



Departament Infrastruktury i Gospodarki

urząd
miejski
wrocławia



13

**Pan
Krzysztof Szczerba
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław**



Wrocław, 30 stycznia 2017 r.

WIM.0003.1.2017.EN

Dotyczy: remontu i zmiany organizacji ruchu na ulicy Suchej

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 19 stycznia 2017 roku dotyczącą remontu i zmiany organizacji ruchu na ulicy Suchej przedstawiam stanowisko w powyższej sprawie.

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM), ustanowiona przez Radę Miejską w 2013 r. przyjęła nadrzędną zasadę uprzywilejowania alternatywnych względem samochodów środków transportu - zwłaszcza transportu zbiorowego. To podejście czerpie z doświadczenia współczesnych aglomeracji na całym świecie, zgodnie z którym nie da się zaspokoić ich potrzeb transportowych w oparciu o samochody, zapewniając jednocześnie wysoką jakość życia. Indywidualny transport samochodowy jest zdecydowanie najmniej efektywny przestrzennie ze wszystkich powszechnie użytkowanych obecnie środków transportu.

Przebudowa ulicy Suchej jest przykładem realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności w praktyce.

W odpowiedzi na Pana szczegółowe pytania przedstawiam następujące wyjaśnienia:

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Dotychczas ulica Sucha wykorzystywana była głównie jako ciąg dla przemieszczeń tranzytowych względem obszaru, szczególnie dla ruchu tranzytowego z dzielnic po południowo wschodniej stronie Wrocławia (ciągami ul. Habskiej) do dzielnic po zachodniej stronie miasta (w kierunku ulicy Swobodnej, Zielińskiego i dalej na zachód).

Ruch tranzytowy nie powinien jednak przecinać tak ważnych obszarów ruchu pieszego jak rejon głównych dworców miejskich - kolejowego i autobusowego. Do obsługi takich obszarów winna być wykorzystywana komunikacja zbiorowa, a także - w skali adekwatnej do zainteresowania mieszkańców - ruch rowerowy oraz pieszy. Stąd w dokumentach planistycznych Miasta wskazana została funkcja ulicy Suchej uwzględniająca w/w aspekty.

Szczegółowo strategiczne zasady dotyczące docelowej funkcji ulicy Suchej określa uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr L/1274/13 z dnia 28.11.2013 o przyjęciu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Suchej i Dyrekcyjnej we Wrocławiu.

Zgodnie z zapisami w/w mpzp ulica Sucha winna być drogą klasy dojazdowej tj. najniższej możliwej klasy, z podstawowym przeznaczeniem na plac. Miejskowy

Departament Infrastruktury i Gospodarki
ul. Gabrieli Zapolskiej 2/4; 50-032 Wrocław
tel. +48 71 77 71 57
fax +48 71 77 71 29
dig@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

plan dopuszcza wprowadzenie jezdni dla ruchu ogólnego wyłącznie sięgaczowo, na odcinku od ulicy Borowskiej do strefy wejściowej do dworca PKP (na długości wydzielenia B terenu 1UC-KS).

Podejmowane obecnie przez służby miejskie decyzje operacyjne dotyczące planowanej organizacji ruchu na opisywanej ulicy oraz na ulicach przyległych do obszaru dawnego dworca autobusowego są zgodne z zasadami polityki mobilności i uwzględniają zapisane we wspomnianym wyżej planie miejscowym ograniczenia dotyczące dopuszczalnej lokalizacji jezdni dla ruchu ogólnego.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Dla samochodów indywidualnych dostępne będą wszystkie ulice w omawianym rejonie z wyłączeniem odcinka ulicy Suchej na długości od ulicy Joannitów do przejścia pomiędzy głównymi wejściami do dworca autobusowego i dworca PKP.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Nie będzie zmian polegających na dopuszczeniu ruchu samochodowego na torowiskach obecnie wyłączonych z takiego ruchu.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Przewidywane zmiany natężenia ruchu w rejonie ulicy Suchej były analizowane w procesie projektowania przebudowy układu drogowego w związku z planowaną budową Galerii Wrocławia. Nie dotyczą one jednak tylko ulicy Suchej ale całego przyległego obszaru ulic tj. m.in. ul. Hubskiej, ul. Dyrekcyjnej, ul. Joannitów, ul. Borowskiej, ul. Swobodnej, ul. Glinianej, ul. Ślężnej.

Odpowiadając na pytanie o wyniki analiz, najogólniej można stwierdzić, że zmniejszony będzie ruch na ciągu ulicy Hubskiej i Suchej, zaś wzrośnie głównie na ulicach Dyrekcyjnej i Ślężnej, przewidywany jest też pewien wzrost na ulicach Borowskiej i Kamiennej.

