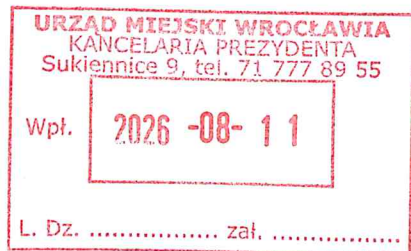


PP/4950606

Wrocław, 11 sierpnia 2026 r.

Piotr Uhle
Radny Rady Miejskiej Wrocławia



Sz. P. Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia

ZAPYTANIE

Dotyczy: wyłączenia korytarza tramwajowo-autobusowego na ul. Bardzkiej

W ramach przebudowy ul. Bardzkiej na wysokości skrzyżowania z Aleją Armii Krajowej powstał wspólny korytarz tramwajowo-autobusowy (TAT), którego koszt wyniósł ponad 12 mln zł. Trasa dla autobusów została uruchomiona w marcu 2026 roku i miała umożliwić pojazdom komunikacji miejskiej omijanie korków oraz szybszy dojazd w kierunku centrum.

Po kilku miesiącach eksploatacji autobusy zostały jednak wycofane z korytarza. Przyczyną nie są uszkodzenia samego przebudowanego odcinka, lecz stan starych, betonowych płyt na łukach torowych przy ul. Kamiennej, przez które autobusy muszą przejechać, aby wjechać na nową trasę. Łuki te nie zostały objęte zakresem inwestycji, mimo że od uruchomienia korytarza korzystają z nich regularnie także ciężkie pojazdy autobusowe. Według relacji przewodniczącego Zarządu Osiedla Tarnogaj obecny układ tych łuków powstał wiele lat temu, po likwidacji torowiska w ul. Pięknej, i nigdy nie był projektowany z myślą o regularnym ruchu ciężkich autobusów. Zwiększone obciążenie miało przyspieszyć degradację płyt, które zaczęły się przemieszczać i „klawiszować” pod kołami pojazdów; świadectwem pogorszenia stanu infrastruktury jest również obniżenie dopuszczalnej prędkości tramwajów na tych łukach z 20 do 15 km/h.

Urząd Miejski Wrocławia tłumaczy w rozmowie z Gazetą Wrocławską, że w trakcie prac na Bardzkiej nie było możliwości prowadzenia dodatkowych robót w rejonie skrzyżowania Bardzka/Hubska/Kamienna, ponieważ organizacja ruchu zastępczego musiała zapewnić ciągłość wahadłowej komunikacji tramwajowej, a przepustowość poszczególnych wlotów skrzyżowania była już ograniczona. Miasto zapowiedziało jednocześnie, że odcinek ten przejdzie generalny remont w ramach programu „Torywolucja” w przyszłym roku. Obecnie prowadzone są prace naprawcze obejmujące ok. 110 m² płyt betonowych, realizowane w trybie bieżącego utrzymania bez przetargu, mające potrwać 2-3 tygodnie, z częściowym wykonywaniem robót w porze nocnej. Do czasu ich zakończenia autobusy tymczasowo wróciły na jezdnię ul. Bardzkiej, korzystając z tymczasowego przystanku i zatoki autobusowej.

Sytuacja spotkała się z krytyką mieszkańców oraz Osiedla przy planowaniu inwestycji zabrakło spojrzenia na całość rejonu, a w konsekwencji już w przyszłym roku dojdzie do sąsiadującego odcinka, co po raz drugi wyłączy ruch tramwajowy. W tym kontekście należy również uważać na podobieństwo tej sytuacji do wcześniejszej, na przebudowanej ul. Pomorskiej, gdzie także nie uwzględniono obciążenia infrastruktury przez ciężkie autobusy.



PODPIS ZAUFANY e, że
PIOTR
UHLE
11.08.2026 14:49:43 GMT+0200 O
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Biorąc pod uwagę wysokość nakładów poniesionych na inwestycję, jej krótki okres eksploatacji przed wyłączeniem z użytku oraz wpływ na organizację komunikacji miejskiej we wschodniej części miasta, zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania.

Proszę o wyjaśnienie dokładnych przyczyn, dla których zakresem inwestycji przebudowy ul. Bardzkiej (wraz z budową korytarza tramwajowo-autobusowego) nie objęto przebudowy łuków torowych na ul. Kamiennej, przez które autobusy muszą przejechać, aby wjechać na nowy korytarz.

Czy przed przystąpieniem do realizacji inwestycji przeprowadzono analizę stanu technicznego i nośności istniejącej infrastruktury torowej na łukach ul. Kamiennej pod kątem regularnego ruchu ciężkich autobusów, które od uruchomienia korytarza miały z niej korzystać? Jeśli tak, proszę o przedstawienie wyników takiej analizy; jeśli nie, proszę o wyjaśnienie, dlaczego jej nie przeprowadzono.

Jakie dokładnie zapisy umowy na realizację przebudowy ul. Bardzkiej, dokumentacji projektowej lub decyzji administracyjnych określały zakres rzeczowy inwestycji i wyłączały z niego łuki torowe na ul. Kamiennej? Proszę o wskazanie konkretnych postanowień umowy oraz uzasadnienia przyjętego podziału zakresu prac.

Jakie konkretnie przepisy (m.in. ustawy Prawo zamówień publicznych, przepisów dotyczących organizacji ruchu, warunków technicznych dla dróg publicznych i obiektów inżynierskich) uniemożliwiły jednoczesne, kompleksowe wykonanie przebudowy rejonu skrzyżowania Bardzka/Hubska/Kamienna, łącznie z łukami torowymi, w ramach jednej inwestycji? Proszę o wskazanie, czy jedyną przeszkodą była konieczność zapewnienia ciągłości wahadłowej komunikacji tramwajowej i ograniczona przepustowość wlotów skrzyżowania, na co wskazuje Urząd Miejski, czy wpływ miały również inne czynniki, np. brak środków finansowych, brak gotowej dokumentacji projektowej dla tego odcinka lub inne uwarunkowania formalno-prawne.

1. Czy na etapie planowania inwestycji rozważano warianty organizacji ruchu zastępczego, które umożliwiłyby jednoczesną przebudowę łuków torowych na ul. Kamiennej wraz z inwestycją na ul. Bardzkiej? Jeśli tak, dlaczego zostały odrzucone i kto podjął taką decyzję?
2. Na jakim etapie procesu inwestycyjnego (programowania, projektowania, uzgadniania, realizacji) i przez kogo podjęta została decyzja o niewłączeniu przebudowy łuków torowych na ul. Kamiennej do zakresu inwestycji?
3. Jaki jest szacowany łączny koszt obecnie prowadzonych prac naprawczych (naprawa ok. 110 m² płyt betonowych, zastosowanie technologii betonu lanego w przytorzu, częściowe zastąpienie nawierzchni asfaltem), które Miasto lub MPK Wrocław poniesie w związku z awaryjnym wyłączeniem autobusów z korytarza?
4. Z jakiego budżetu finansowane są prace naprawcze i czy ich zlecenie w trybie bieżącego utrzymania, bez przetargu, jest zgodne z przepisami o zamówieniach publicznych, w tym z progami wartościowymi określonymi w ustawie Prawo zamówień publicznych?
5. Jaki jest szacowany koszt zapowiadzanego generalnego remontu tego odcinka w ramach programu „Torywolucja” w 2027 roku i czy koszt ten był uwzględniony w pierwotnym kosztorysie inwestycji za ponad 12 mln zł, czy stanowi wydatek dodatkowy, nieprzewidziany na etapie planowania przebudowy ul. Bardzkiej?
6. Czy Miastu przysługują wobec wykonawcy przebudowy ul. Bardzkiej jakiegokolwiek roszczenia (np. z tytułu rękojmi, gwarancji lub nienależytego wykonania umowy) w związku z uszkodzeniami, które ujawniły się po kilku miesiącach eksploatacji? Jeśli tak, czy takie roszczenia zostały lub zostaną zgłoszone i w jakiej wysokości?
7. Czy planowane są jakiegokolwiek kary umowne, potrącenia lub inne konsekwencje finansowe wobec wykonawcy lub projektanta inwestycji w związku z opisaną sytuacją?

8. Kto (imiennie, stanowisko, jednostka organizacyjna) odpowiadał za przygotowanie zakresu rzeczowego, projektowanie oraz nadzór nad realizacją inwestycji przebudowy ul. Bardzkiej, w tym za decyzję o niewłączeniu do zakresu prac łuków torowych na ul. Kamiennej?
9. Czy wobec osób odpowiedzialnych za przygotowanie i nadzór nad tą inwestycją wyciągnięto jakiekolwiek konsekwencje służbowe? Jeśli tak, proszę o wskazanie, jakie konkretnie działania podjęto i kiedy.
10. Jeżeli konsekwencje służbowe nie zostały wyciągnięte, proszę o wyjaśnienie, dlaczego w ocenie Prezydenta Wrocławia opisana sytuacja, tj. wydatkowanie ponad 12 mln zł na inwestycję, która po kilku miesiącach musiała zostać częściowo wyłączona z użytkowania z powodu stanu bezpośrednio przyległej infrastruktury, nie uzasadnia takich działań.
11. Czy planowane jest przeprowadzenie wewnętrznego postępowania wyjaśniającego lub kontroli w tej sprawie, np. przez komórkę audytu wewnętrznego Urzędu Miejskiego Wrocławia lub ZDiUM? Jeśli tak, proszę o wskazanie zakresu takiego postępowania oraz przewidywanego terminu jego zakończenia.
12. Jaki jest szczegółowy zakres tymczasowej zmiany organizacji ruchu wprowadzonej w związku z wyłączeniem autobusów z korytarza (lokalizacja tymczasowego przystanku i zatoki autobusowej, ewentualne trasy objazdowe) oraz jaki jest jej koszt?
13. O ile, w ujęciu minutowym, wydłużył się czas przejazdu autobusów, które wcześniej korzystały z korytarza tramwajowo-autobusowego na Bardzkiej, a obecnie poruszają się ponownie jezdnią ul. Bardzkiej, lub które przecinały ten korytarz, lub na które zmiany organizacji ruchu mają inny wpływ? Proszę o wskazanie danych odrębnie dla poszczególnych linii autobusowych korzystających z tej trasy.
14. Jak wyłączenie korytarza oraz obniżenie dopuszczalnej prędkości tramwajów na łukach ul. Kamiennej (z 20 do 15 km/h) wpłynęło na czas przejazdu linii tramwajowych korzystających z tego odcinka?
15. Jaki jest łączny wpływ opisanej sytuacji na układ komunikacyjny wschodniej części Wrocławia, w szczególności osiedli Tarnogaj i Jagodno, w okresie do planowanego generalnego remontu w 2027 roku, w tym na regularność i punktualność kursowania linii autobusowych i tramwajowych korzystających z tego korytarza?
16. Czy planowana jest jakakolwiek rekompensata lub inna forma zadośćuczynienia dla pasażerów lub dla MPK Wrocław, np. z tytułu zwiększonych kosztów eksploatacji taboru wynikających z wydłużenia tras, w związku z opisanymi utrudnieniami?

Z poważaniem,

Piotr Uhle

(-)

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

