



**Pan**  
**Mateusz Żak**  
**Radny Rady Miejskiej Wrocławia**

Wrocław, 16 kwietnia 2026 roku

WMM-PP.0003.1.2026

**Odpowiedź na interpelację w sprawie narastającego problemu komunikacyjnego w północno-zachodniej części Wrocławia, w szczególności na osiedlu Lipa Piotrowska**

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana interpelację z 19 marca 2026 roku w sprawie przedstawienia aktualnych planów miasta w związku z narastającym problemem komunikacyjnym w północno-zachodniej części Wrocławia, w szczególności na osiedlu Lipa Piotrowska wyjaśniam:

Ad 1. Miasto cyklicznie, co około 5-6 lat, przeprowadza Kompleksowe Badania Ruchu, które między innymi zawierają pomiary ruchu drogowego w tzw. punktach kontrolnych. Są to zwyczajowo newralgiczne punkty, umieszczone na ważniejszych ulicach, które w sieci miejskiej pozwalają na obserwację i pomiary natężenia ruchu zarówno dopływowego z zewnątrz, jak i miejskiego. To bardzo szerokie badania, zawierające zbiór informacji nie tylko o ruchu w mieście, ale także o motywacjach i kierunkach podróży. Szczegółowe informacje o badaniach, a także ich wyniki są zamieszczone w biuletynie informacji publicznej. Badania te służą do kalibrowania modelu ruchu dla Wrocławia. Model ruchu, oprócz oceny sytuacji istniejącej, pozwala także wykonać prognozy ruchu na dalsze okresy prognostyczne, które są niezbędne do planowania nowej infrastruktury komunikacyjnej w mieście.

Ad 2. W planach inwestycyjnych Miasta ujęta jest budowa ulicy Kminkowej na odcinku od ul. Zajączkowskiej do ulicy Koperkowej (połączenie z odcinkiemwybudowanym w 2025 roku). Dokumentację dla potrzeb tej inwestycji opracowuje deweloper. Planowany termin otrzymania dokumentacji to czerwiec 2026. Realizacja drogi 2026/2027.

Ad 3. Obsługa komunikacyjna Osiedla Lipa Piotrowska dla kierunku do i z centrum Miasta, zgodnie z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, oparta jest o ulicę Pełczyńską. Niezależnie od zapisów planu zapewnione jest połączenie drogowe z ul. Sułowską poprzez ulice lokalne: Ludwisarską i Kminkową, a dalej ulicę Księgarską lub Miętową i Konopackiej.

Ad 4. Nowe układy drogowe są projektowane w oparciu o dokumenty strategiczne i planistyczne miasta. Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia definiuje między innymi kształt podstawowego układu drogowego oraz ogólne przeznaczenia terenów. Plany miejscowe sporządzane są na podstawie Studium, a więc jego ustalenia uszczegółowiają, projektując m.in. nowe tereny inwestycyjne wraz z układem drogowym o charakterze obsługującym, a więc sieć ulic lokalnych, dojazdowych czy wewnętrznych.

Specyfika obszaru rozpiętego pomiędzy ulicami Pełczyńską a ul. Sułowską polega na tym, że osiedle Widawa, przyległe do ul. Sułowskiej jest osiedlem starszym zabudowanym na układzie wąskich ulic towarzyszących zabudowie głównie jednorodzinnej. Natomiast osiedle Lipa Piotrowska, bardziej przyległe do ul. Pełczyńskiej/ul.Zajączkowskiej to osiedle w miarę nowe, w części wielorodzinne, wciąż jeszcze rozwijające się, na którym układ ulic został zaprojektowany przy nowej zabudowie o szerszych parametrach. Ta bariera w postaci różnych parametrów ulic na styku dwóch osiedli przesądza o tym, że głównym założeniem przy projektowaniu rozbudowy osiedla Lipa Piotrowska było kierowanie obsługi nowych terenów głównie w kierunku ul. Pełczyńskiej/ul. Zajączkowskiej. Tak przewidują to też plany miejscowe. Należy dodać przy tym, że układ drogowy zaplanowany w miejscowym planie nie jest jeszcze w pełni zrealizowany. Ulice o charakterze obsługującym są realizowane równoległe z uruchamianiem się nowych terenów, w ramach umów zawieranych z deweloperami z art. 16 ustawy o drogach publicznych. Ulice lokalne w ramach osiedle Lipa Piotrowska to między innymi ul. Kminkowa oraz ul. Ludwisarska. Ich nieistniejące fragmenty obecnie są w projektowaniu przez deweloperów.

