



Pan
Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 30.04. 2026 roku

WMM-MA.0003.3.2026

**Odpowiedź na interpelację w sprawie trasy rowerowej w ciągu ulic
Bożego Ciała, Widok i Szewskiej**

Szanowny Panie Radny,

poniżej przedstawiam odpowiedzi na zapytania zawarte w interpelacji złożonej 8 kwietnia 2026 roku.

1. Jaki jest powód rezygnacji z przebudowy ulicy Szewskiej i zmiany kostki na kamienne płyty w celu poprawy warunków ruchu rowerowego? Kto i kiedy podjął taką decyzję?

Na wstępie pragnę wyjaśnić, że zaprojektowana wymiana nawierzchni na ulicy Szewskiej - z kostki kamiennej na płyty kamienne - ma na celu poprawę warunków poruszania się wszystkim użytkownikom, zarówno rowerzystom, jak i pieszym.

Realizacja przedmiotowego zadania nie została zaniechana, lecz uległa przesunięciu w czasie. Wynika to z faktu, iż w dalszym ciągu nie została zakończona dokumentacja projektowa dla uzupełnienia zieleni, stanowiącego integralną część zmian w ulicy Szewskiej. Projekt ten pozostaje w trakcie uzgodnień z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

W związku z przedłużającą się procedurą uzgodnieniową podjęto decyzję o podziale naszych zamierzeń inwestycyjnych i realizację ich w dwóch etapach, aby możliwie szybko wykonać zakres w pełni uzgodniony. W konsekwencji przetarg na realizację budowy drogi dla rowerów w ciągu ulicy Bożego Ciała i ulicy Widok został ogłoszony wcześniej, niezależnie od zmian w ulicy Szewskiej.

2. Przy rezygnacji ze stworzenia tras rowerowych na Świdnickiej i Szewskiej, jakiego poziomu ruchu rowerowego oczekuje UMW na ul. Bożego Ciała? Jakie relacje miałyby tamtędy przebiegać?

Jak wyjaśniono powyżej, rozdzielenie zadań nie jest związane z rezygnacją, a przesunięciem w czasie realizacji części zakresu. Zaprojektowana droga dla rowerów w ciągu ulic Bożego Ciała i Widok, będzie stanowić istotny element układu rowerowego, umożliwiając wygodny i wydzielony od ruchu samochodowego dojazd w obszar Rynku. Trasa ta zapewni powiązanie z istniejącą infrastrukturą rowerową, w tym między innymi z trasą wzdłuż Promenady Staromiejskiej, a także będzie obsługiwać relacje dojazdowe do ścisłego centrum miasta.

Ulica Szewska pozwala na poruszanie się rowerem, mimo mniej komfortowej nawierzchni.

3. Czy Urząd Miejski analizuje możliwość budowy drugiego toru tramwajowego na ulicach Szewskiej i Grodzkiej w celu poprawy funkcjonalności sieci tramwajowej w ścisłym centrum miasta i stworzenia nowych korytarzy tramwajowych północ-południe i wschód-zachód? Czy taka inwestycja jest planowana w najbliższych latach? Jeśli tak, proszę o podanie informacji na temat tych planów. Jeśli nie, proszę o uzasadnienie jaka jest tego przyczyna.

Brak planów w tym zakresie wynika z szeregu uwarunkowań technicznych i przestrzennych.

Istotnym ograniczeniem są uwarunkowania przestrzenne. Ulice Szewska i Grodzka znajdują się w ścisłym centrum miasta, w obszarze o historycznej, zwartej zabudowie, co znacząco ogranicza możliwości poszerzenia pasa drogowego i wprowadzenia drugiego toru tramwajowego, bez istotnej ingerencji w istniejącą przestrzeń publiczną.

W trakcie przebudowy tego obszaru w latach 2005-2007 analizowano różne warianty rozwiązań torowych. Ostatecznie podjęto decyzję o pozostawieniu jednotorowego układu na ulicy Szewskiej przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury tramwajowej w innych lokalizacjach.

Należy też wskazać, że istniejący układ torowisk oraz rozjazdów – w szczególności w rejonie skrzyżowania ulic Szewskiej i Grodzkiej – uniemożliwia prowadzenia ruchu

tramwajowego w obu kierunkach, bez istotnej przebudowy infrastruktury. Realizacja takiego przedsięwzięcia wymagałaby kompleksowej ingerencji w istniejący układ torowy.

Jednocześnie Miasto nie dysponuje aktualną dokumentacją projektową, ani kosztorysem dla ewentualnej rozbudowy torowiska w tym obszarze.

Podsumowując, z uwagi na powyższe ograniczenia techniczne, przestrzenne oraz brak przygotowania inwestycyjnego, budowa drugiego toru tramwajowego na ulicach Szeskiej i Grodzkiej nie jest obecnie planowana.

4. Czy dokumenty formalnie przyjęte przez Radę Miejską takie jak *Wrocławska Polityka Mobilności, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* i *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uznawane są za realnie obowiązujące, a ich zapisy uwzględniane podczas podejmowania decyzji odnośnie realizacji inwestycji transportowych?

Obecnie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia został zastąpiony przez Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia. Wymienione dokumenty są realnie obowiązujące, a ich zapisy uwzględniane podczas podejmowania decyzji odnośnie realizacji inwestycji transportowych.

Z wyrazami szacunku

Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia

