



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 buspasa 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 buspasa 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