Ad 5. Wśród nowych elementów komunikacyjnych o znaczeniu podstawowym w tej części miasta jest znajduje się między innymi Trasa Obornicka, która przebiega po

zachodniej stronie linii kolejowej 271 i włącza się w Obwodnicę Śródmiejską. To nowe połączenie południkowe stanowić będzie między innymi alternatywę dla obecnej drogi wojewódzkiej 342. Jej realizacja w przyszłości może uwolnić więc częściowo obecną ulicę Pełczyńską z ruchu aglomeracyjnego.

Należy przy tym dodać, że nie da się rozdzielić polityki transportowej od polityki przestrzennej, ponieważ przemieszczanie się mieszkańców jest naturalnym procesem codziennego życia i zwykle początkiem podróży jest nasze miejsce zamieszkania.. W zależności od tego, gdzie jest nasz cel podróży możemy tam dotrzeć różnym środkiem transportu. Dlatego tak ważne w kształtowaniu zrównoważonej mobilności jest odpowiednie rozplanowanie funkcji terenów, za co właśnie odpowiada polityka przestrzenna. To plany miejscowe ustalają przeznaczenia terenów, odpowiednio rozplanowując nie tylko funkcje mieszkaniowe, ale także dbając o odpowiednie wyposażenie tych terenów w usługi czy zieleń. Odpowiednie wyposażenie osiedli w usługi podstawowe takie jak szkoła, zieleń czy sklepy, może zmienić mobilność mieszkańców w kierunku bardziej zrównoważonych przemieszczeń. Potwierdzają to między innymi wyniki Kompleksowych Badań Ruchu i porównanie danych pomiędzy osiedlami. Osiedla dobrze wyposażone w usługi mają zdecydowanie więcej podróży pieszych, a mniej samochodowych. Nie jest więc zawsze jedyną opcją projektowanie nowych układów drogowych obwodowych. Przełożenie środków publicznych na realizację usług społecznych – jak np. Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 26 we Wrocławiu przynosi także korzyści w zakresie zrównoważonej mobilności. Usługi komercyjne, które pojawiają się na osiedlu także tą mobilność mogą wspierać, ale ich rozwój podlega bardziej prawom rynkowym i nie zawsze osiedla powstają równolegle z usługami komercyjnymi, których mieszkańcy potrzebują. Usługi powstają w pierwszej kolejności w parterach zabudowy wielorodzinnej, większe obiekty usługowe pojawiają się zaś dopiero przy odpowiedniej skali popytu. Należy dodać, że osiedle Lipa Piotrowska ma jeszcze wiele niezagospodarowanych terenów z przeznaczeniem usługowym.

Ad 6. Oczywiście rozwijanie komunikacji zbiorowej jest nadrzędnym celem polityki transportowej w mieście, bo na dłuższe dystanse to właśnie ona stanowi najlepszą alternatywę dla samochodu. Rozwój ten następuje nie tylko poprzez wprowadzanie nowych połączeń komunikacji miejskiej, w przypadku osiedla Lipa Piotrowska - autobusowej, ale także poprzez wykorzystanie sieci kolejowej. Dlatego też przystanek kolejowy Wrocław Osobowice został wyposażony przez miasto w parking Parkuj i Jedź oraz zabezpieczony został teren pod rozbudowę parkingu, w przypadku gdy taka potrzeba zaistnieje w przyszłości. Przy przystanku kolejowym zatrzymują się także autobusy jadące od strony osiedla Lipa Piotrowska. To miejsce stanowi węzeł przesiadkowy dla tej części miasta. Obecnie podróż łączona – z wykorzystaniem autobusu (lub nawet auta), a następnie pociągu, jest najlepszą

czasowo opcją w kierunku centrum, która nie ma sobie równych żadnym innym środkiem transportu.

Niezależnie od powyższego węzła nadal widzimy potrzebę rozwijania sieci komunikacji zbiorowej, w tym także kolejowej. Dlatego też perspektywiczny przystanek kolejowy został wskazany w dokumentach planistycznych miasta na wysokości ul. Kminkowej, a więc bliżej osiedla.

Jeśli chodzi o rozwijanie komunikacji autobusowej wewnątrz osiedla to obecnie nie planujemy wprowadzenia zmian w układzie komunikacyjnym na osiedlu Lipa Piotrowska. Głównym powodem jest brak zaplecza socjalnego dla kierowców na pętli autobusowej przy ulicy Kminkowej. Według informacji przekazanych przez MPK, budowa tego punktu socjalnego powinna zakończyć się w II kwartale 2027 roku. Jednocześnie zapewniamy, że cały czas monitorujemy sytuację, badając napełnienia na liniach oraz analizujemy wnioski mieszkańców. Wyniki tych badań posłużą nam do planowania przyszłych rozwiązań komunikacyjnych.

Z wyrazami szacunku

Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia