



Panie
Agnieszka Dusza
Izabela Duchnowska
Radne Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 25 sierpnia 2025 roku

WMM-PP.0003.2.2025

Odpowiedź na interpelację w sprawie budowy wydzielonej trasy autobusowej w ramach planowanej inwestycji tramwaju na Księżę po torowisku tramwajowym oraz rozpoczęcie rozmów z gminą Siechnice o możliwości przedłużenia tramwaju lub bospasa do Radwanic i Siechnic w celu ograniczenia liczby samochodów wjeżdżających do Wrocławia

Szanowne Panie Radne,

poniżej przedstawiam odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji złożonej 11 sierpnia bieżącego roku.

1. Czy miasto planuje poprowadzenie bospasa na planowanym torowisku na ul. Opolskiej? Jeśli tak to, czy na całej długości trasy objętej inwestycją?

Tak, planuje się budowę poprowadzenie trasy autobusowo-tramwajowej na całym odcinku objętym inwestycją.

Zgodnie w Opisie Przedmiotu Zamówienia dla zadania 07710 „Aleja Opolska wraz z tramwajem na Księżę” Wykonawca ma przygotować koncepcję w dwóch wariantach dla rozwiązań tramwajowo-autobusowych:

- a) dwukierunkowe wydzielone torowisko autobusowo-tramwajowe na odcinku od jednotoru do projektowanej pętli (teren 10KDT/A wg mpzp nr 308), z możliwością wydłużenia pasa w kierunku ulicy Krakowskiej - w przypadku istniejących warunków terenowych
 - b) na całym odcinku objętym opracowaniem przewidzieć dwukierunkowe wydzielone torowisko autobusowo-tramwajowe po jednej stronie jezdni ulicy Opolskiej. W tym celu dopuszcza się między innymi przesunięcie jezdni dla samochodów.
2. Jeśli Wrocław planuje wydzieloną trasę dla autobusów na Opolskiej, to czy są planowane rozmowy dotyczące możliwości przedłużenia jej do Radwanic i Siechnic?

W kwietniu 2025 roku Burmistrz Gminy Siechnice wystosował do Prezydenta Wrocławia pismo w sprawie budowy linii tramwajowej do Siechnic. Prezydent udzielił odpowiedzi pisemnie. Zarówno pismo Burmistrza Siechnic jak i odpowiedź Prezydenta Wrocławia w tym temacie przekazuję w załączeniu.

3. Czy Wrocław prowadzi rozmowy z Gminą Siechnice dotyczące połączenia pieszego i rowerowego planowanej pętli tramwajowej na ul. Opolskiej z Radwanicami? Jeśli tak, to jakie są ustalenia tych rozmów.

Zgodnie w Opisie Przedmiotu Zamówienia dla zadania 07710 „Aleja Opolska wraz z tramwajem na Księżę” Wykonawca ma w zakresie zadania zapewnienie wygodnych powiązań pieszych i rowerowych z istniejącym w sąsiedztwie układem ciągów pieszych i rowerowych, a w szczególności z infrastrukturą istniejącą w rejonie skrzyżowania ulicy Krakowskiej i alei Armii Krajowej oraz z infrastrukturą istniejącą przy granicy miasta, we wsi Radwanice, położonej w gminie Siechnice. Dodatkowo ma także zapewnić na odcinku od ul. Brochowskiej do granicy miasta z gminą Siechnice co najmniej jednostronnie powiązanie rowerowe.

4. Czy Wrocław przewiduje możliwość przedłużenia planowanej trasy tramwajowej na Opolskiej w kierunku Radwanic?

Obecnie nie ma planów przedłużenia trasy tramwajowej w kierunku Radwanic. W ramach rozstrzygniętego przetargu dla zadania 07710 pętla tramwajowo – autobusowa jest przewidziana do zorganizowania na terenie przewidzianym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Jest to teren usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie granic z gminą Siechnice. Natomiast zgodnie z odpowiedzią udzieloną Burmistrzowi Siechnic nie zamyka to drogi do prac

analitycznych nad wydłużeniem tramwaju, które to prace powinny być prowadzone przez gminę sąsiednią.

5. Czy Miasto Wrocław rozważa możliwość współfinansowania inwestycji w infrastrukturę transportową na terenach graniczących z gminą Siechnice, w celu zapewnienia spójności komunikacyjnej aglomeracji?

