



Pan

Jakub Nowotarski

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 10 czerwca 2024 r.

Sygnatura sprawy BZM-PP.0003.1.2024

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana Interpelację z dnia 9 maja 2024 roku dotyczącą Wrocławskiego programu Tramwajowego, wyjaśniam odnosząc się do poszczególnych pytań zawartych w piśmie:

Ad 1. Plany w zakresie inwestycji tramwajowych do roku 2030 zostały upublicznione na stronie <https://www.wroclaw.pl/inwestycje-wroclaw/wroclawski-program-tramwajowy>. Inwestycje tramwajowe przewidziane w Programie Tramwajowo-Autobusowym 2024 – 2032 obejmują następujące trasy: na Swojczyce, Borowska Szpital, na Jagodno, na Maślice, na Klecinę, na Nowe Żerniki w powiązany z budową zajezdni tramwajowej, przebieg w centrum – ul. Sucha, na Księżę Wielkie, Borowska Centrum, na Psie Pole, na Ołtaszyn i do Wysokiej, na Muchobór Wielki, na Gądów Południowy i trasę przez Gajowice.

Poszczególne trasy w ramach tego programu zostały wybrane w oparciu o rekomendacje Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0 i wyniki analizy wielokryterialnej wykonanej w tym dokumencie. Wrocławski Program Tramwajowy 2.0 nie jest planowany do przyjęcia aktem prawnym, bo jest to dokument o charakterze analitycznym, rekomendujący priorytety dla tras wynikające z obiektywnych przesłanek.

Wrocławski Program Tramwajowo-Autobusowy 2024–2032 układa poszczególne trasy wybrane na podstawie WPT 2.0 pod kątem operacyjnym, a więc w założonym horyzoncie czasowym - przewiduje czas rozpoczęcia projektowania i na tej podstawie szacuje czas realizacji inwestycji. W niektórych przypadkach jednocześnie uzależnia rozpoczęcie projektowania od zaistnienia innych ważnych uwarunkowań zewnętrznych, jak np. przebudowy infrastruktury kolejowej. Nie jest także przewidywany do przyjęcia aktem prawnym.

Ad 2. Na ten moment inwestycje planowane do realizacji z udziałem funduszy europejskich Programu FEnIKS 2021-2027 to:

Departament Infrastruktury i Transportu
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 57
fax +48 717 77 71 29
dit@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

- trasa tramwajowa na osiedle Swojczyce,
- przebudowa węzła przesiadkowego Dubois- Drobnera,
- mijanka tramwajowa na ul. Przyjaźni,
- trasa tramwajowa na Maślice,
- trasa tramwajowa na Klecinę,
- trasa tramwajowa Szpital Borowska.

Jednocześnie informuję, że wskazane trzy ostatnie inwestycje znajdują się na liście rezerwowej.

Ad 3. Koszty inwestycji planowanych z udziałem funduszy europejskich są szacowane następująco:

1. Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce – 136 200 000 zł
2. Przebudowa węzła przystankowego Dubois-Drobnera – 46 900 000 zł
3. Budowa mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni – 6 000 000 zł
4. Budowa wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej we Wrocławiu prowadzącej na osiedle Maślice – 202 950 000 zł
5. Budowa trasy tramwajowej na osiedle Klecina – 50 000 000 zł
6. Budowa trasy tramwajowej Szpital Borowska – 45 000 000 zł

Uchwałą nr LXXX/2086/24 z dnia 18 kwietnia 2024 r. zmieniającą uchwałę nr LXXVI/1970/23 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przyjęcia wieloletniej prognozy finansowej Miasta, zabezpieczono środki finansowe na wkład własny dla inwestycji tramwajowych w pkt 1-3 tj. na osiedle Swojczyce, węzła Dubois-Drobnera oraz mijanki przy ul. Przyjaźni. Dla inwestycji w pkt 4-6 dot. tras tramwajowych na Maślice, Klecinę i Szpital Borowska, ze względu na proces inwestycyjny, zabezpieczono obecnie środki na dokumentację projektową.

Ad 4. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027 (dalej: Strategia ZIT WrOF 2021-2027), opracowywana była przy wsparciu podmiotów społeczno-gospodarczych, podlegała konsultacjom społecznym - trwającym 21 dni (poprzez spotkania konsultacyjne oraz publikacje w BIP-ie Gminy Wrocław, stronach internetowych gmin objętych opracowaniem, w tym na stronie Wrocław Rozmawia), opiniowaniu przez RDOŚ we Wrocławiu i WSSE we Wrocławiu oraz następnie zgodnie z art. 34 ust. 6 pkt 2 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*, podlegała opiniowaniu przez właściwe instytucje zarządzające danymi programami UE, w zakresie możliwości finansowania strategii ZIT (proces opracowania oraz opiniowania dokumentu trwał około roku).

Strategia ZIT WrOF 2021-2027 oraz wydane do niej opinie stanowią podstawę kwalifikowania do dofinansowania ujętych w Strategii projektów w ramach naborów niekonkurencyjnych wdrażanych przez dwa programy unijne tj. regionalny Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (dalej: FEDS 2021-2027) oraz krajowy Fundusze Europejskie na Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnIKS 2021-2027), w oparciu o przyznane dla ZIT WrOF alokacje środków unijnych.

Zgodnie z powyższym Strategia ZIT WrOF 2021-2027 spełniając wszystkie wytyczne, została pozytywnie zaopiniowana przez Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz Zarząd Województwa Dolnośląskiego w sierpniu 2023 r., w tym m.in.

w zakresie możliwości finansowania projektów wskazanych w niniejszej Strategii z programu FEnIKS 2021-2027 oraz programu FEDS 2021-2027.

Następnie, z uwagi na zwiększenie alokacji w ramach FEDS 2021-2027 dla ZIT WrOF w obszarze gospodarki wodno - ściekowej przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego, przyczyniającej się istotnie na zapisy dokumentu niezbędna była aktualizacja Strategii ZIT WrOF 2021-2027. Dlatego też w IV kw. 2023 r. w celu kwalifikowania nowych projektów w naborach FEDS 2021-2027 przeprowadzono pełną procedurę konsultowania dokumentu z interesariuszami (w tym publikacje w BIP-ie Gminy Wrocław, stronach internetowych gmin objętych opracowaniem), opiniowania z organami (co z uwagi na ustawowe terminy trwało około 5 miesięcy). Ostatecznie w marcu 2024 r. zaktualizowana Strategia ZIT WrOF 2021-2027 uzyskała pozytywne opinie Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz Zarządu Województwa Dolnośląskiego.

Tak jak na wstępie wskazano, zgodnie z przyznanymi alokacjami dla obszaru ZIT WrOF , w ramach różnych celów tematycznych w Strategii ZIT WrOF 2021-2027 Instytucje Zarządzające poszczególnych programów zidentyfikowały projekty wstępnie kwalifikujące się do dofinansowania w sposób niekonkurencyjny. Projekty są oceniane w ramach naborów organizowanych przez poszczególne instytucje. W ramach FEDS 2021-2027 zaplanowanych jest wiele naborów rozłożonych w czasie trwania całej perspektywy unijnej. Natomiast w przypadku projektów w ramach FEnIKS 2021-2027, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej wskazało wyłącznie 1 nabór niekonkurencyjny dla ZIT-ów, w tym ZIT WrOF na projekty publicznego transportu miejskiego - FENX.03.01 Transport miejski, trwający od 31 stycznia do 28 czerwca 2024 r.

W związku z powyższym oraz z uwagi na już uruchomiony ww. nabór na projekty niekonkurencyjne zidentyfikowane przez Ministra ds. rozwoju regionalnego (tj. kwalifikujące się do udziału w naborze) w ramach FEnIKS Priorytet III Transport miejski, obecnie nie planuje się aktualizacji Strategii ZIT WrOF 2021-2027.

Jednakże mając na względzie szerokie potrzeby WrOF, w tym w zakresie mobilności miejskiej, nie wyklucza się, iż w przypadku pojawienia się dodatkowych możliwości zwiększenia alokacji dla ZIT WrOF, przeprowadzona zostanie aktualizacja Strategii ZIT WrOF 2021-2027, uwzględniająca czas niezbędny na wszystkie konieczne etapy opracowania dokumentu, tj. zmiany zapisów, opiniowania oraz konsultacji społecznych.

Ad 5. Wśród zasad dotyczących opracowywania planów ogólnych ustawodawca wymienił teren komunikacji kolejowej i szynowej pośród profili tworzących jedną ze stref planistycznych - strefę komunikacyjną. Równocześnie tereny komunikacji przypisał do każdej z pozostałych stref planistycznych. Projektując strefy planistyczne będą brane pod uwagę powyższe dyspozycje budowania dokumentu. Przy dokonywaniu podziałów stref planistycznych należy także uwzględnić różną specyfikę relacji torowisk tramwajowych do innych elementów pasa drogowego, a także rangi danej ulicy i otoczenia, przez które przebiega. Zasięg stref komunikacyjnych nie powinien ograniczać wariantów rozwoju nowej infrastruktury tramwajowej, w przypadku pojawienia się takiej potrzeby w granicach innych stref.

W związku z powyższym uwzględnianie potrzeb rozwoju infrastruktury tramwajowej, w zależności od szczegółowości danej kwestii i możliwości przesądzenia lokalizacji, może mieć swoje odzwierciedlenie, zarówno w planie ogólnym, jak i w planach miejscowych.

Trasy tramwajowe wynikające z obecnie obowiązującego Studium zostały przeanalizowane w ramach opracowania Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0. Analiza ta obejmowała między innymi badanie dostępności mieszkańców do każdej z tras, ocenę gęstości zabudowy w otoczeniu czy szacunek kosztów. To pozwoliło wstępnie zarekomendować, które z tras będą najbardziej efektywne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności.

