

**Protokół nr 13/2025****Posiedzenie Komisji Polityki Transportowej i
Zrównoważonej Mobilności Rady Miejskiej
Wrocławia****dnia 11 marca 2025 roku, godzina 16.30, Sukiennice 9, Sala Sesyjna**

BRM-DPP.012.11.3.2025

Posiedzenie prowadził Przewodniczący Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności – Jakub Nowotarski (dalej: Przewodniczący). Na ogólną liczbę 5 członków Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności Rady Miejskiej Wrocławia (dalej: Komisja) obecni byli wszyscy Radni. Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu. Ponadto w posiedzeniu wzięły udział osoby spoza składu Komisji zgodnie z listą obecności, która stanowi załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

Porządek obrad:

- I. Zatwierdzenie porządku posiedzenia.
- II. Sytuacja komunikacyjna dla części południowych osiedli Wrocławia.
- III. Wolne wnioski.

Przewodniczący otworzył trzynaste posiedzenie Komisji, przywitał wszystkich zgromadzonych, i stwierdził kworum niezbędne do podejmowania prawomocnych decyzji, a także przypomniał, że porządek obrad został przesłany w programie e-Sesja i każdy z Radnych mógł się z nim zapoznać.

Następnie przedstawił program posiedzenia, który obejmuje omówienie problemów komunikacyjnych na południu Wrocławia oraz propozycji rozwiązań.

I. Zatwierdzenie porządku posiedzenia.

Nie zgłoszono zmian do porządku posiedzenia.

II. Sytuacja komunikacyjna dla części południowych osiedli Wrocławia.

Przewodniczący zaprosił reprezentanta osiedla Jagodno – Krystiana Adamskiego, który w imieniu mieszkańców oraz Rady Osiedla Jagodno podziękował za zaproszenie i wyraził nadzieję, że dzisiejsze spotkanie pozwoli zastanowić się nad przyszłością transportu na południu Wrocławia oraz przyczyni się do wypracowania rozwiązań poprawiających komfort życia ich mieszkańców. Przypomniął o hasle „Wrocław rozmawia”, które sugeruje, że miasto aktywnie słucha głosu swoich mieszkańców i stara się odpowiedzieć na ich potrzeby, w tym również na problemy komunikacyjne. Jednocześnie wyraził obawy dotyczące rzeczywistego uwzględnienia problemów komunikacyjnych zgłaszanych przez społeczność osiedlową. Pan Krystian Adamski przypomniał o konsultacjach przeprowadzonych w ubiegłym roku w ramach pakietu dla południa, które miały na celu poprawę infrastruktury transportowej. Miały one obejmować trzy etapy:

1. Prezentację koncepcji przygotowanych przez ekspertów.
2. Zbieranie opinii mieszkańców.
3. Dyskusję mającą na celu dopracowania wybranych rozwiązań.

Zdaniem przedstawiciela osiedla Jagodno, ostatni i najważniejszy etap opierający się na wspólnej debacie przyjętych rozwiązań, został usunięty,

ponieważ decyzje ostatecznie zapadły w gabinetach dyrekcji departamentów i wydziałów Urzędu Miejskiego Wrocławia. Zaznaczył, że kluczowym elementem budowania nowoczesnego miasta jest kompleksowe podejście do zagadnienia mobilności, natomiast zrównoważony transport opiera się na trzech fundamentalnych filarach:

- filar 1 - solidna i przemyślana sieć dróg, która umożliwia płynny przepływ ruchu oraz minimalizuje korki,
- filar 2 - sprawna, szybka i działająca komunikacja zbiorowa, która integruje różne części miasta oraz eliminuje potrzeby korzystania z samochodów,
- filar 3 - alternatywna forma przemieszczania się, taka jak piesze i rowerowe trasy.

Następnie podkreślił, że powyższe podejście jest szczególnie istotne dla osiedli ościennych, dynamicznie rozwijających się, gdzie powstaje nowa gęsta zabudowa, a jednocześnie istnieje już od dawna długotrwała społeczność mieszkańców. Dodatkowo szybki wzrost liczby nowych mieszkańców i ich zróżnicowane potrzeby oraz rosnące obciążenie infrastruktury drogowej wymuszają konieczność wprowadzenia rozwiązań, które będą elastyczne i będą odpowiadały na realne wyzwania nowego miasta.

Jeśli chodzi o pierwszy filar, Pan Krystian Adamski poruszył problemy dotyczące ulicy Buforowej, wskazując na konieczność jej przebudowy. Obecny układ drogi charakteryzuje się szeregiem niekorzystnych rozwiązań, takich jak: zwężenie do jednego pasa, podział na starą i nową Buforową oraz problematyczne skrzyżowania. Czynniki te prowadzą do długotrwałych zatorów komunikacyjnych, zarówno wzdłuż całej arterii, jak i podczas wyjazdów z wewnętrznych części osiedla. W związku z tym, przedstawiciel osiedla Jagodno wyraził wdzięczność za wcześniejsze ustalenia w sprawie przebudowy ulicy do standardu drogi dwupasmowej, dwujezdniowej, ponieważ taka inwestycja usprawni przepływ ruchu i przyczyni się do

poprawy bezpieczeństwa użytkowników drogi. Mieszkańcy Jagodna liczą, że nowy układ rozwiąże przynajmniej część istniejących problemów. W tym zakresie Pan Krystian Adamski przedstawił dodatkowe propozycje:

1. Przebudowa skrzyżowania z ulicą Konduktorską – umożliwi to swobodny wjazd na buspas linii autobusowej 133, co poprawi komunikację z sąsiednim osiedlem Brochów. Dzięki temu pasażerowie będą mogli korzystać z bardziej efektywnej komunikacji zbiorowej na całej trasie, która stanie się bardziej spójna.
2. Wykonanie dodatkowego pasa lewoskrętu z ulicy Buforowej w kierunku ulicy Kopycińskiego, co pozwoli na rozładowanie ruchu oraz skrócenie czasu dojazdu mieszkańców do tej części osiedla.
3. Stworzenie bezpośredniego skrzyżowania ulicy Vivaldiego z główną ulicą Buforową, dzięki czemu odciążą się duże skrzyżowanie przy ulicy Kajdasza oraz przyczyni się do równomiernego rozdzielenia ruchu, co jest kluczowe w obszarach o wysokim natężeniu ilości samochodów.
4. Zaprojektowanie skrzyżowania z ulicą Kiepurą wraz z sygnalizacją świetlną, co spowolni ruch wjazdowy do miasta z gmin ościennych.
5. Wykonanie łącznika drogowego między ulicą Iwaszkiewicza a ulicą Kajdasza wraz z ciągiem pieszo – rowerowym, dzięki czemu poprawi się spójność sieci dróg wewnętrznych. Ta trasa umożliwi alternatywny wyjazd z osiedla, przy czym ruch powinien być dostosowany jedynie do pojazdów o masie 3,5 tony (w przyjętym planie dla południa propozycja ogranicza ten łącznik jedynie jako funkcję buspasa, co nie odpowiada realnym potrzebom mieszkańców i skłoniło radę osiedla do wniesienia uchwały o odmiennym stanowisku).
6. Połączenie ulicy Klasztornej do ulicy Kopycińskiego oraz - po wschodniej części Jagodna - realizacja brakującej drogi ulicy Strawińskiego jako dojazd do przystanku PKP wymaga pilnej i kompleksowej realizacji wraz przebudową i poszerzeniem ulicy Schuberta.

Natomiast jeśli chodzi o drugi filar - Pan Krystian Adamski poruszył kwestię opóźnionego rozwoju transportu zbiorowego we Wrocławiu w stosunku do tempa rozwoju miasta. Podkreślił, że nowe osiedla powstają dynamicznie, a tysiące mieszkań czeka na właściwą komunikację. Jagodno jest tego doskonałym przykładem. Realizacja zaplanowanej linii tramwajowej oraz koncepcja rozbudowy infrastruktury transportowej poza granice miasta stanowi strategiczną inwestycję, która może znacząco wpłynąć na poprawę jakości komunikacji na południu Wrocławia. Konieczne jest pilne opracowanie nowej siatki połączeń autobusowych, która jest kluczowa dla mieszkańców. Przedstawiciel rady osiedla Jagodno zawnioskował o:

- Zrezygnowanie z korzystania autobusów jednoczłonowych na linii 110 w porannym szczycie na rzecz dwuczłonowych, dwuprzegubowych pojazdów, aby zwiększyć komfort pasażerów.
- Utrzymanie kursowania linii autobusowych: 110 i 145 poza lokalizację planowanej pętli przy ulicy Kajdasza, ponieważ osiedle Jagodno rozciąga się daleko poza to miejsce, natomiast dynamiczny rozwój nowych obszarów wymaga, aby komunikacja miejska była dostępna dla wszystkich. Mieszkańcy najdalszej części osiedla zgłaszają do rady osiedla duże obawy związane z potencjalnym ich wykluczeniem komunikacyjnym. Problem ten zyskał na znaczeniu po tegorocznych zmianach wprowadzonych przez gminę Siechnice, polegających na ograniczeniu kursowania linii typu 800, których funkcjonowanie dotychczas uzupełniało komunikację miejską Wrocławia.
- Przedłużenie lub wdrożenie nowych linii autobusowych, takich jak „N” lub „K”, które umożliwiają lepsze skomunikowanie południowych obszarów z innymi częściami miasta.
- Uruchomienie lub adaptację istniejącej linii autobusowej szkolnej 310 do kursowania po wewnętrznych drogach osiedlowych, szczególnie na wschodniej części Jagodna przy ulicy Szuberta. Takie rozwiązanie zwiększyłoby dostępność transportu dla uczniów i rodziców, podnosząc komfort codziennego dojazdu do szkoły.

- Stworzenie nowej linii autobusowej, która łączyłaby bezpośrednio osiedla ościenne na południu Wrocławia, takie jak: Oporów, Klecinę, Krzyki, Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów oraz Księżę. Obecna sieć autobusowa na południu Wrocławia rozchodzi się promieniście, co wymusza konieczność uprzedniego dotarcie bliżej centrum, aby ponownie zawrócić w kierunku granic miasta i dotrzeć do innej części osiedla. Proponowany projekt nowej trasy wpisuje się w koncepcję wspólnej sieci komunikacyjnej, która nie tylko skróci czas przejazdu, ale również przyczyni się do zmniejszenia natężenia ruchu samochodów w kierunku centrum.

Z kolei jeśli chodzi o trzeci filar, czyli komunikacja pieszo – rowerowa, Pan Krystian Adamski podkreślił, że jest ona integralnym elementem zarówno transportu, jak i też rozwoju infrastruktury dla pieszych oraz rowerzystów na Jagodnie, gdzie rosną oczekiwania mieszkańców względem komfortu.

Niezbędne są inwestycje poprawiające bezpieczeństwo i funkcjonowanie tras rowerowych, dlatego w tej kwestii zawnioskował o:

- Wykonanie bezpiecznych, wyniesionych nad poziom jezdni brakujących chodników oraz ścieżek rowerowych wzdłuż ulicy Buforowej po wschodniej części osiedla. Takie rozwiązanie gwarantuje fizyczne oddzielenie pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów oraz znacząco podniesie poziom bezpieczeństwa.

- Utworzenie dodatkowych przejść dla pieszych na ulicy Buforowej, co ułatwi komunikację między wschodnią a zachodnią częścią osiedla, szczególnie dla osób starszych.

- Budowę chodnika wraz oświetleniem na całej długości ulicy Malinowskiego, która stanowi najkrótszą drogę łączącą główną część osiedla z CAL, biblioteką i żłobkiem przy ulicy Sygnałowej oraz terenem rekreacyjnym przy ulicy Grabowej. To kluczowy łącznik komunikacyjny, którego odpowiednie oświetlenie i jakość nawierzchni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu pieszych, a także zapewni lepsze połączenie z pobliską szkołą przy ulicy Asfaltowej.

Podsumowując przedstawione propozycje, radny osiedla Jagodno podkreślił, że są one częścią wniosków, które w szerszym zakresie zostały już wcześniej przekazane do Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia za pośrednictwem Radnych: Sławomira Czerwińskiego i Roberta Suligowskiego oraz później formalnie podjęte zostały uchwałą rady osiedla. Pan Krystian Adamski zachęcił Komisję do zapoznania się z treścią tej uchwały, a także do podjęcia rozmów Gminy Wrocław z PKP PLK w sprawie rozwoju transportu szynowego, nowych przystanków, czy też potrzebnej realizacji przejścia przez tory na wysokości ulicy Grabowej. Na zakończenie podziękował wszystkim za uwagę i możliwość przedstawienia stanowiska rady osiedla Jagodno, wierząc, że zaprezentowane propozycje przyczynią się do stworzenia spójnej oraz nowoczesnej strategii dla południowej części Wrocławia.

W dalszej części posiedzenia Przewodniczący zaprosił przedstawiciela rady osiedla Wojszyce – Marcina Ogrodnika, do przedstawienia swoich uwag oraz postulatów, dotyczących komunikacji i infrastruktury w południowej części Wrocławia [red. swoje wystąpienie posiłkował prezentacją multimedialną]. Na początku zwrócił on uwagę na kwestię braku konsultacji dotyczących trzeciego etapu pakietu południa Wrocławia, które miały uwzględnić opinie mieszkańców i rad osiedli – w listopadzie 2024 roku przedstawiono jedynie gotowe rozwiązania. Zaznaczył, że rada osiedla dnia 17 stycznia br. złożyła skargę uchwałą do Prezydenta Wrocławia na tryb przeprowadzonych konsultacji, ale odpowiedzi do dnia dzisiejszego nie otrzymano. Radny osiedla Wojszyce podkreślił, że od 1951 roku infrastruktura na osiedlu nie uległa znaczącym zmianom, mimo wzrostu liczby mieszkańców. Zwrócił uwagę na potrzebę różnorodnych środków transportu i na fakt, że obecne rozwiązania narzucają tylko jeden sposób przemieszczania się. Następnie Pan Marcin Ogrodnik nawiązał do problemów związanych z opóźnieniem remontu ulicy Pawiej, którego realizacja jest przekładana od 2018 roku. Przez radnego osiedla Wojszyce został poruszony również temat ulicy Grota-Roweckiego i

zatorów komunikacyjnych, które zaczynają się od osiedla Gaj. Podkreślił, że wielokrotnie wnioskowano o przyjrzenie się problemowi - zamontowanie przycisku włączającego światła dla pieszych oraz rowerzystów - jednak ten temat jest zawieszony w przestrzeni publicznej i odsunięty w czasie, aż do realizacji inwestycji tramwaju do szpitala. Ponadto Pan Marcin Ogrodnik poinformował, iż osiedle Wojszyce ma tylko dwie linie autobusowe: 112 i 113, które stoją często w tym samym korku. Ludzie wysiadają z tych autobusów i szybciej są w stanie dojść do innego huba, by dostać się do centrum i dalej. Co ważne, od początków istnienia osiedla Wojszyce, które zostało wchłonięte przez Wrocław, autobusy jeżdżą wyłącznie do Dworca Głównego. Następnie radny osiedla Wojszyce wskazał ulicę Zwycięską, która jest notorycznie zakorkowana przez psujące się często roгатki. Również taka sama sytuacja ma miejsce, chcąc przejechać ulicą Grota-Roweckiego w kierunku centrum. Ponadto wspomniał, że jadąc w kierunku Jagodna także napotykamy na przejazd kolejowy.

W dalszej kolejności radny zaproponował szereg rozwiązań, które mogłyby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części Wrocławia, między innymi:

- uruchomienie linii autobusowej, która omija zakorkowany korytarz i jedzie dalej, np. na plac Dominikański, Grunwaldzki, czy aleję Wielkiej Wyspy,
- uruchomienie łącznika Koszycka – Ślężna,
- odblokowanie przejazdu Pawia-Strońska poprzez uruchomienie linii autobusowej przez Orawską do Spiskiej, dalej autobus elektryczny, niskoemisyjny, który omijałby zakorkowane korytarze,
- zainwestowanie w rondo na ulicy Iwaszkiewicza - Kajdasza, aby ułatwić ruch autobusów,
- budowa bardziej pojemnego i funkcjonalnego systemu park and ride, który powinien zachęcać mieszkańców do porzucenia samochodów na rzecz komunikacji publicznej.

Pan Marcin Ogrodnik zakończył swoje wystąpienie apelem do Komisji i urzędników o ponowne przemyślenie proponowanych rozwiązań oraz o

bardziej aktywną współpracę z mieszkańcami, aby uniknąć marnowania funduszy publicznych. Wyraził nadzieję na szybsze działania w celu poprawy sytuacji komunikacyjnej na południu Wrocławia.

Przewodniczący podziękował za wystąpienie i zaprosił przedstawiciela rady osiedla Ołtaszyn – Rafała Skułę [red. swoje wystąpienie posiłkował prezentacją multimedialną], który przedstawił zmiany dotyczące komunikacji zbiorowej dla osiedla Ołtaszyn na przestrzeni ostatnich 25 lat. Omówił liczbę oraz częstotliwość przejazdów autobusów w różnych porach dnia oraz wzrost liczby mieszkańców Ołtaszyna i Wojszyc od 2008 do 2025 roku (jest to wzrost o 67%). W związku z tym radny wskazał potrzebę zmian w komunikacji, między innymi zwiększenie częstotliwości kursów linii autobusów: 112 i 113, zwłaszcza w godzinach szczytu. Zwrócił uwagę na to, że linia autobusu nr 113 miała swoje dobre czasy w 2000 roku, jednak obecnie sytuacja na ulicy Zwycięskiej jest katastrofalna. Następnie poinformował, że mieszkańcy nie mają dostępu do innych linii autobusowych (jest tylko połączenie z Dworcem Głównym, czy Krzykami a większość mieszkańców chce podróżować dalej), co zmusza ich do przesiadek lub korzystania z samochodów. Poza tym Pan Rafał Skuła wskazał, że linia 310 mogłaby połączyć Jagodno z Partynicami, co byłoby korzystne dla mieszkańców. Następnie zaproponował uruchomienie linii „N” w okolicach ulic: Grota Roweckiego, Kurpiów i Parafialnej, lub połączenie z linią autobusową 127 albo 144. W kolejnej części wystąpienia przedstawiciel osiedla Ołtaszyn zasugerował wprowadzenie buspasów dla autobusów niskoemisyjnych, czy elektrycznych na ulicy Orawskiej oraz otwarcie tunelu w kierunku ulicy Strońskiej. Następnie wyraził wątpliwości, co do przyszłych planów dotyczących Ołtaszyna w kontekście pakietu dla południa Wrocławia. Zauważył, że wiele zaplanowanych działań nie odnosi się bezpośrednio do Ołtaszyna, a czas realizacji jest nieakceptowalny. Ponadto podkreślił, że osiedle Ołtaszyn nie jest objęte innymi korzystnymi projektami, co jeszcze bardziej pogłębia problemy komunikacyjne mieszkańców.

W kolejnej części posiedzenia Przewodniczący zaprosił do zabrania głosu Pana Mateusza Nowakowskiego, reprezentanta osiedla Krzyki – Partynice, który w swoim wystąpieniu omówił istotne kwestie dotyczące transportu publicznego na osiedlu, wskazując na:

- gęstość zabudowy - szczególnie w centralnej, środkowej i zachodniej części osiedla, co generuje dodatkowe potrzeby transportowe,
- nowe inwestycje – w ostatnich 15 latach powstały nowe budynki, głównie w okolicach ulic: Zwycięskiej, Karkonoskiej, Raławickiej i Róży Wiatrów,
- planowanie transportu - w dokumentach planistycznych przewidziano 3 linie tramwajowe, z których obecnie funkcjonuje jedynie część jednej.

Podczas wypowiedzi Pan Mateusz Nowakowski poruszył kilka kluczowych problemów związanych z transportem:

1. Korek na ulicy Zwycięskiej - problem korków jest powszechnie znany, a wschodnia część osiedla również boryka się z poważnymi problemami transportowymi.
2. Brak alternatyw transportowych - na mapie systemu informacji przestrzennej Wrocławia mówiącej o dostępności transportu publicznego widoczna jest "biała plama", co podkreśla braki w alternatywnych środkach transportu, jak linie autobusowe (np. linia 119 i linia „A”), które nie spełniają oczekiwań mieszkańców.
3. Inwestycje w infrastrukturę - istnieje sprzeczność w planach dotyczących ulicy Zwycięskiej. Rozbudowa pasów ruchu dla samochodów jest nieefektywna, ponieważ teoretycznie nie zmniejszy korków, a jedynie je przesunie.
4. Tramwaj na Ołtaszyn i Klecinę - plany dotyczące tramwaju nie są zgodne z wcześniejszymi konsultacjami z 2017 roku.

Na zakończenie radny osiedla Krzyki – Partynice zaproponował kilka kluczowych działań:

- opracowanie analizy i planu rozwoju szybkiego transportu publicznego do centrum, aby zapewnić efektywność i szybkość przemieszczania się.

- współpraca z odpowiednimi instytucjami w celu likwidacji "białych plam" w dostępności transportu publicznego na osiedlu.
- unikanie inwestycji, które mogą prowadzić do marnotrawienia publicznych pieniędzy, a zamiast tego skierowanie funduszy na bardziej potrzebne projekty, takie jak uspokojenie ruchu, poprawa infrastruktury pieszej i parkingowej.

W kolejnej części posiedzenia Przewodniczący otworzył dyskusję, w której uczestnicy zadawali pytania oraz dzielili się swoimi spostrzeżeniami na temat przedstawionych problemów i propozycji.

Dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – Elżbieta Urbanek poinformowała, że większość problemów poruszanych na dzisiejszym spotkaniu była już wielokrotnie omawiana. Wnioski są znane urzędnikom i znacząca ich część została uwzględniona w pakiecie dla południa. Przypomniała, że przeszedł on szereg konsultacji, został szczegółowo omówiony i przyjęty uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia do uchwały budżetowej i wieloletniej prognozy finansowej jeśli chodzi o harmonogram realizacji poszczególnych zadań. Dyrektorka podkreśliła, że osiedla mają różne poglądy na kwestie komunikacyjne. Część z nich postuluje, aby niektóre połączenia były dostępne także dla samochodów, podczas gdy inne uważają, że powinny być przeznaczone wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. W związku z tym, władze były zmuszone podjąć decyzje i przyjąć harmonogram realizacji zadań. Dyrektorka Departamentu i Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – Elżbieta Urbanek przypomniała o planowanym spotkaniu informacyjnym, na którym przedstawiona zostanie siatka połączeń po oddaniu trasy busowej na Jagodnie. Podkreśliła, że materiały są w trakcie dopracowywania i zostaną przedstawione Panu Prezydentowi. Dyrektorka odniosła się także do kwestii związanych z ulicą Pawią, która była wielokrotnie poruszana. Wskazała na problemy związane z projektantem, który okazał się nierzetelny.

Departament przejął dokumentację od dewelopera i pracuje nad finalizacją projektu. Zapewniła, że przetarg na realizację ma zostać ogłoszony do końca drugiego kwartału, zaś realizacja ulicy Pawiej przewidziana jest na przełom roku, w zależności od postępów przetargu. Natomiast jeśli chodzi o kwestię skarg na przebieg konsultacji, Pani Dyrektor Elżbieta Urbanek wyjaśniła, że nie trafiły one do jej departamentu, tylko do departamentu odpowiedzialnego za konsultacje, czyli Departamentu Spraw Społecznych. Następnie Dyrektorka podkreśliła, że w obliczu różnych oczekiwań osiedli konieczne jest osiągnięcie kompromisu. Zaznaczyła, że niektóre zadania muszą być realizowane w pierwszej kolejności, a inne w kolejnych etapach. Harmonogram realizacji zadań jest znany i na dzień dzisiejszy jest przestrzegany. Na zakończenie podkreśliła znaczenie zaplanowanego spotkania, które ma się odbyć w kwietniu. Zostaną na nim omówione kwestie siatki połączeń oraz inne istotne tematy. Dyrektorka oczekuje na protokół z rekomendacjami Komisji dotyczący poruszonych na dzisiejszym spotkaniu kwestii, które są często w kontrze do siebie.

Następnie głos zabrał Pan Przemysław Nowicki - Wiceprezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, który przyznał, że wiele poruszonych tematów jest na bieżąco z Departamentem Infrastruktury i Transportu omawiane i dyskutowane w celu wypracowania odpowiednich rozwiązań dla mieszkańców Wrocławia. Wspomniał o kwietniowym spotkaniu, na którym zostaną one przedstawione. Podkreślił, że wiele z poruszanych kwestii wymaga czasu i cierpliwości, zwłaszcza w kontekście dużych inwestycji, takich jak budowa wschodniej obwodnicy Wrocławia, która ma być zrealizowana w ciągu najbliższych 2-3 lat. W kontekście ulicy Zwycięskiej, Wiceprezes Nowicki wskazał na potrzebę poprawy jej funkcjonalności. Zauważył, że po zakończeniu planowanych inwestycji można będzie podjąć kompleksowe działania dotyczące połączeń komunikacyjnych MPK na południu Wrocławia, obejmujących osiedla takie jak: Jagodno, Wojszyce, Ołtaszyn, Partynice i Krzyki. Następnie odniósł się do propozycji

wprowadzenia lewego i prawego wariantu dla linii 112 i 113 - pomysł ten jest interesujący, jednak aktualnie, z uwagi na istniejące korki i problemy komunikacyjne, jego wdrożenie wydaje się niezasadne. Zasugerował powrót do tej kwestii w przyszłości, po zakończeniu większych inwestycji, w tym budowy szkoły przy ulicy Zwycięskiej. Następnie podkreślił, że przygotowanie do wprowadzenia nowych rozwiązań komunikacyjnych wymaga czasu, szczególnie w kontekście pozyskiwania finansowania na zakup taboru oraz organizacji pracy przewozowej. Zwrócił również uwagę, że konieczne jest wielomiesięczne planowanie, aby móc zrealizować nowe projekty w efektywny sposób oraz wdrożyć kompleksowe rozwiązania, które znacząco poprawią jakość komunikacji miejskiej w Wrocławiu.

W kolejnym etapie posiedzenia Radny Rafał Skuła poruszył kwestię narastających problemów komunikacyjnych na Ołtaszynie. Zauważył, że pomimo licznych zapowiedzi o planowanych zmianach, sytuacja wciąż się pogarsza, a mieszkańcy są coraz bardziej zniecierpliwieni brakiem działań. Następnie zwrócił uwagę, że obecne korki na Ołtaszynie są nie do zaakceptowania. Zapytał, jakie konkretne działania zostaną podjęte, aby mieszkańcy przestawili się z samochodów na inne środki transportu.

Podkreślił, że od dziesięciu lat słyszy jedynie obietnice, a konkretne rozwiązania wciąż nie są wdrażane. Wyraził swoje rozczarowanie brakiem postępów. Radny zasugerował również, że dobrym krokiem na początek mogłoby być wprowadzenie sygnalizacji świetlnej dla rowerzystów i pieszych, co ułatwiłoby wydostanie się z Wojszyc i poprawiłoby bezpieczeństwo.

Zwrócił się bezpośrednio do Pani Dyrektorki Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – Elżbiety Urbanek z prośbą o jak najszybsze zajęcie się tym tematem. Podkreślił, że chociaż rozumie, że niektóre działania wymagają czasu, to potrzebne są szybkie rozwiązania, które pomogą ocenić sens dalszej przebudowy skrzyżowania oraz budowy nowej ścieżki rowerowej. W dalszej kolejności radny odniósł się także do problemu z linią autobusową 310, zauważając, że mimo braku taboru

autobus mógłby kontynuować trasę i zawracać w innym miejscu.

Zasugerował, że niewielka zmiana w rozkładzie jazdy mogłaby poprawić sytuację i skrócić czas oczekiwania dla pasażerów.

Następnie głos zabrał przedstawiciel Zarządu osiedla Ołtaszyn – Henryk Surma, który wyraził swoje zaniepokojenie jakością komunikacji miejskiej, szczególnie w kontekście rozkładu jazdy autobusu linii 112. Podkreślił, że kursowanie tego autobusu co godzinę jest niewystarczające, aby przekonać mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Zasugerował, że mieszkańcy Ołtaszyna mogą czuć się zmuszeni do przeprowadzki do Legnicy, gdzie komunikacja jest lepiej rozwinięta. Aby uzasadnić swoje argumenty, Pan Henryk Surma przygotował dane dotyczące pociągów kursujących z Legnicy do Wrocławia, z których wynika, że w przedziale czasowym od godziny 11:08 do 14:23 kursuje sześć pociągów, podczas gdy autobusy linii 112 w tym samym czasie odbyły jedynie cztery kursy. Odnosił się również do wypowiedzi Pana Przemysława Nowickiego - Wiceprezesa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, który mówił o kompleksowych rozwiązaniach w zakresie infrastruktury transportowej. Pan Henryk Surma zauważył, że na Ołtaszyńskiej zaprojektowano ścieżkę rowerową, która, jego zdaniem, jest nieodpowiednio umiejscowiona. Zasugerował, że lepszym rozwiązaniem byłoby przeznaczenie tego terenu na buspas, który mógłby znacznie poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańców. Dodał, że obecna lokalizacja ścieżki rowerowej, umiejscowiona po drugiej stronie zabudowy, zmusza mieszkańców ulicy Radosnej i dalszych ulic do niebezpiecznego przecięcia Ołtaszyńskiej, aby uzyskać dostęp do ścieżki. Ponadto przedstawiciel Zarządu osiedla Ołtaszyn przypomniał również o uchwale, którą podejmowano w sprawie budowy pętli na ulicy Agrestowej wskazując, że od 25 czerwca 2015 roku nie otrzymano żadnej odpowiedzi w tej kwestii. Podkreślił, że pętla ta byłaby szczególnie przydatna w kontekście nowo budowanej szkoły podstawowej przy ulicy Agrestowej, ułatwiając dojazd dzieci z sąsiednich ulic, takich jak Grot Roweckiego przez Kurpiów i

Strachowskiego. Pan Henryk Surma wyraził swoje rozczarowanie brakiem realizacji zobowiązań dotyczących budowy wspólnej linii tramwajowej, które były podpisywane przez Prezydenta i Wójta. Zwrócił uwagę, że wrocławskie rozwiązania komunikacyjne nie mogą być porównywane do tych w Holandii, gdzie tradycja rowerowa jest głęboko zakorzeniona, a ruch rowerowy jest oddzielony od ruchu samochodowego. W jego ocenie Wrocław boryka się z łączeniem obu rodzajów ruchu, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji, jak na przykład w rejonie ulic: Borowskiej i Piłsudskiego, gdzie rowerzyści są narażeni na niebezpieczeństwo w pobliżu przystanków tramwajowych. Pan Surma zakończył swoje wystąpienie, apelując o pilne działania w zakresie poprawy infrastruktury komunikacyjnej, aby mieszkańcy Ołtaszyna mogli korzystać z bezpiecznej i efektywnej komunikacji publicznej.

Następnie głos zabrał Pan Marcin Ogrodnik z Wojszyc, który wyraził swoje zaniepokojenie dotyczące opóźnień w remoncie ulicy Pawiej, podkreślając, że problemy z projektantem pojawiły się w zeszłym roku, a nie są nowym zjawiskiem. Zauważył, że od 2018 roku nie zlecano żadnej dokumentacji projektowej, a środki finansowe na ten cel po prostu przesuwano z roku na rok. Ulica Pawia, po przebudowie w 2010 roku, częściowo stała się nowoczesna, ale w części pozostaje zabytkowa. Pan Marcin Ogrodnik wyraził swoje niezrozumienie dla tego stanu rzeczy, zaznaczając, że mieszka tam od 45 lat. Następnie zwrócił uwagę na konieczność poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej, wskazując na istniejącą linię autobusową 310. Podkreślił, że zamiast zakupu nowego autobusu, wystarczyłoby wydłużyć trasę już istniejącego, aby lepiej spełniał swoją rolę, zwłaszcza w weekendy oraz poza godzinami szczytu. Zauważył, że obecnie autobus w dużej mierze przewozi dzieci do nowej szkoły, a w ciągu dnia wozi "powietrze", co wskazuje na niewykorzystany potencjał. W dalszej części odniósł się do planów PKP dotyczących wyniesienia taboru kolejowego na estakadę, wskazując na techniczne trudności związane z takim rozwiązaniem, w tym na

wymaganą długość rampy i związane z tym koszty. Zwrócił uwagę, że miasto zainwestowało 12 milionów złotych w poszerzenie wiaduktu kolejowego na ulicy Buforowej, przygotowując się na budowę tramwaju na Jagodno. Pojawiło się pytanie, dlaczego podobna sytuacja nie może mieć miejsca na ulicy Grota-Roweckiego. Następnie wyraził swoje wątpliwości co do sensowności inwestycji na ulicy Grota-Roweckiego, która przewiduje budowę buspasa bez przebudowy wiaduktu i bez wykupu nieruchomości. Stwierdził, że takie rozwiązanie jest nieefektywne i wiąże się z ogromnymi kosztami. Podkreślił również, że projektowanie buspasów od ronda Bednarza do ulicy Kryształowej, gdzie pierwotnie planowano ścieżkę rowerową, również wymaga przemyślenia, aby uniknąć nieuzasadnionych wydatków. Pan Marcin Ogrodnik zakończył swoje wystąpienie apelem do obecnych urzędników, aby zastanowili się nad proponowanymi rozwiązaniami oraz dokonali rewizji planów inwestycyjnych, aby nie marnować publicznych środków.

W dalszej części posiedzenia głos zabrał mieszkaniec osiedla Borek, który na wstępie zaapelował do radnych w kontekście linii kolejowej do Sobótki, zwracając uwagę na problemy, jakie ta linia stwarza dla mieszkańców Wrocławia. W swoim wystąpieniu podkreślił potrzebę podjęcia działań na rzecz wyniesienia linii kolejowej, co miałyby na celu poprawę komunikacji i zmniejszenie uciążliwości dla kierowców oraz pasażerów komunikacji miejskiej. Zwrócił uwagę na problemy związane z zamykającymi się rogatkami, które powodują korki i utrudnienia w ruchu drogowym. Wskazał na możliwość budowy krzyżującej się linii tramwajowej z nową linią kolejową, co mogłoby ułatwić komunikację na nowych osiedlach, takich jak Ołtaszyn. Przypomniał o doświadczeniach z Jagodnem, gdzie wybrano wariant przejściowy, co prowadziło do powtarzających się uciążliwości związanych z budową infrastruktury. Mieszkaniec zaproponował, aby rozważyć współpracę z gminą Wysoka oraz stworzenie dużego węzła przesiadkowego obok nieużywanej stacji kolejowej Klecina. Mógłby on stać się miejscem

zostawiania samochodów przez podróżnych, co zredukowałoby ruch w mieście i przyniosłoby korzyści mieszkańcom Wysokiej oraz pobliskich osiedli. Następnie Pan Rafał Skuła przypomniał, że celem dzisiejszego spotkania jest omówienie problemów komunikacyjnych południa Wrocławia, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch osiedli: Wojszyc i Ołtaszyna, ponieważ to one borykają się z poważnymi trudnościami w zakresie komunikacji, co ogranicza mieszkańcom możliwość swobodnego przemieszczania się poza granice swoich osiedli. Podkreślił, że w przeciwieństwie do innych obszarów, takich jak Jagodno, które wkrótce zyska nowe połączenie dzięki uruchomieniu buspasa, mieszkańcy Wojszyc i Ołtaszyna nie mają takich udogodnień. Wspomniał, że inne części Wrocławia, takie jak Krzyki - Partynice, dysponują rozwiniętą siecią komunikacyjną, w tym pętlami tramwajowymi i komunikacją autobusową. Jednakże sytuacja na Ołtaszynie nie jest zadowalająca. Radny Skuła zauważył, że przez ostatnie 25 lat, mimo dodania pięciu autobusów, sytuacja komunikacyjna nie uległa poprawie. Wręcz przeciwnie, problemy się pogłębiają, a mieszkańcy doświadczają coraz większych trudności. Podkreślił, że jeśli sytuacja nie zostanie rozwiązana w tym roku, problemy te będą się tylko nasilać. Na zakończenie swojego wystąpienia, Skuła zaapelował o natychmiastowe podjęcie działań w celu poprawy przejazdu pieszo-rowerowego na ulicy Kukuczki przez ulicę Borowską.

Pan Henryk Surma zabrał ponownie głos, poruszając kwestię przejazdu rowerowego przez Borowską w rejonie skrzyżowania z ulicą Kukuczki. Przypomniał o wcześniejszej akcji, która miała miejsce dziesięć lat temu, podczas której zbierano pomysły na nowe ścieżki rowerowe. Wówczas zgłosił propozycję likwidacji istniejącego przejazdu oraz przejścia przy ulicy Kukuczki, sugerując poprowadzenie ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ulicy Borowskiej, aż do skrzyżowania z ulicą Długopolską tam, gdzie jest skrzyżowanie ze światłami. Propozycja ta pozwoliłaby na bezproblemowe i bezkolizyjne prowadzenie ruchu, co zwiększyłoby bezpieczeństwo wszystkich

uczestników. Jednak ze względu na wąskość ulicy nie można było zrealizować tej propozycji. Pan Henryk Surma przeprowadzając własne pomiary stwierdził, że szerokość chodnika na ulicy Borowskiej jest o kilka centymetrów większa, niż w najwęższym miejscu na ulicy Grota-Roweckiego, gdzie już istnieje ścieżka rowerowa. To sugeruje, że realizacja ścieżki rowerowej na Borowskiej jest technicznie wykonalna i w ten sposób bez sygnalizacji świetlnej dodatkowej, można zrobić coś, co usprawni ruch, ponieważ to mieszkańcy Ołtaszyna i Wojszyc doświadczają ogromnych utrudnień komunikacyjnych - w godzinach szczytu przejazd od ronda Bednarza do ulicy Kukuczki zajmuje nawet 45 minut, co jest porównywalne z czasem przejazdu pociągiem z Legnicy, który wynosi 43 minuty. Główną przyczyną tych korków jest obecny przejazd rowerowy, którego likwidacja i zastąpienie go nowym rozwiązaniem mogłoby istotnie poprawić płynność ruchu. Na zakończenie Pan Henryk Surma przypomniał, że towarowa obwodnica Wrocławia została wybudowana w XIX wieku, co stawia pytanie o aktualność infrastruktury w XXI wieku. Podkreślił potrzebę nowoczesnych rozwiązań, takich jak wyniesienie linii kolejowej na estakadę lub nasyp, co mogłoby znacząco poprawić sytuację komunikacyjną. Dodał również, że należy brać pod uwagę planowaną wschodnią obwodnicę Wrocławia, która również może wpłynąć na przyszłe decyzje dotyczące infrastruktury. Następnie głos zabrała Przewodnicząca Agnieszka Dusza, która zapytała o termin realizacji przejścia na ulicy Kukuczki oraz o sugestie związane z wcześniejszym uruchomieniem sygnalizacji.