Projektowanie Alei Opolskiej wraz z trasą tramwajowo-autobusową to zadanie, na które została już podpisana umowa z Wykonawcą. Zadanie to będzie więc toczyło się zgodnie z założonym harmonogramem prac projektowych. W ramach pętli tramwajowo-autobusowej mają zostać przewidziane rozwiązania integrujące przesiadki z autobusu na tramwaj. Przy pętli jest przewidziany parking Parkuj i Jedź. Można więc śmiało stwierdzić, że w obecnym zadaniu w kompleksowy sposób potraktowana została spójność rozwiązań i integracja międzygminna. Nie jest rozważane obecnie współfinansowanie innych inwestycji w infrastrukturę transportową, ale w przypadku pojawienia się takich inicjatyw zasada partycypacji w kosztach nie tylko budowy infrastruktury, ale także organizacji czy utrzymania jest ogólną zasadą stosowaną przy wspólnych działaniach transportowych.

6. Czy Wrocław przewiduje działania mające na celu integrację transportu publicznego oraz rowerowego z gminami ościennymi, w kontekście dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców tych obszarów?

Takie działania są już dobrą praktyką i owocują w postaci nie tylko planowanych inwestycji transportowych, ale przede wszystkim organizacji transportu publicznego. Od kilku lat Wrocław prowadzi współpracę w zakresie wspólnego rozwoju transportu zbiorowego z ościennymi gminami aglomeracji wrocławskiej w ramach zawartych porozumień międzygminnych między miastem a Gminami: Długołęka, Czernica, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Siechnice, Wisznia Mała i Żórawina obsługując bezpośrednio największe lub położone najbliżej miasta miejscowości. Od 2019 roku standard obsługi linii aglomeracyjnych łączących miejscowości położone w okolicy Wrocławia z miastem jest stale podnoszony dostosowując go do tego jaki występuje na liniach miejskich poprzez wprowadzanie w pełni niskopodłogowych i klimatyzowanych autobusów wyposażonych w dostępne na rynku systemy bezpieczeństwa i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej (tablice informacyjne z każdej strony autobusu) z taborem dostosowanym do występującego lub szacowanego w kolejnych latach na danych ciągach komunikacyjnych zapotrzebowania.

W 2025 roku zakończył się rozpoczęty 6 lat wcześniej etap integracji transportu publicznego w aglomeracji wrocławskiej (100% autobusów niskopodłogowych,

klimatyzowanych i z systemem biletowym Urbancard) i rozpoczął jednocześnie nowy etap w postaci większego stawiania na ekologię (poprzez wprowadzanie autobusów zeroemisyjnych) oraz na poprawę dostępności taboru autobusowego dla osób o ograniczeniach sensorycznych i motorycznych (między innymi wymóg możliwości przewozu 2 wózków inwalidzkich lub 3 dziecięcych, specjalna sygnalizacja świetlna i dźwiękowa, dodatkowe miejsce dla psa asystującego, defibrylator AED). Pierwszymi gminami objętymi zmianami w ramach drugiego etapu są Gmina Długołęka, Gmina Czernica i Gmina Wisznia Mała. Obecnie trwa postępowanie przetargowe obejmujące wprowadzenie podobnych zmian i udogodnień na liniach aglomeracyjnych łączących Wrocław z miejscowościami Gminy Miękinia (planowane wprowadzenie nowych autobusów to przełom 2026 i 2027 roku).

W pierwszej połowie 2026 roku będzie natomiast przeprowadzone postępowanie obejmujące kolejne gminy - to jest Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Siechnice i Żórawinę – planowany termin wprowadzenia zmian i nowych autobusów do ruchu to 2 połowa 2027 roku. Powyższe sprawi, że już 2028 roku mieszkańcy aglomeracji otrzymają nowoczesny tabor i zaktualizowaną ofertę przewozową lepiej dostosowaną do zmieniających się w ostatnich latach potrzeb.

Jeśli chodzi o połączenia rowerowe, obecnie większość z gmin otaczających Wrocław zabiega o wybudowanie połączeń rowerowych, aby umożliwić bezpieczne połączenie rowerowe z miastem Wrocławiem. Dobrym przykładem realizacji takiego połączenia jest wspólna inicjatywa Wrocławia i Kobierzyc. Gminy w ramach wspólnego projektu unijnego wybudowały znaczne odcinki dróg dla rowerów, tworząc długie połączenie obsługujące ruch międzygminny. Przykładem takiej realizacji jest inwestycja wzdłuż alei Karkonoskiej. W ramach porozumienia międzygminnego, gdzie gmina sąsiednia partycypuje w kosztach projektu i budowy na poziomie 50%, w przyszłym roku do użytku zostanie oddana droga dla rowerów wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej. Pragnę nadmienić, że w ramach realizacji dużych inwestycji drogowych, infrastruktura piesza i rowerowa jest obligatoryjnym komponentem. I tak dla przykładu, w ramach przebudowy Wilkszyńskiej, została wybudowana droga dla rowerów łącząca gminę Miękinę. W 2024 zakończyła się realizacja Mokronoskiej, a w 2025 krótkiego odcinka Zabrodzkiej, zapewniając wpięcie trasy budowanej przez Gminą Kąty Wrocławskie w infrastrukturę rowerową wzdłuż ulicy Kwiatkowskiego. Obecnie w oparciu o pojawiające się wnioski mieszkańców, analizowane są możliwości połączeń z gminą Długołęka. Tym samym konsekwentnie realizujemy wskazane połączenia z gminami ościennymi, które wynikają z analizy opinii mieszkańców aglomeracji, a także wskazań poszczególnych gmin, zebranych w trakcie konsultacji społecznych zorganizowanych w ramach prac nad „Planem Zrównoważonej Mobilności

Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia” oraz „Planem Działań Rowerowych do 2030”.

Z wyrazami szacunku


Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia



Pan

Łukasz Kropski

Burmistrz Siechnic

Wrocław, 14 maja 2025 r.

BZM-PP.7211.22.2025

Szanowny Panie Burmistrzu,

w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 15 kwietnia 2025 r. w sprawie budowy linii tramwajowej do Siechnic wyjaśniam:

1. Podstawą do podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu tramwajowego we Wrocławiu są analizy zawarte we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0 (skrót WPT 2.0). W tym dokumencie metodą analizy wielokryterialnej, z użyciem 16 kryteriów, wszystkie planowane trasy tramwajowe zostały ocenione i porównane względem siebie. Za kluczowe w tej analizie uznaliśmy: efektywność inwestycji, niezbędne inwestycje towarzyszące i gęstość zabudowy. Dlatego też najwyższe wyniki uzyskały trasy prowadzone w obszarach, gdzie docelowo jest zaplanowana lub istnieje intensywna zabudowa mieszkaniowa, takie, które nie są obciążone dodatkowymi kosztami związanymi z budową innych elementów w sieci i oczywiście efektywne, a więc posiadające dobrą proporcję pomiędzy kosztami a potencjalną liczbą pasażerów. Literatura tematu podaje, że dopiero wartość 70 mieszkań na 1 hektar uzasadnia budowę tramwaju – Radwanice mają ok. 15 mieszkań na 1ha.

2. Trasa tramwajowa na Księżę znalazła się wysoko w podsumowaniu wyników analizy wielokryterialnej w WPT 2.0. To dlatego decyzja o jej projektowaniu była oczywista. Zlecone przez Wrocławskie Inwestycje zadanie nie obejmuje wyłącznie trasy tramwajowej, ale rewitalizację całej ulicy Opolskiej. Działamy więc kompleksowo zmieniając wizerunek ulicy wlotowej do miasta, dopasowując ją do potrzeb wszystkich użytkowników.

Departament Infrastruktury i Transportu
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 57
fax +48 717 77 71 29
dit@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