Należy jednak koniecznie wyjaśnić, że zarządzanie ruchem w obszarze śródmiejskim miasta w XXI wieku polega nie na dostosowywaniu przepustowości ulic do popytu - ten jest niemalże nieograniczony - ale na kształtowaniu popytu poprzez odpowiednie sterowanie sygnalizacją świetlną i właściwe kształtowanie optymalnych potoków ruchu dla poszczególnych ulic. Tak też uczyniono w omawianym przypadku.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Nie jest ustalony termin realizacji budowy torowiska tramwajowego w ulicy Suchej. W obowiązującym Wieloletnim Planie Inwestycyjnym przewidziane jest natomiast sześć innych inwestycji dotyczących nowych torowisk w tym budowa torowiska w ulicy Hubskiej, będącego korzystniejszą alternatywą dla dotychczasowego torowiska w ulicy Dyrekcyjnej.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Budowa trasy tramwajowa w ul. Suchej wiąże się z koniecznością uwzględnienie następujących uwarunkowań:

- aby tramwaj miał dokąd pojechać konieczne jest wybudowanie trasy na całej długości ulicy Suchej od ulicy Borowskiej do ulicy Hubskiej, a nie tylko na remontowanym obecnie na koszt inwestorów zewnętrznych odcinku (tj. od ulicy Borowskiej do ulicy Joannitów),
- oprócz kosztów torów należy pokryć koszty budowy trakcji, zasilania, a w przypadku odcinka od Joannitów do Dyrekcyjnej - także pełnej przebudowy konstrukcji drogi i sieci podziemnych.
- uwzględniając możliwość powstawania nowych inwestycji komercyjnych pomiędzy terenami PKP a ul. Suchą we wschodniej części obszaru - co przewiduje mpzp
- nie jest możliwe obecnie zaprojektowanie i wybudowanie odpowiedniej infra-

struktury podziemnej dla tych inwestycji (sieci wod.-kan, energetycznych, gazowych i telekomunikacyjnych). Budując obecnie trasę, w przyszłości byłaby realna konieczność budowy nie tylko nowych wjazdów i wyjazdów z posesji przyległych, ale także przebudowa instalacji podziemnych.

Ponadto obowiązujące plany inwestycyjne na najbliższe lata jednoznacznie wskazują, że Rada Miejska Wrocławia uznała za ważniejsze i konieczne do wykonania w pierwszej kolejności inne inwestycje tramwajowe niż przebudowa ulicy Suchej. W tym rejonie Miasta jest to budowa torowiska tramwajowego w ulicy Hubskiej, która umożliwia otwarcie nowego połączenia tramwajowego na kierunku od ulicy Pułaskiego – do Tarnogaju.

Natomiast w celu minimalizacji prac straconych realizowany obecnie odcinek ulicy Suchej uwzględnia już docelowe zagospodarowanie pasa drogo zapisane w mpzp w tym wskazuje i zabezpiecza miejsce pod przyszłe torowisko tramwajowe.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Konsultacje dotyczące zmian strategicznych w komunikacji na pewnych obszarach miasta polegają na procesie opiniowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - plan taki dotyczący opisywanego obszaru jednoznacznie wskazujący jakie ograniczenia ruchu samochodowego będą na ul. Suchej przeszedł pełną, zgodną z przepisami, procedurę konsultacyjną.

Odpowiedź na pytania nr 8 i 9:

W umowie określającej szczegółowe warunki przebudowy układu drogowego w związku z realizacją inwestycji niedrogowej (w oparciu o art.16 Ustawy o drogach publicznych) a zawartej przez ZDiUM z inwestorem zabudowy biurowej na narożniku ulic Borowskiej i Suchej (po stronie PKP) koszt prac na ulicy Suchej został określony na prawie 2 mln zł netto. Z kolei w umowie zawartej przez ZDiUM z inwestorem Galerii Wrocławia koszt przebudowy układu drogowego obejmującego ulicę Suchą , Dyrekcyjną, Borowską i Joannitów został określony na 16,6 mln zł netto. W kosztach tych nie jest wyszczególniony udział ulicy Suchej. Wszystkie w/w koszty związane z przebudową dróg ponoszą inwestorzy zewnętrzni. Dodatkowo Inwestor Galerii wpłaca do budżetu Miasta 6 mln zł na poczet budowy torowiska tramwajowego w ulicy Hubskiej.

Szacunkowe koszty budowy całej trasy tramwajowej w ulicy Suchej, czyli od ul. Borowskiej do ul. Hubskiej wraz niezbędną przebudową infrastruktury szacowano na ok. 24 - 28 mln zł.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Otrzymują:

1. adresat
2. Biuro Rady Miejskiej
3. Biuro Prezydenta
4. a/a