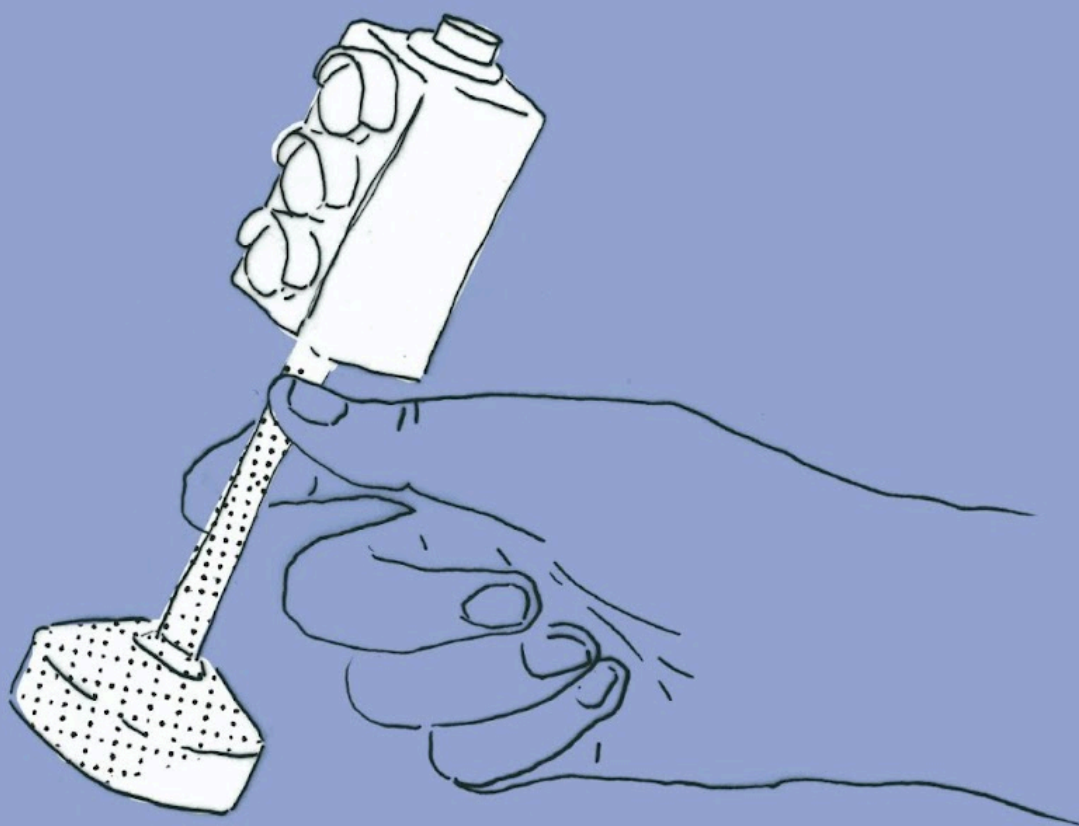


KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAK POPRAWIĆ PRZEMIESZCZANIE
SIĘ NA POŁUDNIU WROCŁAWIA?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	4
Podsumowanie spotkań konsultacyjnych	5
Podsumowanie e-formularza	6
Podsumowanie konsultacji z dziećmi i młodzieżą	7
ZESTAWIENIE OPINII	9
Opinie dotyczące obszaru nr 1 (osiedla Borek, Gaj i Huby)	10
Opinie dotyczące łącznika tramwajowego w rejonie ul. Waligórskiego	10
Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ulic Spiskiej i Orawskiej	12
Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ul. Borowskiej	14
Opinie dotyczące obszaru nr 2 (osiedla Wojszyce, Ołtaszyn i Partynice)	17
Opinie dotyczące rejonu ul. Pawiej	17
Opinie dotyczące rejonu ul. Grota-Roweckiego	19
Opinie dotyczące tramwaju na Ołtaszyn	24
Opinie dotyczące rejonu ul. Zwycięskiej	27
Opinie dotyczące obszaru nr 3 (osiedle Jagodno)	30
Opinie dotyczące łącznika pomiędzy ulicami Iwaszkiewicza i Kajdasza	30
Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ul. Buforowej	34
Opinie dotyczące rejonu wokół przystanku kolejowego Iwiny	37
PONAD OSIEDLOWE UWARUNKOWANIA „PAKIETU DLA POŁUDNIA”	40
Kolej – Linia 285 i Towarowa Obwodnica Wrocławia	40
Wschodnia Obwodnica Wrocławia	41
Transport zbiorowy	42
PODSUMOWANIE	46
Konkluzje	46
Opis najważniejszych inwestycji, które będą realizowane na poszczególnych obszarach	47
Refleksja inicjatorów konsultacji	51
Partnerzy lokalni	52
INFORMACJA O REALIZATORACH	53



