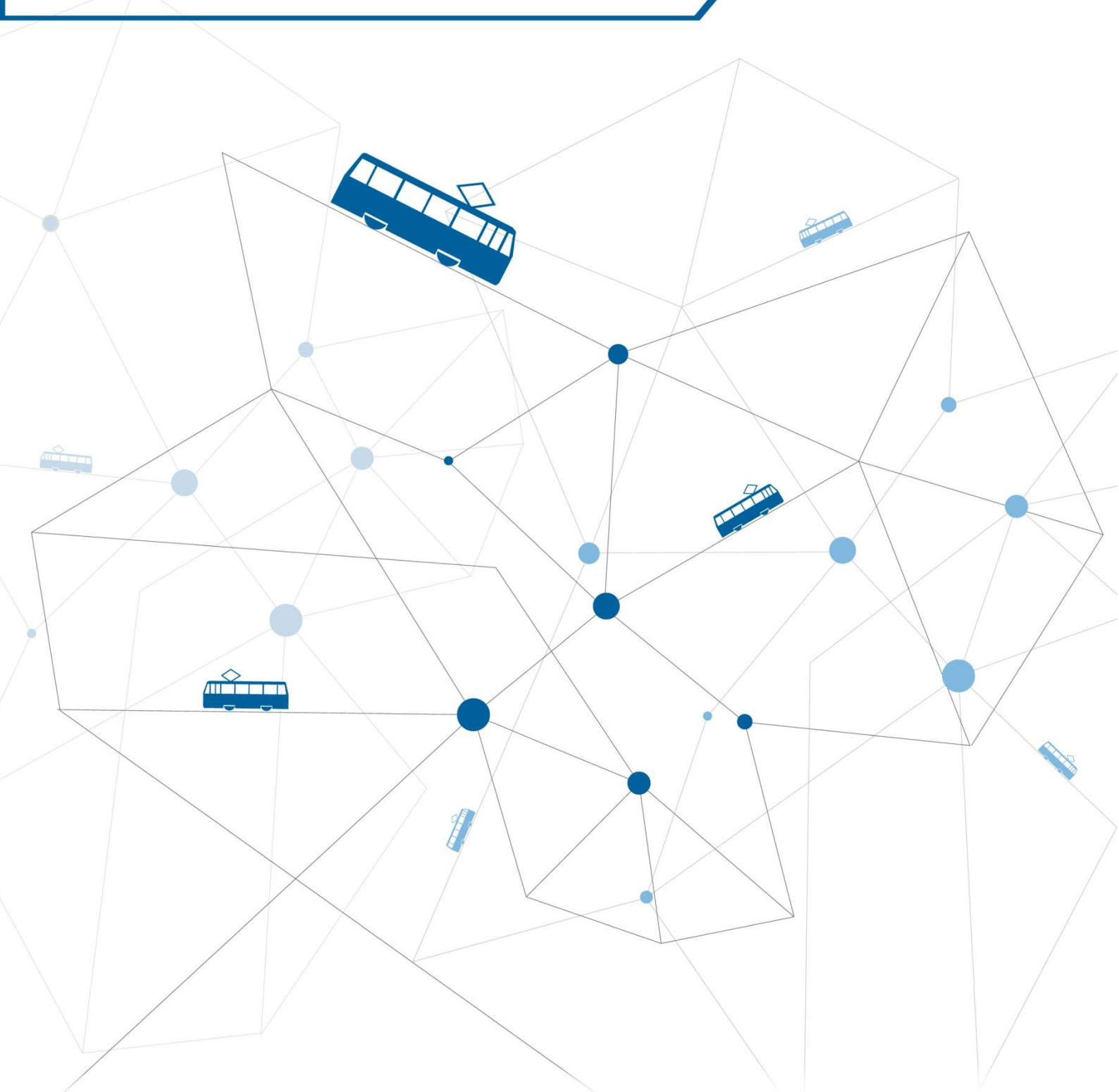
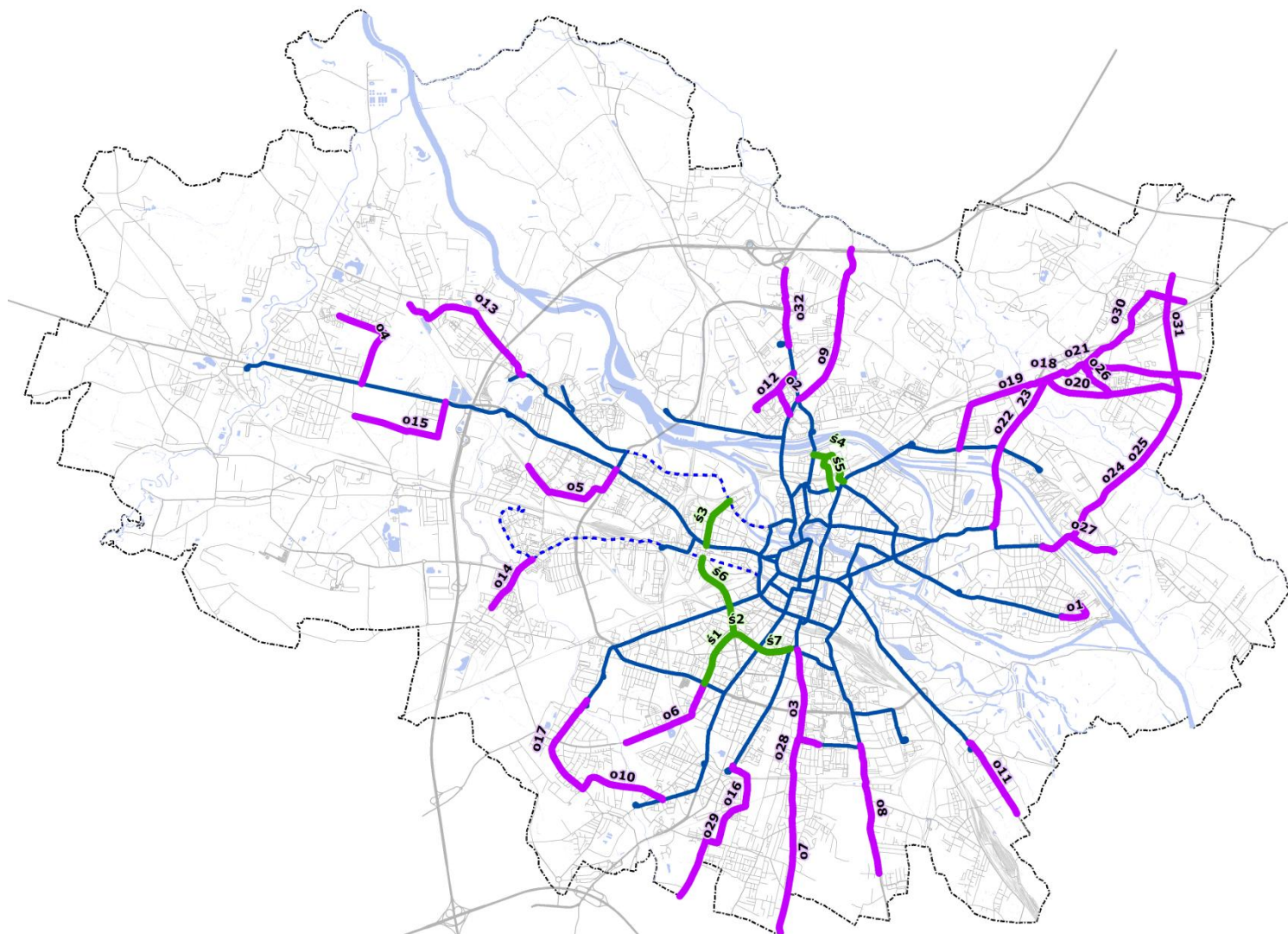


# Wrocławski Program Tramwajowy 2.0

## Załącznik 4 do RAPORTU - karty tras





o1 – Bartoszowice  
 o2 – Bezpieczna, Obornicka  
 o3 – Borowska  
 o4 – Fieldorfa + Stabłowice  
 o5 – Gądów Południowy  
 o6 – Grabiszynek  
 o7 – Grota-Roweckiego  
 o8 – Jagodno  
 o9 – Kamieńskiego + Polanowice  
 o10 – Klecina  
 o11 – Księżę  
 o12 – Ligocka  
 o13 – Maślice

o14 – Muchobór  
 o15 – Nowe Żerniki  
 o16 – Ołtaszyn  
 o17 – Oporów  
 o18 – Psie Pole 1  
 o19 – Psie Pole 2  
 o20 – Psie Pole 3  
 o21 – Psie Pole 4  
 o22 – Psie Pole 5  
 o23 – Psie Pole 6  
 o24 – Psie Pole 7  
 o25 – Psie Pole 8  
 o26 – Psie Pole 9

o27 – Swojczyce  
 o28 – Szpital Borowska  
 o29 – Wysoka  
 o30 – Zakrzów 1  
 o31 – Zakrzów 2  
 ś1 – Gajowicka 1  
 ś2 – Gajowicka 2  
 ś3 – Poznańska  
 ś4 – Rychtańska 1  
 ś5 – Rychtańska 2  
 ś6 – ŚTP 1  
 ś7 – ŚTP 2

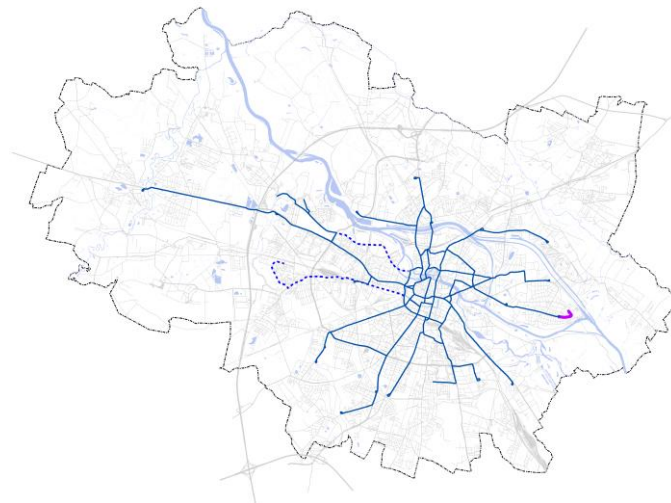


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Bartoszewice: od pętli Biskupin do Canaletta

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **0,7 km**

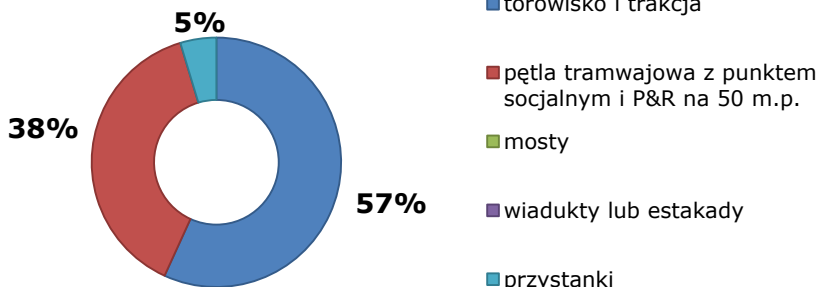
liczba proponowanych przystanków: **2**

szacunkowy koszt\*\*: **20 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **3952**

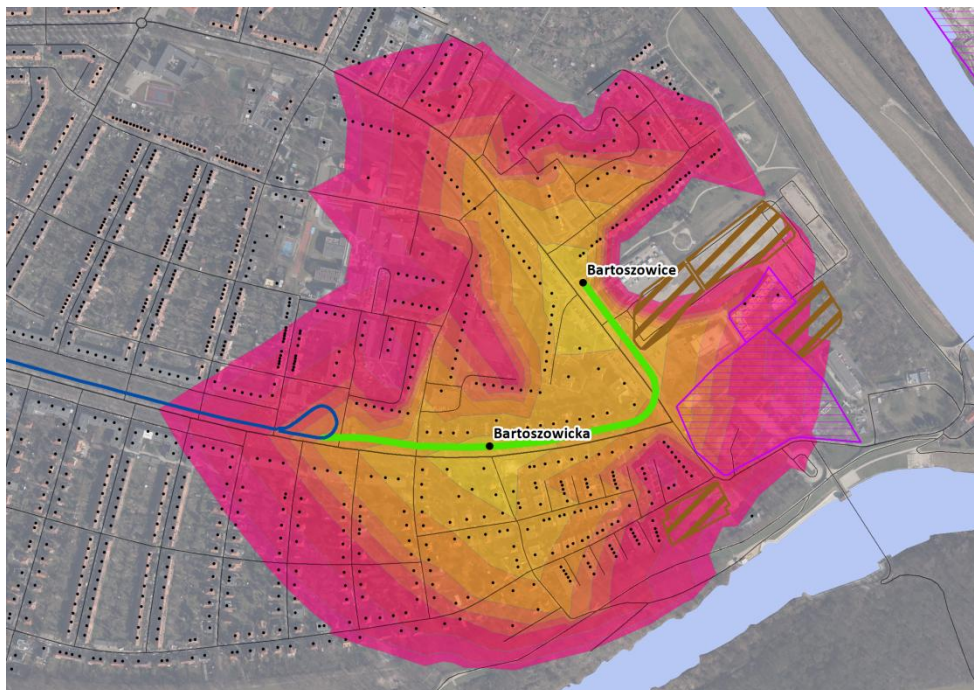
docelowa liczba mieszkańców: **4935**

Składowe kosztów



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 4913 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa pętli Biskupin (budowa rozjazdu) oraz przystanku w kierunku do centrum za pętlą
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 63 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa stanowi przedłużenie trasy istniejącej od pętli tramwajowej *Biskupin*. W zasięgu 800 m od przystanku na pętli Biskupin znajduje się 100% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z działaniami inwestycyjnymi na obszarze cennym przyrodniczo oraz historycznie, co wymaga uzgodnień konserwatorskich oraz szczególnego podejścia do projektowania i realizacji w pobliżu drzew
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 40,68% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp; co istotniejsze, trasa przebiega przez obszar wpisany do rejestru zabytków – *Wielka Wyspa*, oraz dodatkowo objęta jest strefą ochrony elementów liniowych historycznych układów urbanistycznych – ul. Olszewskiego i Bacciarellego
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Biskupin*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

#### **Dodatkowe informacje**

- W maju 2021 roku zakończono remont torowiska na ul. Olszewskiego oraz na pętli *Biskupin* w ramach *TORYwolucji*.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Bezpieczna, Obornicka: od Bałtyckiej przez Obornicką, Bezpieczną

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **1,2 km**

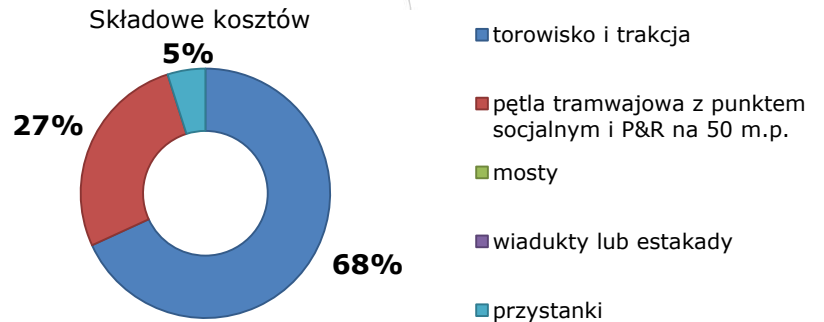
liczba proponowanych przystanków: **3**

szacunkowy koszt\*\*: **28 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **10921**

docelowa liczba mieszkańców: **10936**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 2541 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – zapewnienie miejsc parkingowych wzdłuż Bezpiecznej; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 70 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 290 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 51,3% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie istniejących tras tramwajowych wzdłuż ulicy Bałtyckiej, Żmigrodzkiej i Osobowickiej. W zasięgu 800 m od przystanków położonych na tych trasach znajduje się 100% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z przejściem przez ogródki działkowe, konieczność zmian w sposobie parkowania przyulicznego w ciągu ul. Bezpiecznej
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 7,57% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę historycznych układów urbanistycznych nieobjętych ochroną konserwatorską
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 7,2% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Bałtyckiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych oraz zmiany trasy linii

### **Dodatkowe informacje**

- W 2020 r. remont torowiska na ul. Żmigrodzkiej oraz pętli *Karłowice* w ramach *TORYwolucji*.
- Pas drogowy ul. Bezpiecznej wynoszący około 25 m jest wystarczający na wprowadzenie infrastruktury tramwajowej, ale w obecnym wyposażeniu pasa drogowego są także usytuowane parkingi terenowe otwarte, które mogą stanowić kolizję na prowadzenia niezależnego torowiska tramwajowego w ramach obecnego pasa – pozostawienie obecnego zagospodarowania wiązać się będzie z przyjęciem torowiska wbudowanego w jezdnię i niewydzielonego.

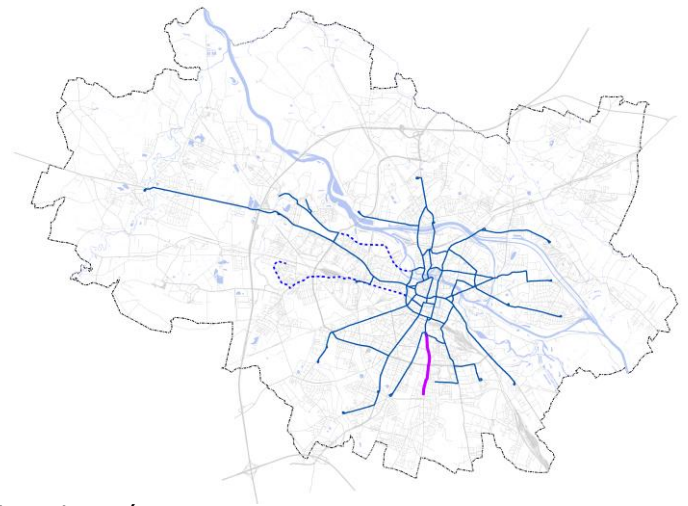


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Borowska: od Glinianej, Borowską do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,5 km**

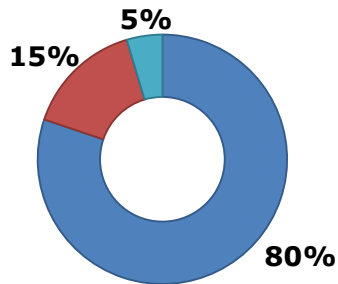
liczba proponowanych przystanków: **6**

szacunkowy koszt\*\*: **50 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **9541**

docelowa liczba mieszkańców: **14113**

#### Składowe kosztów



■ torowisko i trakcja

■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

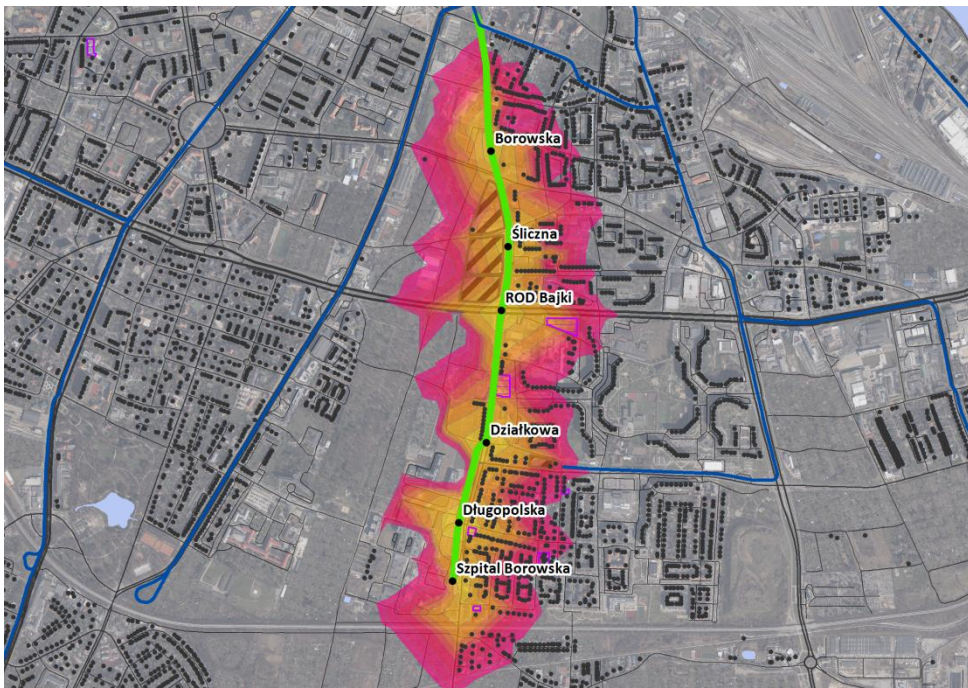
■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 5199 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – potrzeba budowy łącznika odciążającego rejon *Dworca Głównego*; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 54 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

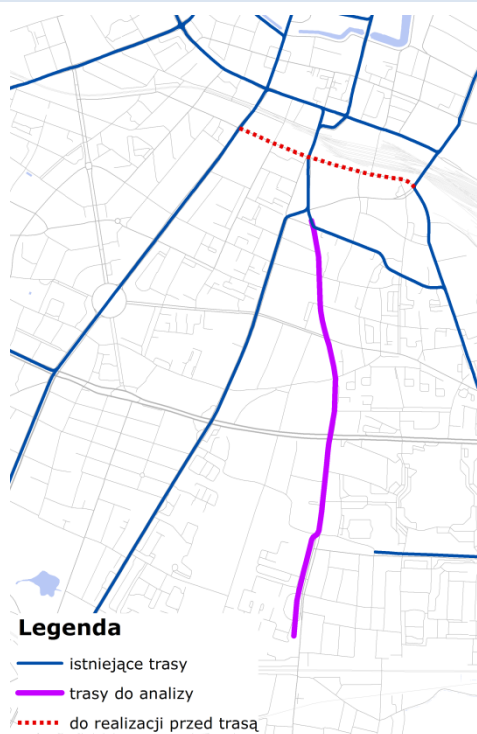
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 590 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż ulic Glinianej, Ślężnej i trasy tramwajowej wzdłuż ul. Świeradowskiej, a także linii kolejowej 285. W zasięgu 800 m od przystanków istniejących lub planowanych na wyżej wymienionych trasach znajduje się 97% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z koniecznością wykupów oraz przekształcenia części parkingu przy szpitalu na potrzeby trasy i pętli
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa może stanowić ofertę także dla sąsiedniego osiedla Wojszyce
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 4,40% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, a także wpisujące się w historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 44% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie ze węzłem przesiadkowym w rejonie skrzyżowania ulic Swobodnej i Borowskiej oraz dworcem *Wrocław Główny* PKP i PKS
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajdują się szpital i *Aquapark*
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych oraz skrócenia linii.

### Dodatkowe informacje



- Wprowadzenie nowego kierunku tramwajowego do węzła w rejonie *Dworca Głównego* wymagać będzie analiz możliwości zwiększenia jego przepustowości.
- Niezbędne określenie innych działań w ramach sieci tramwajowej (łączniki uelastyczniające lub przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Borowską/Stawową).
- Trudne odcinki bez rezerw terenowych na wprowadzenie tramwaju (niezbędna ingerencja w obecną jezdnię).



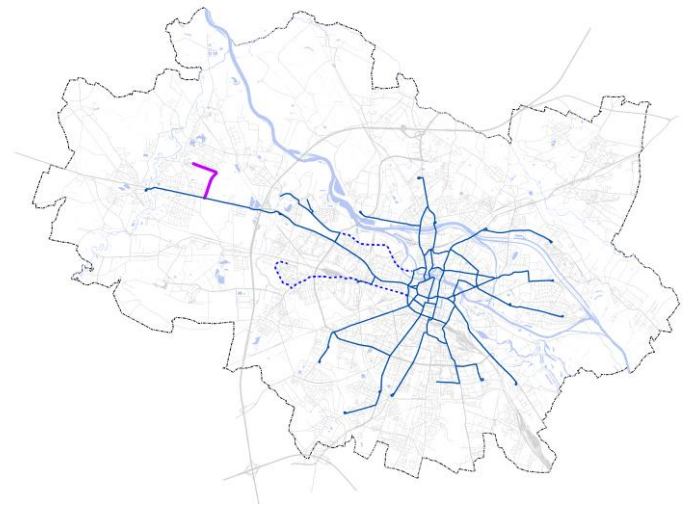


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Fieldorfa – Stabłowice: od Kosmonautów przez Wojanowską

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

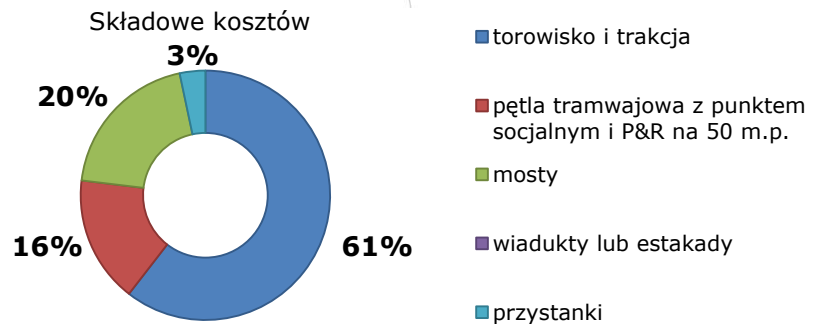
długość: **2,1 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **55 mln**

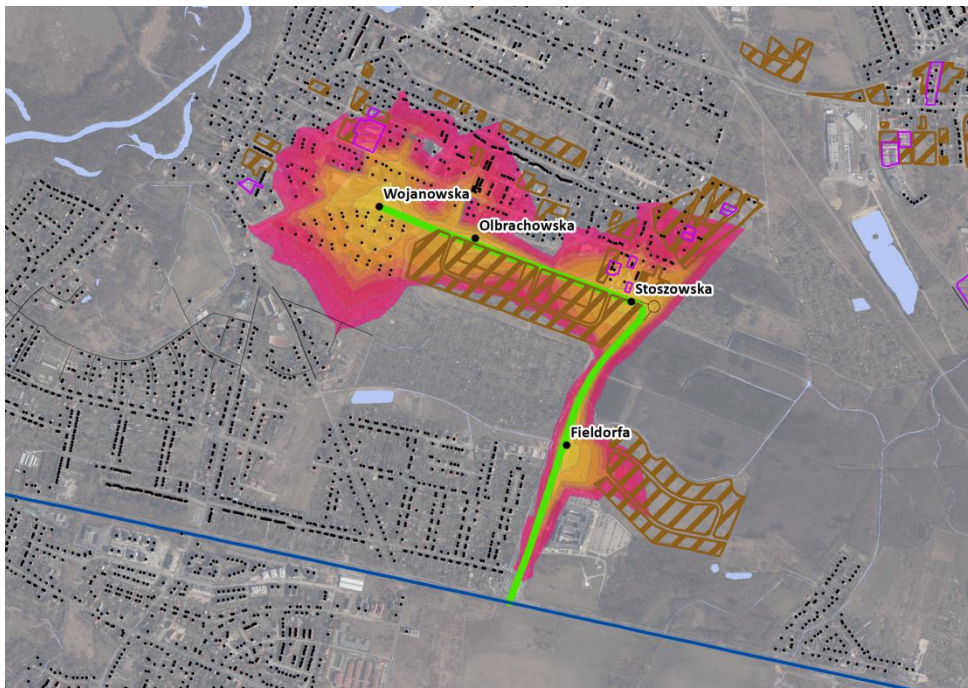
liczba mieszkańców w 2023: **4542**

docelowa liczba mieszkańców: **6488**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 12045 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 30 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 900 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 51,85% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Kosmonautów. W zasięgu 800 m od przystanków tramwajowych na tej trasie znajduje się 39% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z przejściem przez ogródki działkowe, które posiadają uchwalony mpzp o przeznaczeniu innym niż funkcja drogowa – niezbędne rozmowy z PZD
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 7,40% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, występują również stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kosmonautów
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *Dolnośląski Szpital Specjalistyczny* przy ul. Fieldorfa
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość skrócenia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

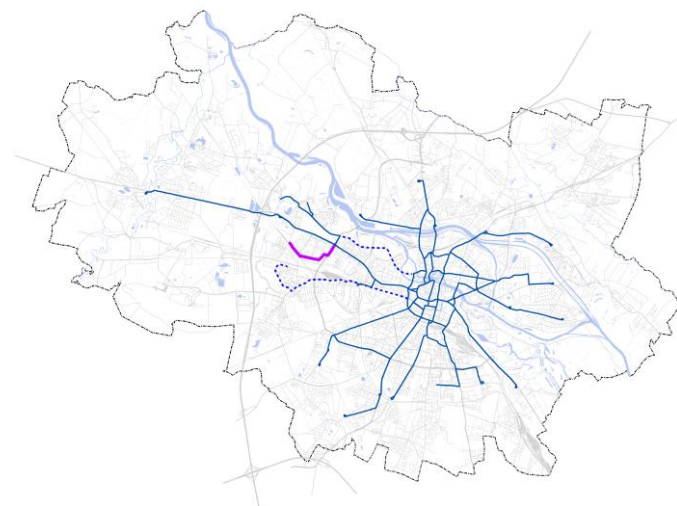


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Gądów Południowy: od Legnickiej przez Na Ostatnim Groszu, Balonowa, Bystrzycka do planowanej pętli przy stacji Wrocław Kuźniki