Odpowiedzi na pytanie udzieliła Dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu – Elżbieta Urbanek, która potwierdziła, że rozwiązanie to, łącznie z odcinkiem drogi rowerowej po wschodniej stronie Borowskiej będzie realizowane i jest ono częścią dokumentacji przygotowanej w kontekście budowy tramwaju na Borowską. Dyrektorka zaznaczyła, że podczas wcześniejszych rozmów uzgodniono, iż elementy związane z przejściem i drogą rowerową zostaną zaprojektowane w sposób wyprzedzający, co

umożliwi ich realizację niezależnie od postępu prac nad tramwajem na Borowskiej. W kwestii konkretnego terminu realizacji, Dyrektorka nie podała dokładnej daty, ponieważ projekt jest w trakcie opracowania. Zaznaczyła jednocześnie, że całość dokumentacji powinna być gotowa do końca pierwszego kwartału przyszłego roku.

Następnie na temat przejścia i przejazdu rowerowego na ulicy Kukuczki i na ulicy Borowskiej wypowiedział się Przewodniczący, który wyraził wątpliwości co do efektywności sygnalizacji świetlnej jako rozwiązania problemów z bezpieczeństwem na tych przejazdach. Zapytał przedstawicieli Urzędu Miejskiego o przeprowadzone analizy dotyczące przepustowości tego odcinka w porównaniu do sygnalizacji wzbudzanej na przycisk. Ponadto Przewodniczący poinformował, że jeśli chodzi o znak „ustąp pierwszeństwa przejazdu”, to w opinii czołowych organizacji rowerowych w Polsce, wprowadza on sprzeczność prawną. Rowerzyści muszą ustąpić pierwszeństwa dojeżdżając do przejazdu, ale na samym przejeździe już mają pierwszeństwo, co stwarza niejasności w przypadku ewentualnych wypadków. Poza tym Przewodniczący pozytywnie ocenił temat rozcinania oraz wydłużania linii autobusowych. Ponadto pojawiło się pytanie o tramwaj na Ołtaszyn. Przewodniczący zwrócił uwagę, że nowa pieczęć w rozporządzeniu ministra infrastruktury umożliwi budowę torowiska w kierunku ulicy Zwycięskiej i dalej do Wysokiej. Zapytał, czy ta zmiana wpływa na punkt widzenia Urzędu Miejskiego. Zauważył również niepokojący wzrost liczby mieszkańców, co może wskazywać na złe planowanie przestrzenne, które nie nadąża za rozwojem infrastruktury i transportu publicznego. Zaproponował wykorzystanie analiz z osiedli Krzyki - Partynice do priorytetyzacji terenów do zabudowy, aby lepiej skomunikować nowe inwestycje. Następnie poruszył problem rogatek na przejazdach kolejowych, co staje się istotne w kontekście planowanego buspasa na Jagodno. Zasugerował synchronizację sygnalizacji rogatek z sygnalizacją świetlną na

skrzyżowaniu ulic: Zwycięskiej i Karkonoskiej, co może poprawić bezpieczeństwo i komfort mieszkańców. Wskazał na konieczność wywierania większej presji w stosunku do PKP PLK, aby rozwiązać problemy z rogatekami, zwłaszcza w kontekście pojawienia się większej liczby pociągów.

Następnie Dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu – Elżbieta Urbanek rozpoczęła swoje wystąpienie od podkreślenia znaczenia stałego kontaktu z przedstawicielami kolei. Wskazała, że trwają intensywne rozmowy dotyczące mobilizacji działań związanych z infrastrukturą kolejową.

Następnie zwróciła uwagę na kluczowy problem, jakim są zachowania kierowców przy rogatkach kolejowych. Podkreśliła, że analizy wideo z ostatnich incydentów pokazują absurdalne zachowania kierowców, które prowadzą do zniszczenia rogatek oraz do wydłużania czasu zatrzymania ruchu. Dyrektorka zauważyła, że Wrocław stanowi istotne wyzwanie dla rozwoju komunikacji, z jednej strony będąc obszarem do jej rozwoju, z drugiej strony będąc "posiekany" przejazdami kolejowymi, co stwarza znaczne utrudnienia. Następnie wspomniała o ambitnych planach kolejarzy, jednak zauważyła, że proces realizacji tych planów jest znacznie opóźniony, rak kompleksowej koncepcji rozbudowy wrocławskiego węzła kolejowego oraz planów dotyczących linii towarowej i pasażerskiej 285. W kontekście tramwaju na Ołtaszyn, Dyrektorka wyraziła nadzieję na uzgodnienie krzyżowania linii tramwajowych z liniami kolejowymi. Wskazała na przetarg dotyczący tramwaju na ulicę Buforową, który jest już w trakcie realizacji.

Urbanek podkreśliła znaczenie szybkiej opinii PKP w tej sprawie. Na zakończenie zapewniła, że Departament Infrastruktury i Transportu nie zaniedbuje swoich obowiązków i dąży do realizacji harmonogramu prac, do którego się zobowiązał. Podkreśliła, że intensywność działań w ostatnim czasie jest ogromna, co ma na celu poprawę komunikacji w mieście.

Następnie Radny Rafał Skuła, odpowiadając na pytanie dotyczące ulicy Kukuczki wyjaśnił, że władze lokalne starają się o zainstalowanie takich samych świateł, jakie znajdują się na ulicy Armii Krajowej. Podkreślił, że

zastosowanie podobnej technologii sygnalizacji świetlnej ma na celu poprawę płynności ruchu zarówno dla pojazdów, jak i dla rowerzystów. Zwrócił uwagę, że w przypadku, gdy światła będą działały na zasadzie przycisków, rowerzyści będą mieli możliwość przejazdu w czasie 20 do 25 sekund. Takie rozwiązanie znacząco poprawi komfort i bezpieczeństwo przejazdu rowerzystów, jednocześnie umożliwiając samochodom płynne poruszanie się, co już udało się osiągnąć na wspomnianej ulicy Armii Krajowej.

