



Pan
Jakub Janas
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 13 września 2024 r.

BZM-PP.0003.5.2024

Szanowny Panie Radny,
w odpowiedzi na Pana Interpelację z dnia 31 sierpnia 2024 roku dotyczącą planów rozwoju sieci tramwajowej i linii tramwajowych wyjaśniam poruszane przez Pana kwestie:

Ad 1. W aktualnych uwarunkowaniach prawnych wciąż obowiązującym dokumentem strategicznym w zakresie planowania przestrzennego, w tym rozwoju transportu jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2018 roku.
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 istniejącej, jak i docelowy rozwój obszarów mieszkaniowych w otoczeniu czy szacunek kosztów. To pozwoliło wstępnie zarekomendować, które z tras będą najbardziej efektywne i powinny być realizowane w pierwszej kolejności.

Wrocławski Program Tramwajowo-Autobusowy 2024–2032, który został udostępniony stronie <https://www.wroclaw.pl/inwestycje-wroclaw/wroclawski-program-tramwajowy> układa poszczególne trasy wybrane na podstawie wyników rekomendowanych w WPT 2.0 w dalszym horyzoncie czasowym niż „pierwsza piątka” tras, które już są objęte projektowaniem, czyli tramwaj na Swojczyce, na Maślice, Klecinę i Borowską oraz Jagodno. W niektórych przypadkach nowych tras

jednocześnie uzależnia rozpoczęcie projektowania od zaistnienia innych ważnych uwarunkowań zewnętrznych np. przebudowy infrastruktury kolejowej. Tak więc należy podkreślić, że Wrocław posiada, zarówno dokument strategiczny, jak i operacyjny dla rozwoju komunikacji miejskiej uwzględniający zmieniające się potrzeby Mieszkanek i Mieszkańców.

Oczywiście studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, z uwagi na zmianę przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ulegnie wygaszeniu w ciągu następnych kilku lat, a nowym dokumentem obejmującym kierunki planowania przestrzennego będzie plan ogólny.

Wrocław, prace nad sporządzeniem planu ogólnego, już rozpoczął. Są one na pierwszym etapie - zebrania wniosków, który trwał ponad dwa miesiące (24 maja – 2 sierpnia br.) i zaowocował zebraniem około ponad 9 tysięcy wniosków. Te wnioski teraz są analizowane merytorycznie, więc obecnie nie można jeszcze przesądzić, jakie zmiany zostaną przyjęte w kierunkach rozwoju przestrzennego miasta, a co za tym idzie także w zakresie rozwoju transportu. Jeśli obecny kierunek rozwoju miasta nie ulegnie radykalnym zmianom, to także system transportowy zaplanowany w obecnym Studium 2018 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 z 2023 roku, 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.

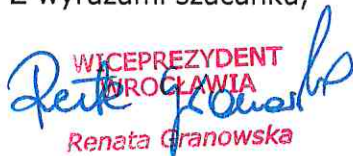
Warto jednak dodać, że dysponujemy narzędziem pokazującym bieżącą sytuację w zakresie dostępności transportowej, w tym komunikacji zbiorowej. „Mapa dostępności do infrastruktury komunikacyjnej miasta”, czyli tzw. „Zielony pajak” pokazuje miasto w podziale na sześć stref o lepszej lub gorszej dostępności. Przy czym ocenia sytuację z uwzględnieniem ważnych inwestycji transportowych, zaawansowanych projektowo i zaplanowanych do realizacji na kolejne lata. Mapa ta jest obecnie aktualizowana i już niebawem w Systemie Informacji Przestrzennej ukaże się jej kolejna zaktualizowana wersja.

Ad 2. Realizacja wszystkich inwestycji przewidzianych we Wrocławskim Programie Tramwajowym i Wrocławskim Programie Tramwajowo-Autobusowym rozciągnięta jest w czasie. Dlatego nie jest możliwe i uzasadnione na ten moment, ustalanie docelowego układu linii tramwajowych w perspektywie 2032 roku. To na tyle odległy termin, że wiele uwarunkowań rozwoju miasta może mieć wpływ na układ linii. Niezależnie jednak od tego, dla pierwszych trzech inwestycji już przygotowywanych, zostały przyjęte pewne założenia, uwzględnione już na etapie zmiany siatki połączeń we wrześniu 2023 roku. I tak: dla trasy na Swojczyce, na Borowską i na Maślice przedłużone zostaną dwie linie kończące obecnie na Sępolnie, Gaju i przy stadionie. Z kolei trasa na Jagodno wstępnie będzie wymagała dodatkowej linii, tak aby każdy z kierunków na Gaj, Tarnogaj i Jagodno był obsługiwany przez dwie linie tramwajowe. W kwestii nowej trasy na Klecinę, nowy odcinek planowany jest na dwie linie tramwajowe, natomiast zapotrzebowanie na istniejącej końcówce do obecnej pętli Klecina będzie jeszcze wymagało analiz.

Warto również wyjaśnić, że nowy układ linii tramwajowych analizowany przez ekspertów zewnętrznych w 2021 był rozważany w trzech wariantach częstotliwości kursowania tramwajów: 6, 10 i obecne 12 minut. Punktem wyjściowym był układ

tramwajowy powiększony o dwa dodatkowe odcinki nowych torowisk: ul. Popowicką i trasę autobusowo-tramwajowa Nowy Dwór. Warianty zakładające zwiększenie częstotliwości zakładały zmniejszenie liczby linii tramwajowych. Odchodziły zatem od utrwalonego w świadomości społecznej układu połączeń i wymagały zastąpienia wybranych połączeń bezpośrednich połączeniami częstszymi, ale wymagającymi przesiadek. Wiemy z doświadczeń i rozmów z Mieszkańcami, że nie znaleźlibyśmy akceptacji ze strony mieszkańców dla takiego rozwiązania. Wprowadzony wariant, opierający się na częstotliwości 12 minutowej, zakładał najmniejszą ingerencję nowego układu w ówczesny układ, ale odpowiadający na nowe potrzeby i możliwości taborowe miejskiego przewoźnika - uzyskał tym samym akceptację społeczną. Jestem przekonana, że takie rozwiązanie jest najlepsze dla wrocławianek i wrocławian.

Z wyrazami szacunku,


WICEPREZYDENT
WROCŁAWIA
Renata Granowska

