buspasie nie powoduje wielkich utrudnień w ruchu, szczególnie, że częstotliwość autobusów na Opolskiej nie jest aż tak duża.

- celem zachowania zieleni pod blokiem przy ul. Weissa 20, zachować dotychczasowy wlot z ul. Weissa do Chełmońskiego, a odcinek zaprojektować jako jednokierunkowy (z kontraruchem dla rowerów)

Uzasadnienie: Zmniejszamy w ten sposób szerokość potrzebną na tym odcinku, co pozwoli zachować zieleń przed blokiem, a jednocześnie zapewniamy dostęp do miejsc parkingowych pod blokiem.

- na południowym-zachodnim rogu skrzyżowania Weissa i Różyckiego zapewnić połączenie nowego chodnika z istniejącym chodnikiem prowadzącym na zachód do kapliczki i dalej do placu zabaw

Uzasadnienie: Istniejący chodnik jest usuwany, a nowy będzie bardziej na południu, więc zapewnienie istniejącego połączenia pieszego jest konieczne, a nie jest widoczne na projekcie.

- na ślimaku po południowej stronie Opolskiej zaprojektować drzewa zarówno w pasie dzielącym jak i na zewnętrznej skarpie.

- na skrzyżowaniu Opolskiej z Mehoffera, po południowej stronie, sprawdzić możliwość przeprowadzenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów pomiędzy jezdnią Opolskiej a torowiskiem.

Uzasadnienie: Piesi i rowerzyści podróżujący wzdłuż Opolskiej od zachodu na przystanek tramwajowy, autobusowy lub chcący się przedostać na północną stronę, muszą zgodnie z projektem przekroczyć torowisko, ulicę Mehoffera i ponownie torowisko. Dodatkowe przejście i przejazd uprościłoby ich ruch

- na ulicy Łokietka, po południowej stronie skrzyżowania z Opolską usunąć zatokę autobusową.

Uzasadnienie: W tym miejscu nie jeździ żadna linia, a na dodatek są tam wyniesione przejścia na dalszym odcinku a na całym odcinku między ul. Opolską a Batalionu Skąta AK obowiązuje strefa tempo 30 km. Pozostawienie zatoki spowoduje użytkowanie jej jako parkingu. Jeśli ZTP utrzymuje, że przystanek jest potrzebny, zaprojektować przystanek bez zatoki. Częstotliwość prowadzonych tam linii na pewno nie będzie zbyt duża. Usunięcie zatoki pozwoli zachować 8 dużych drzew

- na skrzyżowaniu Łokietka z Opolską, sprawdzić możliwość dodania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów po wschodniej stronie skrzyżowania.

Uzasadnienie: Skróciłoby to drogę osób docierających z południa na nowo tworzony przystanek autobusowy. Do tej pory ta relacja nie była konieczna

- na przebudowywanym fragmencie ulicy Łokietka zwęzić pasy ruchu do 2,75 lub 3m.

Uzasadnienie: Ta część ulicy Łokietka objęta jest strefą tempo 30 oraz posiada progi zwalniające, a jest drogą klasy L, dla której domyślna szerokość pasa to 2,75m. W naszej ocenie prognozowana struktura rodzajowa lub ilościowa ruchu nie uzasadnia poszerzenia jezdni do 3,5m.

- Na całym odcinku od Łokietka do Batalionu Skąta AK zmniejszyć pas zieleni oddzielający chodnik i DDR od torowiska tramwajowego o ok. 1,5m (w największym miejscu z 2,4m do np. 0,9m).

Uzasadnienie: W ten sposób można zmniejszyć ingerencję w park Krowoderski, a w szczególności w górkę saneczkową. Na pozostałych odcinkach nie ma takiej zieleni buforowej pomiędzy DDR i torowiskiem.

- W zachodniej części parku zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy zamiast drogi dla rowerów i chodnika, tak aby uniknąć kolizji z drzewami.

Uzasadnienie: obecnie jest to alejka spacerowa w parku na terenie gęsto zarośniętym drzewami. Takie rozwiązanie pozwoli na zachowanie drzew i „dzikiego” charakteru tej części Parku Krowoderskiego.

- Poprowadzić łącznik przez Park Krowoderski po łuku, tak by uniknąć kolizji z drzewami.

Uzasadnienie: jest to alejka parkowa, która może przebiegać po łuku bez utraty swojej funkcjonalności. Dzięki takiemu rozwiązaniu zachowujemy zieleni wysoką.

- Na odcinku od Łokietka do Batalionu Skąta AK w pasie zieleni pomiędzy torowiskiem a jezdnią ulicy Opolskiej zapewnić zieleni izolacyjną.

Uzasadnienie: Pozwoli to osłonić park od ruchu ulicznego pod względem hałasu i zanieczyszczeń.

- Po wschodniej stronie skrzyżowania Opolskiej z Batalionu Skąta AK poprowadzić chodnik prosto od przejścia do chodnika za miejscami parkingowymi po północnej stronie Opolskiej bocznej, bez konieczności dochodzenia do jezdni.

Uzasadnienie: Piesi idący w kierunku wschodnim i tak będą skracać drogę. Dodatkowo pozwoli to na zachowanie 3 dużych drzew.

Aleksandra Piotrowska
Danisław Lachyko
B. Piliński
Jan Kormos