



1000006274923

Wrocław, 2019-01-04

Sygnatura sprawy DPA.7241.19.2018

Numer ewidencyjny pisma 00115500/2018/W

Dotyczy: odpowiedź na petycję dotyczącą uwzględnienia w budżecie miasta Wrocławia na rok 2019 środków finansowych na przedsięwzięcia związane z budową metra

w odpowiedzi na petycję z dnia 9 października 2018 r. w sprawie uwzględnienia w projekcie budżetu miasta Wrocławia na rok 2019 inwestycji związanej z budową metra w mieście Wrocław uprzejmie informuję, że dotychczas wykonano dwa wstępne opracowania o charakterze studyjnym, które dotyczyły metra i zawierały one analizę uwarunkowań przestrzennych oraz technologicznych wykonania metra w warunkach miasta Wrocławia.

Pierwsze opracowanie wykonane przez Biuro Rozwoju Wrocławia w 2013 r. stanowiło wstępną analizę funkcjonalno-przestrzenną wskazującą potencjalny przebieg linii metra we Wrocławiu biorąc pod uwagę zagospodarowanie przestrzenne, rozkład przestrzenny obiektów i obszarów zamieszkiwania oraz powiązania z siecią kolejową oraz tramwajową. Opracowanie to było podstawą do dalszych analiz o charakterze naukowo-badawczym, które zostały wykonane przez Państwową Akademię Nauk. Analiza PAN wskazuje uwarunkowania techniczne prowadzenia metra we Wrocławiu biorąc pod uwagę zaproponowany w pierwszym opracowaniu układ systemu. Żadne z wskazanych opracowań nie miało charakteru prac, których wynik miałby przesądzać o kontynuacji tematu budowy metra we Wrocławiu i wykonywaniu dalszych bardziej szczegółowych studiów inżynierskich. Służyły one wstępnemu rozeznaniu możliwości biorąc pod uwagę specyfikę miasta. Wskazane w opracowaniu wykonanym przez PAN możliwości techniczne wykonania tuneli metra potwierdzają jedynie, że obecne technologie prowadzenia prac są możliwe do zastosowania w warunkach wrocławskich.

Żadne z tych opracowań nie analizowało szczegółowo uwarunkowań środowiskowych, społeczno-gospodarczych czy też opłacalności inwestycji biorąc pod uwagę koszty zarówno budowy, jak i późniejszej eksploatacji i to w perspektywie nie kilku lat a dekad. Opracowaniem, które ma wspomagać proces decyzyjny jest studium wykonalności, którego zakres jest znacznie szerszy i pozwala planować inwestycje biorąc pod uwagę możliwości finansowe w perspektywie długoterminowej. Wykonanie wspomnianych wstępnych

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

opracowań w żadnej mierze nie może więc stanowić podstawy do wydatkowania środków finansowych na zabezpieczenie terenów pod realizację metra w przyszłorocznym budżecie.

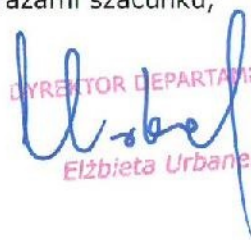
Należy przy tym podkreślić, że analiza przestrzenna wykonana w pierwszym opracowaniu BRW, a określająca możliwości zwiększenia dostępności do transportu szynowego poprzez rozwój systemu tramwajowego, kolejowego oraz metra w perspektywie czasowej, wskazała na największą korzyść z wykorzystania potencjału bogatego systemu kolejowego Wrocławskiego Węzła Kolejowego – i te kierunek rozwoju został wskazany we wnioskach końcowych opracowania.

Taki też kierunek rozwijania transportu zbiorowego został zawarty w dokumentach strategicznych miasta. Uchwalone w styczniu 2018 r. nowe *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uznaje system kolejowy za integralny element transportu szynowego i kierunkuje działania na wykorzystanie potencjału kolei do obsługi pasażerskiej nie tylko miasta, ale i aglomeracji. Dlatego też w *Studium* oprócz wskazania najważniejszych miejsc węzłowych integrujących różne systemy wskazano także sieć nowych przystanków kolejowych do obsługi już obecnie rozwijających się w ich otoczeniu obszarów. Tak przyjęta i prowadzona polityka miasta zaskutkowała już powstaniem kilku nowych przystanków kolejowych, a kolejne planowane są do realizacji w następnych latach. Współpraca Miasta, PKP oraz Marszałka w zakresie polepszania dostępności do systemu kolejowego towarzyszy każdej inwestycji kolejowej w mieście.

Przyjęta w 2013 r. przez Radę Miejską Wrocławia *Wrocławska polityka mobilności* zdefiniowała bardzo wyraźnie nowe podejście do kształtowania mobilności podkreślając jako jedną z podstawowych zasad realizacji: priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej rozbudowy. Dotyczy to także transportu zbiorowego. Sieć kolejowa jest istniejącym zasobem przestrzeni miejskiej, wpisanym wyraźnie w strukturę miasta. Niektóre elementy wymagają ponownego ożywienia, niektóre zapewnienia większej dostępności, aby służyły w bardziej efektywny sposób mieszkańcom. Z punktu widzenia efektywności ekonomicznej i zrównoważonego zarządzania miastem takie działanie jest właściwe i uzasadnione. Wysokie koszty funkcjonowania miasta oraz jednocześnie ograniczone możliwości budżetowe generują potrzebę optymalnego wydatkowania środków finansowych i planowania inwestycji z uwzględnianiem korzyści i kosztów.

Budżet miasta na 2019 r. został przyjęty przez Radę Miejską na sesji 20 grudnia br. W budżecie tym nie przewidziano środków na kontynuację prac związanych z budową metra we Wrocławiu. Budżet ten jest jednak nakierowany na efektywne gospodarowanie i zrównoważony rozwój infrastruktury transportowej.

Z wyrazami szacunku,


DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Biuro Partycypacji Społecznej w m
2. a/a