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,4 km**

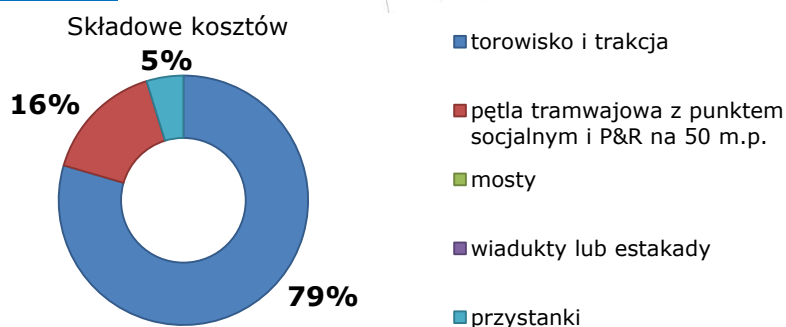
liczba proponowanych przystanków: **5**

szacunkowy koszt\*\*: **48 mln**

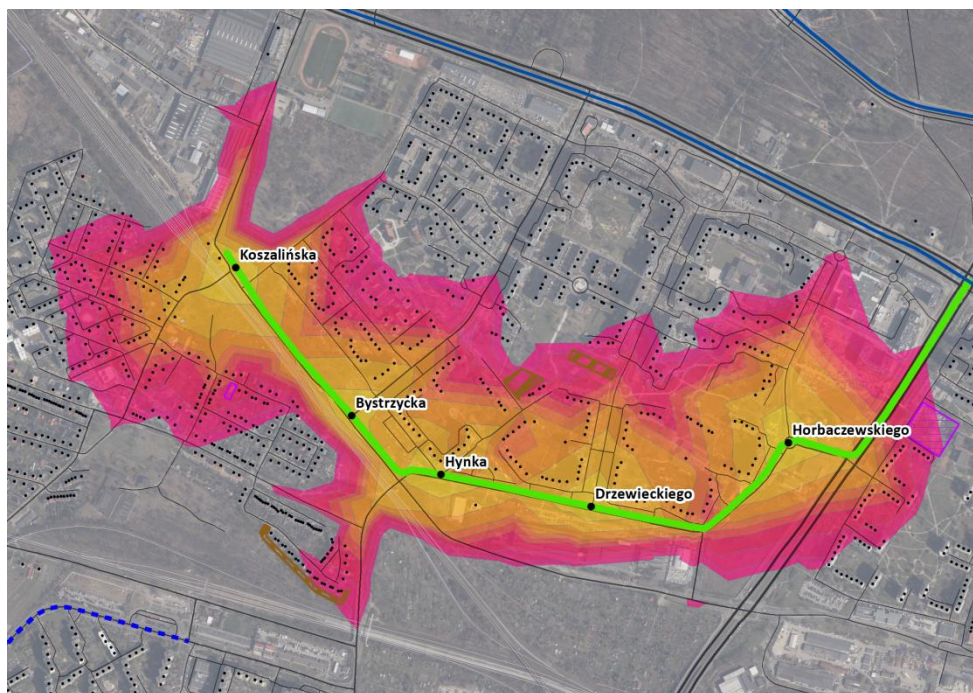
liczba mieszkańców w 2023: **12918**

docelowa liczba mieszkańców: **13268**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 3683 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przekształcenia w rejonie węzła Kwiska
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 57 mieszkań na hektar



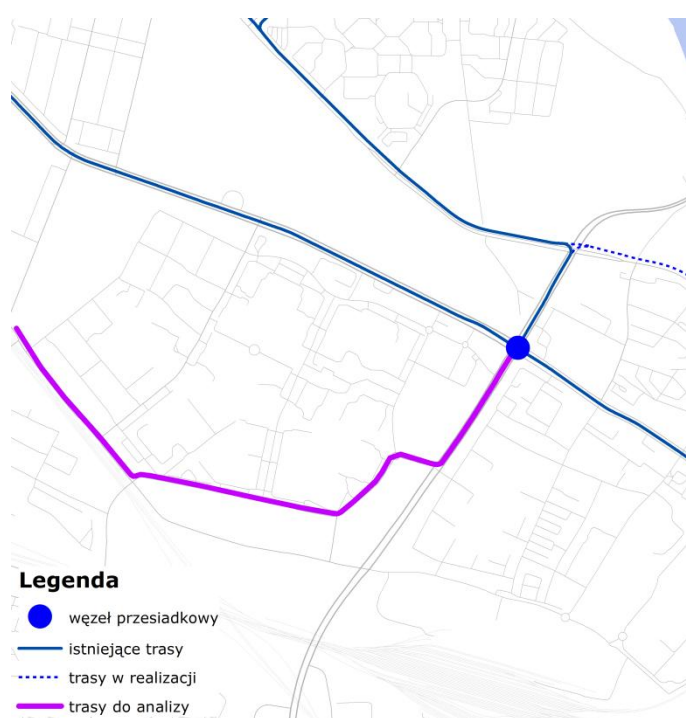
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 120 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej w ciągu ulic Legnicka-Lotnicza oraz linii kolejowej 273. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 70% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z poważnymi ryzykami
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiedniego osiedla Kuźniki oraz umożliwia integrację ze stacją kolejową *Wrocław Kuźniki* (wraz z wybudowanym w sąsiedztwie parkingiem P&R).
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 16,68% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 37,2% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Lotniczej oraz stacją kolejową *Wrocław Kuźniki*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Trasa jest kolejnym kierunkiem tramwajowym wprowadzanym do węzła Kwiska, co może stanowić problem dla sprawnego funkcjonowania tego węzła. Organizacja węzła przy nowej trasie wymagałaby wprowadzenia szerszego zakresu zmian obejmujących również jezdnie samochodowe. Ze względu na bliskie usytuowanie jednego z ważniejszych skrzyżowań we Wrocławiu takie zmiany musiałyby uwzględniać zarówno wysoką sprawność węzła przesiadkowego jak i układu drogowego.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Grabiszynek: od Hallera, Gajowicką do pętli przy Raławickiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

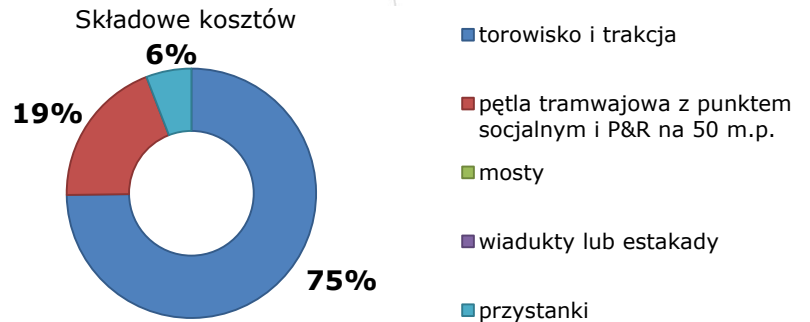
długość: **2,2 km**

liczba proponowanych przystanków: **6**

szacunkowy koszt\*\*: **47 mln**

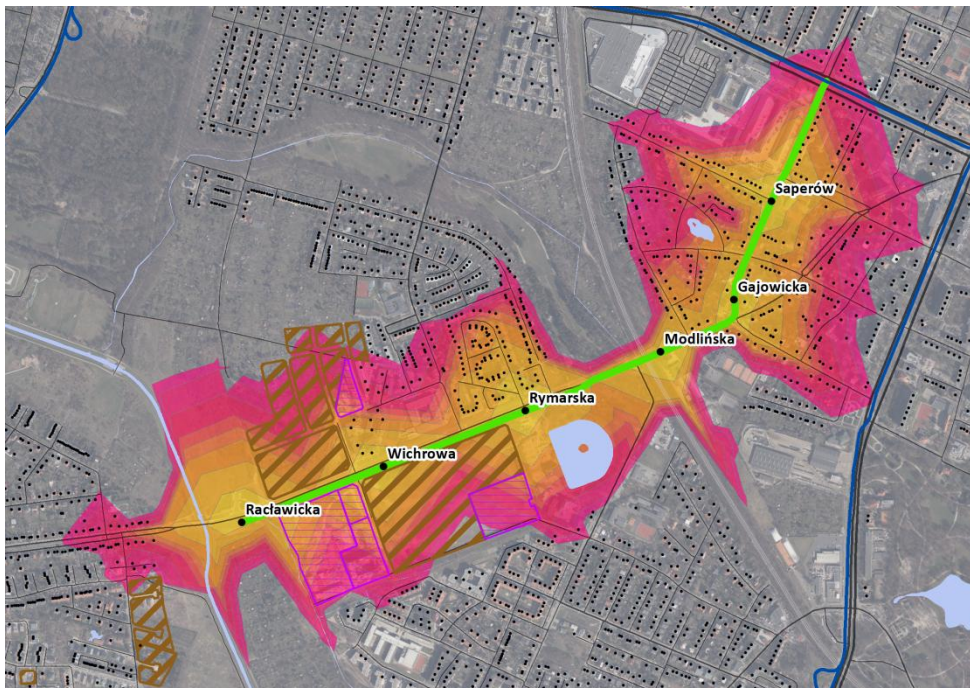
liczba mieszkańców w 2023: **7538**

docelowa liczba mieszkańców: **15808**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 6151 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – zalecana kontynuacja torowiska w ul. Gajowickiej; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 61 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

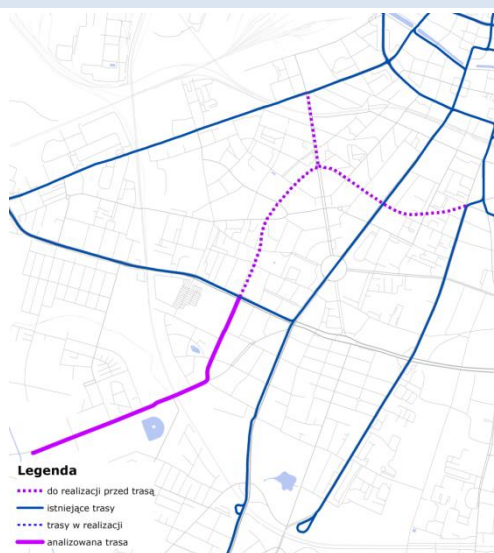
<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 58,3% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ulic Powstańców Śląskich oraz Hallera. W zasięgu 800 m od przystanków tramwajowych na tych trasach znajduje się 44% długości nowej trasy
7. RYZYKA – trasa przecina towarową obwodnicę kolejową (proces uzgodnieniowy z PKP PLK w zakresie ewentualnych niezbędnych zmian w zakresie wiaduktu kolejowego nad Raławicką) oraz jest prowadzona w zbliżeniu do istniejącej zabudowy na odcinku ul. Gajowickiej – możliwy sprzeciw społeczny
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 7,38% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, występują również stanowiska archeologiczne, a obszar skrzyżowania Hallera/Gajowicka wpisany jest w strefę ochrony elementów liniowych historycznych układów urbanistycznych
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 48% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – na odcinku ul. Gajowickiej jest opracowanie koncepcyjne wykonane w roku 2020 w ramach zadania *Koncepcja przebudowy ul. Gajowickiej na odcinku od ul. Raławickiej do ul. Zaporoskiej we Wrocławiu*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Hallera
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość częściowego zastąpienia linii

### Dodatkowe informacje

- Ze względu na ograniczoną przepustowość zarówno Powstańców Śląskich jak i Grabiszyńskiej zalecana jest realizacja trasy przy wcześniej realizacji torowiska tramwajowego na odcinku północnym ul. Gajowickiej.





## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Grota-Roweckiego: od Borowskiej przez Grota Roweckiego do granicy miasta

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **3,4 km**

liczba proponowanych przystanków: **7**

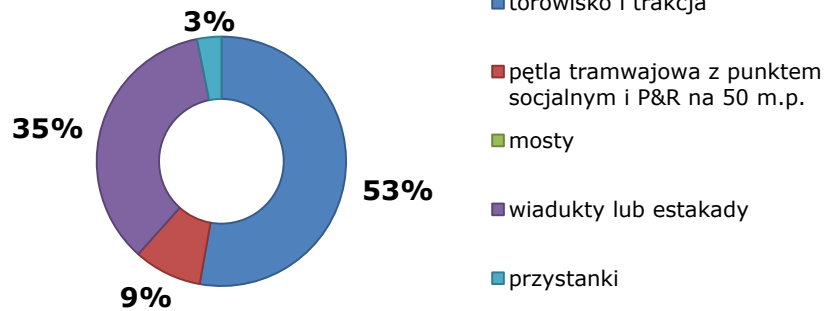
szacunkowy koszt\*\*: **101 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **5443**

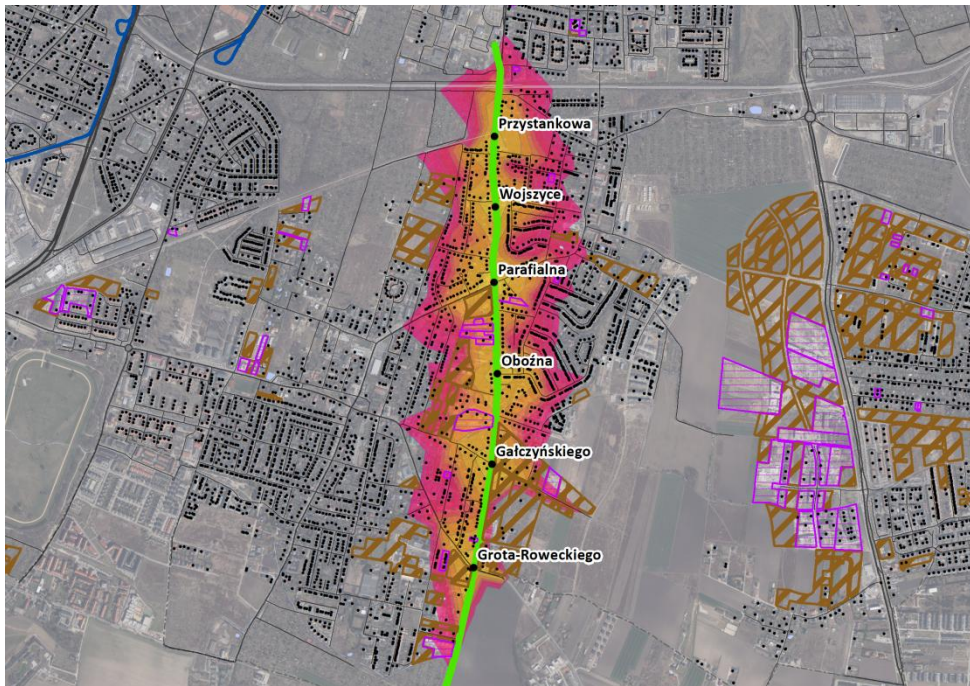
docelowa liczba mieszkańców: **9062**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 18650 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – potrzeba budowy sieci tramwajowej na ulicy Borowskiej, potrzeba budowy łącznika odciążającego rejon *Dworca Głównego*
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 25 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

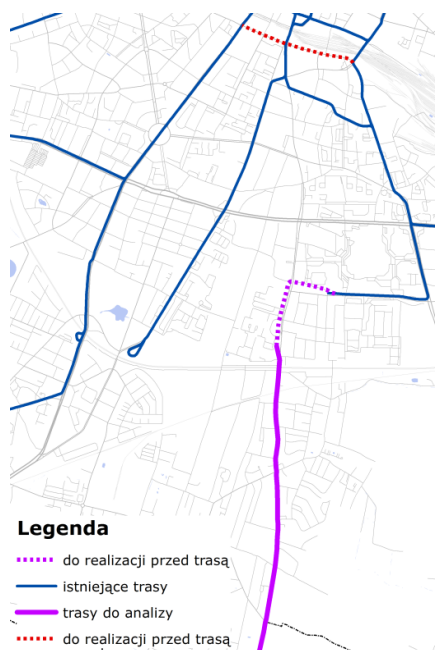
<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 700 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie planowanej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Borowskiej oraz planowanego przystanku kolejowego na linii 285. W zasięgu 800 m od tych miejsc znajduje się 35% długości trasy.
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 285 oraz przechodzi pod kolejową obwodnicą towarową, co wymagać będzie uzgodnień z PKP PLK, konieczność uzgodnień z gminą sąsiednią – Żórawina (możliwość usytuowania pętli w gminie sąsiedniej), oraz trasa przebiega w zbliżeniu do zabudowy jednorodzinnej – możliwy sprzeciw społeczny
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi potencjalny generator połączeń podmiejskich
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 7,91% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz uwzględniające historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 49,9% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z przystankiem kolejowym na rewitalizowanej linii 285
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość skrócenia linii autobusowych

### Dodatkowe informacje

- Trasa możliwa do realizacji po wybudowaniu trasy Borowska Szpital lub Borowska.







## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Jagodno: od Bardzkiej, Buforową do planowanej pętli przy Kajdasza

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,7 km**

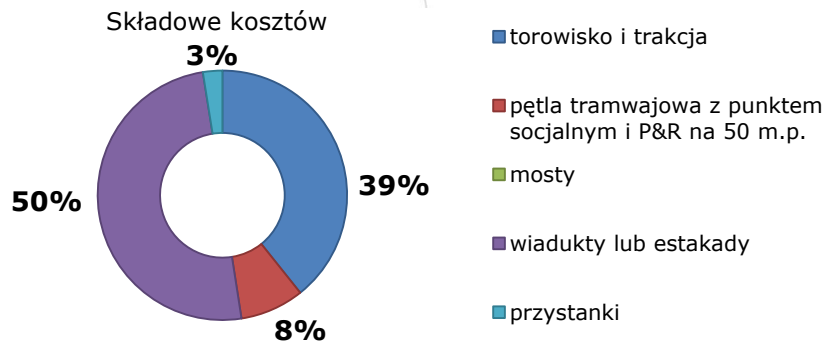
liczba proponowanych przystanków: **6**

szacunkowy koszt\*\*: **108 mln**

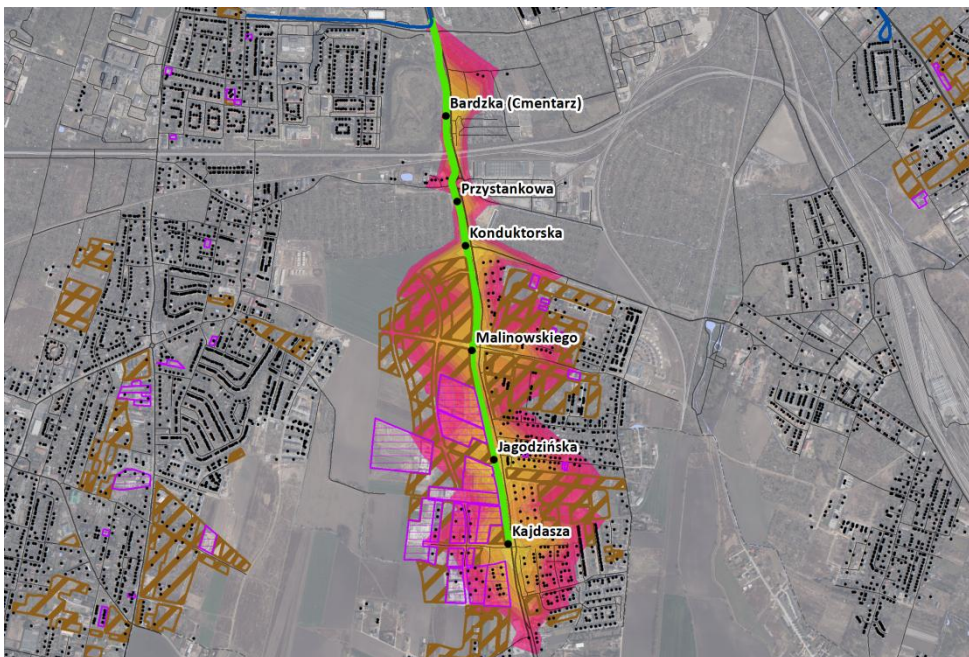
liczba mieszkańców w 2023: **20466**

docelowa liczba mieszkańców: **35466**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 5295 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – ewentualne rozważenie budowy odcinka tramwajowego wzdłuż ul. Suchej i Swobodnej dla odciążenia ul. Stawowej i rejonu dworca PKP/PKS
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 111 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – podziały gruntów i ich wykup nastąpił przy realizacji przebudowy ul. Buforowej
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa styka się z trasą tramwajową wzdłuż ulicy Bardzkiej oraz przebiega w sąsiedztwie linii kolejowej 276. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 56% długości trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową 285, co wymagać będzie uzgodnień z *PKP PLK*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi nową ofertę dla osiedla Jagodno, ale poprzez stworzenie węzła zintegrowanego z komunikacją podmiejską oraz P&R w rejonie ul. Kajdasza pozwala także na powiązania ponadlokalne/aglomeracyjne
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 2,77% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 73,3% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – opracowanie projektu budowlanego w ramach zadania pn. *Budowa trasy tramwajowej na Jagodno we Wrocławiu – od ul. Świeradowskiej do pętli przy ul. Kajdasza*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową prowadzącą w kierunku ul. Świeradowskiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Główną przeszkodą w realizacji trasy tramwajowej jest brak wypracowanego rozwiązania z *PKP PLK* w zakresie przekroczenia linii kolejowej 285. To linia, która obecnie podlega rewitalizacji w celu przywrócenia połączeń pasażerskich pomiędzy Wrocławiem i Świdnicą, a dodatkowo której projekt rozbudowy o drugi tor został zgłoszony przez *Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego* do programu *Kolej+*.
- Przed realizacją trasy można rozważyć budowę odcinka tramwajowego wzdłuż ul. Suchej i Swobodnej dla odciążenia ul. Stawowej i rejonu dworca *PKP/PKS*.

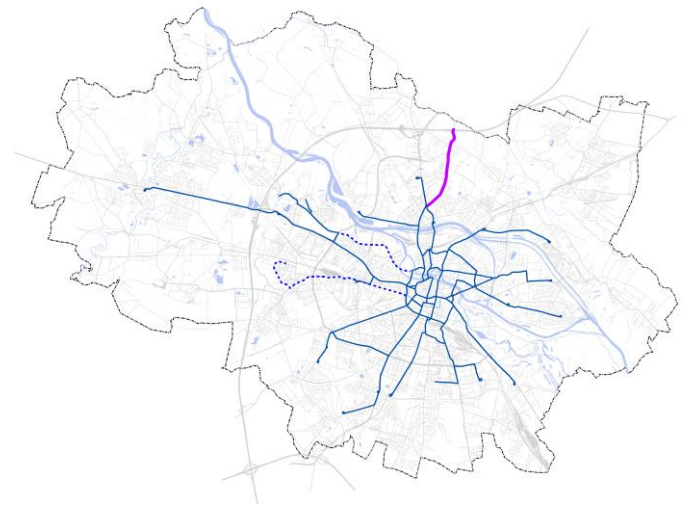


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Kamieńskiego – Polanowice: od Żmigrodzkiej do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **3,4 km**

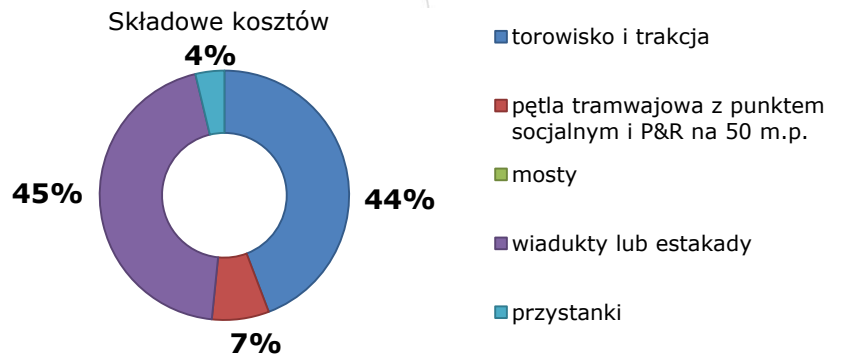
liczba proponowanych przystanków: **10**

szacunkowy koszt\*\*: **121 mln**

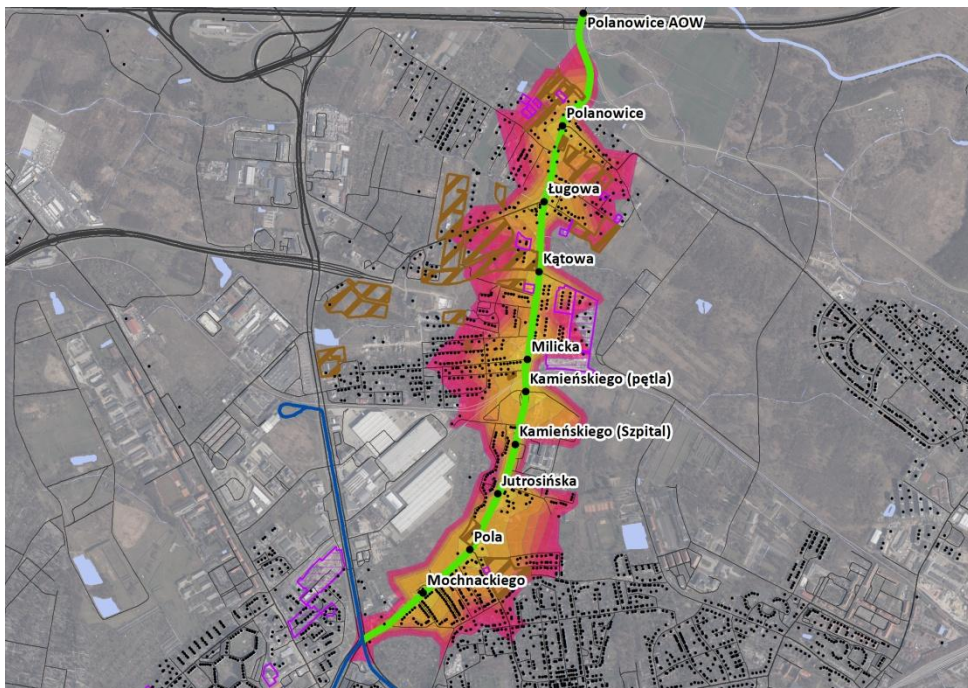
liczba mieszkańców w 2023: **9356**

docelowa liczba mieszkańców: **13415**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 12956 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – Przebudowa jezdni na odcinku tramwaju wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 48 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 350 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 18% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej w ciągu ulic Żmigrodzka-Bałtycka. W zasięgu 800 m od przystanków tramwajowych na ww. trasie znajduje się 21% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 292, co wymaga uzgodnień z *PKP* oraz wymaga usytuowania pętli w sąsiedztwie węzła *AOW* (niezbędne uzgodnienie z *GDDKiA*)
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi potencjalny generator połączeń podmiejskich
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 11,84% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, oraz są objęte historycznym układem urbanistycznym nieobjętym ochroną konserwatorską, na obszarze występują stanowiska archeologiczne i strefy historycznych założeń zieleni objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 98,5% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Żmigrodzkiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *Wojewódzki Szpital specjalistyczny* przy ul. Kamieńskiego
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa jest prowadzona w zbliżeniu do istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na odcinku ul. Kamieńskiego.

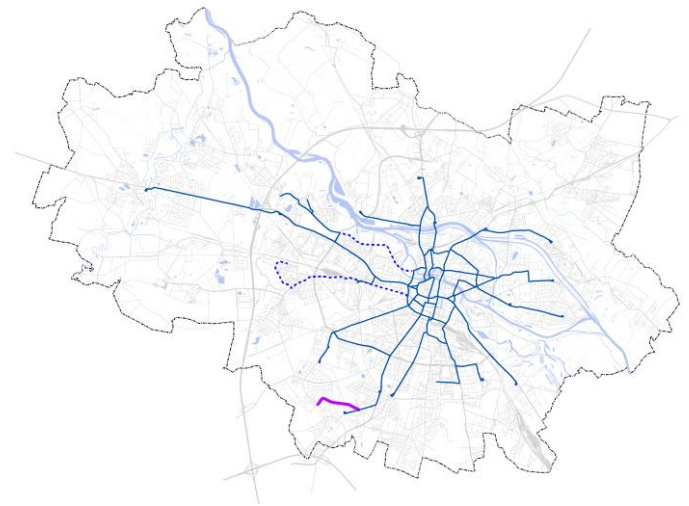


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Klecina: od Przyjaźni nowym łącznikiem do planowanej pętli przy Kupieckiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

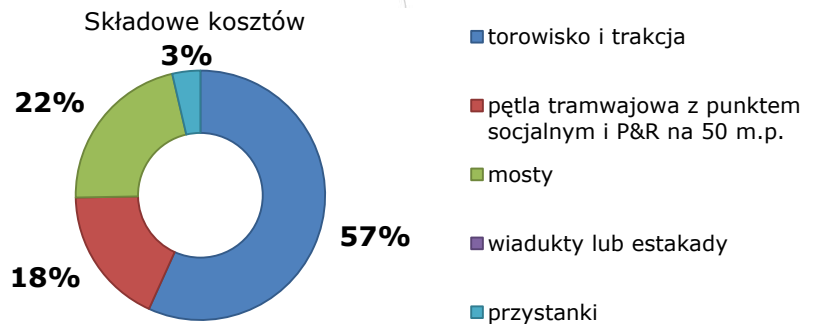
długość: **1,8 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **50 mln**

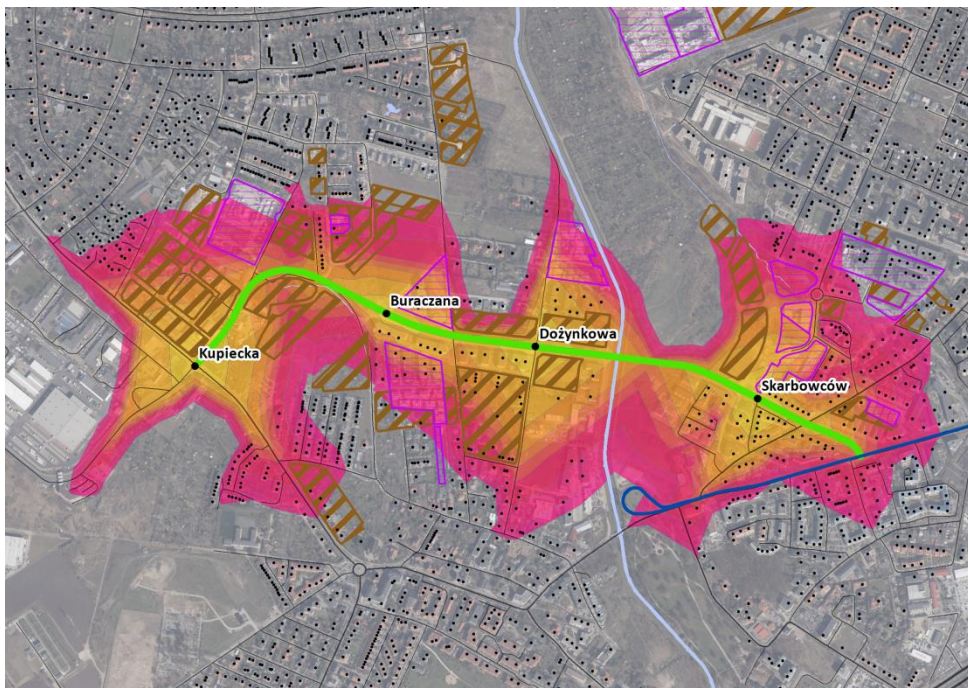
liczba mieszkańców w 2023: **6090**

docelowa liczba mieszkańców: **11527**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 8207 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – zalecana budowa drugiego toru tramwajowego minimum na odcinku od Przyjaźni do rozdziału linii, a niezbędna co najmniej mijanka
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 58 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

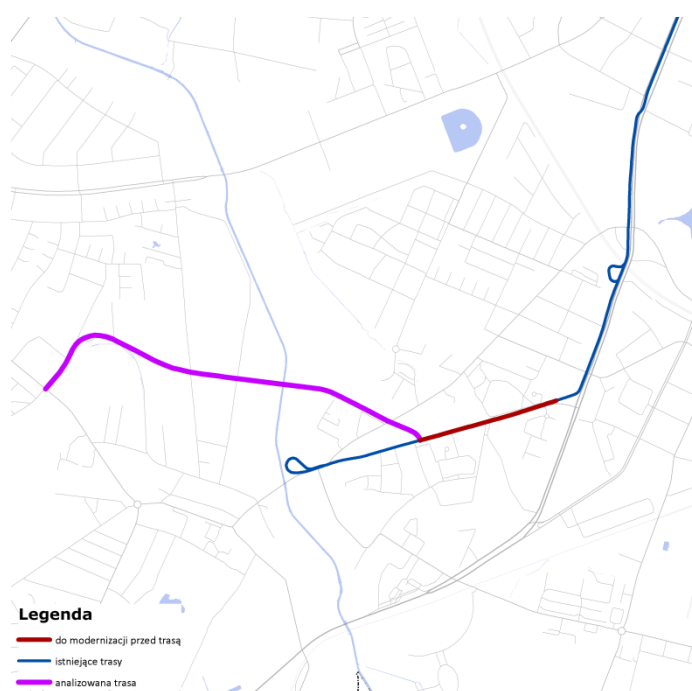
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacowane wykupy gruntów na około 220 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – najbliższa trasa tramwajowa prowadzi wzdłuż ul. Przyjaźni. W zasięgu 800 m od przystanków na tej trasie znajduje się 28% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z przejściem przez cenny przyrodniczo obszar *Doliny Olszówki*, dodatkowo obecnie na początkowym odcinku w korytarzu trasy są parkingi terenowe otwarte dla pobliskiej zabudowy, które stoją w kolizji z trasą tramwajową
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 12,26% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, występują tu również stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Przyjaźni
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego przeniesienia linii z ul. Giełdowej na nową pętlę przy ul. Kupieckiej

### Dodatkowe informacje



- Warunkiem powstania trasy jest wykonanie mijanki na istniejącym torowisku na ul. Przyjaźni. Za niezbędne uznaje się realizację mijanki na odcinku od przystanku Przyjaźni w rejonie skrzyżowania z al. Karkonoską do rejonu przystanku Sąsiedzka.
- Trasa wymaga budowy obiektu mostowego na przekroczeniu rzeki Ślęzy.

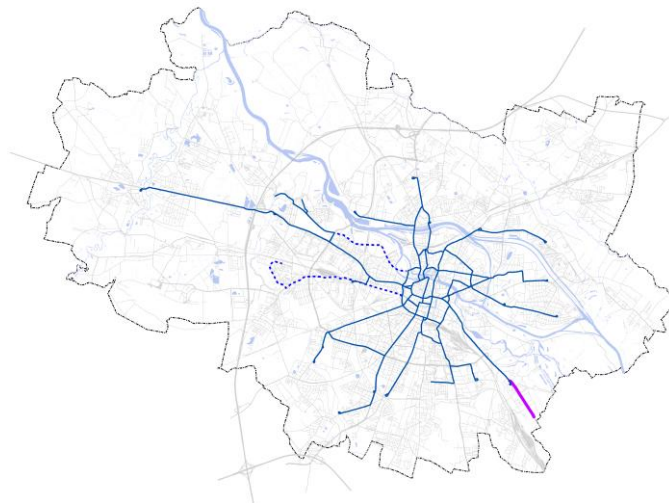


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Księżę: od pętli Księżę Małe przez Opolską do planowanej pętli przy granicy miasta

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

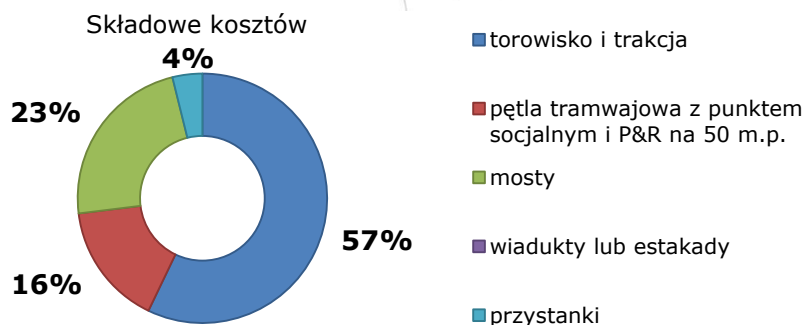
długość: **1,7 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **47 mln**

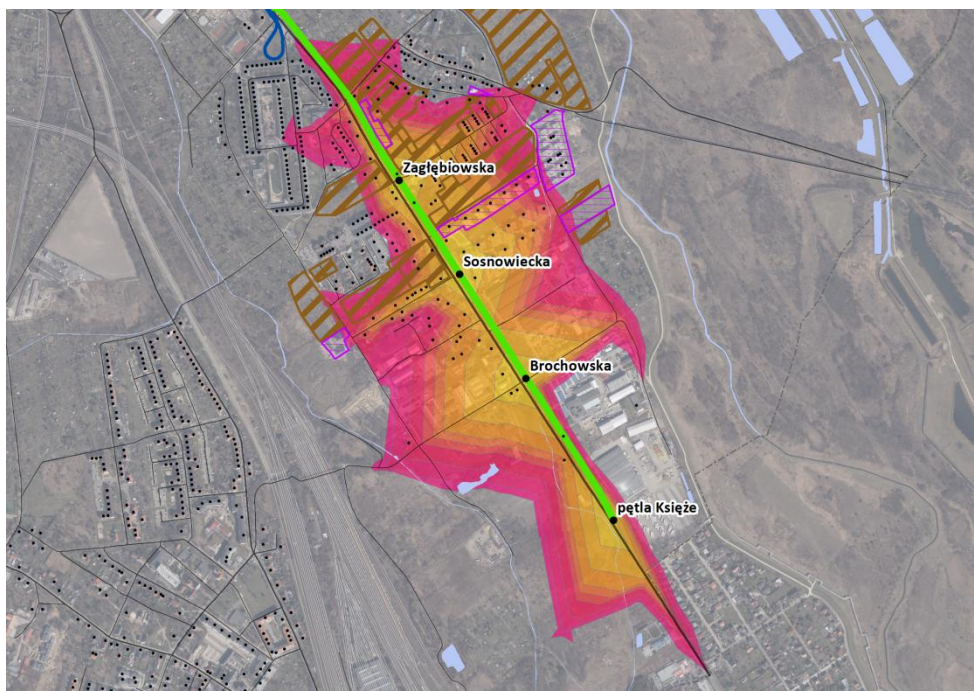
liczba mieszkańców w 2023: **2526**

docelowa liczba mieszkańców: **6366**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 18571 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – modernizacja istniejącej sieci tramwajowej w kierunku osiedla Księżę Małe, aby dopuścić po nim również ruch autobusowy
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 108 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 710 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa stanowi przedłużenie trasy istniejącej od pętli tramwajowej *Księża Mała*. W zasięgu 800 m od przystanku na pętli *Księża Mała*, znajduje się 50% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z dodatkowymi ryzykami
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi nową ofertę dla osiedla *Księża Wielkie*, poprzez usytuowanie na wlocie drogi krajowej *DK94* pętli tramwajowej z parkingiem P&R oraz pętlą autobusową możliwe jest zorganizowanie węzła zintegrowanego o znaczeniu ponadlokalnym
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 27,72% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – w trakcie opracowania jest *Koncepcja rozbudowy kanalizacji sanitarnej, zagospodarowania wód opadowych, koncepcja drogowa wraz ze strefowaniem uzbrojenia podziemnego dla części osiedla Księża we Wrocławiu (2021 r.)*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Księża Mała*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**



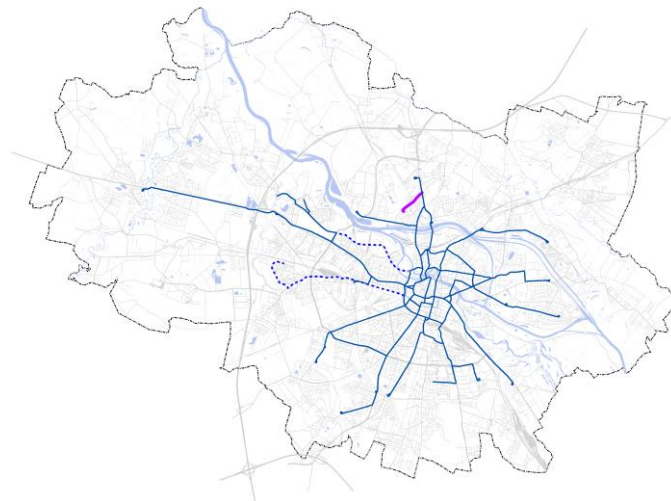


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Ligocka: od Żmigrodzkiej przez Ligocką, Bezpieczną

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **1,1 km**

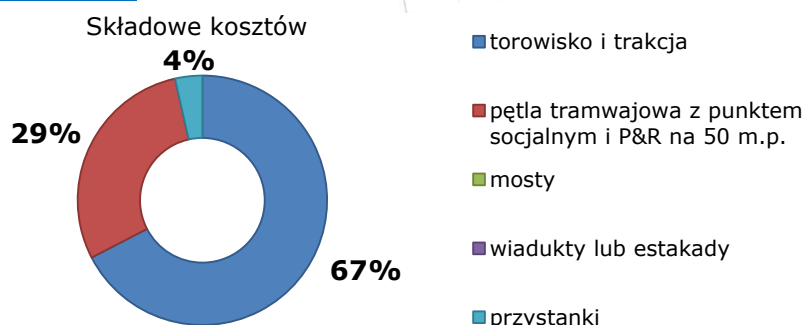
liczba proponowanych przystanków: **2**

szacunkowy koszt\*\* : **26 mln**

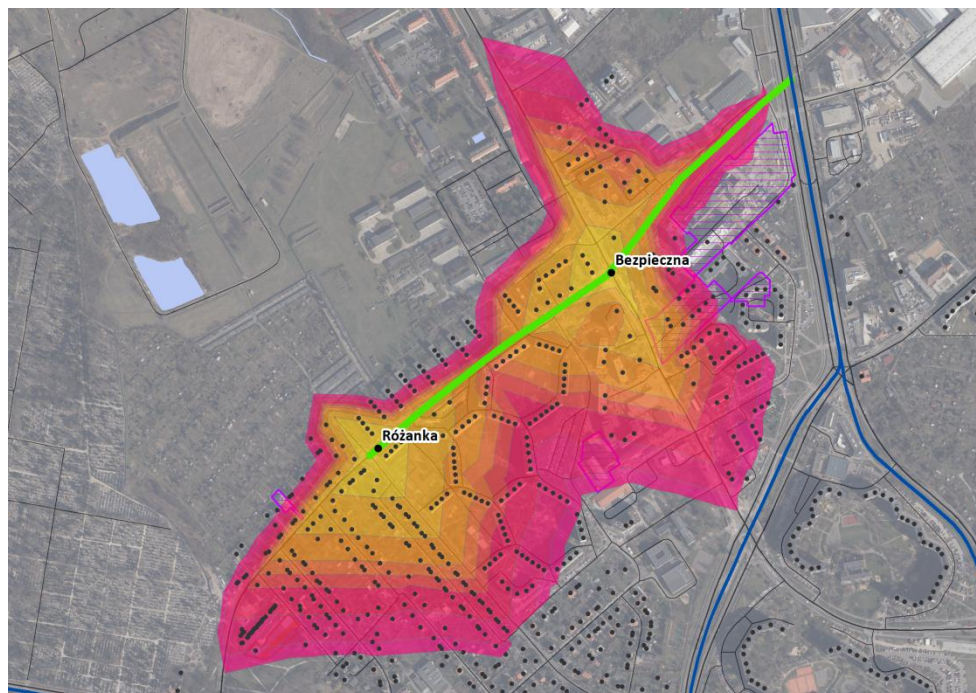
liczba mieszkańców w 2023: **7441**

docelowa liczba mieszkańców: **7456**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 3457 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – zapewnienie miejsc parkingowych wzdłuż Bezpiecznej; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 80 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 63,5% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż Żmigrodzkiej i Osobowickiej. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 100% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z przejściem przez obecnie zamknięty teren *PKP*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 9,04% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę historycznych układów urbanistycznych nieobjętych ochroną konserwatorską
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 6,3% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową w ul. Żmigrodzkiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

#### **Dodatkowe informacje**

- W 2020 r. nastąpił remont torowiska na ul. Żmigrodzkiej oraz pętli *Karłowice* w ramach *TORYwolucji*.
- Pas drogowy ul. Bezpiecznej wynoszący około 25 m jest wystarczający na wprowadzenie infrastruktury tramwajowej, ale w obecnym wyposażeniu pasa drogowego są także usytuowane parkingi terenowe otwarte, które mogą stanowić kolizję przy prowadzeniu niezależnego torowiska tramwajowego w ramach obecnego pasa – pozostawienie obecnego zagospodarowania wiązać się będzie z przyjęciem torowiska wbudowanego w jezdnię i niewydzielonego.

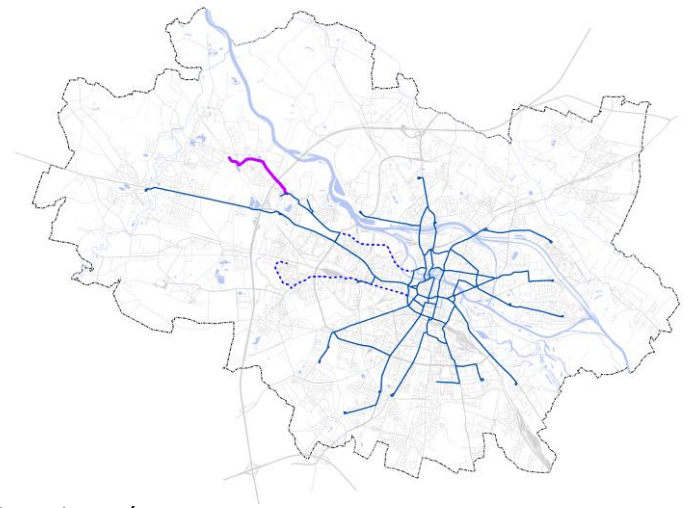


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Maślice: od Stadionu Wrocław przez Maślicką, nową ulicę zbiorczą do planowanej pętli przy linii kolejowej 273

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

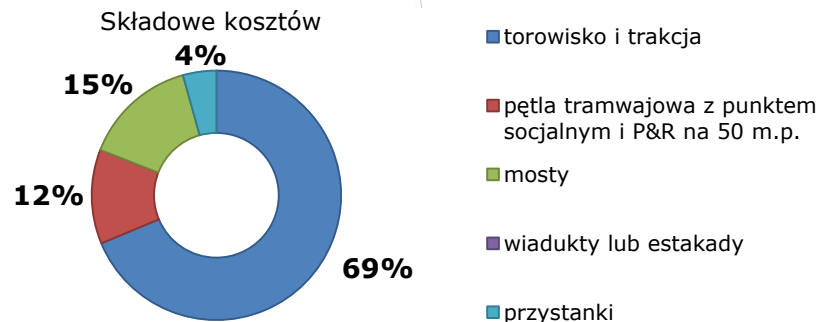
długość: **3,2 km**

liczba proponowanych przystanków: **9**

szacunkowy koszt\*\*: **74 mln**

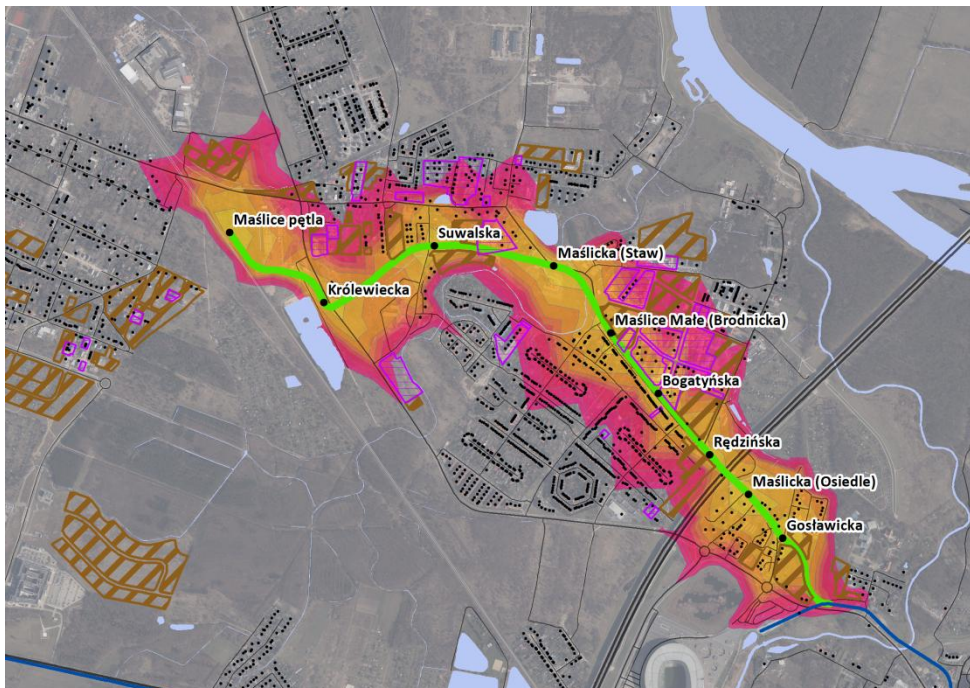
liczba mieszkańców w 2023: **10142**

docelowa liczba mieszkańców: **14490**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 7328 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 55 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 360 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie stacji kolejowej *Wrocław Stadion* oraz planowanego przystanku kolejowego *Wrocław Maślice/Stabłowice*. W zasięgu 800 m od tych miejsc znajduje się 43% długości trasy
7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się dodatkowymi potencjalnymi ryzykami
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiednich osiedli: Stabłowice, Pracze Odrzańskie
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 16% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, stanowiska archeologiczne objęte ochroną; trasa przebiega również przez historyczne układy urbanistyczne oraz historyczne założenia zieleni objęte ochroną
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 96,3% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – opracowana w roku 2018 koncepcja w ramach zadania pn. *Przebudowa ul. Maślickiej wraz z budową torowiska*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową poprowadzoną do Stadionu oraz planowanym przystankiem kolejowym *Wrocław Maślice/Stabłowice*
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy większe obiekty usługowe, natomiast zakończenie trasy jest planowane w rejonie lokalnego centrum usługowego, które ma jeszcze potencjał do rozbudowy o nowe obiekty
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych oraz modyfikacji przebiegów linii

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa wymaga przebudowy mostu na Ługowinie (poszerzenie) bądź budowy nowego mostu – równoległego do obecnego mostu w ciągu ul. Maślickiej.
- Zaprojektowanie pętli klasycznej w rejonie planowanego przystanku kolejowego oraz istniejącego przejazdu kolejowego stwarza możliwość wykształcenia węzła zintegrowanego z pętlą autobusową oraz parkingiem P&R.
- Klasyczna pętla uelastyczniłaby obsługę taborową na tym kierunku (obecnie ze względu na krańcówkę przy Stadionie możliwa jest obsługa wyłącznie taboru dwukierunkowym).

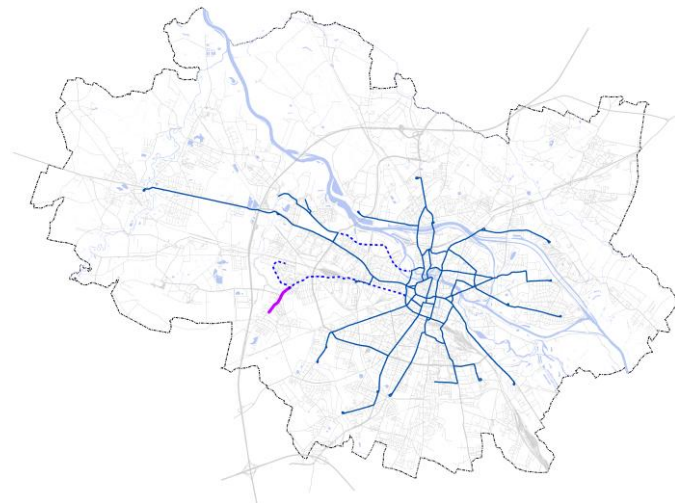


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Muchobór: od Strzegomskiej, Mińską do planowanej pętli przy Roślinnej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

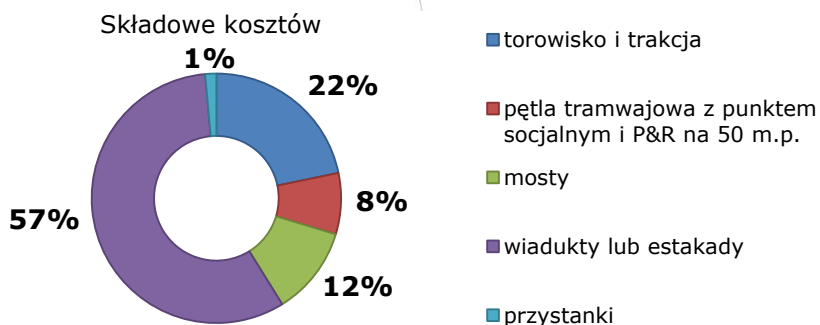
długość: **1,3 km**

liczba proponowanych przystanków: **3**

szacunkowy koszt\*\*: **94 mln**

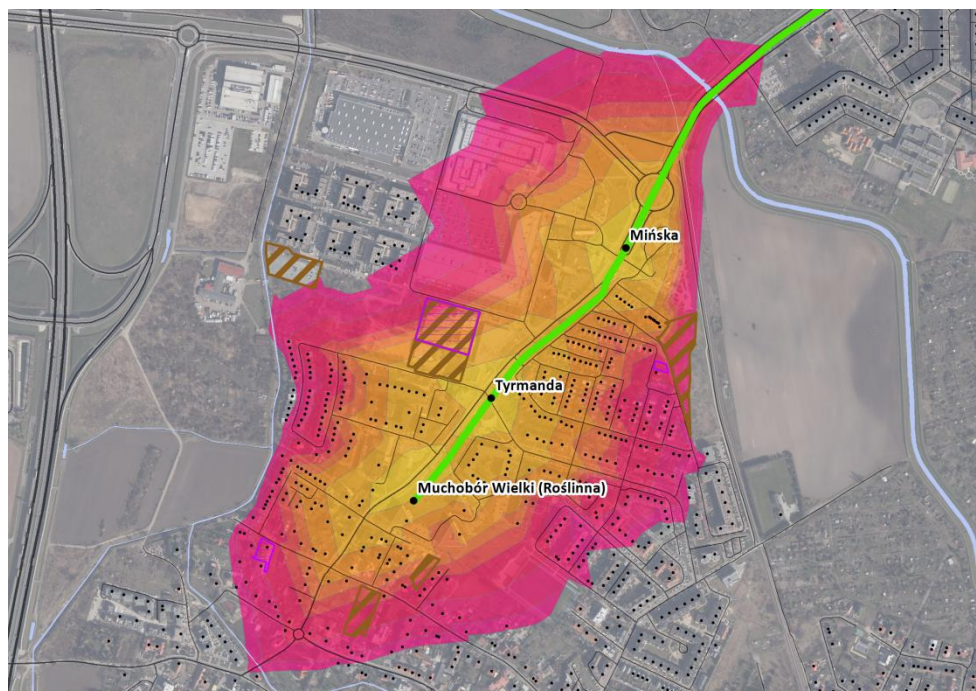
liczba mieszkańców w 2023: **4553**

docelowa liczba mieszkańców: **6489**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 20705 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 34 mieszkania na hektar



Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 200 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie budowanej trasy tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór. W zasięgu 800 m od przystanków na tej trasie znajduje się 58% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową 751 – niezbędne uzgodnienia z *PKP PLK*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 5,64% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM; dodatkowo występują stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z realizowaną obecnie trasą tramwajową prowadzącą na Nowy Dwór
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się centrum handlowe Wrocław Fashion Outlet
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Obecny kąt skrzyżowania ul. Strzegomskiej z linią kolejową 751 jest nienormatywny. Przebudowa ul. Strzegomskiej, która została wykonana w roku 2010/2011 została uzgodniona z *PKP PLK* warunkowo. Z dużym prawdopodobieństwem realizacja torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Strzegomskiej w kierunku Muchoboru będzie się wiązać z przebudową w miejscu przecięcia z linią kolejową. Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania: most na rzece Ślęza oraz wybudowane rondo rtm. Pileckiego lepszym rozwiązaniem jest podniesienie infrastruktury kolejowej na poziom +1 (uwzględniono ten element przy kalkulowaniu kosztów trasy).
- Trasa wymaga budowy nowej przeprawy mostowej przez rzekę Ślężę.

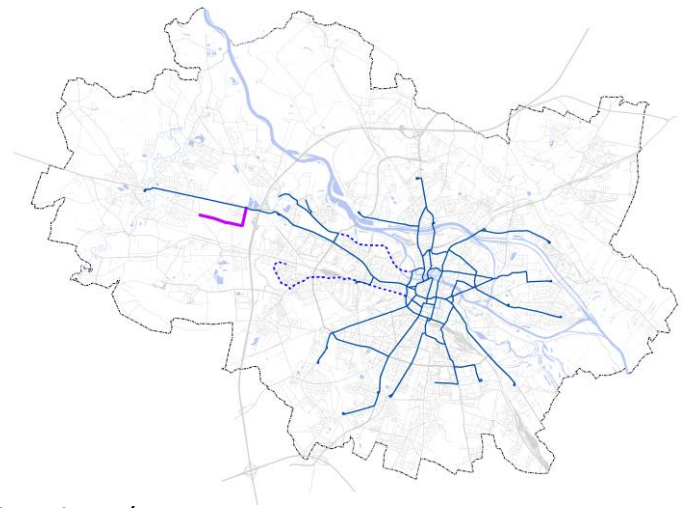


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Nowe Żerniki: od Kosmonautów przez al. Architektów do rejonu Nowego Szpitala Onkologicznego

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

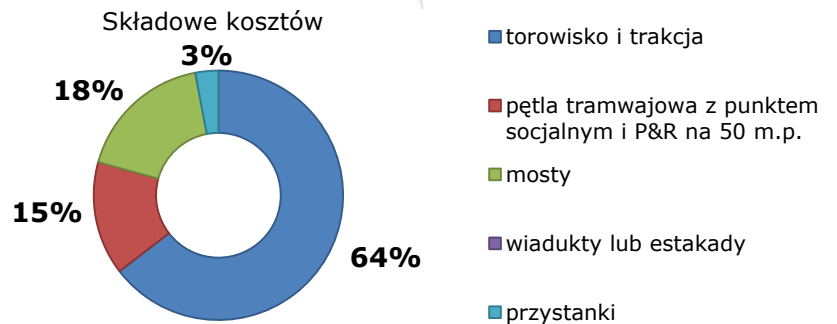
długość: **2,5 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **61 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **1785**

docelowa liczba mieszkańców: **10354**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 34182 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 73 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – najbliższa trasa tramwajowa w sąsiedztwie prowadzi wzdłuż ul. Kosmonautów. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tej trasie znajduje się 19% długości trasy
7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z dodatkowymi ryzykami
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę wyłącznie dla osiedla i usług, pobliżu których przebiega

9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 2,51% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, a także kilka stanowisk archeologicznych objętych ochroną
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 54,8% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak obecnie prowadzonych prac koncepcyjno – projektowych w ramach przygotowania infrastruktury drogowej dla modelowego osiedla WUWA 2 sporządzona została koncepcja programowo – przestrzenna dla *Trasy Targowej* (dzisiejsza al. Architektów)
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową w ul. Kosmonautów
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się budowany *Nowy Szpital Onkologiczny*
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

#### **Dodatkowe informacje**

- Trasa wymaga budowy obiektu mostowego na przekroczeniu rzeki Ługowiny.
- Na początkowym odcinku trasa prowadzi przez osiedle modelowe WUWA 2.
- W bezpośrednim sąsiedztwie zakończenia trasy powstanie *Nowy Szpital Onkologiczny*, który stanie się ponadlokalnym generatorem ruchu. Jego ukończenie planowane jest na 2025 r.; strefy wejściowe do Szpitala planowane są od ul. Kosmonautów.



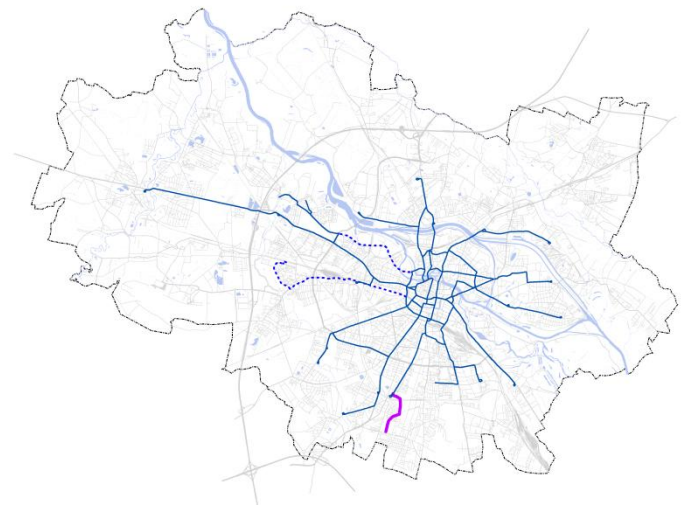


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Ołtaszyn: od pętli Park Południowy, przy Agrestowej do pętli przy Zwycięskiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,0 km**

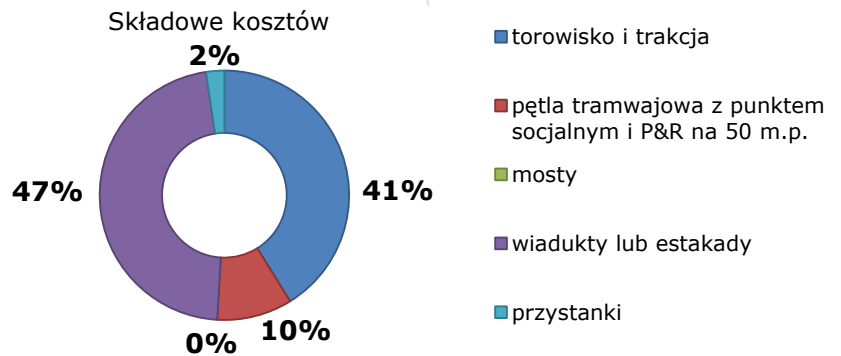
liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **77 mln**

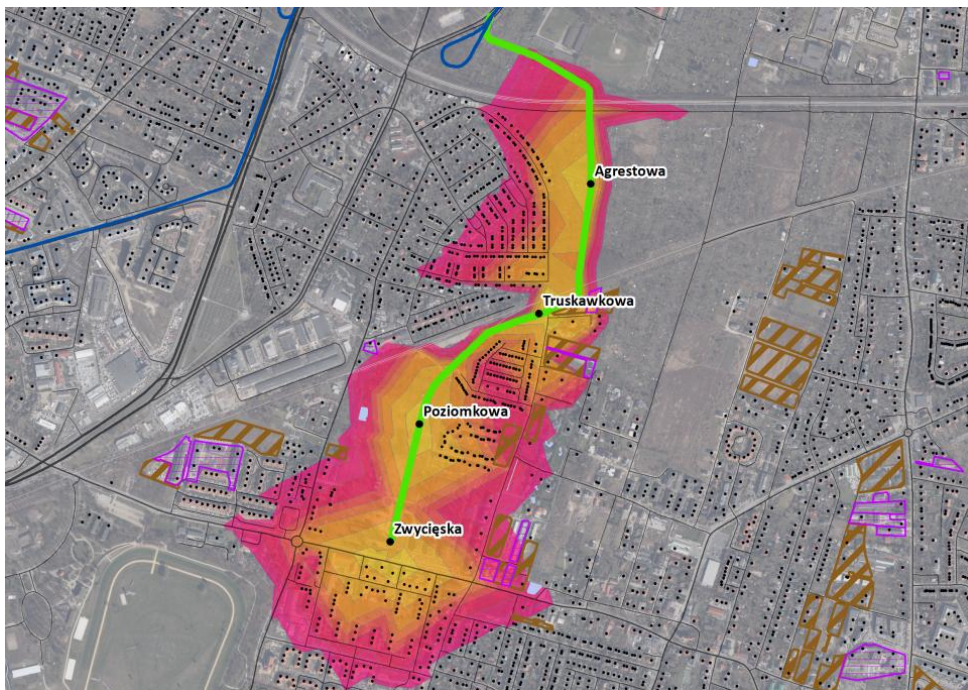
liczba mieszkańców w 2023: **3452**

docelowa liczba mieszkańców: **3776**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 22187 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 21 mieszkań na hektar



Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 870 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega na przedłużeniu od pętli tramwajowej *Park Południowy* oraz w sąsiedztwie linii kolejowej 285. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 29% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z: przejściem przez obszar *Polany Wise* cennej przyrodniczo i historycznie, przekroczeniem linii kolejowej nr 285 i przejściem pod kolejową obwodnicą towarową, co wymaga uzgodnień z PKP oraz przejście przez tereny PZD
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiednich osiedli: *Partynice, Wojszyce*
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 33,67% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak obecnie prowadzonych prac koncepcyjno – projektowych, w roku 2018 opracowano zostały:  
*Inwentaryzacja dendrologiczna terenu zieleni przy ul. Agrestowej we Wrocławiu na potrzeby realizacji zadania pn. Budowa trasy tramwajowej do osiedla Ołtaszyn oraz Analiza skrzyżowań trasy tramwajowej na Ołtaszyn z infrastrukturą kolejową*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Park Południowy*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego skrócenia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa wymaga rozwiązania przekroczenia linii kolejowej 285 (preferowane przez PKP PLK rozwiązanie to przejście wiaduktem tramwajowym nad linią 285 – opinia PKP PLK w ramach opracowania *Analiza skrzyżowań trasy tramwajowej na Ołtaszyn z infrastrukturą kolejową*).
- W 2017 roku przeprowadzono konsultacje społeczne, w ramach których przedstawiono kilka potencjalnych przebiegów trasy na Ołtaszyn.

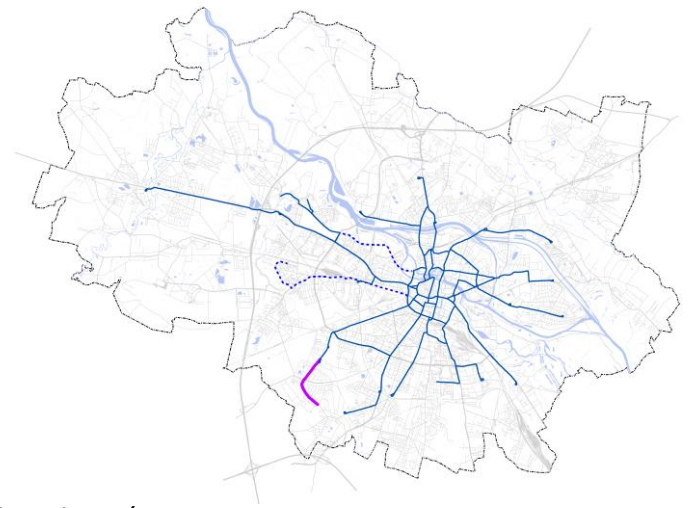


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Oporów: od pętli Oporów przez Solskiego, Karmelkową do planowanej pętli przy Kupieckiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

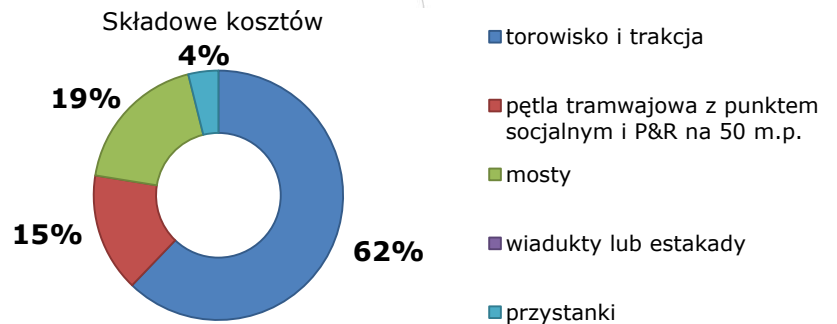
długość: **2,3 km**

liczba proponowanych przystanków: **5**

szacunkowy koszt\*\* : **58 mln**

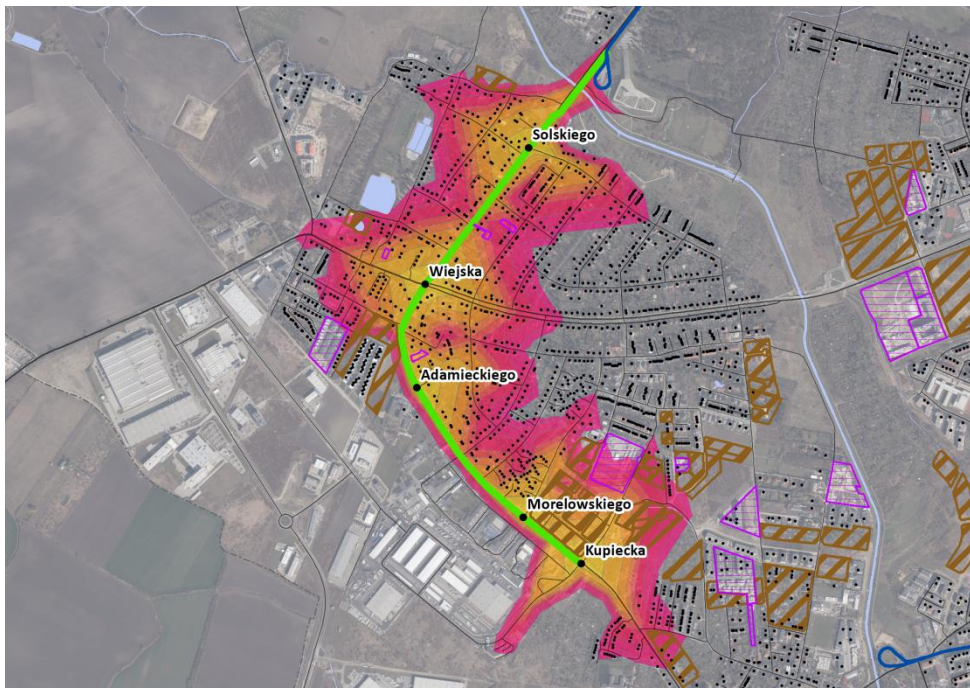
liczba mieszkańców w 2023: **4404**

docelowa liczba mieszkańców: **7322**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 13242 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa jezdni na odcinku tramwaju wbudowanego (ul. Solskiego)
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 26 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 790 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 65,7% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega na przedłużeniu pętli tramwajowej *Oporów*. W zasięgu 800 m od przystanku tramwajowego zlokalizowanego na pętli znajduje się 38% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy przebiega w bliskości zabudowy jednorodzinnej – możliwy sprzeciw społeczny
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 5,62% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, oraz uwzględniające historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską, występują również stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 53,8% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Oporów*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego przeniesienia linii oraz skrócenie linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Budowa trasy wiąże się z koniecznością budowy nowej przeprawy mostowej przez Ślęzę.

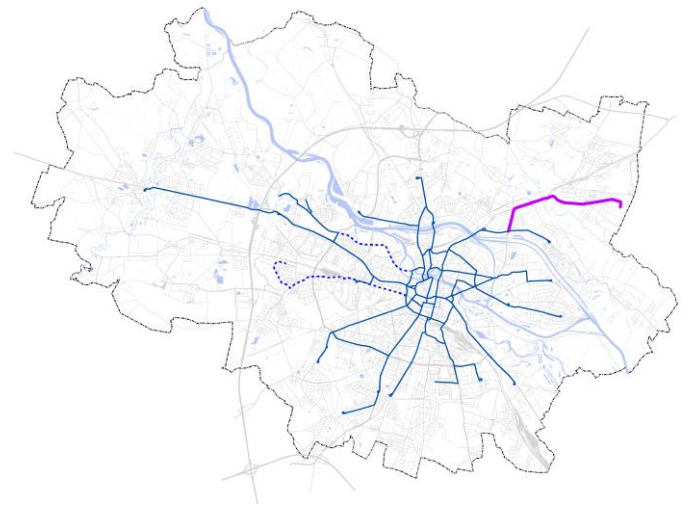


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### **Psie Pole 1: od Brücknera, Krzywoustego, „Nowolitewska”, Litewską**

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

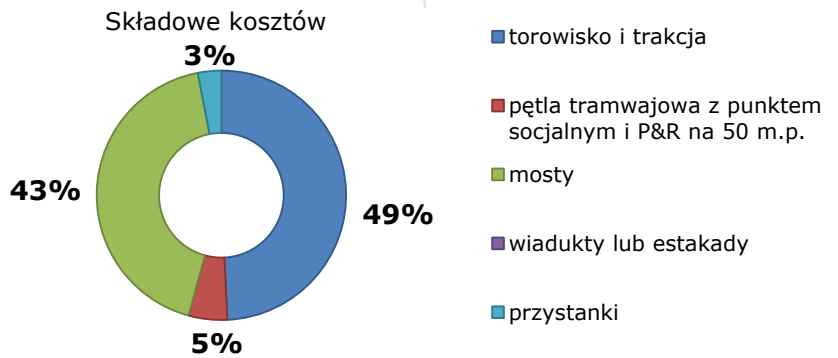
długość: **5,6 km**

liczba proponowanych przystanków: **12**

szacunkowy koszt\*\* : **179 mln**

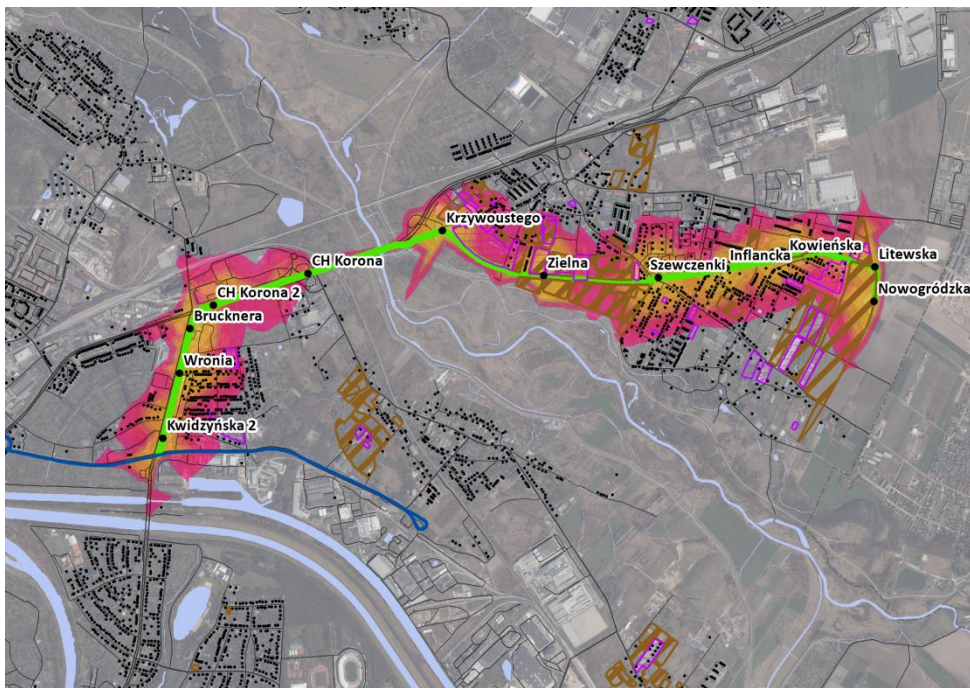
liczba mieszkańców w 2023: **16852**

docelowa liczba mieszkańców: **35836**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 10636 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność wybudowania torowiska w ciągu ulicy Wyszyńskiego i al. Słowackiego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 68 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - ▭ inwestycje planowane do 2023
  - ▭ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

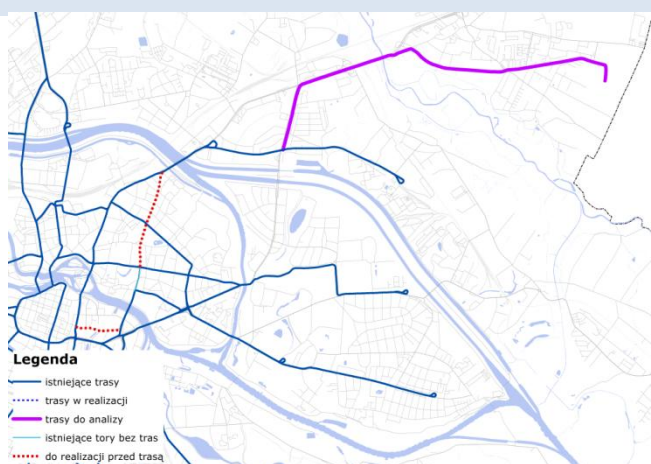
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 2000 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej oraz linii kolejowej 143. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 23% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z budową nowej przeprawy mostowej na Widawie wymagającej uzgodnień z *Wodami Polskimi*; przekroczeniem linii kolejowej w świetle istniejącego wiaduktu kolejowego
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiedniego osiedla Zgorzelisko
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 14,74% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, występują również stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 55,7% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak aktualnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych, w roku 2009 opracowana została *Koncepcja programowo – przestrzenna przebudowy ciągu ulic we Wrocławiu: Al. Jana Kochanowskiego, Al. Brucknera i ul. Bolesława Krzywoustego od mostów Jagiellońskich do skrzyżowania z al. Jana III Sobieskiego z uwzględnieniem rezerwy terenu pod przyszłe torowisko tramwajowe* w roku 2010 została opracowana *Koncepcja Programowo – Przestrzenna budowy łącznika ul. Krzywoustego z ul. Litewską*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kwidzyńskiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *CH Korona*
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii oraz ewentualnej modyfikacji trasy

### Dodatkowe informacje



- Wybudowanie torowiska tramwajowego na Psie Pole wiązać się będzie z uruchomieniem nowych linii tramwajowych, tym samym przeciążona zostałaby ul. Jedności Narodowej, która zbierałaby ruch tramwajowy z trzech kierunków: Psiego Pola, Kromera i Kowal. Uwzględniając infrastrukturę drogową i torową ulicy Jedności Narodowej i jej ograniczoną przepustowość niezbędne jest wybudowanie dodatkowych torowisk na: Wyszyńskiego i Słowackiego (zwiększenie przepustowości torowisk w kierunku centrum miasta, odciążenie Jedności Narodowej).

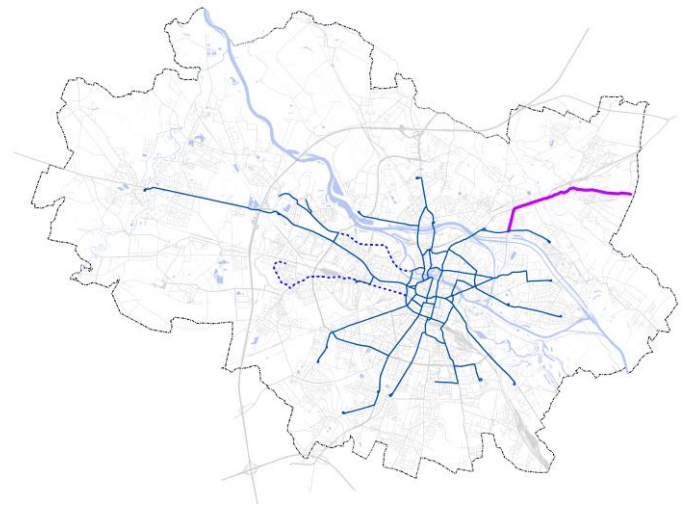


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Psie Pole 2: od Brücknera, Krzywoustego, Kielczowską do Cmentarza Kielczowskiego

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

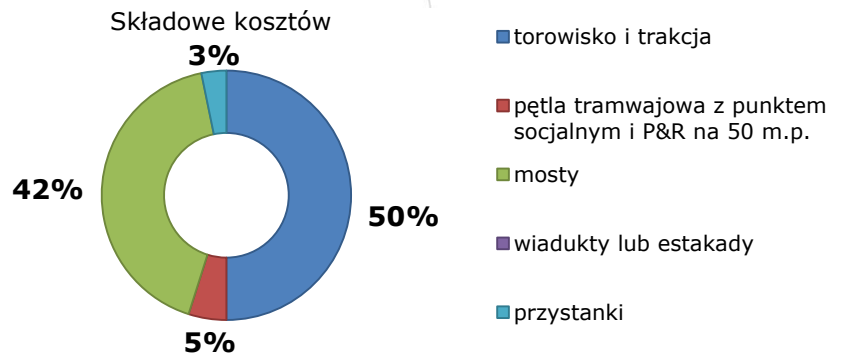
długość: **5,8 km**

liczba proponowanych przystanków: **13**

szacunkowy koszt\*\*: **183 mln**

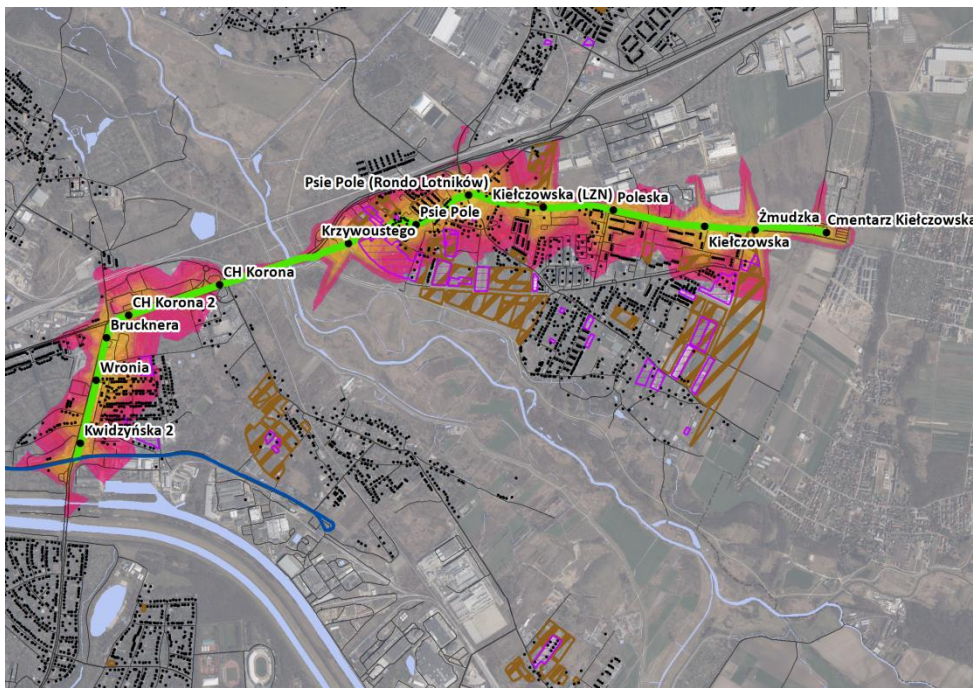
liczba mieszkańców w 2023: **17186**

docelowa liczba mieszkańców: **27052**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 10639 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność wybudowania torowiska w ciągu ulicy Wyszyńskiego i al. Słowackiego; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 77 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- ▭ inwestycje planowane do 2023
- ▭ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

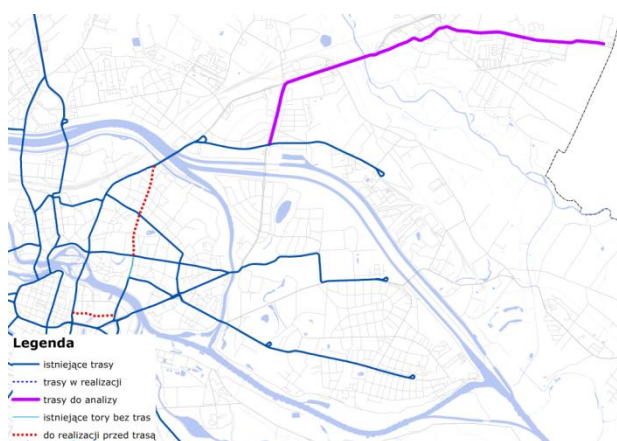
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 500 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 56,9% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej oraz linii kolejowej 143. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 35% długości trasy
7. RYZYKA – trasa wymaga budowy nowego obiektu mostowego na Widawie, a więc przeprowadzenia procesu uzgodnień z *Wodami Polskimi* oraz przejścia przez zabytkowy obszar Psiego Pola małomiasteczkowego, co wymaga uzgodnień konserwatorskich
8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowi ofertę dla osiedla Psie Pole, może tworzyć w ramach pętli tramwajowo – autobusowej z parkingiem P&R powiązania ponadlokalne/aglomeracyjne
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 9,45% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz W; trasa przebiega również przez obszar wpisany do rejestru zabytków, oraz występują na niej stanowiska archeologiczne
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 75,2% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak aktualnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych, w roku 2008 została opracowana *Koncepcja programowo – przestrzenna dla zadania: Przebudowa ul. B. Krzywoustego na odcinku od al. Jana III Sobieskiego do ul. Kielczowskiej wraz z zagospodarowaniem rynku Psiego Pola* w roku 2009 opracowana została *Koncepcja programowo – przestrzenna przebudowy ciągu ulic we Wrocławiu: Al. Jana Kochanowskiego, Al. Brucknera i ul. Bolesława Krzywoustego od mostów Jagiellońskich do skrzyżowania z al. Jana III Sobieskiego z uwzględnieniem rezerwy terenu pod przyszłe torowisko tramwajowe*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kwidzyńskiej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *CH Korona*
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Wybudowanie torowiska tramwajowego na Psie Pole wiązać się będzie z uruchomieniem nowych linii tramwajowych, tym samym przeciążona zostałaby ul. Jedności Narodowej, która zbierałaby ruch tramwajowy z trzech kierunków: Psiego Pola, Kromera i Kowal. Uwzględniając infrastrukturę drogową i torową ulicy Jedności Narodowej i jej ograniczoną przepustowość niezbędne jest wybudowanie dodatkowych torowisk na: Wyszyńskiego i Słowackiego (zwiększenie przepustowości torowisk w kierunku centrum miasta, odciążenie Jedności Narodowej).



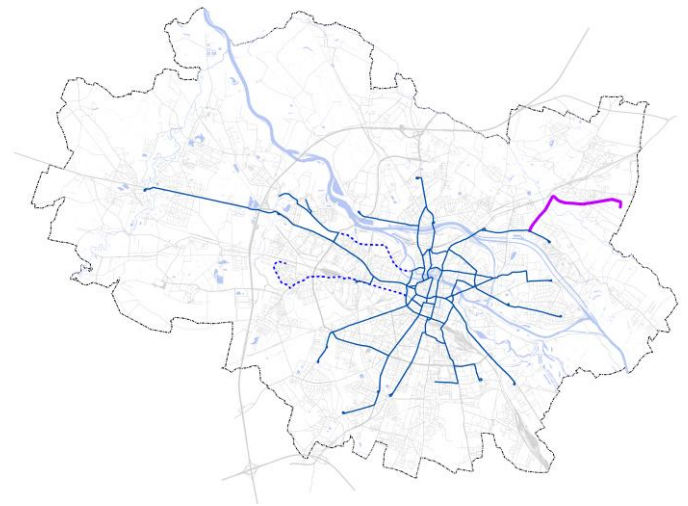


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Psie Pole 3: od Kwidzyńskiej, nową ulicą zbiorczą, „Nowolitewską”, Litewską

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

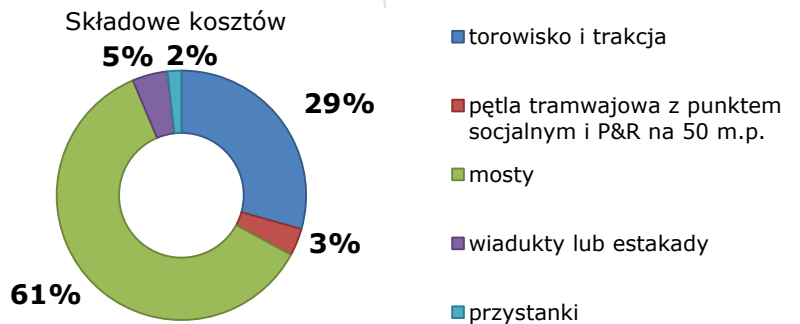
długość: **4,7 km**

liczba proponowanych przystanków: **10**

szacunkowy koszt\*\*: **252 mln**

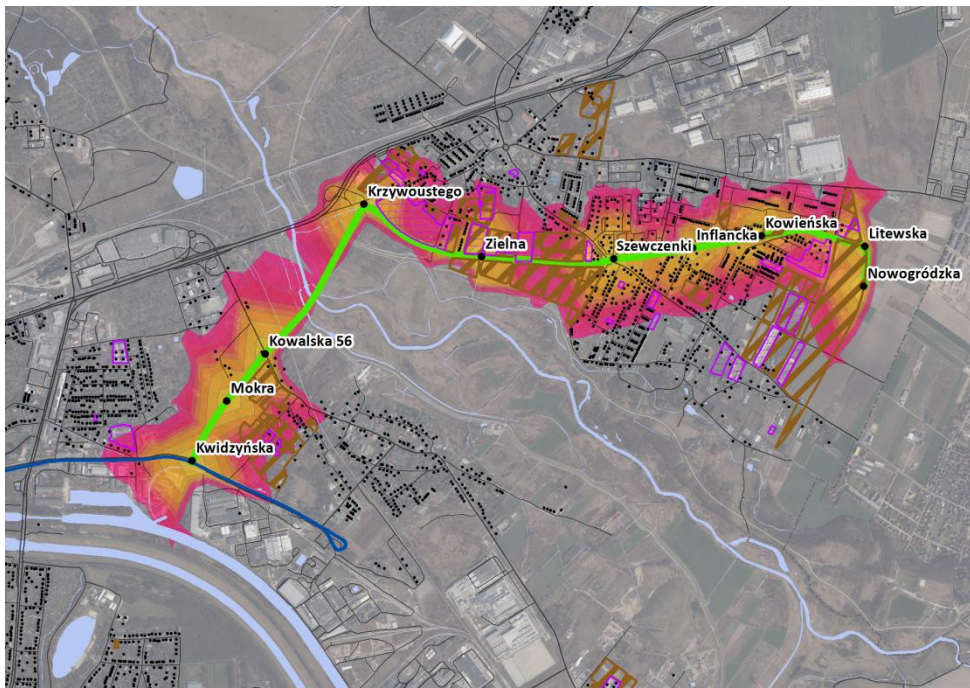
liczba mieszkańców w 2023: **15983**

docelowa liczba mieszkańców: **36959**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 15780 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność wybudowania torowiska w ciągu ulicy Wyszyńskiego i al. Słowackiego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 68 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

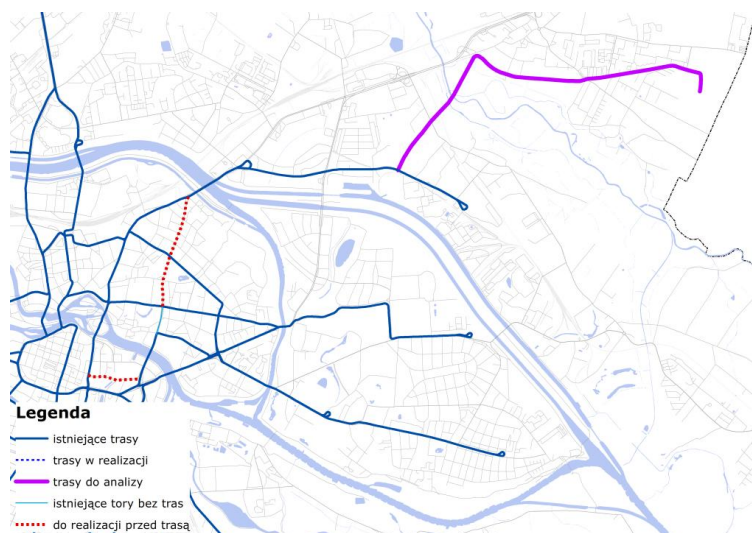
<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 1800 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej. W zasięgu 800 m od przystanków na tej trasie tramwajowej znajduje się 6% długości nowej trasy
7. RYZYKA – realizacja trasy wiąże się koniecznością budowy nowej przeprawy mostowej przez Widawę, co wymaga uzgodnień z *Wodami Polskimi*; przecięcie z linią kolejową nr 292 wiązać się będzie z uzgodnieniem z *PKP PLK*
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiedniego osiedla Zgorzelisko

9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 22,13% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz historyczny układ urbanistyczny nieobjęty ochroną konserwatorską
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 76,9% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak obecnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych. W 2010 roku została opracowana *Koncepcja Programowo – Przestrzenna budowy łącznika ul. Krzywoustego z ul. Litewską*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kwidzyńskiej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Wybudowanie torowiska tramwajowego na Psie Pole wiązać się będzie z uruchomieniem nowych linii tramwajowych, tym samym przeciążona zostałyby ul. Jedności Narodowej, która zbierałaby ruch tramwajowy z trzech kierunków: Psiego Pola, Kromera i Kowal. Uwzględniając infrastrukturę drogową i torową ulicy Jedności Narodowej i jej ograniczoną przepustowość niezbędne jest wybudowanie dodatkowych torowisk na: Wyszyńskiego i Słowackiego (zwiększenie przepustowości torowisk w kierunku centrum miasta, odciążenie Jedności Narodowej).



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### **Psie Pole 4: od Kwidzyńskiej nową ulicą zbiorczą, Krzywoustego, Kielczowską do Cmentarza Kielczowskiego**

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

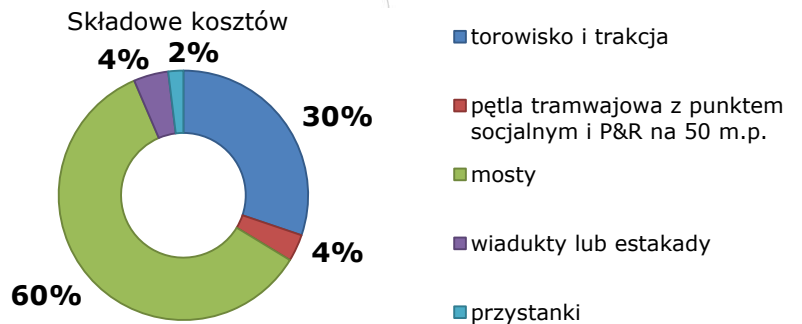
długość: **4,9 km**

liczba proponowanych przystanków: **11**

szacunkowy koszt\*\*: **256 mln**

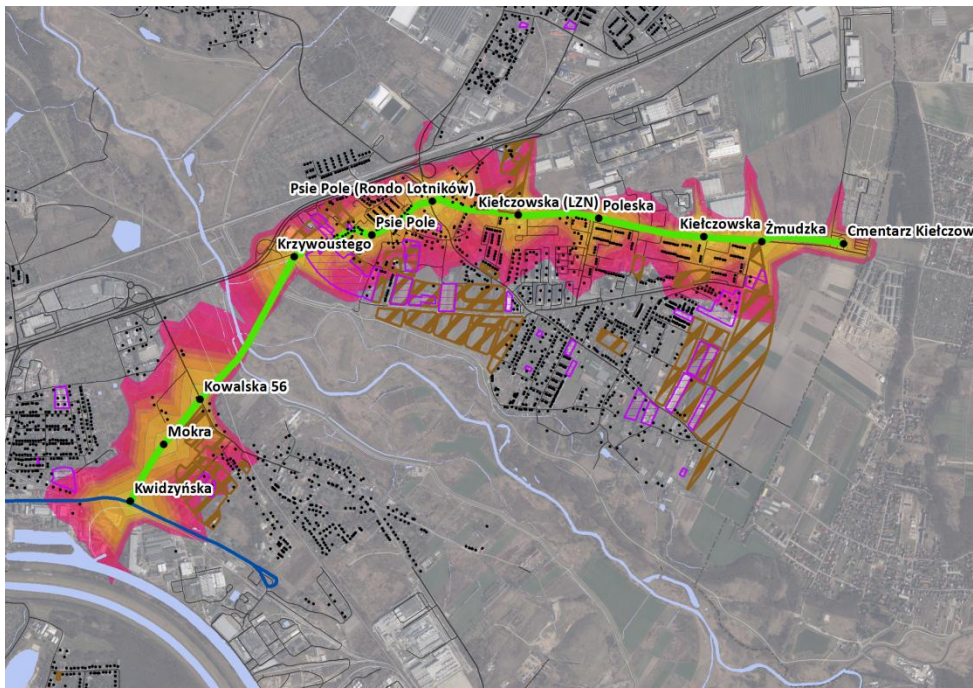
liczba mieszkańców w 2023: **16317**

docelowa liczba mieszkańców: **28175**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 15678 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność wybudowania torowiska w ciągu ulicy Wyszyńskiego i al. Słowackiego; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 85 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

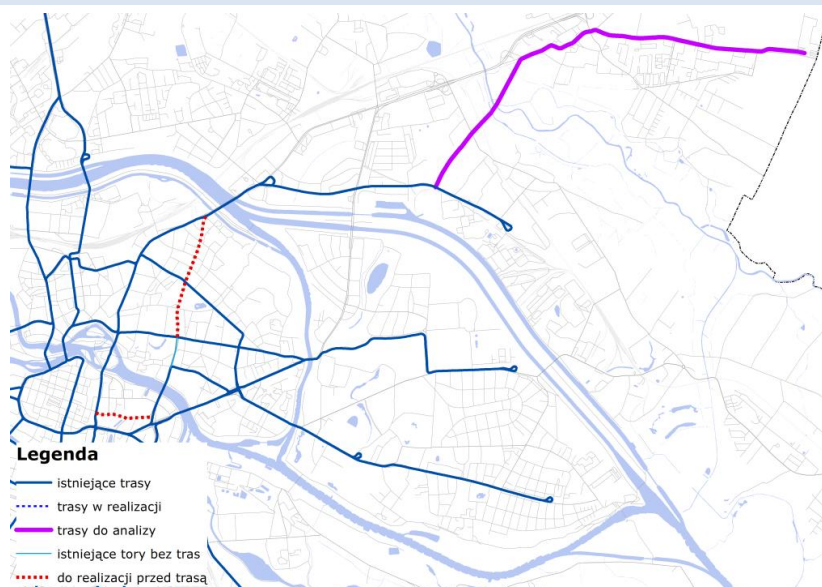
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 280 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 49,39% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej oraz linii kolejowej 143. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 21% długości trasy
7. RYZYKA – trasa wymaga budowy nowego obiektu mostowego na Widawie, a więc przeprowadzenia procesu uzgodnień z *Wodami Polskimi* oraz przejścia przez zabytkowy obszar Psiego Pola małomiasteczkowego, co wymaga uzgodnień konserwatorskich
8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowi ofertę dla osiedla Psie Pole, może tworzyć w ramach pętli tramwajowo – autobusowej z parkingiem P&R powiązania ponadlokalne/aglomeracyjne
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 15,61% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz W; trasa przebiega również przez obszar wpisany do rejestru zabytków, oraz występują na niej stanowiska archeologiczne
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 98,6% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak obecnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych. W roku 2008 została opracowana *Koncepcja programowo – przestrzenna dla zadania: Przebudowa ul. B. Krzywoustego na odcinku od al. Jana III Sobieskiego do ul. Kielczowskiej wraz z zagospodarowaniem rynku Psiego Pola*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kwidzyńskiej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Wybudowanie torowiska tramwajowego na Psie Pole wiązać się będzie z uruchomieniem nowych linii tramwajowych, tym samym przecięta została by ul. Jedności Narodowej, która zbierałaby ruch tramwajowy z trzech kierunków: Psiego Pola, Kromera i Kowal. Uwzględniając infrastrukturę drogową i torową ulicy Jedności Narodowej i jej ograniczoną przepustowość niezbędne jest wybudowanie dodatkowych torowisk na: Wyszyńskiego i Słowackiego (zwiększenie przepustowości torowisk w kierunku centrum miasta, odciążenie Jedności Narodowej).

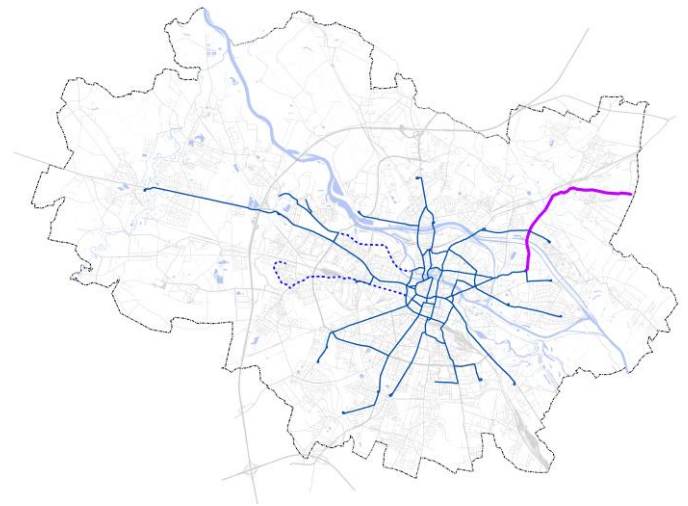


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Psie Pole 5: od Stadionu Olimpijskiego, przez Kanał Żeglugowy, Krzywoustego, Kielczowską do Cmentarza Kielczowskiego

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **6,6 km**

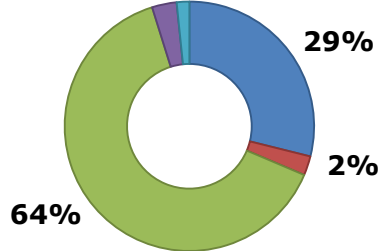
liczba proponowanych przystanków: **13**

szacunkowy koszt\*\* : **360 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **16931**

docelowa liczba mieszkańców: **28792**

Składowe kosztów  
**3% 2%**



■ torowisko i trakcja

■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

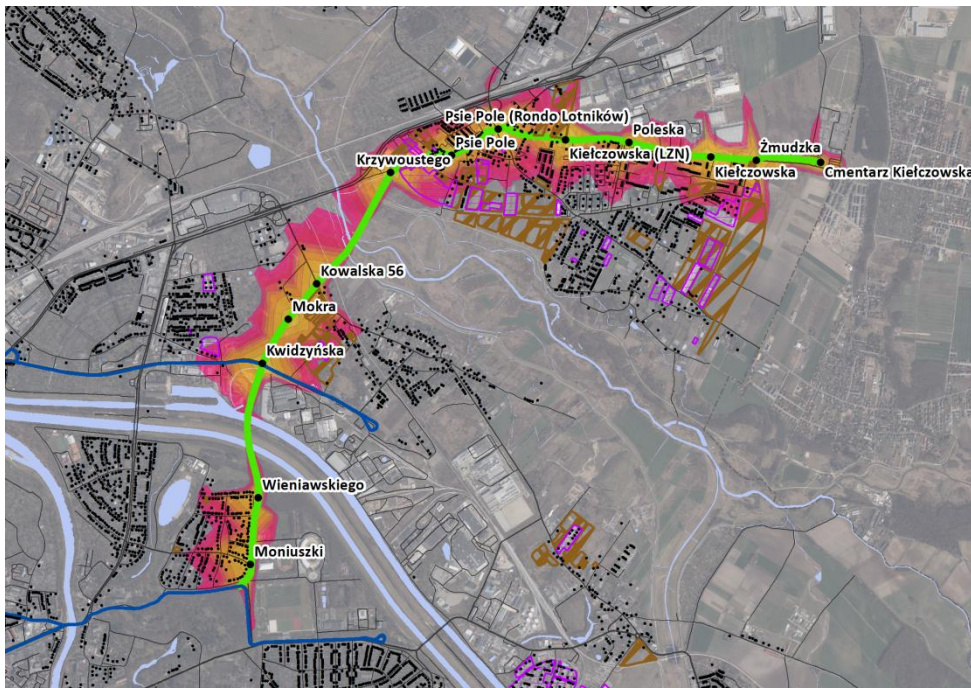
■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 21267 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność remontu torowiska wzdłuż ulicy Mickiewicza; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 75 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

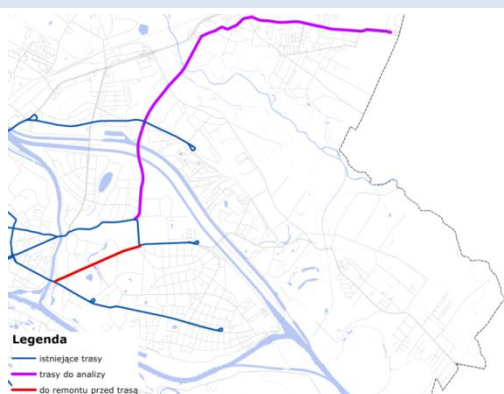
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 280 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 62,06% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej i na przedłużeniu pętli tramwajowej *Stadion Olimpijski* oraz w sąsiedztwie linii kolejowej 143. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 29% długości trasy
  7. RYZYKA – realizacja trasy wiąże się koniecznością budowy dwóch nowych przepraw – przez Widawę oraz przez Kanał Odry, co wymaga uzgodnień z *Wodami Polskimi*, przy przecięciu trasy z linią kolejową nr 292 niezbędne będą uzgodnienia z *PKP PLK*, dodatkowo trasa przechodzi przez obszar objęty ochroną konserwatorską - rdzeń małomiasteczkowy Psiego Pola, a więc wymagane będą uzgodnienia konserwatorskie
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowi ofertę dla osiedla Psie Pole, może tworzyć w ramach pętli tramwajowo – autobusowej z parkingiem P&R powiązania ponadlokalne/aglomeracyjne
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 25,92% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz W; trasa przebiega również przez obszar wpisany do rejestru zabytków – rdzeń Psiego Pola oraz zabytkowy obszar *Wielkiej Wyspy*, dodatkowo występują na niej stanowiska archeologiczne
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 92,4% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak aktualnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych  
w roku 2008 została opracowana *Koncepcja programowo – przestrzenna dla zadania: Przebudowa ul. B. Krzywoustego na odcinku od al. Jana III Sobieskiego do ul. Kiełczowskiej wraz z zagospodarowaniem rynku Psiego Pola*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Różyckiego
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Budowa trasy będzie się wiązała z koniecznością uelastycznienia obecnej sieci tras tramwajowych – niezbędny remont torowiska na ul. Mickiewicza.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

**Psie Pole 6: od Stadionu Olimpijskiego, przez Kanał Odry, nową ulicą zbiorczą, „Nowolitewską”, Litewską**

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



### Dane o trasie\*

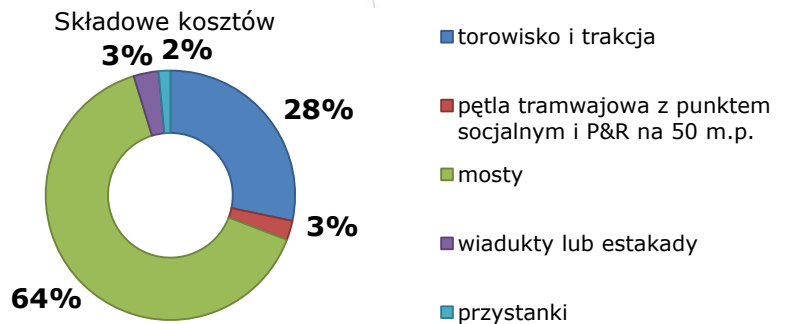
długość: **6,4 km**

liczba proponowanych przystanków: **12**

szacunkowy koszt\*\*: **356 mln**

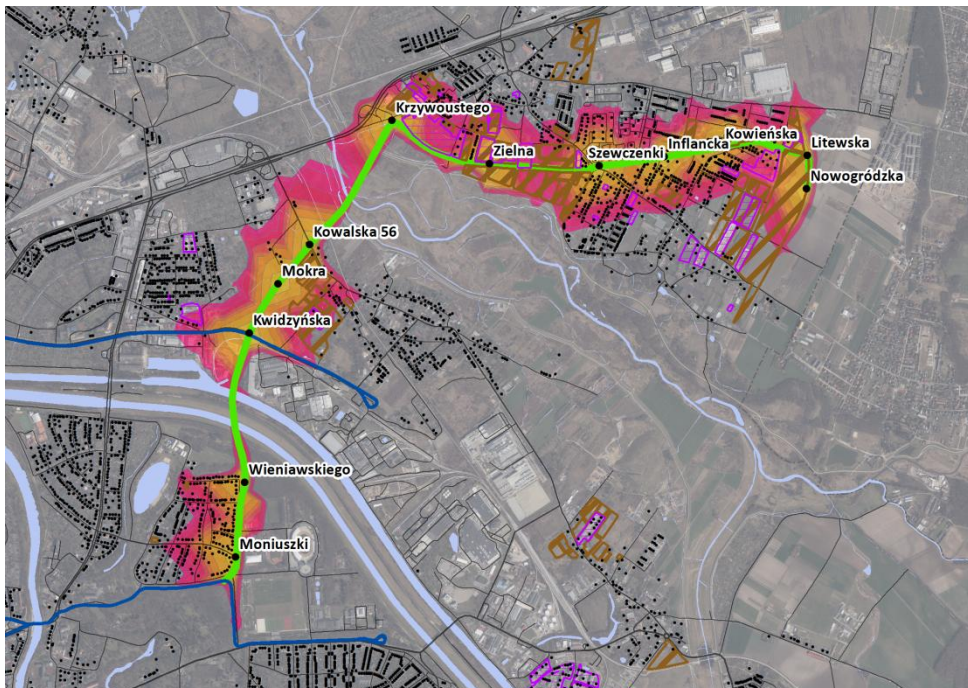
liczba mieszkańców w 2023: **16597**

docelowa liczba mieszkańców: **37576**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 21478 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność remontu torowiska wzdłuż ulicy Mickiewicza
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 62 mieszkania na hektar



### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

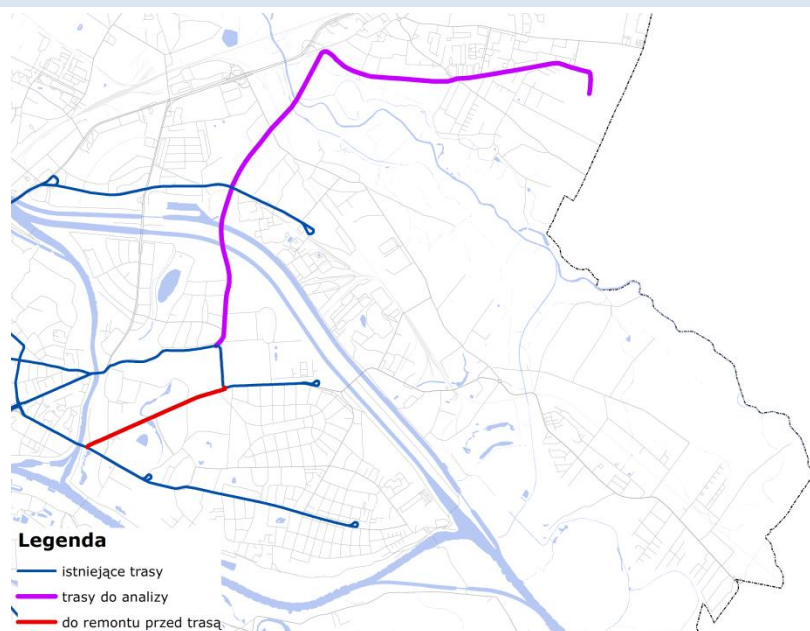
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 1800 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwizdyńskiej i na przedłużeniu pętli tramwajowej *Stadion Olimpijski*. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych znajduje się 18% długości trasy
  7. RYZYKA – realizacja trasy wiąże się koniecznością budowy dwóch nowych przepraw – przez Widawę oraz przez Kanał Odry, co wymaga uzgodnień z *Wodami Polskimi*; przecięcie linii kolejowej nr 292 wiązać się będzie z uzgodnieniami z *PKP PLK*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiedniego osiedla Zgorzelisko
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 31,13% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz W; trasa przebiega również przez obszar wpisany do rejestru zabytków – zabytkowy obszar *Wielkiej Wyspy*, dodatkowo występują na niej stanowiska archeologiczne
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 76,1% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak aktualnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych. W 2010 roku została opracowana *Koncepcja Programowo – Przestrzenna budowy łącznika ul. Krzywoustego z ul. Litewską*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Różyckiego
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Budowa trasy będzie się wiązała z koniecznością uelastycznienia obecnej sieci tras tramwajowych - niezbędny remont torowiska na ul. Mickiewicza.





## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Psie Pole 7: od Swojczyckiej, Trasą Olimpijską, do Inflanckiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **4,7 km**

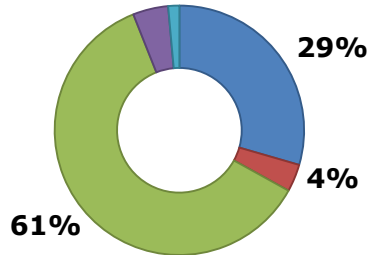
liczba proponowanych przystanków: **8**

szacunkowy koszt\*\*: **251 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **9556**

docelowa liczba mieszkańców: **17746**

Składowe kosztów  
**5% 1%**



torowisko i trakcja

pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

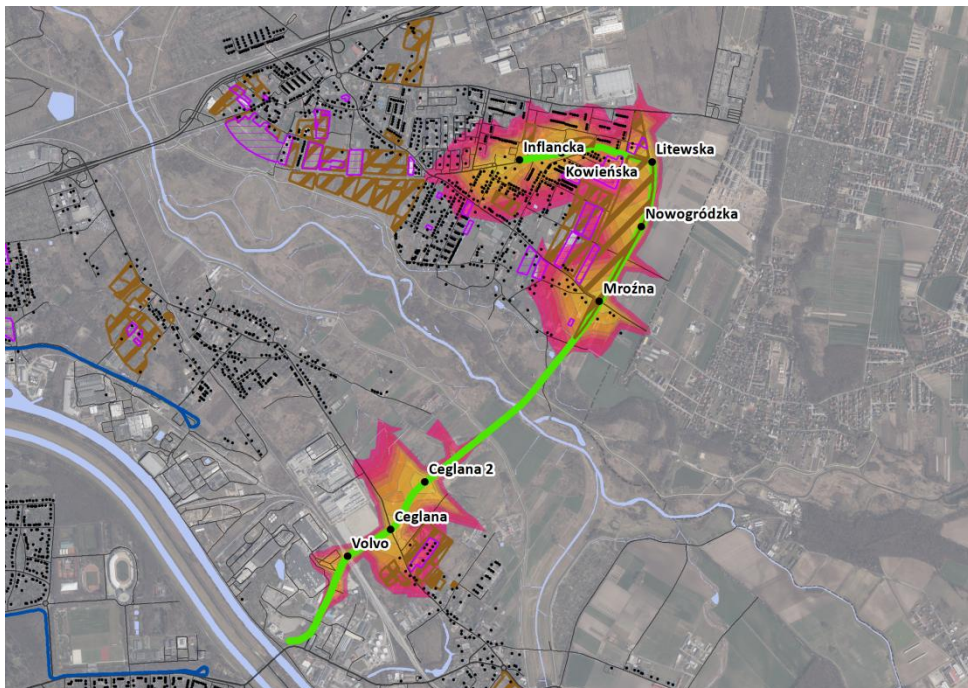
mosty

wiadukty lub estakady

przystanki

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 26298 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność remontu torowiska wzdłuż ulicy Mickiewicza
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 55 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minuty
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

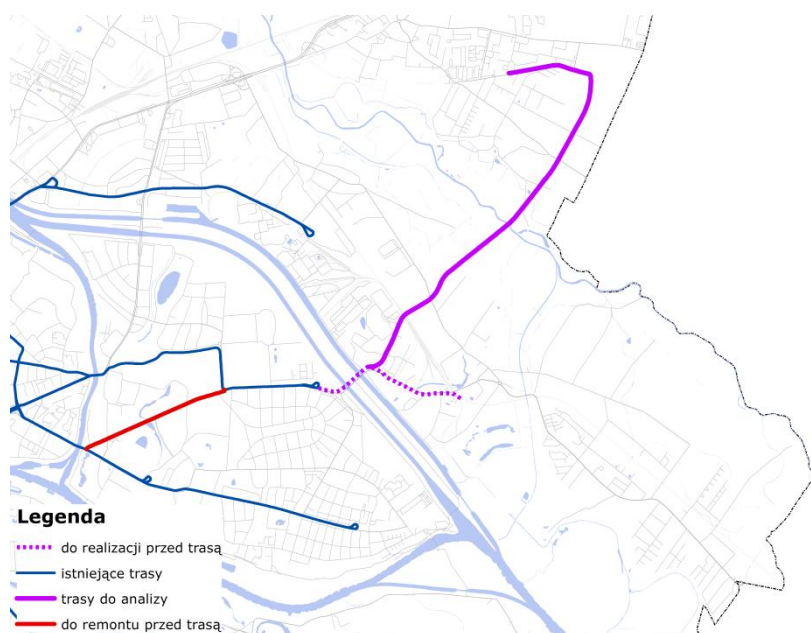
<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 2240 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie planowanej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Swojczyckiej oraz linii kolejowej 292. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 24% długości trasy
7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 292, co wymagać będzie uzgodnień z *PKP* oraz wiąże się z budową nowej przeprawy mostowej przez Widawę, co wymagać będzie uzgodnień z *Wodami Polskimi*
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiednich osiedla Zgorzelisko

9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 10,03% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz stanowiska archeologiczne objęte ochroną
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 69% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z planowaną trasą tramwajową na ul. Swojczyckiej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy znajdują się firmy: *Volvo* oraz *3M*
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Trasa możliwa do realizacji po wybudowaniu trasy na Swojczyce.
- Budowa trasy będzie się wiązała z koniecznością uelastycznienia obecnej sieci tras tramwajowych - niezbędny remont torowiska na ul. Mickiewicza.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Psie Pole 8: od Swojczyckiej, Trasą Olimpijską do Cmentarza Kielczowskiego

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

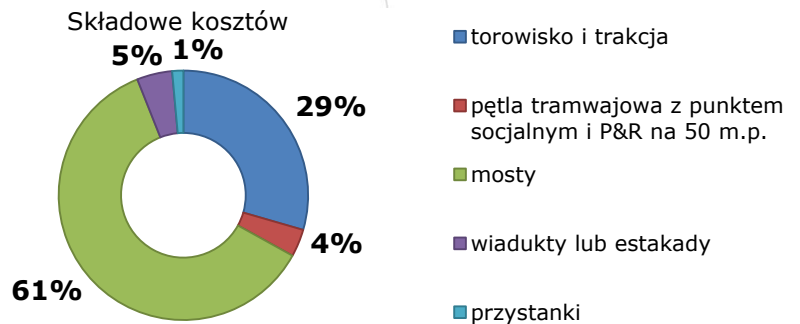
długość: **4,7 km**

liczba proponowanych przystanków: **8**

szacunkowy koszt\*\*: **251 mln**

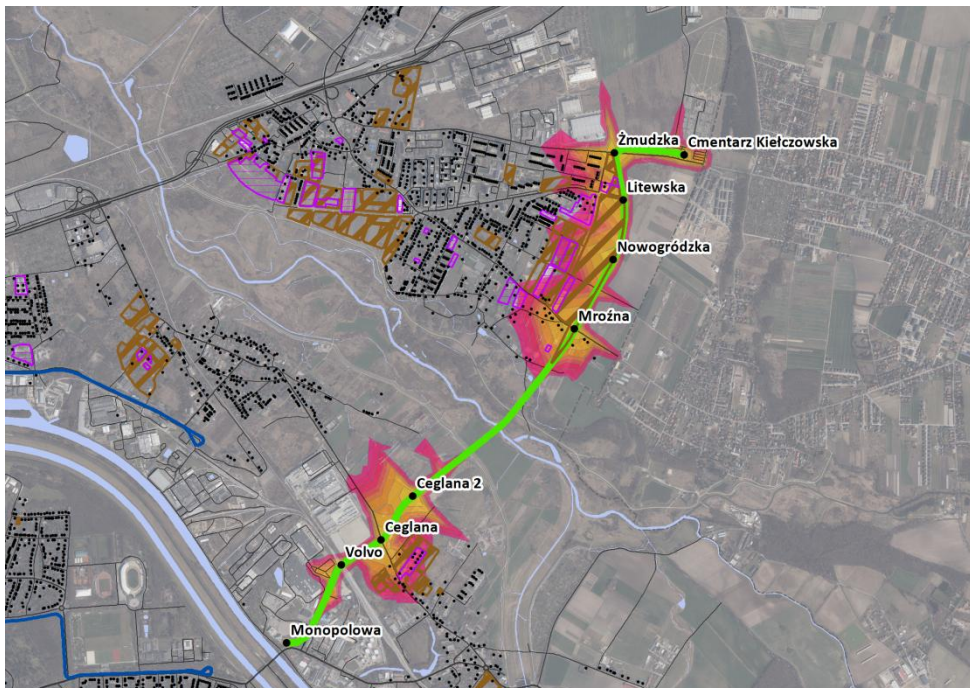
liczba mieszkańców w 2023: **4627**

docelowa liczba mieszkańców: **11395**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 54312 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność remontu torowiska wzdłuż ulicy Mickiewicza
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 61 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

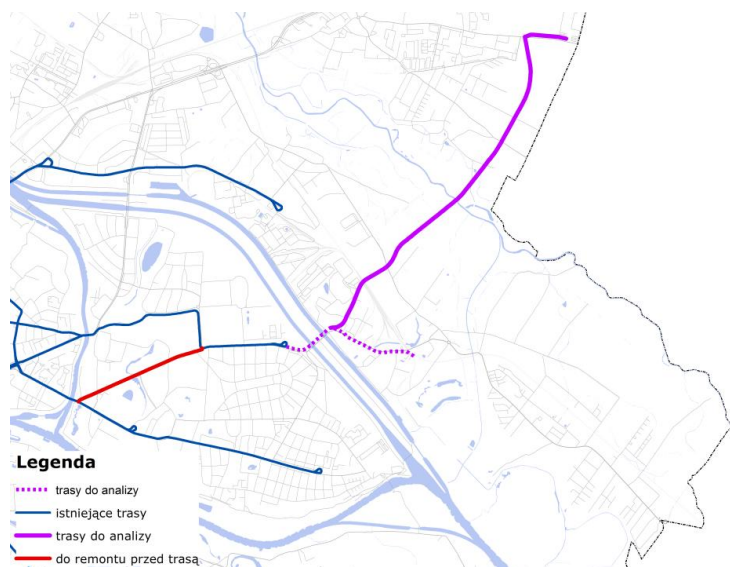
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 2120 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie planowanej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Swojczyckiej oraz linii kolejowej 292. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 24% długości trasy.
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową 292, co wymagać będzie uzgodnień z *PKP PLK* oraz wiąże się z budową nowej przeprawy mostowej przez Widawę, co wiązać się będzie z uzgodnieniami z *Wodami Polskimi*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowi ofertę dla osiedla Psie Pole, może tworzyć w ramach pętli tramwajowo – autobusowej z parkingiem P&R powiązania ponadlokalne/aglomeracyjne
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 10,79% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 70,6% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z planowaną trasą tramwajową na ul. Swojczyckiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy znajdują się firmy *Volvo* oraz *3M*
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Trasa możliwa do realizacji po wybudowaniu trasy na Swojczyce.
- Budowa trasy będzie się wiązała z uelastycznieniem obecnej sieci tras tramwajowych – niezbędny remont torowiska na ul. Mickiewicza.

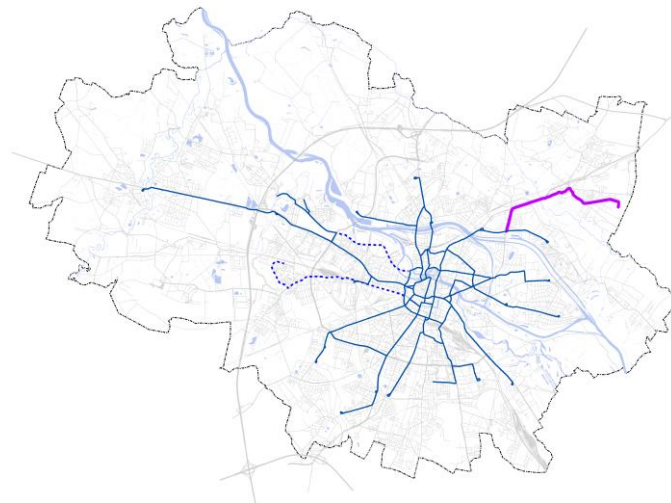


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### **Psie Pole 9: od Brücknera, Krzywoustego, Gorlicką, Litewską**

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

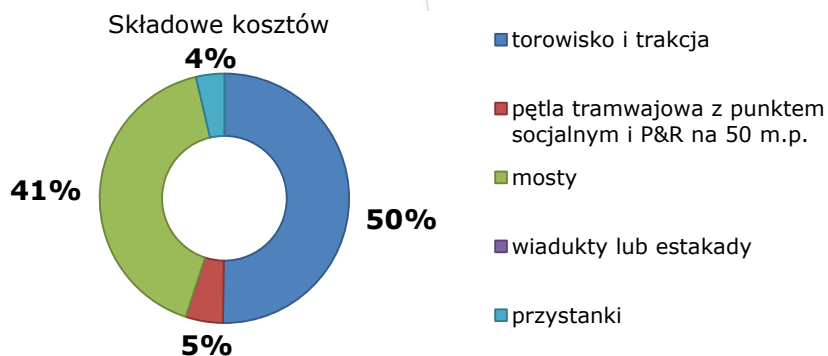
długość: **5,9 km**

liczba proponowanych przystanków: **15**

szacunkowy koszt\*\*: **185 mln**

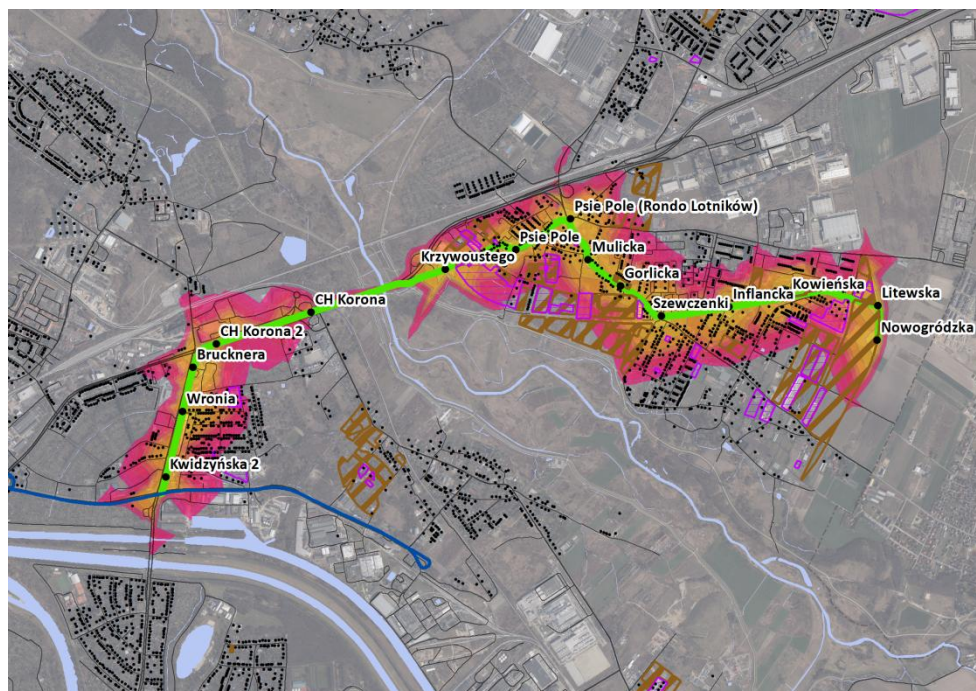
liczba mieszkańców w 2023: **20282**

docelowa liczba mieszkańców: **39245**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 9138 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność wybudowania torowiska w ciągu ulicy Wyszyńskiego i al. Słowackiego; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 63 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

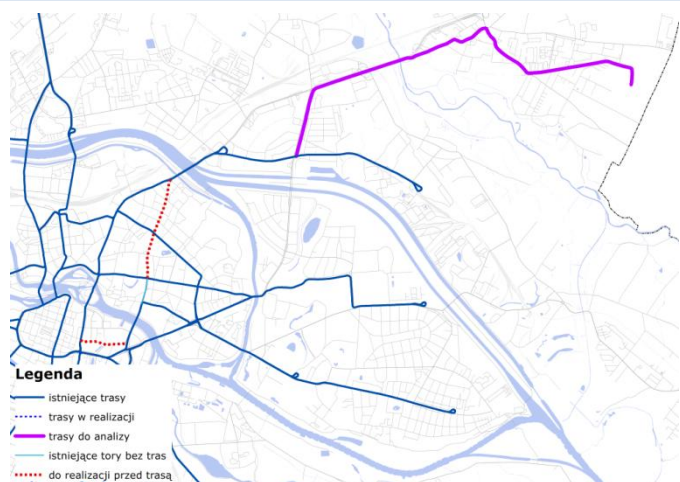
Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 600 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 75,14% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kwidzyńskiej oraz linii kolejowej 143. W zasięgu 800 m od tych miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 51% długości trasy
7. RYZYKA – realizacja trasy wiąże się koniecznością budowy nowej przeprawy mostowej przez Widawę, co wymaga uzgodnień z *Wodami Polskimi*; przy przejściu przez obszar objęty ochroną konserwatorską (rdzeń małomiasteczkowy Psiego Pola) wymagane będą uzgodnienia konserwatorskie, przecięcie z linią 292 - możliwe z wykorzystaniem obecnej szerokości wiaduktu
8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę także dla sąsiedniego osiedla Zgorzelisko
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 11,14% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz W; trasa przebiega również przez obszar wpisany do rejestru zabytków – rdzeń Psiego Pola, dodatkowo występują na niej stanowiska archeologiczne
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 57,9% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak obecnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych, w roku 2008 została opracowana *Koncepcja programowo – przestrzenna dla zadania: Przebudowa ul. B. Krzywoustego na odcinku od al. Jana III Sobieskiego do ul. Kielczowskiej wraz z zagospodarowaniem rynku Psiego Pola*, w roku 2009 opracowana została *Koncepcja programowo – przestrzenna przebudowy ciągu ulic we Wrocławiu: Al. Jana Kochanowskiego, Al. Brucknera i ul. Bolesława Krzywoustego od mostów Jagiellońskich do skrzyżowania z al. Jana III Sobieskiego z uwzględnieniem rezerwy terenu pod przyszłe torowisko tramwajowe*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową na ul. Kwidzyńskiej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii oraz modyfikacji trasy linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Wybudowanie torowiska tramwajowego na Psie Pole wiązać się będzie z uruchomieniem nowych linii tramwajowych, tym samym przeciążona zostałaby ul. Jedności Narodowej, która zbierałaby ruch tramwajowy z trzech kierunków: Psiego Pola, Kromera i Kowal. Uwzględniając infrastrukturę drogową i torową ulicy Jedności Narodowej i jej ograniczoną przepustowość niezbędne jest wybudowanie dodatkowych torowisk na: Wyszyńskiego i Słowackiego (zwiększenie przepustowości torowisk w kierunku centrum miasta, odciążenie Jedności Narodowej).
- Przebieg trasy ze Studium w ul. Gorlickiej skorygowano, ze względu na zbyt małą szerokość przekroju ulicy. Poprowadzono go ul. Krzywoustego i ks. Stanety.

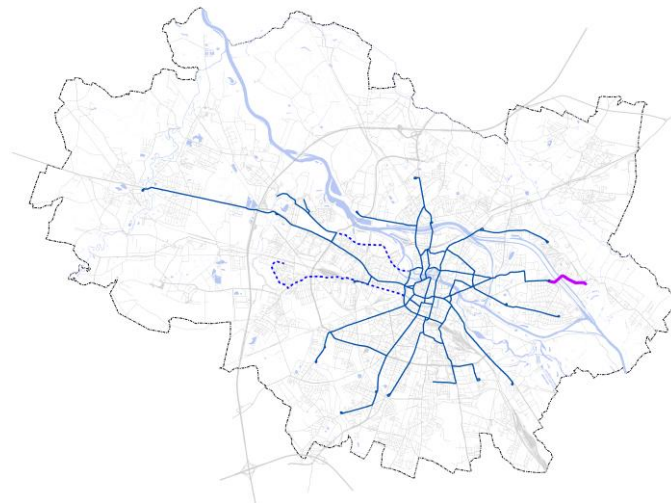


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Swojczyce: od pętli Sępólno do planowanej pętli Swojczyce

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **1,6 km**

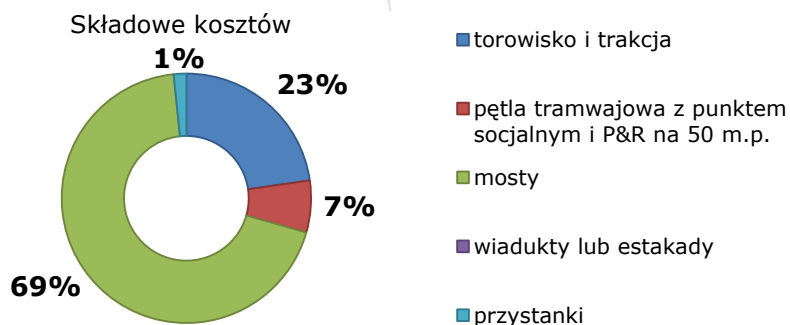
liczba proponowanych przystanków: **4**

szacunkowy koszt\*\*: **41 mln**

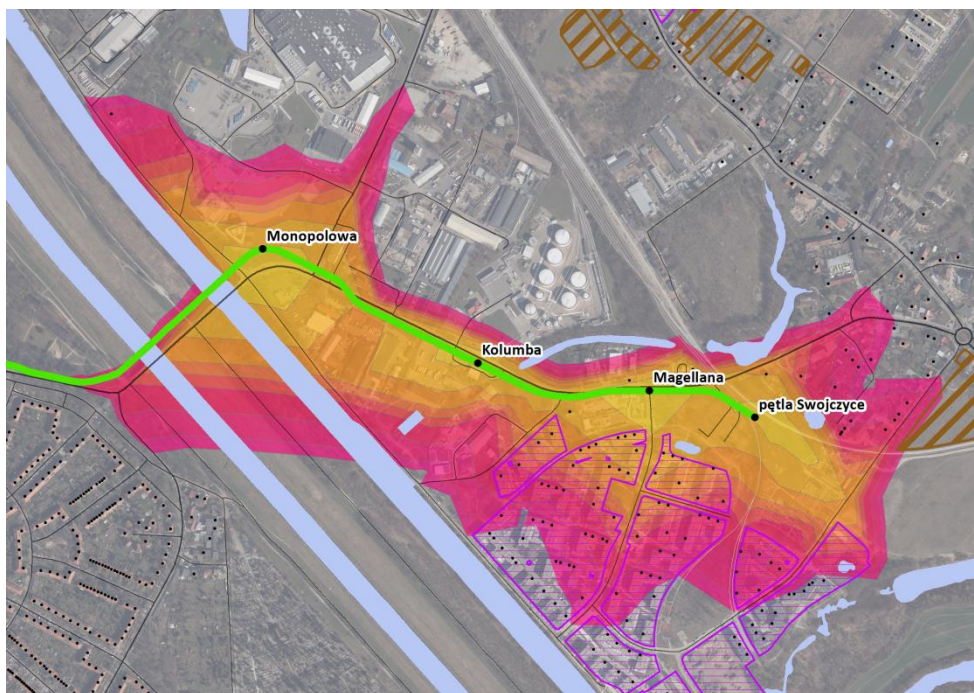
liczba mieszkańców w 2023: **11260**

docelowa liczba mieszkańców: **11354**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 3683 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa pętli Sępólno
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 184 mieszkania na hektar



Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 430 m długości trasy
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa jest wyprowadzona z pętli tramwajowej *Sępolno* oraz przebiega w sąsiedztwie linii kolejowej 292. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 44% długości trasy
7. RYZYKA – budowa pętli tramwajowej wymaga wejścia na teren, który zaplanowany jest pod rozbudowę cmentarza (teren ZC – wydzielenie (A) wg obowiązującego planu)
8. WARTOŚCI DODANE – trasa może stanowić ofertę także dla sąsiednich osiedli: Strachocin i Wojnow.

9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 24,67% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM; trasa przebiega również w strefie ochrony historycznych założeń zieleni oraz układów urbanistycznych osiedla *Sępolno*.
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 75,7% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – koncepcja została wykonana w roku 2018, w marcu 2021 ogłoszony przetarg na projekt budowlany w ramach zadania pn. *Opracowanie dokumentacji projektowej budowy trasy tramwajowo-autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z przystankiem kolejowym Wrocław Swojczyce
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy znajduje się firma *3M*
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowej oraz ewentualnego skrócenia

#### **Dodatkowe informacje**

- W maju 2020 podpisano umowę na budowę *nowych mostów Chrobrego* w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455, które będą budowane z torowiskiem tramwajowym (przewidywany termin zakończenia prac kwiecień 2022 r.).
- Wrażliwe sąsiedztwo na odcinku przebiegu trasy to *park Swojczycki*.



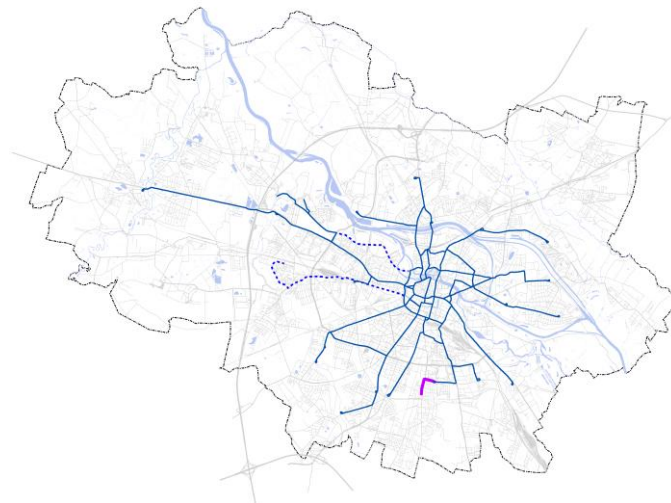


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Szpital Borowska: od pętli Gaj przez Działkową do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim na Borowskiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **1,0 km**

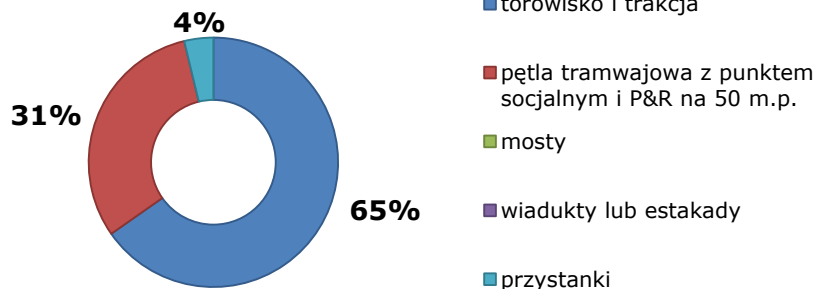
liczba proponowanych przystanków: **3**

szacunkowy koszt\*\*: **25 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **4655**

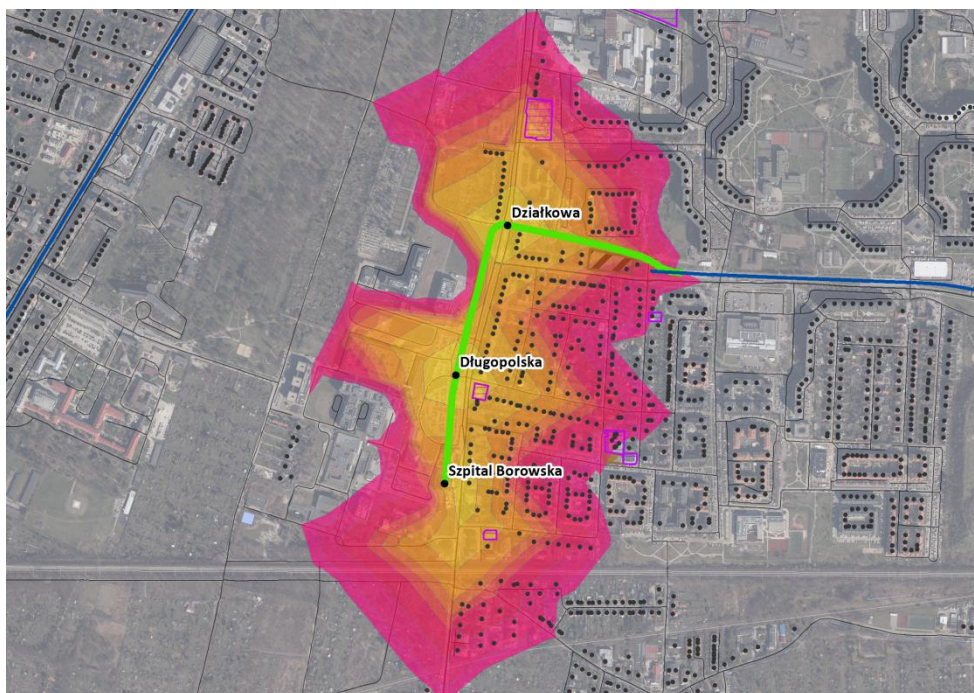
docelowa liczba mieszkańców: **4659**

Składowe kosztów



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 5284 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 36 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 590 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa stanowi przedłużenie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Świeradowskiej oraz w sąsiedztwie trasy przebiega linia kolejowa 285. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 100% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z koniecznością wykupów oraz przekształcenia części parkingu przy szpitalu na potrzeby trasy i pętli
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa może stanowić ofertę także dla sąsiedniego osiedla Wojszyce
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 5,96% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 36,6% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Gaj*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *Szpital Uniwersytecki* przy ul. Borowskiej
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa daje możliwość podniesienia standardu obsługi ponadlokalnego obiektu szpitalnego.
- Zwiększy także elastyczność taborową w obsłudze osiedla Gaj (pętla klasyczna na wydłużeniu trasy z osiedla Gaj).
- Przystanek Wrocław Wojszyce planowany do uruchomienia w ramach rewitalizacji linii kolejowej 285 będzie jedynym przystankiem pomiędzy przystankiem *Wrocław Partynice* (przy ul. Zwycięskiej), a *Dworcem Głównym*, więc trasa tramwajowa w pobliżu może stanowić dodatkową ofertę przesiadkową.
- Dla ul. Działkowej wprowadzenie trasy tramwajowej będzie się wiązać z dużą zmianą wizerunkową oraz będzie okazją do polepszenia standardów przemieszczeń pieszych i rowerowych wzdłuż ulicy.

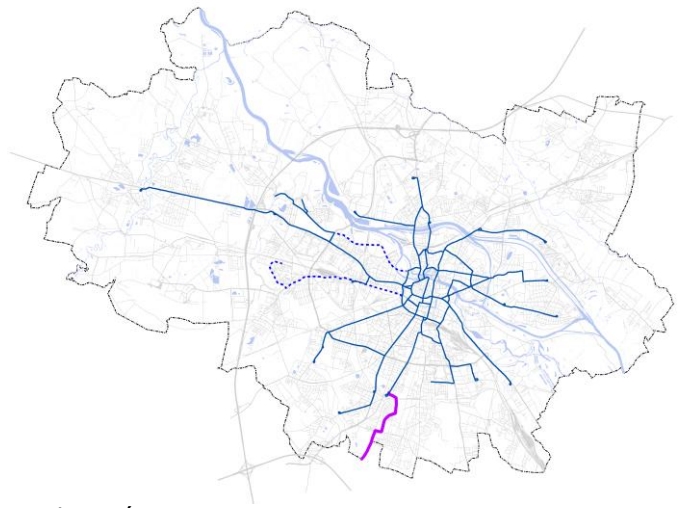


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

**Wysoka: od pętli Park Południowy, Ołtaszyńska do wsi Wysoka (rejon Wschodniej Obwodnicy Wrocławia)**

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



### Dane o trasie\*

długość: **3,5 km**

liczba proponowanych przystanków: **9**

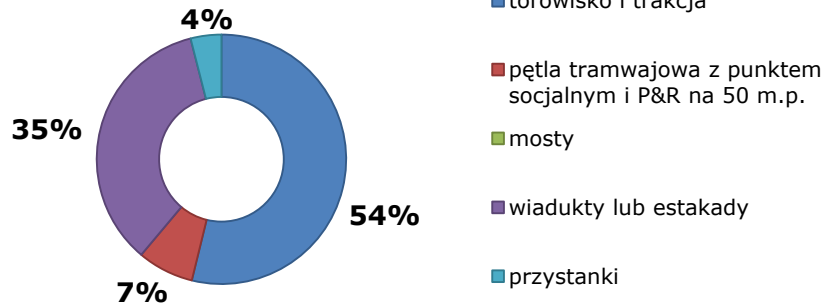
szacunkowy koszt\*\*: **102 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **11651**

docelowa liczba mieszkańców: **12278**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

### Składowe kosztów



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 8797 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – trasa nie wymaga dodatkowych inwestycji na istniejącej sieci tramwajowej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 36 mieszkań na hektar



### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 1000 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie pętli tramwajowej *Park Południowy* oraz kolejowej linii 285. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 26% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy wiąże się z: przejściem przez obszar *Polany Wise* cennej przyrodniczo i historycznie, przekroczeniem linii kolejowej nr 285 i kolejowej obwodnicy towarowej (uzgodnienia rozwiązań z PKP), przejściem przez ogródki działkowe (opinia PZD). Dodatkowo niezbędna ingerencja w tereny poza granicami miasta (współpracą z gminą sąsiednią)
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowi ofertę dla osiedla Ołtaszyn, Partynice i Wojszyce, tworzy również ofertę ponadlokalną/aglomeracyjną, atrakcyjną dla mieszkańców sąsiedniej gminy Kobierzyce, w szczególności miejscowości Wysoka przyległej bezpośrednio do granic miasta
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 30,97% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM, fragmenty wpisane są również jako historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską (ul. Ołtaszyńska i teren *Toru Partynice*)
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 77% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – sporządzone analizy przedprojektowe (w zakresie jak dla trasy Ołtaszyn)
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Park Południowy*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – w zasięgu trasy znajduje się *Tor Wyścigów Konnych*
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego skrócenia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- W październiku 2018 r. Prezydent Wrocławia i Wójt Gminy Kobierzyce podpisali porozumienie intencyjne, które zakłada poprowadzenie trasy tramwajowej do Wysokiej.
- Trasa wymaga analiz szczegółowych na odcinku przyległym do *Toru Wyścigów Konnych* oraz w miejscu zakończenia – rejon *Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (droga BŁD)*.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Zakrzów 1: od ronda Lotników Polskich, Królewską, Zatorską

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,8 km**

liczba proponowanych przystanków: **7**

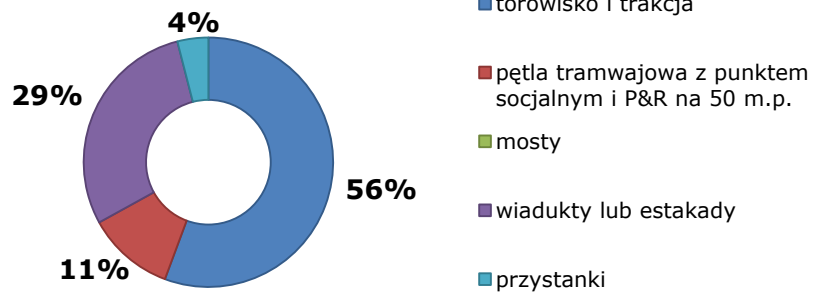
szacunkowy koszt\*\* : **79 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **10256**

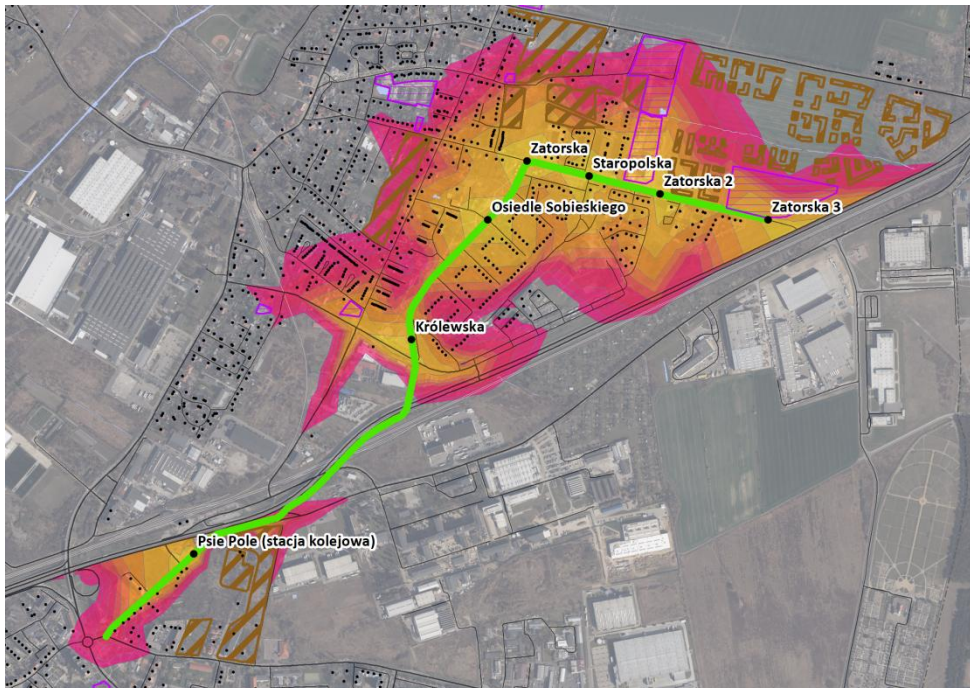
docelowa liczba mieszkańców: **16307**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 7730 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność budowy trasy na Psie Pole w wariantach 2, 4 lub 5; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 65 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 780 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 43,17% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie linii kolejowych 143 oraz 326. W zasięgu 800 m od miejsc przystankowych na tych trasach znajduje się 58% długości trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 143, co wymagać będzie uzgodnień z *PKP PLK*
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 7,28% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i W, przebiega przez historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską oraz obszar wpisany do rejestru zabytków – włączenie w rdzeniu małomiasteczkowym Psiego Pola
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 50,4% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z stacją kolejową *Wrocław Psie Pole*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy znajduje się firma Whirlpool
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych oraz modyfikacji ich trasy

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa możliwa do realizacji po wybudowaniu 2,4 bądź 5 wariantu trasy na Psie Pole
- Na końcowym odcinku trasa prowadzona jest ul. Zatorską, dla której dostępność pasa drogowego jest ograniczona, przez co nie ma możliwości wykonania poszerzenia – istniejąca zabudowa mieszkaniowa; przekłada się to na konieczność prowadzenia tramwaju wbudowanego w jezdnię, bez możliwości wydzielenia torowiska, z minimalną infrastrukturą towarzyszącą – obustronne chodniki, bez wydzielonej trasy rowerowej i zieleni.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Zakrzów 2: od Kielczowskiej, Trasą Olimpijską, do Odolanowskiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

długość: **2,1 km**

liczba proponowanych przystanków: **6**

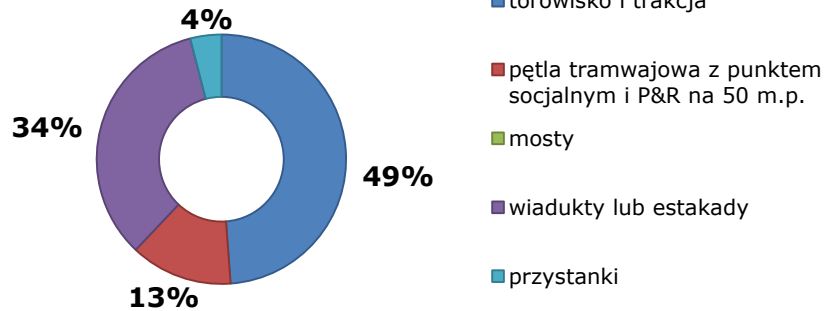
szacunkowy koszt\*\* : **68 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **7029**

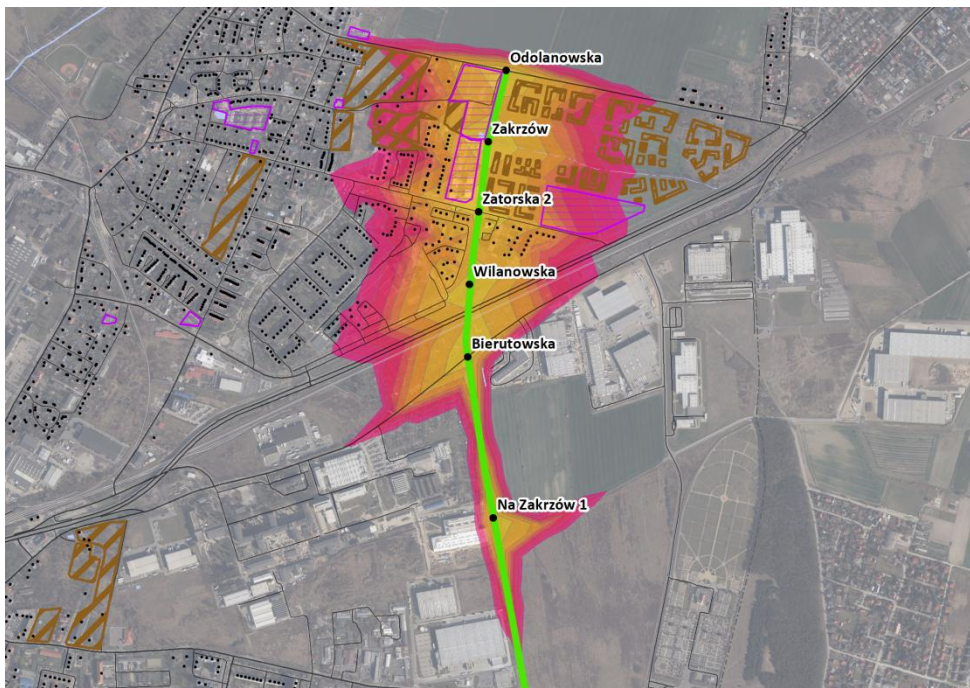
docelowa liczba mieszkańców: **14231**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 9645 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – konieczność budowy trasy na Psie Pole w wariantach 2, 4, 5, 8 lub 9
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 90 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 700 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa znajduje się powyżej 800 metrów od sąsiednich tras tramwajowych i kolejowych. W zasięgu 800 m od tych miejsc znajduje się 0% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z dodatkowymi ryzykami
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa stanowi ofertę jedynie dla mieszkańców osiedla, przez które prowadzi
  9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 11,58% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
- 
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM oraz stanowiska archeologiczne objęte ochroną
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 93,8% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z planowanym przystankiem kolejowym w rejonie ul. Wilanowskiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy zlokalizowane są zakłady pracy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

#### **Dodatkowe informacje**

- Trasa możliwa do realizacji po wybudowaniu 2, 4, 5, 8 lub 9 wariantu trasy na Psie Pole.



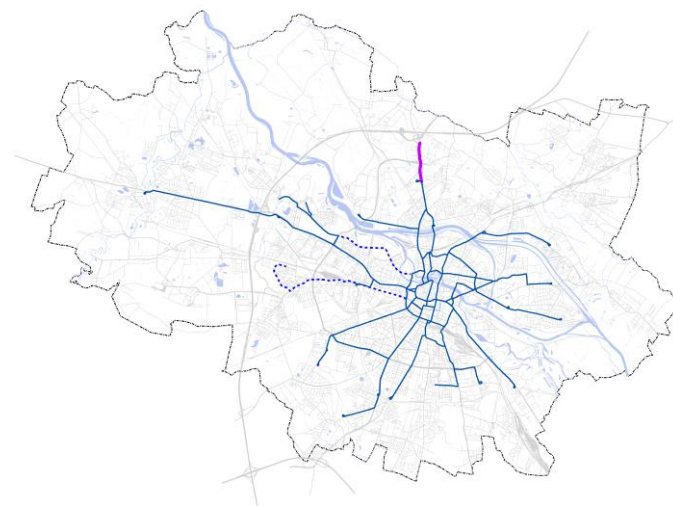


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Żmigrodzka: od pętli Poświętne, do ronda Obrońców Grodna

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  śródmiejskie



#### Dane o trasie\*

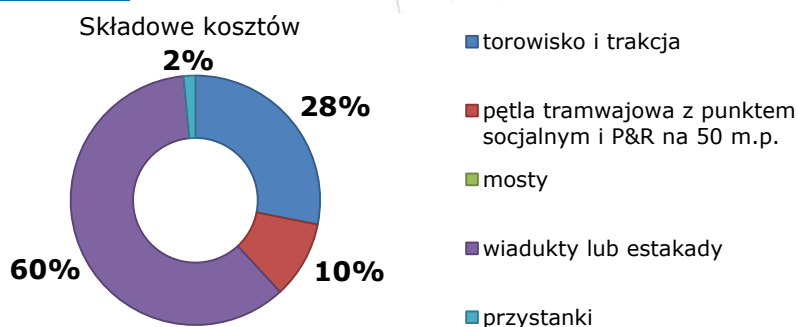
długość: **1,6 km**

liczba proponowanych przystanków: **3**

szacunkowy koszt\*\*: **90 mln**

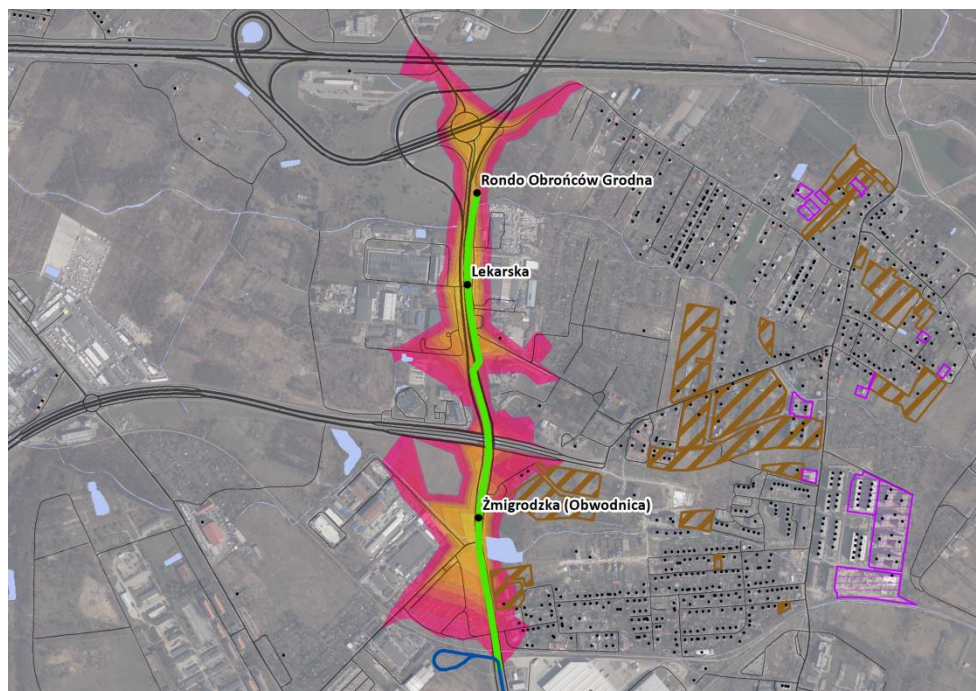
liczba mieszkańców w 2023: **39**

docelowa liczba mieszkańców: **2207**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 2299280 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – wskazana budowa parkingu P&R przy pętli z uwagi na powiązanie z *Autostradą Obwodnicą Wrocławia* i wlotem od *S5*
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 32 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 60 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega na przedłużeniu trasy istniejącej w ul. Żmigrodzkiej. W zasięgu 800 m od przystanków tramwajowych zlokalizowanych na pętli *Poświętne* znajduje się 51% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 292 (proces uzgodnień z zarządcą infrastruktury kolejowej – *PKP PLK*), brak przesądzenia w zakresie miejsca na pętlę (lokalizacja pętli na ogródkach działkowych *R.O.D. „Pod Morwami”* będzie wymagać rozmów z *PZD*)
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa oprócz tego, że stanowić może ofertę dla osiedla *Poświętne*, tworzyć może przede wszystkim powiązania ponadlokalne – aglomeracyjne, atrakcyjne dla mieszkańców przyjeżdżających do Wrocławia z gmin ościennych (warunkiem jest usytuowanie w pobliżu parkingu P&R)
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 1,55% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OW, a także fragment wpisany do rejestru zabytków
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – przedłużenie trasy z pętli *Poświętne*
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – w zasięgu trasy znajdują się liczne zakłady pracy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość skrócenia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

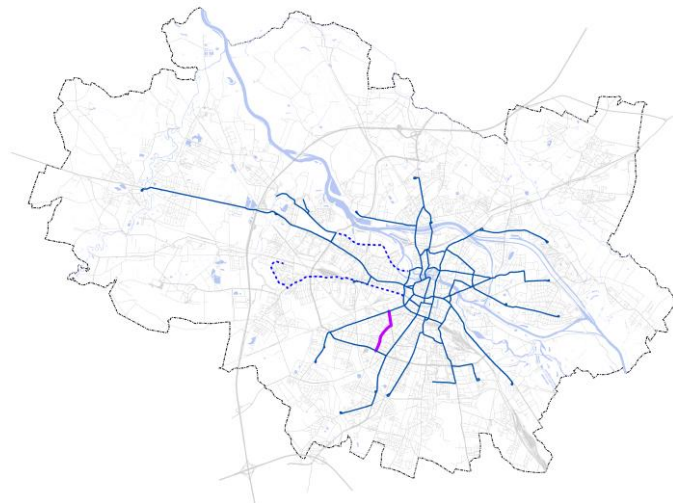


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Gajowicka 1: od Grabiszyńskiej Zaporoską, Gajowicką do Hallera

Rodzaj połączenia: osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

długość: **1,8 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

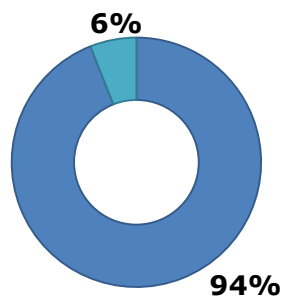
szacunkowy koszt\*\*: **30 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **12202**

docelowa liczba mieszkańców: **12670**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



■ torowisko i trakcja

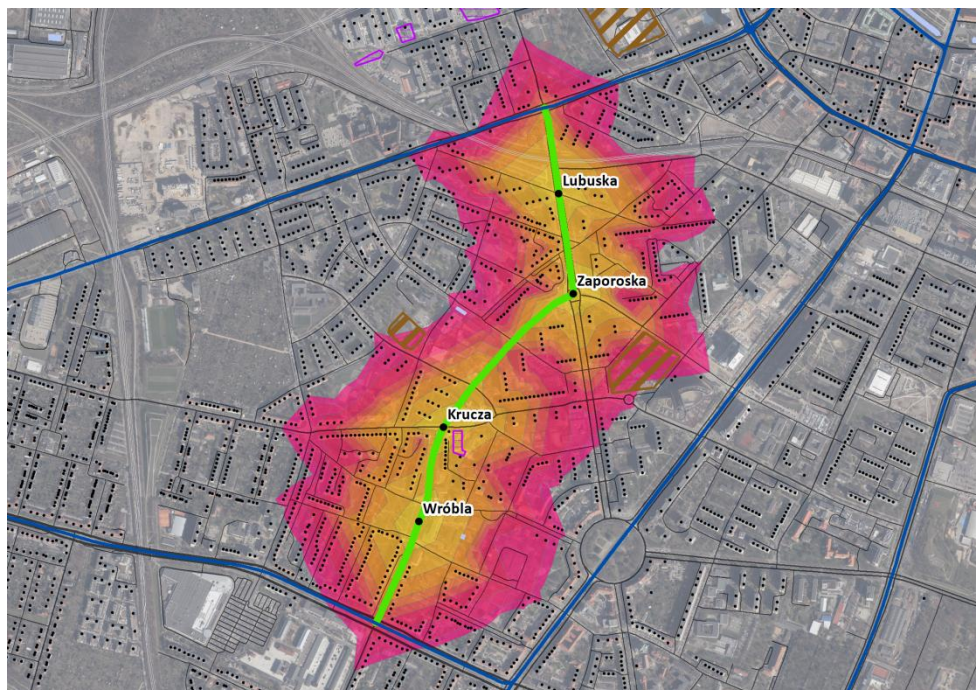
■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 2474 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 55 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż ulic Powstańców Śląskich, Grabiszyńskiej i Hallera. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych położonych na tych trasach znajduje się 100% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z dodatkowymi ryzykami
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 6,13% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, wchodzą w skład chronionych liniowych historycznych układów urbanistycznych oraz założeń zieleni, dodatkowo występują chronione stanowiska archeologiczne
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – trasa w całości nie jest objęta obowiązującym planem miejscowym i nie znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – w roku 2020 opracowana koncepcja na odcinku ul. Gajowickiej w ramach koncepcji do zadania *Przebudowa ul. Gajowickiej na odcinku od ul. Raclawickiej do ul. Zaporoskiej we Wrocławiu*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Grabiszyńskiej i Hallera
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych, ale daje ewentualną możliwość przetrasowania linii autobusowych w ciągu nowej inwestycji

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa na odcinku ul. Zaporoskiej wymaga szczególnych analiz pod kątem możliwego wprowadzenia torowiska w przekrój ulicy; ze względu na szpalery drzew w pasie rozdziału ul. Zaporoskiej do rozważenia jest prowadzenie torowiska przy zewnętrznych krawężniach jezdni.

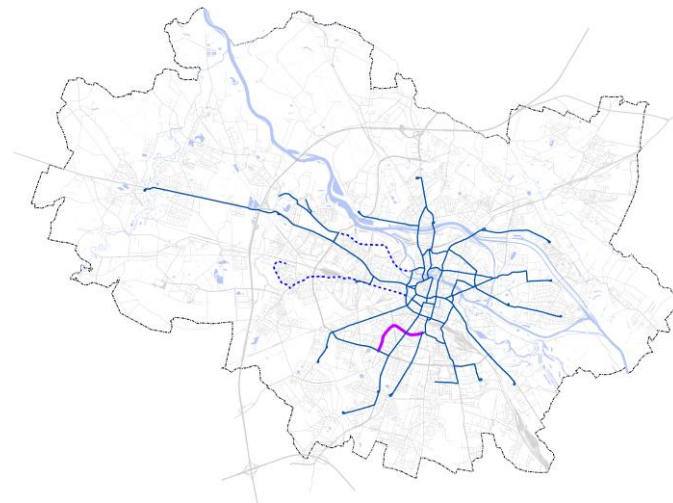


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Gajowicka 2: od Ślężnej, Szczęśliwą, Gajowicką do Hallera

Rodzaj połączenia: osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

długość: **2,5 km**

liczba proponowanych przystanków: **4**

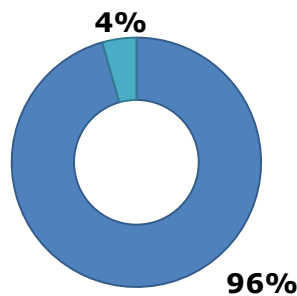
szacunkowy koszt\*\*: **41 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **13208**

docelowa liczba mieszkańców: **13676**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



■ torowisko i trakcja

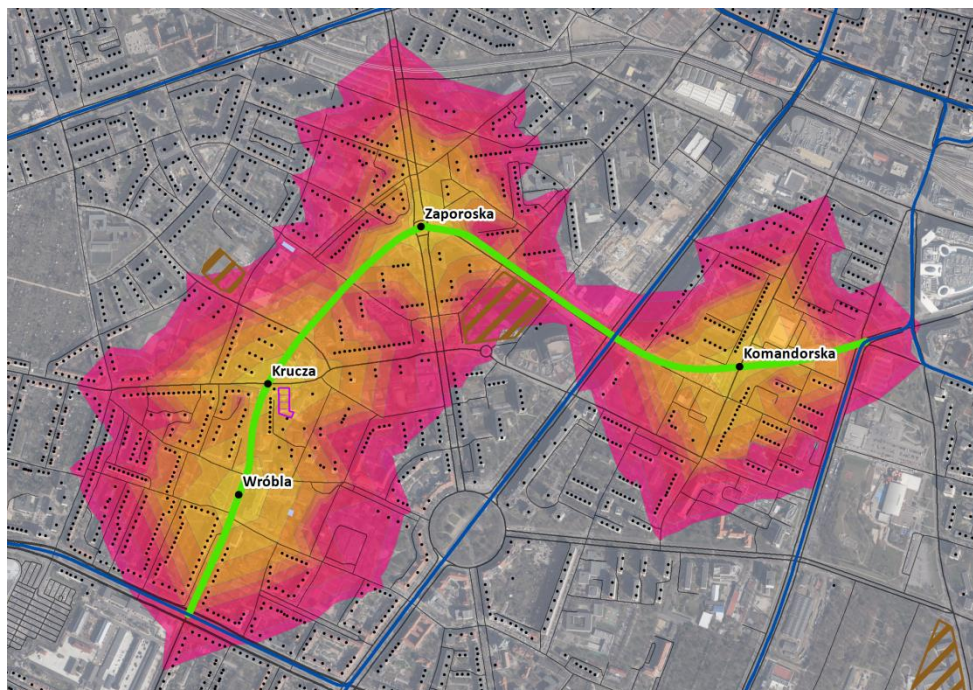
■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 3121 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – potrzeba budowy łącznika odciążającego rejon Dworca Głównego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 51 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

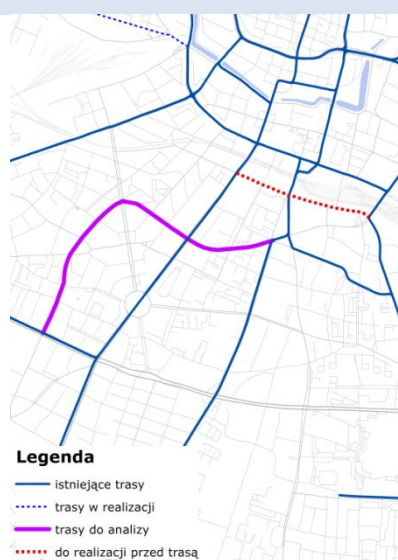
<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż ul. Powstańców Śląskich, Ślężnej i Hallera. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych położonych na tych trasach znajduje się 100% długości nowej trasy
7. RYZYKA – trasa przecina istniejące targowisko przy ul. Komandorskiej (konieczność częściowej likwidacji) oraz zagospodarowany w roku 2020 skwer przy ul. Sanockiej
8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 9,19% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, wchodzi w skład chronionych liniowych historycznych układów urbanistycznych oraz założeń zieleni, dodatkowo występują chronione stanowiska archeologiczne
11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 41,6% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – w roku 2020 opracowana koncepcja na odcinku ul. Gajowickiej w ramach koncepcji do zadania *Przebudowa ul. Gajowickiej na odcinku od ul. Raclawickiej do ul. Zaporoskiej we Wrocławiu*
13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Hallera i Ślężnej
14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych, ale daje ewentualną możliwość przetrasowania linii autobusowych w ciągu nowej inwestycji

### Dodatkowe informacje

- Wprowadzenie nowego kierunku tramwajowego w rejon *Dworca* wymagać będzie zmodernizowania węzła przesiadkowego przy Borowskiej. Problemem jest także „wąskie gardło” w miejscu wiaduktu kolejowego na ciągu Borowska/Stawowa.
- Dla poprawy przepustowości tego obszaru można rozważyć budowę odcinka tramwajowego wzdłuż ul. Suchej i Swobodnej, dzięki czemu możliwe byłoby rozproszczenie tras tramwajowych na dwa sąsiadujące korytarze (w ciągu Powstańców Śl. oraz Pułaskiego).