Następnie głos zabrała Dyrektorka Wydziału Inżynierii Miejskiej - Elwira Nowak, która poinformowała, że przeprowadzano analizy skrzyżowania ulic: Kukuczki i Borowskiej. Analiza obejmowała obserwacje z pomiarami ruchu, mające na celu ocenę aktualnej przepustowości skrzyżowania oraz potrzebnych zmian w kontekście wzrostu komfortu użytkowników dróg. Po pierwsze: przejście dla pieszych jest bezpośrednio przy skrzyżowaniu z ulicą Kukuczki, co obliguje do budowy sygnalizacji świetlnej na całym skrzyżowaniu. Bowiem zgodnie z obowiązującym prawem, sygnalizacja musi obejmować wszystkie wloty, przejścia i przejazdy na danym skrzyżowaniu. Analiza prowadzona była pod kątem tego, że również trzeba będzie objąć wlot ulicy Kukuczki, dlatego m.in. wprowadzono to jako etap pierwszy do budowy tramwaju na ulicy Borowskiej. W ramach tej budowy planowane jest dobudowanie dodatkowego pasa ruchu na wlocie ulicy Kukuczki. Celem tej zmiany jest uniknięcie sytuacji, w której jedno auto skręcające w lewo blokuje całe skrzyżowanie, co mogłoby uniemożliwić wyjazd z ulicy Kukuczki. W ramach pierwszego etapu przewidziana jest również budowa ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ulicy Borowskiej do ulicy Długopolskiej. Inwestycja ta ma na celu zmniejszenie natężenia ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i pieszych. Dyrektorka Elwira Nowak zwróciła uwagę na dużą liczbę pieszych korzystających z przejścia, co podkreśla konieczność zrównoważonego podejścia do projektowania infrastruktury. W planach uwzględniono zarówno potrzeby rowerzystów, jak i

pieszych, aby zapewnić komfort i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom dróg. Analizując skrzyżowanie w kontekście typowego cyklu pracy sygnalizacji (100-110 sekund), Dyrektorka stwierdziła, że przewidywana przepustowość na osi Borowskiej będzie zbliżona do obecnej. Wprowadzenie sygnalizacji ma również na celu uporządkowanie ruchu, co pozwoli na bardziej efektywne przejazdy samochodów, eliminując wrażenie ciągłego blokowania przez pieszych i rowerzystów.

Następnie pytanie zadała mieszkanka, które dotyczyło planowanego buspasa, mającego przeciąć linię 285. Zastanawiała się, jak te dwie inwestycje będą ze sobą współpracować, zwłaszcza w kontekście projektu wyniesienia tej linii na nasyp. Zwróciła uwagę, że w śladzie buspasa powinien również powstać tramwaj, co dodatkowo komplikuje sytuację, ponieważ obecnie brak jest projektu PKP.

Odpowiedzi na zadane pytanie udzieliła Dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu – Elżbieta Urbanek, która zaznaczyła, że najpierw konieczne jest uzyskanie zgody na przebieg trasy busowej, a następnie uzgodnienia z koleją dotyczące ich projektu. Podkreśliła, że celem jest minimalizacja robót straconych oraz współpraca z PKP, jednak szczegóły trasy są na etapie wstępnym i nie mogą zostać określone bez uzgodnień.

W kolejnej części posiedzenia radny Rafał Skuła poruszył kwestię ulicy Orawskiej, która w tej chwili ma około 800 mieszkańców. Wskazał na problem z wyprowadzeniem ruchu i brak odpowiedzi na pytanie, jak Urząd Miejski zamierza ułatwić komunikację mieszkańcom.

Dyrektorka Departamentu Infrastruktury i Transportu – Elżbieta Urbanek odpowiedziała, że ulica Orawska jest zaplanowana jako ciąg pieszo-rowerowy zgodnie z obecnym planem zagospodarowania, a nie jezdny.

Następnie radny Rafał Skuła zwrócił uwagę na potencjalny wzrost liczby pojazdów (do 1200) oraz konsekwencje dla ulic Grota-Roweckiego i Łubinowej w przypadku braku usprawnień w komunikacji miejskiej. Pytał o konkretne rozwiązania w tej sprawie, jeżeli tam ma powstać ciąg pieszo-rowerowy.

Do powyższej wypowiedzi odniósł się Przewodniczący, który zasugerował, że są to w głównej mierze pytania do Dyrektora Departamentu Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego Wrocławia – Jacka. Dodał, że obecne plany zagospodarowania mogą prowadzić do zwiększonego ruchu samochodowego, co jest problematyczne bez alternatywnych środków transportu. Stwierdził, że efektywny system tras rowerowych powinien unikać dużych ulic i koncentrować się na korytarzach, które umożliwią szybsze przemieszczanie się.

Następnie Pan Rafał Skuła odniósł się do wypowiedzi przedmówcy i podkreślił potrzebę wprowadzenia niskoemisyjnych autobusów elektrycznych, które mogłyby obsługiwać mieszkańców Orawskiej, co miałoby na celu zmniejszenie zanieczyszczeń i poprawę komfortu oraz bezpieczeństwa podróży dla rowerzystów.

Na zakończenie Pan Henryk Surma zauważył, że Promenada Krzycka, obecnie użytkowana jako przestrzeń rekreacyjna, nie jest odpowiednia jako trasa rowerowa. Zwrócił uwagę na potrzebę oddzielenia ścieżek rowerowych od pieszych, aby zapewnić bezpieczeństwo i komfort dla wszystkich.

Podkreślił też, że rady osiedli są jednostkami pomocniczymi miasta, które pragną aktywnie wspierać działania Urzędu Miejskiego Wrocławia. Rady osiedli wyrażają chęć bycia wykorzystywanymi przez magistrat jako cenny zasób wiedzy i doświadczenia. Ich zaangażowanie w procesy decyzyjne może przyczynić się do lepszego dostosowania działań urzędników do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Dzięki systematycznemu przekazywaniu informacji o sprawach dostrzeganych na osiedlach, rady mogą pomóc w identyfikacji priorytetów oraz problemów, które wymagają natychmiastowej

reakcji urzędników. Współpraca ta może prowadzić do podejmowania bardziej trafnych decyzji przez Urząd Miejski, co z kolei wpływa na poprawę jakości życia mieszkańców Wrocławia.

Przewodniczący podziękował wszystkim za obecność. Następnie przeszedł do ostatniego punktu porządku obrad.

III. Wolne wnioski

Wolnych wniosków nie zgłoszono.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Przewodniczący zamknął trzynaste posiedzenie Komisji.

Jakub Nowotarski

Przewodniczący Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności

Protokół sporządziła: Magdalena Ostrowska