



Pani Izabela Duchnowska

Radna Rady Miejskiej Wrocławia

Sukiennice 9

50-107 Wrocław

Wrocław, 8 października 2024r.

WIM-IM.0003.20.2024.1.IMG

00133653/2024/W

PW/1000015198975

Dotyczy: remontu ulicy Gajowickiej

Szanowna Pani Radna,

W odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 27 września 2024 roku w sprawie remontu ulicy Gajowickiej uprzejmie informuję, że:

1. W obecnej chwili trwają uzgodnienia branżowej dokumentacji projektowej na „Przebudowę ulicy Gajowickiej od ulicy Raławickiej do ulicy Zaporoskiej” z Gestorami sieci będącymi właścicielami posadowionej w terenie infrastruktury podziemnej i naziemnej w tym m.in.: MPWiK, Tauron Dystrybucja S.A. oraz TNT S.A. Uzyskanie tych uzgodnień jest niezbędne do zakończenia procesu projektowego, a tym samym złożenia wniosku o wydanie decyzji Zezwalającej na Realizację Inwestycji Drogowej (dalej ZRID). Termin zakończenia opracowania dokumentacji projektowej dla tej inwestycji planowany jest do końca bieżącego roku, a pozyskania decyzji ZRID w I kwartale 2025r. Terminy te jednak uzależnione są od pozyskania wyżej wymienionych uzgodnień.

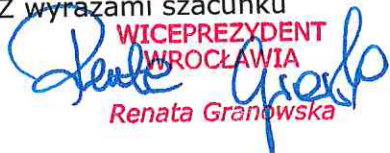
W odniesieniu do terminu zamykania ulic, dokładny harmonogram będzie możliwy do określenia dopiero po wyborze w postępowaniu przetargowym wykonawcy robót budowlanych dla „Przebudowy ulicy Gajowickiej od ulicy Raławickiej do ulicy Zaporoskiej”.

2. W projekcie budżetu Miasta na rok 2025 środki na tą inwestycję są wstępnie zaplanowane na lata 2026-2027 w wysokości 45mln zł. Dokładne koszty realizacji „Przebudowy ulicy Gajowickiej od ulicy Raławickiej do ulicy Zaporoskiej” będą znane po opracowaniu dokumentacji projektowej i pozyskaniu kosztorysów inwestorskich.

3. Realizacja inwestycji jest zgodna z Polityką Mobilności Miasta. Trasa tramwajowa wzdłuż ulicy Gajowickiej na południe od alei 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. 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 ulicy 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.
4. W ramach Funduszy Europejskich dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS) oraz Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) Gmina Wrocław nie ma możliwości uzyskania wsparcia na przebudowę ulicy Gajowickiej. Wyżej wymienione programy nie przewidują możliwości wsparcia inwestycji drogowych dla takich beneficjentów jak gminy. Jedynym wyjątkiem są obwodnice miast które zostały wpisane do Kontraktu Programowego.
5. W dniu 19 kwietnia 2024r. została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji „Przebudowa ulicy Gajowickiej od ulicy Raławickiej do ulicy Zaporoskiej”. Decyzja ta dotyczyła zakresu projektowanego zamierzenia inwestycyjnego, a tym samym nie obejmowała budowy torowiska. W przypadku podjęcia w przyszłości działań zmierzających do budowy torowiska tramwajowego w ulicy Gajowickiej, Miasto wystąpi w tym zakresie o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
6. Przebudowa ulicy Zaporoskiej nie jest obecnie ujęta w planach inwestycyjnych Miasta.
7. Na dzień dzisiejszy nie ma możliwości zlecenia rozszerzenia zakresu prac projektowych o budowę torowiska tramwajowego w ulicy Gajowickiej, w ramach realizowanej umowy z projektantem.
8. W ramach dokumentacji projektowej dla ulicy Gajowickiej opracowania została koncepcja przebudowy ulicy na odcinku od ul. Zaporoskiej do ul. Raławickiej z torowiskiem tramwajowym. Koncepcja pokazała wyzwania związane z wprowadzeniem tramwaju na odcinku od Hallera do Raławickiej – w szczególności te związane ze znaczącym zbliżeniem do zabudowy, kolizją z drzewami oraz koniecznością prowadzenia tramwaju wbudowanego w jezdnię. Taki zakres podlegał konsultacjom społecznym w 2021. W konsekwencji społecznych głosów negatywnych dla takiego przebiegu, projekt budowlany został zlecony wyłącznie dla odcinka na północ od Hallera.

Niezależnie od tego na listę zadań Programu Tramwajowo-Autobusowego na lata 2024- 2032 została wciągnięta trasa tramwajowa wzdłuż ulic Gajowickiej i Zaporoskiej pomiędzy aleją Hallera a ulicą Marchijską. 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. 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.

Z wyrazami szacunku


WICEPREZYDENT
WROCŁAWIA
Renata Granowska

Sprawę prowadzi: Urząd Miejski Wrocławia; Wydział Inżynierii Miejskiej; ulica Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław; tel. + 48 717 77 71 12; fax + 48 717 77 75 79; wim@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl

Do wiadomości:

1. Adresat
2. Kancelaria Prezydenta I.dz. 358733
3. WIM-IM aa