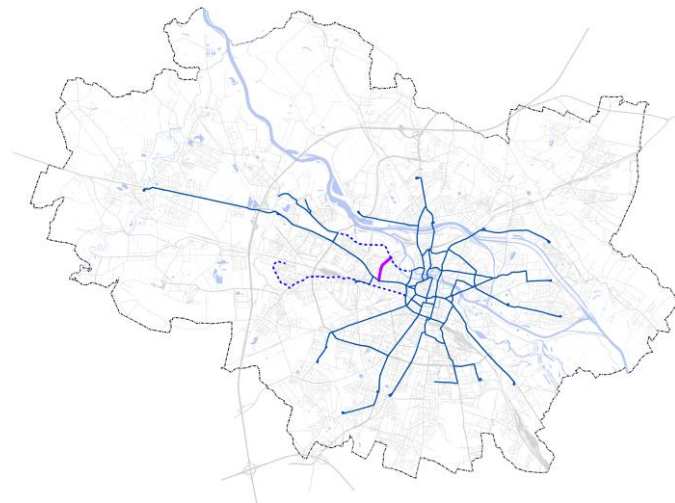


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Poznańska: od Legnickiej przez Szczepin do Długiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

długość: **1,1 km**

liczba proponowanych przystanków: **1**

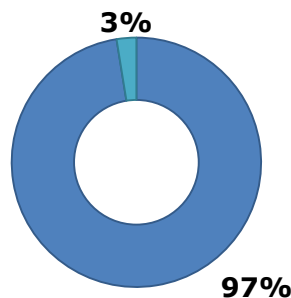
szacunkowy koszt\*\*: **18 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **3601**

docelowa liczba mieszkańców: **3601**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



■ torowisko i trakcja

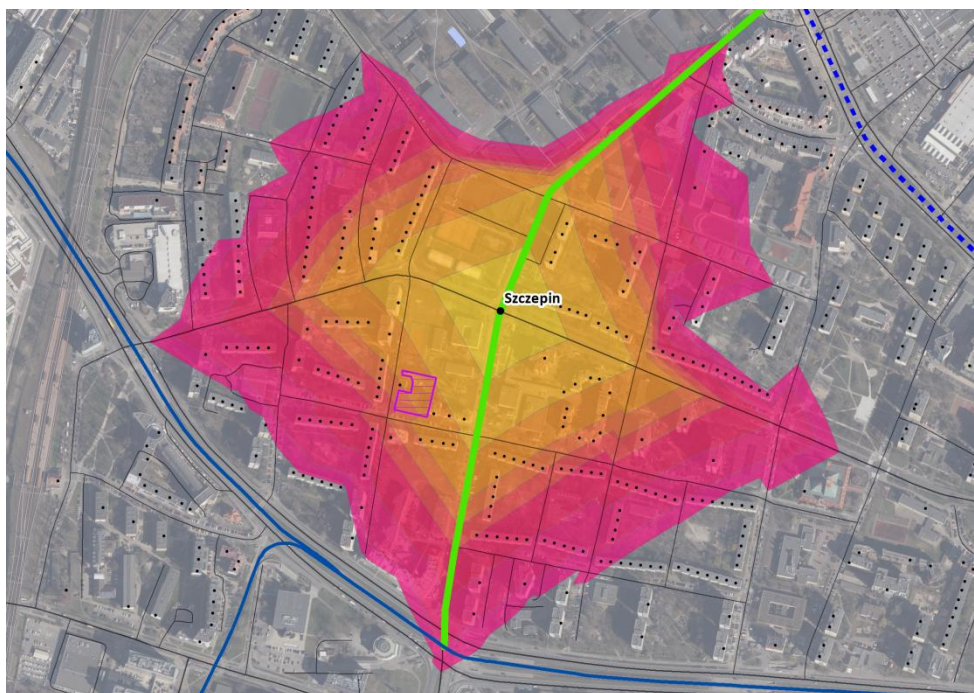
■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 4999 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa jezdni
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 88 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie trasy tramwajowej wzdłuż ul. Legnickiej i planowanej trasy wzdłuż ul. Popowickiej oraz przystanku kolejowego Wrocław Mikołajów i budowanego przystanku kolejowego *Wrocław Szczepin*. W zasięgu 800 m miejsc przystankowych znajduje się 100% długości trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy nie wiąże się z dodatkowymi ryzykami
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
- 
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 3,74% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych W oraz wpisane są w historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną konserwatorską
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – trasa w całości nie jest objęta obowiązującym planem miejscowym i nie znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z węzłem przesiadkowym budowanym przy przystanku kolejowym *Wrocław Szczepin* oraz z trasą tramwajową wzdłuż ul. Legnickiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość zastąpienia linii autobusowych

### **Dodatkowe informacje**

- Obecnie ul. Poznańska posiada pas drogowy szerokości około 26 m, co pozwala na wprowadzenie torowiska w przekrój ulicy jako wydzielonego od ruchu samochodowego; ze względu na obecnie zorganizowane parkowanie przyuliczne w formie miejsc prostopadłych niezbędna przy wprowadzeniu torowiska byłaby likwidacja częściowa parkowania i np. zmiana na parkowanie równoległe.





## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Rychtalska 1: Zakładową, do Jedności Narodowej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

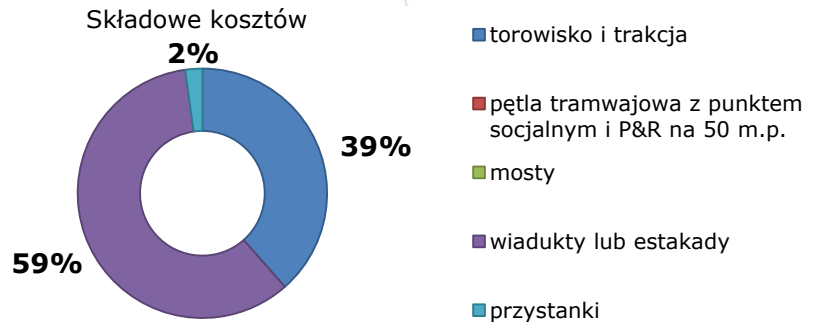
długość: **1,0 km**

liczba proponowanych przystanków: **2**

szacunkowy koszt\*\*: **41 mln**

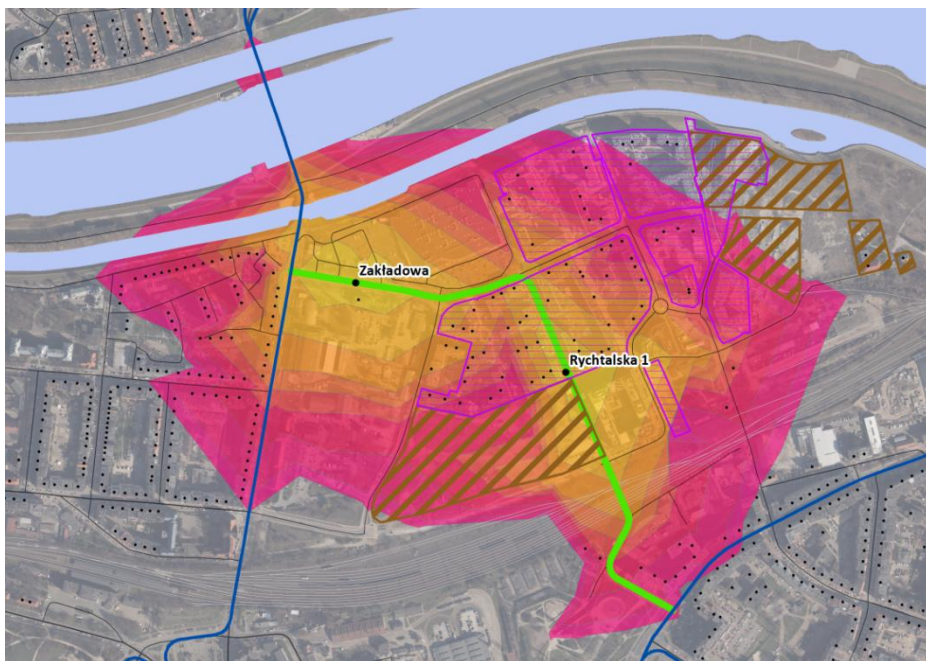
liczba mieszkańców w 2023: **9372**

docelowa liczba mieszkańców: **18834**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 4369 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – rozważenie przebudowy węzła przesiadkowego w rejonie skrzyżowania Jedności Narodowej i Nowowiejskiej; przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 263 mieszkania na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 320 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 21,02% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż ul. Trzebnickiej i Jedności Narodowej oraz przystanku kolejowego *Wrocław Nadodrze*. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych i kolejowych zlokalizowanych w pobliżu znajduje się 100% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 143, co wymaga przeprowadzenia procesu uzgodnień z *PKP* oraz przechodzi przez tereny prywatne przeznaczone w mpzp pod funkcje inne niż komunikacja
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 8,43% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE - na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych W oraz dodatkowo objęta jest strefą ochrony historycznej zabudowy przemysłowej, kolejowej, militarnej oraz innych budowli i urządzeń technicznych
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Trzebnickiej i Jedności Narodowej, możliwe powiązania z systemem kolejowym przy budowie w tym obszarze nowego przystanku kolejowego
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego skrócenia linii autobusowej

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa trudna do przeprowadzenia ze względu na częściowo już zrealizowaną zabudowę w rejonie ul. Zakładowej (trasa ingeruje w ulice osiedlowe wykształcone jako przestrzeń międzyblokowa z zielenią i parkowaniem przy budynkach).

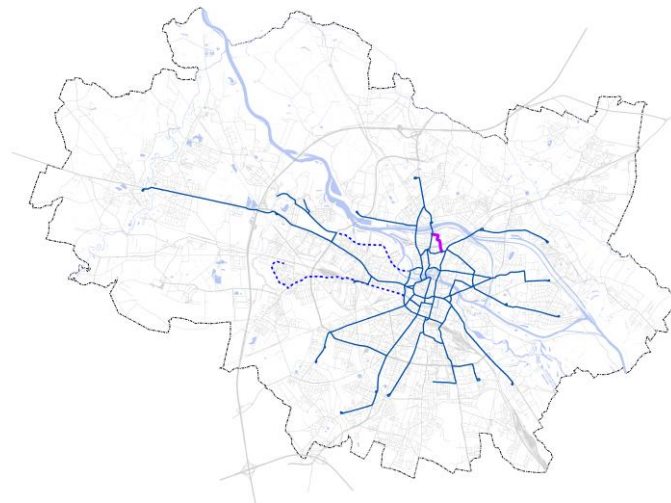


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### Rychtalska 2: Zakładowa, do Słowiańskiej

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

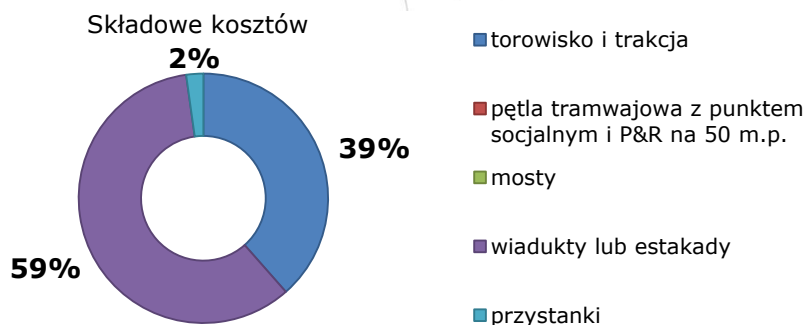
długość: **1,0 km**

liczba proponowanych przystanków: **2**

szacunkowy koszt\*\*: **41 mln**

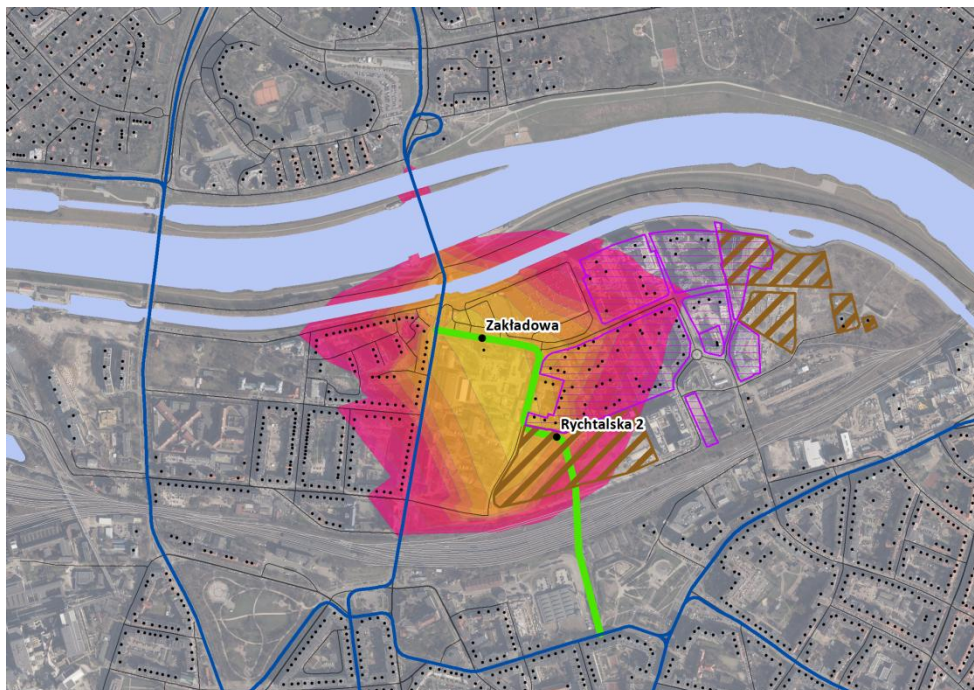
liczba mieszkańców w 2023: **8109**

docelowa liczba mieszkańców: **13488**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 5049 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – przebudowa jezdni na odcinku torowiska wbudowanego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 201 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 350 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 86,92% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega w sąsiedztwie tras tramwajowych wzdłuż ul. Trzebnickiej i Jedności Narodowej oraz przystanku kolejowego *Wrocław Nadodrze*. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych i kolejowego zlokalizowanych w pobliżu znajduje się 100% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina linię kolejową nr 143 – wymagane przeprowadzenie procesu uzgodnień z *PKP*, przechodzi przez tereny prywatne przeznaczone w mpzp pod funkcje inne niż komunikacja oraz przechodzi w bezpośrednim sąsiedztwie zajezdni *Ołbin*, która jest planowana do modernizacji
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 6,08% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych W
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 88,2% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Trzebnickiej i Słowiańskiej
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa daje możliwość ewentualnego skrócenia linii

### **Dodatkowe informacje**

- Trasa trudna do przeprowadzenia ze względu na konieczność ingerencji w ulice osiedlowe oraz przejście przez tereny kolejowe, na obecnym etapie nie jest znany także zakres modernizacji zajezdni *Ołbin*.



## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### ŚTP 1: TAT Nowy Dwór - Grabiszyńska

Rodzaj połączenia:  osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

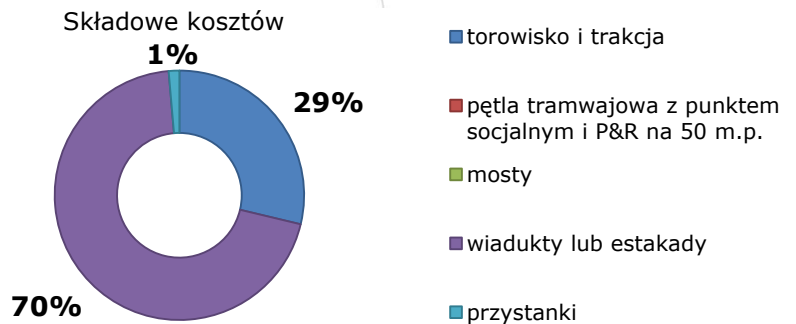
długość: **1,2 km**

liczba proponowanych przystanków: **2**

szacunkowy koszt\*\*: **66 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **8484**

docelowa liczba mieszkańców: **10788**



\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 7759 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – potrzeba budowy sieci tramwajowej na ulicy Zaporoskiej i Szczęśliwej
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 368 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
  - meldunki na dzień 31.12.2020
  - inwestycje planowane do 2023
  - potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
  - istniejące trasy tramwajowe
  - trasy tramwajowe w realizacji
  - analizowana trasa
- czas dojścia do przystanku**
- 1,5 minuty
  - 3 minuty
  - 4 minuty
  - 4,5 minuty - 300m
  - 5 minut
  - 6 minut - 400m
  - 7 minut
  - 7,5 minuty - 500m

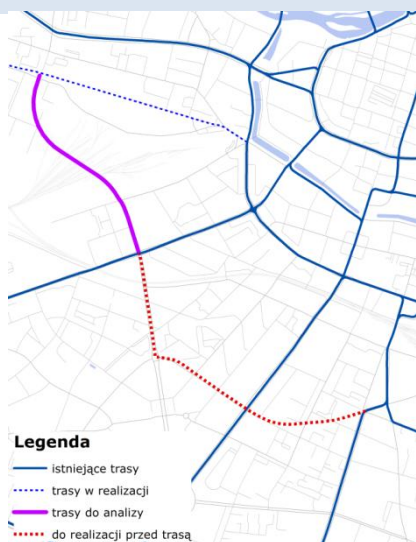
Dostępność pieszka do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – szacunkowe wykupy gruntów na około 650 m długości trasy
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega pomiędzy trasą tramwajową wzdłuż ul. Grabiszyńskiej oraz planowaną trasą tramwajową na Nowy Dwór. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych położonych na tych trasach znajduje się 68% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – trasa przecina na znacznej długości obszar kolejowy oraz nieczynne obecnie tory linii 274 prowadzące do *Dworca Świebodzkiego*, dodatkowo na odcinku od ul. Grabiszyńskiej do torów kolejowych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy jest istniejąca zabudowa mieszkaniowa, co w przypadku prowadzenia trasy na wiadukcie trasy na wiadukt (przekroczenie torów kolejowych na poziomie +1) mogłoby stanowić uciążliwość hałasową dla mieszkańców
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej.
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 9,13% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp oraz takie, które stanowią historyczne układy urbanistyczne nieobjęte ochroną, dodatkowo trasa leży w strefie ochrony historycznej zabudowy przemysłowej, kolejowej, militarnej oraz innych budowli i urządzeń technicznych
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 64,9% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym lub znajduje się w obszarze przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak prac koncepcyjno-projektowych
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasą tramwajową wzdłuż ul. Grabiszyńskiej i planowaną trasą tramwajową na Nowy Dwór
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – nie występują w zasięgu trasy
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie będzie generować zmian w istniejącym układzie linii autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Dla realizacji trasy kluczowe jest ustalenie funkcji *Dworca Świebodzkiego* i zasadności przywrócenia ruchu pasażerskiego na linii kolejowej w jego kierunku. Rozpiętość terenów kolejowych oraz układ obecnych torowisk wymaga ustalenia z właścicielem terenu sposobu i zasad przekształceń, w tym możliwości likwidacji części infrastruktury kolejowej w miejscu przekroczenia trasą tramwajową. Obecnie trwające prace nad wstępnym *Studium Wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego* nie pozwalają przyjąć jednoznacznego rozwiązania dla trasy tramwajowej.
- Trasa powinna posiadać kontynuację ul. Zaporoską i Szczęśliwą, ponieważ skierowanie tramwaju w kierunku centrum nie będzie możliwe z powodu wykorzystania już przepustowości istniejących torowisk.

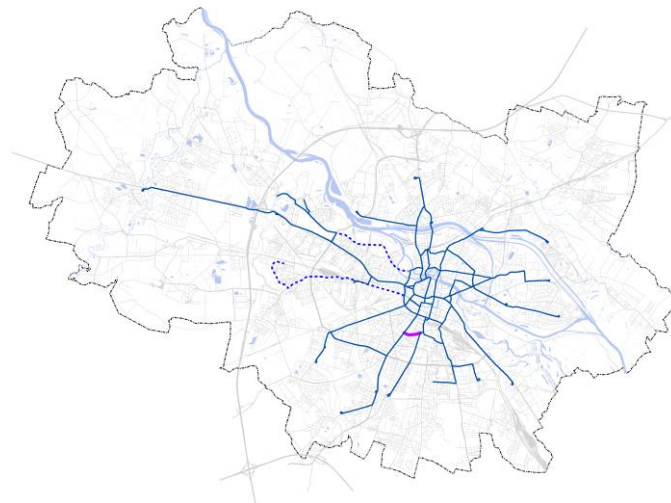


## Karta trasy tramwajowej

Nazwa trasy:

### ŚTP 2: Powstańców Śląskich - Ślężna

Rodzaj połączenia: osiedlowe,  **śródmiejskie**



#### Dane o trasie\*

długość: **0,7 km**

liczba proponowanych przystanków: **1**

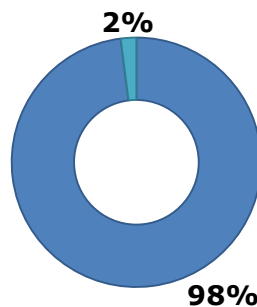
szacunkowy koszt\*\*: **11 mln**

liczba mieszkańców w 2023: **2316**

docelowa liczba mieszkańców: **2316**

\* stan na dzień 1.02.2021 r., \*\*obliczony na podstawie KALKULATORA

#### Składowe kosztów



■ torowisko i trakcja

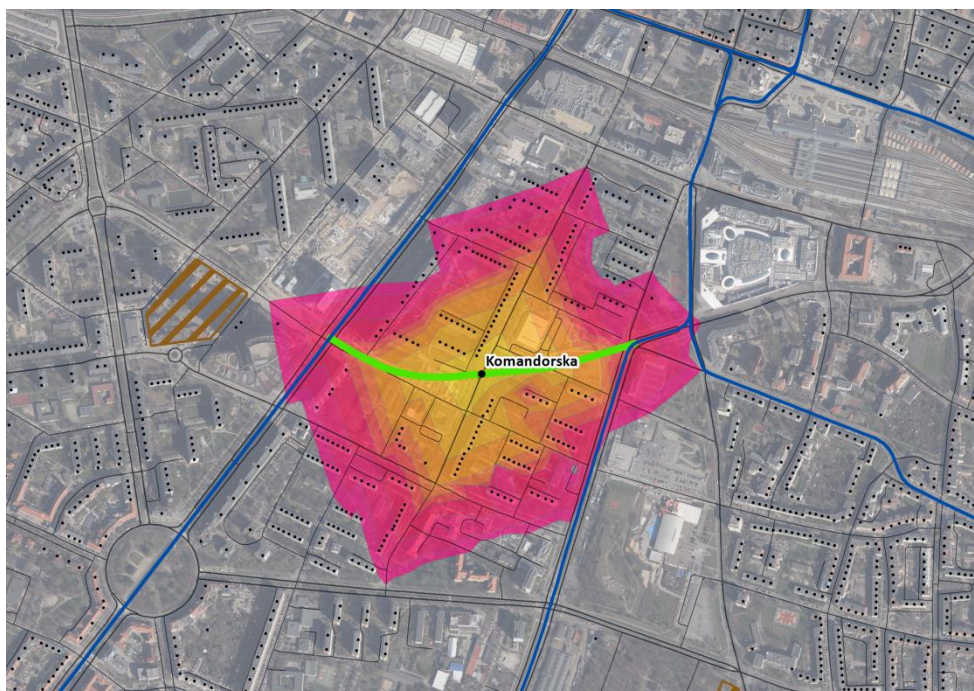
■ pętla tramwajowa z punktem socjalnym i P&R na 50 m.p.

■ mosty

■ wiadukty lub estakady

■ przystanki

1. EFEKTYWNOŚĆ INWESTYCJI<sup>1</sup> – 4862 zł na mieszkańca
2. NIEZBĘDNE INWESTYCJE TOWARZYSZĄCE – potrzeba budowy łącznika odciążającego rejon Dworca Głównego
3. GĘSTOŚĆ<sup>2</sup> – 38 mieszkań na hektar



#### Legenda

- proponowane przystanki
- meldunki na dzień 31.12.2020
- inwestycje planowane do 2023
- ▨ potencjalne tereny do zabudowy w MPZP lub Studium
- istniejące trasy tramwajowe
- trasy tramwajowe w realizacji
- analizowana trasa

#### czas dojścia do przystanku

- 1,5 minuty
- 3 minuty
- 4 minuty
- 4,5 minuty - 300m
- 5 minut
- 6 minut - 400m
- 7 minut
- 7,5 minuty - 500m

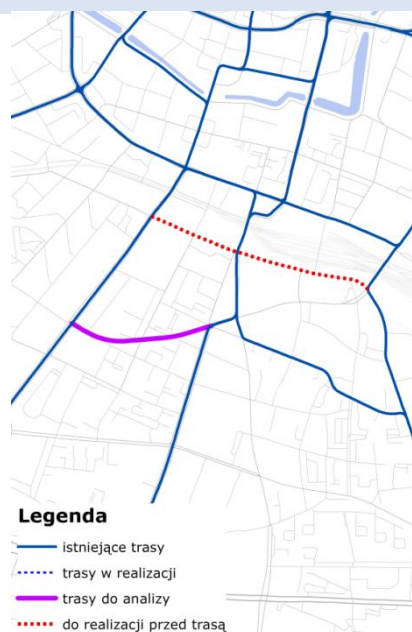
Dostępność piesza do proponowanych przystanków w strefie 500m.

<sup>1</sup> Efektywność mówi o uzasadnieniu ekonomicznym budowania danej trasy. Do każdej trasy podzielono liczbę mieszkańców (istniejących i przeliczonych z planowanych inwestycji do 2023 roku) przez szacunkowy koszt planowanej trasy.

<sup>2</sup> Do każdej trasy przeliczono liczbę mieszkań, które docelowo mogą pojawić się na osiedlu (istniejące, planowane inwestycje do 2023 roku, planowane w obowiązujących mpzp oraz w rezerwie Studium), która przypada na powierzchnię terenów zabudowy mieszkaniowej w dostępności danej trasy w przeliczeniu na hektar.

4. SZACUNEK WYKUPÓW – trasa nie wymaga wykupów gruntów
  5. PROCENT WYDZIELENIA TRASY – możliwe wydzielenie torowiska na 100% długości trasy
  6. ODLEGŁOŚĆ OD NAJBLIŻSZEJ RÓWNOLEGŁEJ TRASY TRAMWAJOWEJ LUB KOLEJOWEJ – trasa przebiega pomiędzy trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Ślężnej i Powstańców Śląskich. W zasięgu 800 m od najbliższych przystanków tramwajowych położonych na tych trasach znajduje się 100% długości nowej trasy
  7. RYZYKA – budowa trasy przecina istniejące targowisko przy ul. Komandorskiej oraz zagospodarowany w roku 2020 skwer przy ul. Sanockiej
  8. WARTOŚCI DODANE – trasa wprowadza elastyczność w istniejącej sieci tramwajowej
9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE, KRAJOBRAZOWE, PRZYRODNICZE – 5,3% trasy przebiega w otoczeniu zieleni wysokiej
  10. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE I KONSERWATORSKIE – na trasie zidentyfikowano elementy dziedzictwa kulturowego chronione zapisami mpzp, takie, które stanowią strefę ochrony zabytków archeologicznych OM i OW, wchodzą w skład chronionych liniowych historycznych układów urbanistycznych, dodatkowo występują chronione stanowiska archeologiczne
  11. DOSTĘPNOŚĆ KORYTARZA DLA PROWADZENIA TRASY – 100% trasy jest objęte obowiązującym planem miejscowym.
  12. OBECNY ETAP ZAAWANSOWANIA PRAC PROJEKTOWYCH – brak aktualnie prowadzonych prac koncepcyjno-projektowych. W roku 2008 opracowana została *Koncepcja programowo – przestrzenna budowy Śródmiejskiej Trasy Południowej na odcinku od pl. Strzegomskiego do ul. T. Kościuszki we Wrocławiu*
  13. POWIĄZANIA FUNKCJONALNE NOWEJ TRASY – powiązanie z trasami tramwajowymi wzdłuż ul. Ślężnej i Powstańców Śląskich
  14. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – USŁUGI – przy trasie obecnie jest usytuowane jedynie lokalne centrum handlowe ARENA
  15. OBSŁUGA GENERATORÓW RUCHU – ZAKŁADY PRACY – nie występują w zasięgu trasy
  16. ZASTĘPOWALNOŚĆ AUTOBUSÓW – trasa nie spowoduje oszczędności autobusowych

### Dodatkowe informacje



- Wprowadzenie nowego kierunku tramwajowego w rejon Dworca wymagać będzie zmodernizowania węzła przesiadkowego przy Borowskiej. Problemem jest także „wąskie gardło” w miejscu wiaduktu kolejowego na ciągu Borowska/Stawowa.
- Dla poprawy przepustowości tego obszaru można rozważyć budowę odcinka tramwajowego wzdłuż ul. Suchej i Swobodnej, dzięki czemu możliwe byłoby rozproszczenie tras tramwajowych na dwa sąsiadujące korytarze (w ciągu Powstańców Śl. oraz Pułaskiego).