a.k.
DYREKTOR BIURODYREKTOR DEPARTAMENTU
mika Karkowska-Szumowska Urbanek

3. Przetarg na projektowanie ulicy Opolskiej wraz z wydłużeniem tramwaju do granicy miasta będzie rozstrzygnięty w czerwcu. W ramach postępowania wypłynęło 6 ofert. Obecnie trwa procedura sprawdzania kompletności i prawidłowości złożonej dokumentacji.
4. Rezerwa na rozbudowę ul. Opolskiej została przewidziana w dokumentach planistycznych, co jest kluczowe dla możliwości jej projektowania w zakładanym przekroju. Obecna szerokość pasa drogowego, to około 20m, a rezerwa daje możliwość zwiększenia tej szerokości do ponad 40 m. Odpowiednie rezerwy terenowe oraz zagospodarowanie terenów przyległych to bardzo ważne aspekty projektowania.
5. Tramwaj na Księżu to szansa poprawy dostępności do transportu zbiorowego dla mieszkańców Wrocławia, ale i otwarcie na aglomerację, bo na granicy Wrocławia przy pętli nie ma już terenów mieszkaniowych. Tu więc, na zakończeniu trasy, w obszarze węzła przesiadkowego, głównymi beneficjentami będą mieszkańcy aglomeracji lub po prostu przyjezdni do Wrocławia. W Opisie Przedmiotu Zamówienia do przetargu znalazło się szereg wytycznych dotyczących zorganizowania wygodnego i funkcjonalnego węzła przesiadkowego, bo wiemy, że ta funkcjonalność będzie przekładać się na liczbę użytkowników, a na tym najbardziej nam zależy. Chcemy więc przyjąć rozwiązania maksymalnie skracające przesiadki oraz wyposażenie węzła w parkingi przesiadkowe P&R i B&R. To działanie ma zasięg zdecydowanie międzygminny. Jest nastawione na zmianę zachowań mobilnościowych szerszego grona użytkowników i tworzenie jak najlepszej oferty zmiany środka transportu już przy samym wjeździe do miasta. Mamy w tym miejscu dostępny teren a sąsiedztwo nie jest wrażliwe na zmiany.
6. Przekraczając granicę miasta w kierunku gminy Siechnice nie trudno zauważyć jak diametralnie się zmienia zagospodarowanie obszarów przyległych do ul. Opolskiej. Zmienia się także charakter ulicy i jej przekrój. Okoliczna zabudowa jednorodzinna jest usytuowana w mocnym zbliżeniu do jezdni. To potencjalnie stanowi dużo bardziej wrażliwe sąsiedztwo dla wszelkich działań infrastrukturalnych.
7. Ta wrażliwość zmiany zagospodarowania na stykach była analizowana między innymi w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, który był opracowywany w ramach porozumienia z 39 gminami. Był to także czas wielu rozmów i spotkań w celu zebrania potrzeb i oczekiwań wszystkich zainteresowanych gmin w zakresie rozwoju elementów transportowych. Plan ten przyjęty w roku 2022 przez 37 gmin został sporządzony jako dokument kompleksowo i w sposób zintegrowany traktujący sieć transportową w obszarze WrOF. W dokumencie podkreślone zostało, że „niezwykle

istotne jest znalezienie balansu między zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury a efektywnością ekonomiczną". Za kluczowy element pozwalający na sprawną obsługę aglomeracji uznano kolej i rozwój miejsc przystankowych ze sprawnie działającą siecią parkingów Parkuj i Jedź. Duży nacisk położony został także w tym dokumencie na organizowanie funkcjonalnych węzłów przesiadkowych.

Biorąc wszystkie opisane aspekty merytoryczne pod uwagę, chcę w pierwszej kolejności pokreślić, że projekt Alei Opolskiej jest dla mieszkańców i dla mnie bardzo ważny. Biorąc pod uwagę jak sprawnie udało się przeprowadzić postępowanie przetargowe, chciałbym ten przetarg jak najszybciej rozstrzygnąć i rozpocząć projektowanie. Rewitalizacja ul. Opolskiej to sprawa pilna, więc zadanie projektowe wraz z jego głównymi dotychczasowymi założeniami będzie przez nas kontynuowane - bez zmian zakresu.

Nie oznacza to jednak, że neguję możliwość wydłużenia trasy tramwajowej do Radwanic. Jeśli Pan Burmistrz uzna to za zasadne z punktu widzenia swoich mieszkańców oraz efektywności inwestycji, to oczywiście widzimy możliwość podłączenia odcinka radwanickiego do naszej pętli na granicy miasta. Sugeruję jednocześnie, aby dla odpowiedzialnego podjęcia takiej decyzji posiłkować się np. ekspertyzą o charakterze analitycznym jak np. studium korytarzowe czy studium wykonalności, potwierdzającą, zarówno zasadność ekonomiczną, jak i możliwości techniczne czy terenowe wprowadzenia tramwaju na obszar Radwanic.

Chcę tu dodatkowo podkreślić, że inwestycje w transport szynowy to działania kosztochłonne, mocno obciążające budżet miasta. To nie tylko wydatki na budowę, to także późniejsze koszty związane z utrzymaniem infrastruktury, zakupem taboru czy kosztami pracy przewozowej. Dlatego też jakiegokolwiek działania zmierzające do wyjścia systemu tramwajowego poza granice miasta i organizacji na nich przewozów pasażerskich do Państwa gminy, powinny wiązać się z gotowością gminy do partycypacji w kosztach pozainwestycyjnych tzn.: utrzymaniu trasy, zakupu taboru oraz poniesienia kosztów dodatkowej pracy przewozowej. Taka zasada będzie stosowana przy wszystkich wspólnie podejmowanych inwestycjach transportowych.

Oczywiście zawsze jesteśmy otwarci na współpracę, która przecież w wielu działaniach dotychczas już podjętych potwierdza nasze wspólne cele na poziomie miasta i aglomeracji.

Z wyrazami szacunku,

Jacek Sutryk

Prezydent Wrocławia



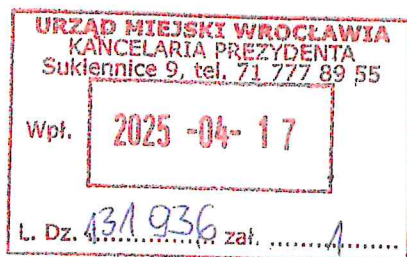
Burmistrz Siechnic

ul. Jana Pawła II 12, 55-011 Siechnice, tel. 71 786 09 01, faks 71 786 09 07
www.siechnice.gmina.pl, e-mail: biuro@umsiechnice.pl

DiT
Wah
AR
do biura
24/04/2025
B2M
h. chel

WD.7211.2.2025.JR

Siechnice, dnia 15 kwietnia 2025 r.



Pan
Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław



PP/4663123

Mając na uwadze konieczność poprawy dostępności komunikacyjnej mieszkańców Gminy Siechnice w załączeniu przesyłam propozycję listu intencyjnego w sprawie budowy linii tramwajowej z Wrocławia do Siechnic. Budowa linii tramwajowej usprawni komunikację pomiędzy Gminą Wrocław a Siechnicami oraz przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia obciążenia ruchu na drodze krajowej nr 94. Aktualnie droga krajowa pomiędzy Wrocławiem a Siechnicami, szczególnie w godzinach szczytu, jest bardzo mocno obciążona i wymaga przebudowy, a wykonanie linii tramwajowej dodatkowo przyczyni się do zwiększenia jej przepustowości. Ponadto zachęci to mieszkańców Gminy Siechnice do korzystania z komunikacji publicznej. Zintegrowany system komunikacyjny pozwoli również na korzystanie przez mieszkańców Wrocławia oraz turystów z atrakcji Gminy Siechnice.

Gmina Siechnice wyraża wolę ścisłej współpracy z Gminą Wrocław oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w celu realizacji przedmiotowej inwestycji oraz deklaruje gotowość do partycypacji w kosztach jej budowy.



Z poważaniem
Burmistrz Siechnic

Burmistrz Siechnic Signed by / Podpisano przez:
/podpisano kwalifikowanym Łukasz Kropski
podpisem elektronicznym/ Date / Data: 2025-04-17 07:47

Sprawę prowadzi:
Jacek Rudy, pok. 205, tel. (71) 786-09-71,
e-mail: jrudy@umsiechnice.pl
Otrzymują:
1. Adresat
2.. a/a

LIST INTENCYJNY
o wzajemnej współpracy
podpisany w dniu

pomiędzy

Gminą Wrocław z siedzibą we Wrocławiu przy pl. Nowy Targ 1-8, reprezentowaną przez

Gminą Siechnice z siedzibą w Siechnicach przy ul. Jana Pawła II 12, reprezentowaną
przez Burmistrza Siechnic Łukasza Kropskiego

Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie przy ul. Wroniej
23, reprezentowaną przez

Preambuła

Strony mając na uwadze konieczność poprawy dostępności komunikacyjnej pomiędzy Wrocławiem a Gminą Siechnice zgodnie podejmują inicjatywę w sprawie budowy linii tramwajowej z osiedla Księżę we Wrocławiu do miejscowości Siechnice. Budowa linii tramwajowej usprawni komunikację pomiędzy Gminą Wrocław a Gminą Siechnice oraz przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia obciążenia ruchu na drodze krajowej. Aktualnie droga krajowa pomiędzy Wrocławiem a Siechnicami, szczególnie w godzinach szczytu, jest bardzo mocno obciążona i wymaga przebudowy, a wykonanie linii tramwajowej dodatkowo przyczyni się do zwiększenia jej przepustowości.

§1. Strony niniejszego listu intencyjnego wyrażają wolę podejmowania wspólnych działań w zakresie budowy linii tramwajowej do miejscowości Siechnice.

§2. Strony deklarują gotowość partycypacji w kosztach związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji.

1) Gmina Siechnice deklaruje:

- a) udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na w/w zadanie
- b) nieodpłatne przekazanie działek gminnych na realizację przedmiotowej inwestycji,

2) Gmina Wrocław deklaruje:

- a) budowę linii tramwajowej
- b) koordynację działań z Gminą Siechnice i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad podczas projektowania i budowy linii tramwajowej

3) Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad deklaruje:

- a) wydzielenie części pasa drogowego drogi krajowej nr 94 na potrzeby budowy linii tramwajowej na obszarze Gminy Siechnice
- b) koordynację działań przy realizacji przebudowy drogi krajowej nr 94 w ramach planu budowy dróg krajowych i budowy linii tramwajowej

§3. Strony deklarują współpracę przy pozyskiwaniu dofinansowania zewnętrznego w celu zrealizowania przedsięwzięcia

