



Wrocław, 16 sierpnia 2024 r.

Pan
Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

BZM-PP.0003.4.2024

Szanowny Panie Radny,
w odpowiedzi na Pana Interpelację z dnia 5 czerwca 2024 roku dotyczącą linii tramwajowej przez ulice Gajowicką i Raławicką wyjaśniam poruszane przez Pana kwestie.

Ad 1. Na dzień dzisiejszy ulica Raławicka (między ul. Skarbowców i rzeką Ślężą) jest obsługiwana przez trzy linie autobusowe. Linia A kursująca co 15 minut (w weekendy co 30 minut) zapewnia połączenie z pętlą Krzyki (przesiadka na tramwaje) oraz bezpośrednio z centrum trasą przez Oporów i Grabiszyn. Linia 143 kursująca w godzinach szczytu co 15 minut (poza szczytem i weekendy co 30 minut) stanowi główne połączenie z liniami tramwajowymi w ciągu ulicy Powstańców Śląskich i ulicy Grabiszyńskiej. Linia ta zapewnia również dalsze połączenia z wieloma rejonami miasta od Wielkiej Wyspy przez Gaj, rejon Uniwersytetu Ekonomicznego, Gądów i Popowice oraz Lipę Piotrowską. Na skraju osiedla, z pętli Raławicka, kursuje co pół godziny linia 119 umożliwiającą dojazd do tramwajów w ulicy Grabiszyńskiej oraz w rejon Nowego Dworu, czy północnych osiedli Wrocławia. Dodatkowo, po północnej stronie ulicy Raławickiej, do pętli przy ulicy Blacharskiej co pół godziny kursuje linia 152 stanowiąca połączenie z al. Hallera i osiedlami w zachodniej części miasta.

Obecnie napelnienia na tych liniach nie wskazują potrzeby wzmocnienia komunikacji zbiorowej, jednakże będziemy dalej monitorować jak zmienia się sytuacja komunikacyjna wraz z przyrostem powierzchni mieszkaniowej w tym obszarze.

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

Ad 2. Trasa tramwajowa wzdłuż ulicy Gajowickiej na południe od al. Hallera oraz dalej wzdłuż ulicy Raławickiej została przeanalizowana w ramach Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0 (skrót WPT 2.0) jako jedna z 39 tras zaplanowanych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. W ramach analizy wzięto pod uwagę potencjał mieszkaniowy obszaru usytuowanego w odległości 500 m od przystanków tramwajowych wyznaczonych na tej trasie na rok 2023, a także potencjał docelowy uwzględniający obszary możliwe do zabudowy na bazie dokumentów planistycznych. Teren 2MW przy ulicy Wichrowej i Raławickiej został ujęty w potencjale docelowym. Wyniki analizy wielokryterialnej pozwoliły ocenić wszystkie 39 analizowanych tras względem siebie i wskazać te, które przy przyjętych kryteriach osiągały najwyższe wartości. Rekomendacje przygotowane w ramach WPT 2.0 objęły 15 pierwszych tras, wśród których nie znalazła się trasa wzdłuż ul. Gajowickiej i Raławickiej. Nie oznacza to rezygnacji z tej trasy, a przesunięcie podjęcia działań nad nią na dalszy etap i realizowanie w pierwszej kolejności tych tras, które w podsumowaniu WPT 2.0 znalazły się na wyższych pozycjach.

Wciągnięcie na listę zadań Programu Tramwajowo-Autobusowego na lata 2024-2032 trasy tramwajowej wzdłuż ulic Gajowickiej i Zaporoskiej pomiędzy al. Hallera a ul. Marchijską ma głębsze powody. Ten odcinek jest jedną z tras śródmiejskich, które były odrębną grupą w WPT 2.0. Były one analizowane pod kątem tych samych kryteriów co pozostałe trasy, ale ich wyodrębnienie wynikało z dodatkowej roli jako połączeń kluczowych dla zwiększenia elastyczności sieci tramwajowej w obszarze śródmieścia. Zachowanie odpowiedniego poziomu elastyczności jest konieczne przy wprowadzaniu kolejnych tras tramwajowych do centrum.

Podsumowując, w świetle złożonego wniosku o budowę zespołu budynków wielorodzinnych na działce numer 25, AM-1, obręb Krzyki, obecnie nie ma uzasadnienia dla wprowadzania korekt we Wrocławskim Programie Tramwajowo-Autobusowym na lata 2024-2032 w postaci przyjęcia realizacji trasy tramwajowej wzdłuż Gajowickiej wraz z odcinkiem do ulicy Raławickiej. Obecnie złożony wniosek o pozwolenie na budowę zakłada realizację zabudowy mieszkaniowej jedynie na 10,5% terenu 2MW. Wielkość ta nie spowoduje tak dużego przyrostu mieszkańców, który uzasadniałby już obecnie podjęcie decyzji o realizacji trasy tramwajowej na wydłużonym odcinku.

Należy jednak mieć na uwadze, że Wrocławski Program Tramwajowo-Autobusowy na lata 2024-2032 stanowi zbiór założeń realizacyjnych na perspektywę najbliższą (związaną z aktualnym programowaniem unijnym) oraz dalszą. Zabudowa mieszkaniowa rozwija się w sposób dyktowany aktualną sytuacją podaży i popytu na rynku nieruchomości. Także intensywność działań deweloperów w mieście jest zróżnicowana i zmienna w czasie a plany miejscowe są w tym przypadku dostępnym dla nich „ polem gry”. Dlatego też nie zakładam, że Wrocławski Program Tramwajowo-Autobusowy ma hermetyczną postać. Może on ulegać modyfikacjom, ale te modyfikacje powinny mieć mocne podstawy, bo dla Miasta wiąże się to z wydatkowaniem środków publicznych, które w przypadku inwestycji tramwajowych oznaczają wielomilionowe koszty na lata.

Obecnie na ukończeniu są Kompleksowe Badania Ruchu, które pokażą nam aktualny obraz mobilności mieszkańców. Całość badań opublikowana zostanie na jesień tego roku. Po podsumowaniu wyników i porównaniu z poprzednimi badaniami KBR z roku 2018, być może konieczna będzie weryfikacja założeń w zakresie kierunków rozwoju transportu w mieście.

Ad 3. W trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych rozmowy z deweloperem prowadzi Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Przed wydaniem pozwolenia na

budowę deweloper jest zobowiązany do podpisania umowy na realizację wymaganych przez zarządcę drogi elementów infrastruktury komunikacyjnej. W przypadku wskazanego wniosku o pozwolenie na budowę taka umowa nie została jeszcze podpisana. Inwestor obecnie jest na etapie uzyskiwania wstępnych warunków obsługi komunikacyjnej. W toku wspólnych ustaleń wewnątrzmijskich i po spotkaniu z Inwestorem ustalono, że dla zapewnienia właściwych warunków obsługi planowanej kubatury Inwestor będzie zobowiązany wykonać brakujący chodnik w ul. Wichrowej po stronie jego zainteresowania oraz doświetlone i oznakowane przejście dla pieszych przez ul. Raławicką (przy skrzyżowaniu z ul. Wichrową). Dodatkowo Inwestor ma także zaprojektować oraz wykonać ciąg pieszo-rowerowy na wysokości swojej działki w ramach terenu 10ZP pomiędzy terenami 2KD-L a 1KD-D.

Elementy te mają na celu przede wszystkim poprawić przyszłym mieszkańcom dostęp do przystanków komunikacji zbiorowej. Obecna dostępność jest na słabszym poziomie właśnie ze względu na brak odpowiednich powiązań pieszych. Należy przy tym nadmienić, że obecnie procedowana inwestycja obejmuje budowę 5 budynków o sumarycznej liczbie mieszkań 65.

Z wyrazami szacunku,