



Pani

Agnieszka Dusza

Radna Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 11 czerwca 2025 roku

WMM-PP.0003.1.2025

Odpowiedź na interpelację z dnia 3 czerwca 2025 r. w sprawie tramwaju na ul. Gajowickiej oraz jego przedłużenia na ul. Raławicką.

Szanowna Pani Radna,
przekazuję odpowiedzi na zadane pytania:

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Projektowanie ul. Gajowickiej trwa od 2020 roku. Impulsem do podjęcia decyzji o rozpoczęciu projektowania były wnioski mieszkańców, rady osiedla, a także ocena stanu technicznego ulicy i jej wyposażenia. Ulica Gajowicka to ważny ciąg komunikacyjny, który prowadzi komunikację zbiorową oraz wzdłuż którego przemieszczają się piesi i rowerzyści. To typowa ulica o charakterze śródmiejskim, jednak jej standard w żaden sposób nie odpowiada współczesnym potrzebom. Chodniki są miejscami bardzo wąskie i zniszczone, historyczna brukowa nawierzchnia jest połatana asfaltem, a rowerzyści nie mają żadnej przestrzeni, po której mogą bezpiecznie poruszać się wzdłuż ulicy. Decyzja o zmianie tej sytuacji i rozpoczęciu projektowania wychodziła naprzeciw potrzebom mieszkańców i użytkowników tej ulicy.

W pierwszej kolejności opracowana została koncepcja na całą ul. Gajowicką od ul. Zaporoskiej do ul. Raławickiej. Koncepcja ta pokazywała jak może wyglądać ulica z pełnym docelowym wyposażeniem, a więc także z torowiskiem tramwajowym.

Na bazie tej koncepcji została podjęta decyzja o takim sposobie dalszego projektowania ulicy, który pozwoli wykonać jezdnię w przekroju uwzględniającym w przyszłości torowisko oraz usytuować całą infrastrukturę towarzyszącą w sposób niekolidujący z przyszłym tramwajem i przystankami. Projektowanie ulicy od razu

z torowiskiem nie miało uzasadnienia, podobnie jak jego budowa już teraz, bo torowisko to kończyłoby się „ślepo” na wysokości ul. Zaporoskiej. Wrocławski Program Tramwajowo – Autobusowy na lata 2024 – 2032 owszem zakłada budowę trasy tramwajowej w ul. Gajowickiej, ale wraz z ul. Zaporoską oraz dalej nową Aleją Śródmieścia Południowego do połączenia z torowiskiem w ul. Marchijskiej. To zdecydowanie dłuższy odcinek i, co ważniejsze, wymagający wyprzedzająco zakończenia projektowania infrastruktury kolejowej w rejonie Dworca Świebodzkiego w ramach zadania PKP PLK. Tak więc realizacja ul. Gajowickiej w przekroju dostosowanym do przyszłego torowiska wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą, na którą czekają mieszkańcy jest uzasadnionym kierunkiem działań inwestycyjnych, wpisującym się w dalsze plany WPTA na lata 2024-2032.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Obecny projekt ul. Gajowickiej uwzględnia wprowadzenie w przyszłości torowiska w osi jezdni bez jej rozszerzenia. Oznacza to, że krawężniki będą usytuowane już teraz docelowo, jak dla przekroju z torowiskiem.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Wrocławski Program Tramwajowo–Autobusowy na lata 2024 – 2032 jest programem opartym o wyniki analiz Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0 (skrót WPT2.0). WPT 2.0 jest zaś dokumentem analitycznym, w którym poprzez analizę wielokryterialną dokonano porównania względem siebie 39 tras zaplanowanych w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*. Podsumowanie wyników analizy wielokryterialnej pozwoliło ustalić listę rekomendowanych tras, które powinny powstać w pierwszej kolejności. Należy przy tym dodać, że uwzględniono w tej analizie wagę podstawowych czynników decydujących o budowie trasy tramwajowej: efektywność inwestycji, gęstość zaludnienia oraz inwestycje towarzyszące. WPT 2.0 analizował trasę wzdłuż ul. Raławickiej, ale nie wydłużoną do Oporowa, a kończącą się przed mostem. Taka trasa była przewidywana w *Studium*, które to wyznacza kierunki dla rozwoju systemu transportowego w powiązaniu z rozwojem przestrzennym miasta.

Trasa ta nie znalazła się wśród pierwszych 15 tras z najwyższymi wynikami, a należy dodać, że w WPT 2.0 trasa ta została przeanalizowana uwzględniając istniejących mieszkańców oraz zagospodarowanie wszystkich jeszcze niezabudowanych terenów inwestycyjnych w otoczeniu trasy. Program Tramwajowo–Autobusowy na lata 2024 – 2032 nie przewiduje więc przedłużenia tramwaju w ul. Gajowickiej na południe od al. Hallera i dalej w kierunku ul. Raławickiej, bo program ten priorytetyzuje zadania zgodnie z rekomendacjami WPT 2.0. Nie oznacza to, że takie przedłużenie w kierunku ul. Raławickiej nie jest

kierunkowo wskazane. Nadal ten odcinek pozostaje w dokumentach planistycznych, ale pod kątem ustalonych kryteriów wyboru nie jest to trasa priorytetowa. Co do dalszego wydłużenia w kierunku Oporowa i dalej do stacji Wrocław Zachodni to taka trasa nie była analizowana. Trasy tramwajowe, oprócz niewątpliwych korzyści, które Pani Radna wymienia, podlegają ze względu na wysoką kosztochłonność, szczególnej analizie w zakresie efektywności wydatkowania środków publicznych. Tu czynnikiem decydującym jest obsługa możliwie największej liczby pasażerów. Przedłużenie trasy w kierunku Oporowa nie podniesie zasadniczo efektywności tej trasy, a jeszcze ją osłabi, bo osiedle Oporów w tej części jest zagospodarowane zabudową jednorodzinną, bez nowych terenów, na których może się pojawić zabudowa o większej intensywności. Obecnie na liniach autobusowych w tym obszarze nie obserwujemy także trudności w obsłudze pasażerskiej.

Z wyrazami szacunku

Renata Granowska
Wiceprezydent Wrocławia