Obecnie prace nad planem ogólnym są bardzo wstępne, jest uruchomiony proces zbierania wniosków. Na tym etapie nie można więc przesądzić, jakie zmiany zostaną przyjęte w kierunkach rozwoju przestrzennego miasta. Jeśli obecny kierunek rozwoju miasta nie ulegnie radykalnym zmianom, to także system transportowy zaplanowany w obecnym Studium w dużej części pozostanie aktualny. Biorąc pod uwagę, że rekomendacje w WPT 2.0 opierały się na analizach, w których brano pod uwagę nie tylko mieszkańców w roku 2023, ale także ich docelową liczbę szacowaną na podstawie dokumentów planistycznych można założyć, że ewentualna aktualizacja WPT 2.0 będzie przeprowadzona, jeśli uwarunkowania związane z planowaniem przestrzennym znacząco się zmienią. Te przesądzenia będą możliwe do oceny dopiero po ukończeniu etapu zbierania wniosków do planu ogólnego i dokonania ich merytorycznej analizy.

Warto jednak dodać, że Biuro Zrównoważonej Mobilności opracowało narzędzie pokazujące bieżącą sytuację w zakresie dostępności transportowej, w tym komunikacji zbiorowej. „Mapa dostępności do infrastruktury komunikacyjnej miasta”, czyli tzw. „Zielony pająk” pokazuje miasto w podziale na sześć stref o lepszej lub gorszej dostępności. Przy czym ocenia sytuację z uwzględnieniem ważnych inwestycji transportowych, zaawansowanych projektowo i zaplanowanych do realizacji na kolejne lata. Mapa ta będzie aktualizowana przy pojawieniu się nowych założeń inwestycyjnych w transporcie szynowym i taka aktualizacja jest obecnie w przygotowaniu.

Te dwa wymienione narzędzia analiz przestrzennych obecnie uznajemy za wystarczające do badania potrzeb w zakresie rozwoju transportu zbiorowego w mieście. Oczywiście do tych analiz włączymy kolejne dane, np. wynikające z Kompleksowych Badań Ruchu, które obecnie są prowadzone w mieście. To bardzo ważne badanie, które pozwoli na aktualną ocenę miasta pod kątem nie tylko ruchowym, ale także źródeł i celów podróży czy motywacji. Wyniki tych badań będą służyć do aktualizacji modelu ruchu. Co ważne zaktualizowany model będzie uwzględniał zmiany w liczbie mieszkańców wg wykonanych szacunków przez zespół naukowców z Uniwersytetu Wrocławskiego. Kluczowe będzie więc porównanie zmian, jakie dokonały się w mieście na przestrzeni ostatnich 6 lat i na tej podstawie podejmowanie dalszych decyzji co do weryfikacji kierunków rozwoju w systemie transportu zbiorowego.

Ad 6. Potrzeby taborowe dla inwestycji tramwajowych zgodnie z Wrocławskim Programem Tramwajowo – Autobusowym 2024 – 2032 zostały oszacowane dla większości tras. Szacunek potrzeb taborowych wygląda następująco:

- trasa na Swojczyce - 4 nowe składy,
- trasa Borowska Szpital - 4 nowe składy,
- trasa na Jagodno - 22 nowe składy,
- trasa na Maślice - 4 składy,
- trasa na Klecinę - 6 nowych składów,
- tramwaj na Księżę Wielkie - 8 nowych składów;

- tramwaj Borowska Centrum -10 nowych składów;
- tramwaj na Psie Pole – 22 nowe składy;
- tramwaj na Ołtaszyn–Wysoka - 10 nowych składów;
- tramwaj przez Gajowice – 10 nowych składów.

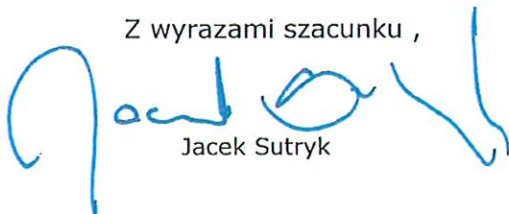
Nowa zajezdnia tramwajowa zaplanowana na Nowych Żernikach będzie docelowo obsługiwała 150 składów, natomiast MPK planuje jej budowę etapowo. W pierwszym etapie, do roku 2027/28 zaplanowana jest budowa infrastruktury i zagospodarowanie terenu dla obsługi 50 składów.

W zakresie istniejących zajezdni po modernizacji sytuacja wygląda następująco:

- ZT Borek – 135 pociągów
- ZT Gaj – 67 pociągów
- ZT Ołbin – 96 pociągów

Plany MPK związane z taborem i rozbudową istniejących zajezdni oraz budową nowej na Nowych Żernikach są spójne z potrzebami i planami rozwoju systemu tramwajowego we Wrocławiu na najbliższe lata.

Z wyrazami szacunku ,



Jacek Sutryk

Otrzymują:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. Kancelaria Prezydenta
3. BOI
4. BZM a/a

Departament Infrastruktury i Transportu
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 57
fax +48 717 77 71 29
dit@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

