

**Pan****Jakub Nowotarski****Radny Rady Miejskiej Wrocławia**

Wrocław, 6 marca 2025 r.

BZM-PP.0003.1.2025

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 21 lutego 2025 r. w sprawie planowanej trasy tramwajowej na Księżu wyjaśniam:

1 – współpraca i dialog z gminami sąsiadującymi z Wrocławiem, w tym z gminą Siechnice jest dobrą praktyką i standardem w działaniach miejskich od wielu lat. Odbywa się ona na bieżąco na wielu płaszczyznach - począwszy od współpracy w ramach Stowarzyszenia Aglomeracja Wrocławska, przez współfinansowanie projektów np. Kompleksowych Badań Ruchu 2024, po opracowywanie i przyjmowanie dokumentów strategicznych. Jednym z nich jest dokument opracowany przy wsparciu ekspertów Centrum Unijnych Projektów Transportowych i przyjęty w 2022 roku – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Ze względu na wymagania Komisji Europejskiej na potrzeby opracowania Planu zawarte zostało Porozumienie pomiędzy 39 gminami. Plan ten – uchwalony w 2022 roku - stanowi bazę priorytetów przy uruchomieniu programów unijnych i podejmowania starań o wspólne inwestycje – przynoszące korzyści międzygminne. Ramy wdrażania planu objęły część operacyjną przewidzianą do roku 2030 oraz część strategiczną do roku 2035. Dokument zawiera pakiet rekomendacji i działań wraz ze wskazaniem lokalizacji poszczególnych inwestycji, które mogą stanowić przedmioty wniosków o realizację w perspektywie finansowej na lata 2021–2027.

W roku 2023 zostało przyjęte kolejne porozumienie pomiędzy 37 gminami, które powierza gminie Wrocław podejmowanie wspólnych działań i opracowywania wspólnych dokumentów wdrażających Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia. Porozumienie to zawiera oświadczenie, że gminy nie podejmą działań stojących w sprzeczności z celami nadrzędnymi, celami szczegółowymi i rekomendacjami zawartymi w PZM MOFW. Warto nadmienić, że gmina Siechnice wskazała w Planie jako priorytet m.in. przystanek kolejowy na wysokości Radwanic. Biorąc pod uwagę czas podróży, który jest czynnikiem kluczowym przy podejmowaniu decyzji o wyborze środka transportu to kolej nie ma sobie równych i z pewnością byłoby to korzystna alternatywa dla mieszkańców.

2 – dla Wrocławia bazą do podejmowania działań inwestycyjnych jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Na bazie tego dokumentu tworzy się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerwy terenowe na planowane w przyszłości inwestycje. Także gminy sąsiednie w swoich granicach czynią takie starania – jeśli mają one uzasadnienie ekonomiczne, funkcjonalne i społeczne.

3 – przy inicjowaniu działań inwestycyjnych na terenie Wrocławia analizowane są każdorazowo czynniki mogące mieć wpływ na kształt inwestycji. Przykładowo przy planowaniu Alei Opolskiej uwzględnione są wszystkie znane uwarunkowania dotyczące wlotu od strony Radwanic m.in. sytuacja ruchowa, inne planowane inwestycje strategiczne np. CPK, obowiązujące plany miejscowe we Wrocławiu i gminie sąsiedniej czy alternatywy transportowe – tu np. w postaci bardzo wydajnej linii kolejowej. Projekt przebudowy Alei Opolskiej wraz z przedłużeniem tramwaju do granic miasta jest zlecany po to, aby poprawić jakość obsługi dynamicznie rozwijającego się osiedla Księżę oraz rewitalizację jego głównej przestrzeni publicznej – ul. Opolskiej. Przedłużenie trasy tramwajowej do granic miasta nie wynika wyłącznie z potrzeb osiedla Księżę, ale także z otwarcia na potrzeby aglomeracji. Lokalizacja pętli tuż przy granicy miasta jest optymalna biorąc pod uwagę zarówno okoliczne zagospodarowanie, jak i możliwości realizacji pełnego węzła przesiadkowego tramwajowo-autobusowego wraz z parkingiem Parkuj i Jedź, co czyni to miejsce wyjątkowo dobrze położonym pod kątem stworzenia oferty przesiadkowej dla przyjezdnych.

