



Wrocław, 20 sierpnia 2024 r.

WSS-WBO.152.18.2024

W odpowiedzi na petycję wielokrotną w sprawie zapewnienia rezerwy terenu pod rozbudowę tramwaju na Praczach Odrzańskich poniżej przedstawiam zbiorczą odpowiedź składającą się z opinii Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz Departamentu Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego Wrocławia. Poniższa odpowiedź zbiorcza została przygotowana zgodnie z obowiązującą procedurą przez Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia wyłącznie na podstawie informacji przekazanej przez wyżej wymienione podmioty.

Informuję, że dokonana została analiza uwarunkowań przestrzennych oraz ustaleń obecnie obowiązujących dokumentów planistycznych, a następnie ocena możliwości poprowadzenia torowiska tramwajowego od planowanej pętli na osiedlu Maślice w kierunku osiedla Pracze Odrzańskie. Analizie tej podlegała zarówno strona wschodnia, jak i zachodnia torów kolejowych linii 273, która dzieli osiedle na dwie części.

Jak wiadomo oprócz samych możliwości technicznych, to potencjał mieszkańców, zarówno już mieszkających w tym obszarze, jak i tych, którzy mogą w przyszłości zamieszkać, jest kluczowym czynnikiem przesądzającym o potrzebie budowy tramwaju. Zbadano więc potencjał pasażerski, który mógłby w przyszłości uzasadnić wprowadzenie tramwaju w osiedle.

Należy podkreślić, że obecnie projektowana trasa tramwajowa na Maślice kończy się pętlą w rejonie ul. Głównej, przed przejazdem kolejowym, a więc nie wymaga przekroczenia torów kolejowych. To ważne uwarunkowanie techniczne, które trzeba wziąć pod uwagę przy ewentualnym przedłużeniu trasy tramwajowej.

Są co najmniej 2 opcje kontynuowania trasy tramwajowej w kierunku Pracze Odrzańskich, ale w każdej z opcji konieczne jest znalezienie miejsca na pętlę i każda z opcji ma swoje konsekwencje, niekoniecznie korzystne dla otoczenia:

Opcja 1 - prowadzenie tramwaju wzdłuż torów kolejowych po północnej stronie - tu konieczne byłoby wycięcie części starodrzewia z Parku leśnego w Praczach Odrzańskich, niestety nie ma po tej stronie wystarczającej wielkości terenu wolnego na usytuowanie pętli.

Opcja 2 - budowa estakady nad torami kolejowymi i dalszego prowadzenia trasy tramwajowej po południowej stronie torów.

Po tej stronie jest więcej możliwości terenowych, także z uwagi na odsunięcie terenów pod zabudowę od torów kolejowych. Poprowadzenie w tym pasie torowiska tramwajowego może wiązać się z utratą zieleni wysokiej, ale już nie w obszarze zwartej zieleni leśnej. Obecnie wolny teren, który mógłby stanowić rezerwę na usytuowanie pętli to teren US przeznaczony na aquapark, na północ od ul. Włókniarzy. Ale należy pamiętać, że to tylko techniczny aspekt planowania. Za decyzją o planowaniu trasy powinno

podążać odpowiednie nasycenie terenami mieszkaniowymi, które stanowią potencjał pasażerski i które uzasadniałoby budowę wysokowydajnego i kosztochłonnego systemu tramwajowego.

Obecnie osiedle Pracze Odrzańskie skalą zabudowy, zarówno istniejącej, jak i planowanej, nie uzasadnia potrzeby budowy tramwaju. Wygenerowany przez przyszłych mieszkańców potencjał pasażerski nie jest wystarczający dla podejmowania działań w kwestii planowania dodatkowego systemu szynowego do obsługi osiedla, tym bardziej, że byłaby to trasa niejako dublująca system kolejowy. Dla porównania - obecny potencjał Prac to zaledwie 1/3 potencjału Maślic - mierzona liczbą mieszkańców w odległości 500 metrów dościa do tramwaju.

W najbliższych latach planowane jest wybudowanie parkingu przesiadkowego typu Parkuj i Jedź przy przystanku Wrocław Pracze. Wydaje się więc, że znacznie efektywniejszym rozwiązaniem dla poprawy sytuacji komunikacyjnej osiedla będzie rozwój komunikacji autobusowej - powiązanie jej z Parkuj i Jedź oraz projektowanym węzłem przesiadkowy na Maślicach, a także rozbudowa tras rowerowych i zorganizowanie wygodnych dojeżdż do przystanków autobusowych i stacji kolejowej. Takie działania są zaplanowane na najbliższe lata, także w powiązaniu z planowanymi inwestycjami deweloperskimi. Podsumowując można więc powiedzieć, że rezerwa na poprowadzenie tramwaju do Prac teoretycznie istnieje - po południowej stronie torów kolejowych, w ramach terenów zieleni, na których nie jest dopuszczona zabudowa. Jej wykorzystanie w przyszłości, gdyby pojawił się potencjał pasażerski uzasadniający budowę tramwaju, koliduje jednak w zakresie lokalizacji pętli z zadeklarowaną przez Prezydenta inną oczekiwaną przez mieszkańców funkcją - aquaparkiem.

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR WYDZIAŁU

Beata Bernacka

Otrzymują:

1. Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia
2. Departament Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego Wrocławia
3. Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia ad acta - numer ewidencyjny 00095095/2024/W