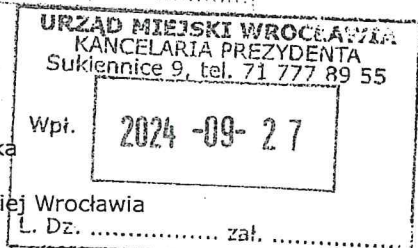


157

Izabela Duchnowska

Radna Rady Miejskiej Wrocławia



Wrocław, 27 września 2024r.

Szanowny Pan

Jacek Sutryk

Prezydent Wrocławia

INTERPELACJA

w sprawie remontu ulicy Gajowickiej

Szanowny Panie Prezydencie,

w nawiązaniu do odpowiedzi na interpelację z 25 czerwca 2024 w sprawie remontu ulicy Kurkowej otrzymałam również odpowiedź odnośnie planów remontów innych ulic. Jedną z nich jest ulica Gajowicka, która znajduje się na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Ulica ta należy do jednych z bardziej zniszczonych arterii w mieście. Składa się z poniemieckiej kostki, z łatami asfaltu i elementami poniemieckiego torowiska. Ze względu na bardzo zły stan, w wielu miejscach są wprowadzone ograniczenia nawet do 30 km/h. W 2020 roku przeprowadzono konsultacje społeczne po których zdecydowano, że torowisko tramwajowe nie zostanie od razu zaprojektowane a w przyszłości. Tymczasem budowa ciągów tramwajowych zbieżna jest z obowiązującą w mieście Polityką Mobilności, a inwestycje tramwajowe mogą uzyskać dofinansowanie unijne, bez którego ciężko jest zrealizować kosztowną przebudowę.

Podobna sytuacja jak na ulicy Gajowickiej miała miejsce jeszcze w 2017 na ulicy Hubskiej, jednak dzięki temu, że zaprojektowano od razu torowisko, projekt uzyskał dofinansowanie unijne. Od 5 lat poza tramwajami, również kierowcy mogą cieszyć się równym asfaltem, a piesi i rowerzyści równymi chodnikami i trasami rowerowymi. Gdyby nie możliwość uzyskania wysokiej dotacji unijnej, poniemiecka kostka i nierówne chodniki zapewne straszyły by do dzisiaj, gdyż jak wiemy priorytetem są przede wszystkim inwestycje, na które można uzyskać unijne dofinansowanie.

Na początku 2021 zapowiedziano przebudowę ulicy Gajowickiej, jednakże od tego czasu z punktu widzenia mieszkańców nic się nie zmieniło. Przy wybraniu wersji z tramwajem, przy okazji można wyremontować ulicę Zaporoską do Grabiszyńskiej, w drugą stronę można pomyśleć o zbudowaniu torowiska aż do pętli przy ulicy Raławickiej, zapewniając dojazd rozbudowującej się stale tej części miasta. W ten sposób powstałby długi ciąg komunikacyjny, alternatywny w razie objazdów, wypadków - około 4 km.

Wielokrotnie zdarzało się, że wbrew oczekiwaniom mieszkańców nie realizowano od razu realizacji inwestycji tramwajowych. Tak było z trasą na Nowy Dwór, dopiero w 2015 podjęto decyzję o budowie trasy tramwajowej. Powstała ona, ale dopiero w 2023 i dużo drożej niż planowano. Również w przypadku Jagodna, najpierw podjęto decyzję o wariantcie przejściowym- bez zabudowanego torowiska (nawet w wersji z pominięciem przejazdu z Linia Kolejową 285), a wkrótce po rozpoczęciu prac budowlanych zadeklarowano, co oczywiście cieszy, budowę z wersji docelowej, z torowiskiem. Wymagać to będzie zamknięcia i związanych z tym utrudnień na nowym korytarzu, zerwania nawierzchni bitumicznej (prace utracone) podczas gdy w wariantcie z zabudowanym torowiskiem

byłoby to dużo mniej problematyczne. Warto od razu wykonać wariant docelowy, realizować inwestycje tramwajowe, tam, gdzie są one przewidziane w dokumentach miasta, na które można uzyskać wsparcie unijne, może być to jedyną szansą do zmiany sytuacji, z której nikt obecnie nie jest zadowolony.

Zdając sobie sprawę z wysokich kosztów tego zadania, źródeł finansowania, chciałabym nadmienić, że można zrealizować kompleksową inwestycję w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Jest to bardzo popularne rozwiązanie w krajach Europy Zachodniej, ale już teraz są przykłady z naszego kraju. W Krakowie, prywatna firma buduje 4,3 km torowiska (podobną długość jaką miałby ciąg Raclawicka-Gajowicka-Zaporoska) na osiedle Mistrzejowice. Na etapie projektowania i przebudowy miasto nie ponosi żadnych wydatków, a dopiero po otwarciu trasy płaci za dostępność oraz utrzymanie. Co więcej, miasto może ubiegać się o refundację ze środków unijnych (jeśli takie się pojawiają) i „spłacić” dużo szybciej koszty budowy ciesząc się łatwiejszym dojazdem.

W związku z powyższym i potrzebą wprowadzenia odpowiedzi do publicznej dyskusji, będę wdzięczna za odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaki jest obecny harmonogram inwestycji- przebudowa ulicy Gajowickiej w ramach I etapu? Kiedy jest planowane uzyskanie wszelkich niezbędnych zgód, pozwoleń oraz ogłoszenie przetargu? Jaki jest przewidziany okres zamknięcia ulicy w kolejnym etapie?
2. Jaki jest szacunkowy koszt i z którego roku pochodzi, w kontekście wysokiej inflacji w ostatnich latach aktualizacja? Czy porównywali Państwo koszty z ceną za przebudowę ulicy Pomorskiej?
3. Czy realizacja inwestycji bez torowiska jest zgodna z obowiązującą Polityką Mobilności?
4. Czy przebudowa ulicy Gajowickiej w wariantcie przejściowym, bez torowiska będzie mogła uzyskać dofinansowanie ze środków unijnych (Feniks, RPO)?
5. Czy inwestycja posiada Decyzję o Środowiskowych Uwarunkowaniach oraz czy w trakcie postępowania analizowano wnioski o uwzględnienie wariantu z budową torowiska? Jeśli nie było badane uwzględnienie torowiska to z jakiego powodu?
6. Czy i kiedy planowana jest przebudowa ulicy Zaporoskiej, która w razie budowy torowiska również zostałaby przebudowana i wyremontowana?
7. Czy na obecnym etapie, możliwe jest doprojektowanie torowiska? Czy szacowano koszt prac utraconych, koszt II etapu- dobudowy torowiska, jeśli tak, to jaką kwotę wynosi?
8. Czy miasto analizowało możliwość remontu ulicy Gajowickiej, wraz z budową całego ciągu (od pętli przy ulicy Raclawickiej przez Gajowicką, Zaporoską do Grabiszyńskiej (około 4 km) i jakie byłyby przewidywane koszty realizacji takiego zadania? Czy miasto analizowało możliwość remontu w ramach formuły Partnerstwa Publiczno-Prywatnego?

Wyżej zadane pytania pojawiały się między innymi na spotkaniach z przedstawicielami Rad Osiedla: Gajowice, Powstańców Śląskich i Grabiszyn-Grabiszynek, które w imieniu mieszkańców są żywo zainteresowane poprawą warunków komunikacyjnych na tych osiedlach. Rada Osiedla Gajowice poparła również tę sprawę swoją uchwałą.

Z wyrazami szacunku



Izabela Duchnowska