Podsumowując:

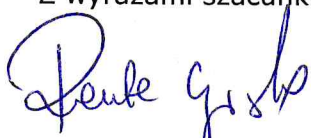
- Przebudowa ulicy Opolskiej wraz z torowiskiem zaplanowana jest w ramach zadania numer 07710 „Aleja Opolska wraz z tramwajem na Księżę”, na które dnia 19 lutego br. został ogłoszony przetarg na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej.

- W zadaniu tym przewidziane jest usytuowanie pętli tramwajowo - autobusowej zgodnie z obowiązującym planem miejscowym. Teren ten położony jest przy granicy miasta z gminą Siechnice i obejmuje tereny będące własnością gminy.
- Celem obecnego zadania jest zapewnienie mieszkańcom osiedla Księża lepszych warunków dostępności do transportu zbiorowego. Rozwijanie się zabudowy mieszkaniowej wymaga podjęcia działań po stronie miasta, które zapewnią w miarę szybko alternatywne możliwości przemieszczania się w kierunku centrum miasta. Teraz ulica Opolska jest nie tylko pozbawiona odpowiedniej infrastruktury dla komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów, ale także zaniedbana.
- Rezerwy na nową infrastrukturę w ul. Opolskiej zostały zabezpieczone, tak więc zdecydowanie ulica ta ma potencjał do przekształceń funkcjonalnych i wizerunkowych.
- Tych atutów nie ma wskazany odcinek ul. Wrocławskiej poza granicami miasta, w miejscowości Radwanice. Zdecydowanie zmienia się zagospodarowanie w sąsiedztwie drogi, bo Radwanice to przeważająca zabudowa jednorodzinna, która usytuowana jest blisko jezdni obecnej drogi krajowej. Mamy więc do czynienia nie tylko z potencjalnie wrażliwym sąsiedztwem, ale także z szeregiem zjazdów indywidualnych włączonych bezpośrednio do drogi.
- Chcę przy tym podkreślić, że stosowanie zasady wydłużania linii tramwajowych we wszystkich możliwych kierunkach i zawsze – bez uzasadnienia potrzeb, efektywności i konsekwencji, nie powinna być stosowana. W każdej sytuacji analizie podlega wiele elementów takich jak np. planowane przez gminy zagospodarowanie, sytuacji obecna, rodzaj istniejącej zabudowy czy usytuowanie w kontekście całej struktury aglomeracji i innych elementów układu transportowego. Inwestycje tramwajowe są drogie w realizacji i potem w utrzymaniu. Wymagają nie tylko środków na budowę, ale także nowego taboru, obsługi i uwzględnienia kosztów pracy przewozowej. Dlatego niezwykle ważne jest, żeby planować je tam, gdzie jest potencjał (literatura wskazuje min. 70 mieszkań na 1ha) i uzasadnienie efektywności inwestycji. Przykładem takiego kierunku jest tramwaj na Ołtaszyn i dalej do Wysokiej.

W przypadku wlotu od strony Radwanic, dane z Kompleksowych Badań Ruchu pokazują, że to połączenia kolejowe na kierunku Wrocław-Siechnice są najszybszą i najbardziej efektywną formą dojazdu do Wrocławia na tym kierunku. Cieszą się powodzeniem, a czas dojazdu do centrum jest konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu. Dlatego tam gdzie jest to możliwe – na poziomie aglomeracji – stawiamy na transport szynowy, ale kolejowy. W przypadku kierunku z Radwanic to ten aspekt zasługuje na wzmocnienie i rozwój.

Podsumowując chcę podkreślić, że kolejne inwestycje wzmacniające ideę zrównoważonych powiązań międzygminnych powinny się pojawiać - mamy już kilka zaplanowanych na kolejne lata. Chcemy się skupiać na takich, które są priorytetowe, oczekiwane społecznie i mogące rzeczywiście usprawnić powiązania komunikacyjne Wrocławia z Sąsiadami – w duchu zrównoważonego transportu.

Z wyrazami szacunku,



Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia

DYREKTOR BIURA



Monika Kozłowska-Świąconek

DYREKTOR DEPARTAMENTU



Elżbieta Urbanek