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

„Pakiet dla Południa” to zbiór kompleksowych działań, które mają poprawić komunikację na Gaju, Jagodnie, Krzykach, Partynicach, Ołtaszynie i Wojszycach. Każdego dnia mieszkańcy tych osiedli stoją w korkach, bez względu na to czy poruszają się autem, czy komunikacją miejską. Celem rozwiązań jest poprawa sytuacji i dostosowanie działań komunikacyjnych do nowych wyzwań.

Co było przedmiotem konsultacji?

Przedmiotem konsultacji był zestaw konkretnych rozwiązań komunikacyjnych, które mają poprawić sytuację na ulicach południowych osiedli Wrocławia. Rozwiązania zawierają propozycje dla dziesięciu szczególnie zapalnych punktów w południowej części miasta. Konsultowano propozycje różnych rozwiązań przygotowane przez Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia ze wsparciem zewnętrznych ekspertów z firmy Via Vistula z Krakowa.



PRZEBIEG KONSULTACJI

- E-FORMULARZ OPINII | 7 maja – 23 czerwca 2024 r., dostępny na stronie konsultacji
- E-SPOTKANIE KONSULTACYJNE | 9 maja 2024 r., godz. 18.00
- WARSZTATY KONSULTACYJNE | 14 maja 2024 r., godz. 17.30, Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 25 ul. Asfaltowa 6
- WARSZTATY KONSULTACYJNE | 16 maja 2024 r., godz. 17.30, Centrum Aktywności Lokalnej na Ołtaszynie ze „Sceną Teatru na Bruku”, ul. Pszczelarska 7
- WARSZTATY KONSULTACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY | 27 maja 2024 r., Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 25, ul. Asfaltowa 6
- SPOTKANIE KONSULTACYJNE | 4 czerwca 2024 r., godz. 17.30, Tor Wyścigów Konnych, Zwycięska 2
- SPOTKANIE KONSULTACYJNE | 11 czerwca 2024 r., godz. 17.30, Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 21, Kłodzka 40
- WARSZTATY KONSULTACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY | 12 czerwca 2024 r.,
Szkoła Podstawowa nr 23 ul. Przystankowa 32
Szkoła Podstawowej nr 64, ul. Wojszycka 1
Zespołu Szkolno-Przedszkolny nr 6, ul. Gałczyńskiego 8
- SPOTKANIE KONSULTACYJNE | 18 czerwca 2024 r., godz. 17.30, Centrum Aktywności Lokalnej Dobre Czasy na Jagodnie, Sygnałowa 23



Podsumowanie spotkań konsultacyjnych

W ramach konsultacji odbyła się seria spotkań – jedno e-spotkanie konsultacyjne, dwie sesje warsztatów i trzy spotkania konsultacyjne. Notatki ze spotkań konsultacyjnych stanowią załącznik nr 1 do raportu.

E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 9 maja 2024 r. w formie internetowej. Zainteresowane osoby mogły uczestniczyć w nim za pośrednictwem platformy Clickmeeting. Założenia rozwiązań dla Południa Wrocławia przedstawili przedstawiciele firmy Via Vistula (eksperti, którzy na zlecenie Urzędu Miejskiego Wrocławia przygotowali konkretne propozycje komunikacyjne) oraz urzędniczki z Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia. Moderację spotkania prowadzili reprezentanci Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. W spotkaniu wzięły udział 47 osób, które omawiały propozycje i zadawały pytania na temat rozwiązań komunikacyjnych na południu Wrocławia oraz o tryb wprowadzania ich w życie. **Odbyły się również dwie sesje warsztatów konsultacyjnych.** Ta forma konsultacji społecznych polega na tym, że osoby uczestniczące pracują wspólnie przy stolikach – każda z grup rozmawia o konkretnym zagadnieniu. Sesja warsztatowa rozpoczynała się przedstawieniem zasad konsultacji oraz prezentacją propozycji rozwiązań transportowych dla Południa Wrocławia. Na warsztaty obowiązywały zapisy za pośrednictwem formularza internetowego.

Pierwsze warsztaty konsultacyjne miały miejsce w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 25, przy ulicy Asfaltowej 6. Odbyły się one 14 maja 2024 r. o godzinie 17.30. Wzięły w nich udział 24 osoby.

Merytoryczne wsparcie zapewniła przedstawicielka Biura Zrównoważonej Mobilności – inicjatora konsultacji. Moderację prowadzili reprezentanci Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Drugie warsztaty konsultacyjne odbyła się w Centrum Aktywności Lokalnej na Ołtaszynie ze „Sceną Teatru na Bruku” przy ulicy Pszczelarskiej 7. Miały miejsce 16 maja 2024 r. o godz. 17.30. Wzięło w nich udział 10 osób. Moderację



proceeding representatives of the Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich and the employee of the Social Participation Department of the Wrocław City Office.

Przeprowadzono także trzy spotkania konsultacyjne. In their case, participation was voluntary, so no one had to register. The meetings began with a presentation of proposals for transport, followed by a moderated discussion on the topic.

Pierwsze spotkanie konsultacyjne took place on 4 June 2024 at 17:30 at the Torze Wyścigów Konnych on Zwycięskiej 2. The meeting was moderated by representatives of the Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. 10 people participated, submitting 31 opinions. **Drugie spotkanie konsultacyjne** took place on 11 June 2024 at 17:30 at the Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 21 on Kłodzkiej 40. The meeting was moderated by representatives of the Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. 11 people participated, submitting 63 opinions. **Trzecie spotkanie konsultacyjne** took place on 18 June 2024 at 17:30 at the CAL-u (Centrum Aktywności Lokalnej) Dobre Czasy na Jagodnie on Sygnałowej 23. The meeting was moderated by representatives of the Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. 10 people participated, submitting 87 opinions.

Podsumowanie e-formularza

Opinie przesłane w formie e-formularza stanowią załącznik nr 2 do raportu.

The opinion form was available on the consultation website from 7 May to 23 June 2024. It contained the following requests:

1. Przekaż swoją opinię na temat działań zaproponowanych w „Pakiecie dla Południa”.
2. Czy poza zaproponowanymi działaniami „Pakiet dla Południa” powinien zawierać jeszcze jakieś inne? Opisz, dlaczego te działania według Ciebie powinny się w planie znaleźć.



Za pośrednictwem e-formularza przekazano **211 odpowiedzi** – tyle formularzy zostało przesłanych drogą elektroniczną. Większość formularzy zawierała wiele opinii dotyczących różnych tematów i obszarów. Zostały one zawarte w załączniku nr 2 do niniejszego raportu.

Podsumowanie konsultacji z dziećmi i młodzieżą

Notatki ze spotkań konsultacyjnych skierowanych do dzieci i młodzieży stanowią załącznik nr 3 do raportu.

W ramach warsztatów konsultacyjnych dla dzieci i młodzieży odbyło się sześć spotkań. W Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 25 przy ulicy Asfaltowej 6 zorganizowano serię warsztatów poświęconych „Pakietowi dla Południa”, aby stworzyć przestrzeń do dyskusji i zgłaszania pomysłów dedykowaną uczniom i uczennicom z południa Wrocławia. Natomiast w innych szkołach odbyły się moderowane dyskusje na temat propozycji ekspertów i ekspertek oraz urzędników i urzędniczek z reprezentacją samorządów szkolnych. Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25 przy ul. Asfaltowej miało miejsce 27 maja 2024 r. i zgromadziło 7 osób. Natomiast odbywające się tego samego dnia warsztaty z uczniami klas szóstych Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 37 przy ul. Asfaltowej zgromadziły 19 osób. 27 maja 2024 r. odbyły się również warsztaty dla uczniów klas czwartych Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 37 przy ul. Asfaltowej, podczas których swoje opinie wyraziło 18 osób.

Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 23 przy ul. Przystankowej odbyło się 12 czerwca 2024 r. i zgromadziło 15 osób. Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 64 przy ul. Wojszyckiej odbyło się także 12 czerwca 2024 r. i zgromadziło 8 osób.

Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 64 przy ul. Wojszyckiej również odbyło się 12 czerwca 2024 r. i zgromadziło 8 osób.



Samorząd uczniowski Szkoły Podstawowej nr 38 przy ul. Gałczyńskiego swoje zdanie wyraził także 12 czerwca 2024 r., a w spotkaniu wzięły udział 2 osoby.

**Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom
za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!**



ZESTAWIENIE OPINII

Propozycje rozwiązań i rekomendacji składające się na ten dokument zostały przygotowane przez urzędników i urzędniczki z Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia. Raport zawiera odpowiedzi **na niemal 900 opinii**, które były zbierane przez dwa miesiące konsultacji, podczas warsztatów i spotkań na pięciu osiedlach, oraz zgłoszonych za pomocą e-formularza. Drogą elektroniczną zostały również przesłane uchwały trzech Rad Osiedli wraz z opiniami dotyczącymi rozwiązań dla Południa Wrocławia.

Nad rozwiązaniami pracowały jednostki Urzędu Miejskiego Wrocławia wchodzące w skład Departamentu Infrastruktury i Transportu: Wydział Transportu, Wydział Inżynierii Miejskiej i Biuro Zrównoważonej Mobilności. Punktem wyjścia konsultacji były propozycje różnych rozwiązań przygotowane przez magistrat ze wsparciem zewnętrznych ekspertów z firmy Via Vistula z Krakowa. Jest to firma, która specjalizuje się w zagadnieniach inżynierii ruchu i zrównoważonej mobilności. Propozycje rozwiązań zostały ogłoszone w marcu 2024 r. i to o nich rozmawiano z mieszkańcami i mieszkankami podczas warsztatów i spotkań konsultacyjnych opisywanych w tym dokumencie.

Zebrane opinie zostały podzielone na grupy pod względem obszarów, których dotyczyły. W raporcie prezentujemy je w formie syntetycznej – podsumowując opinie mieszkańców i mieszanek na temat fragmentów ulic lub konkretnych rozwiązań komunikacyjnych. Autorzy i autorki rekomendacji przygotowali propozycje rozwiązań mających usprawnić przemieszczanie się na południowych osiedlach Wrocławia, odnosząc się do konkretnych obszarów w przestrzeni miasta.

Kolejno prezentowane są: postulaty z konsultacji społecznych (w formie syntetycznej), propozycje rozwiązań (czyli rekomendacje urzędu dotyczące konkretnego obszaru) oraz uzasadnienie. W tej ostatniej części przedstawiamy,



w jaki sposób propozycje mieszkańców i mieszkanek miały wpływ na pracę ekspertów, jakie są najważniejsze czynniki wpływające na sytuację komunikacyjną oraz jakie są perspektywy wprowadzenia rozwiązań w życie. Są tam również opisane propozycje, które z pewnych powodów nie mogą zostać zrealizowane.

Treści prezentowane w ramach tego raportu zostały podzielone na kategorie odnoszące się do geograficznego położenia opisywanych osiedli.

Opinie dotyczące obszaru nr 1 (osiedla Borek, Gaj i Huby)

Opinie dotyczące łącznika tramwajowego w rejonie ul. Waligórskiego

Postulaty z konsultacji społecznych

Jako zupełna nowość na konsultacjach pojawiła się propozycja, aby poprowadzić linię tramwajową wzdłuż Towarowej Obwodnicy Wrocławia (TOW). Zasięgi propozycji różniły się między sobą. Mieszkańcy postulowali wytyczenie jej albo między pętlami Krzyki i park Południowy, albo też na odcinku pomiędzy ulicami Ślężną i Borowską, wzdłuż nasypu.

Propozycje rozwiązań

1. Wykonanie koncepcji powiązania tramwajowo-autobusowego w ul. Waligórskiego pomiędzy pętlą park Południowy i ulicą Powstańców Śląskich:
 - podjęcie rozmów z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w sprawie wytycznych do zadania – ze względu na chroniony obszar parku Południowego,



- zaprojektowanie trasy autobusowo-tramwajowej w ulicy, zsynchronizowanej z tramwajem na Ołtaszyn,
 - zaprojektowanie drogi dla rowerów oraz chodnika wzdłuż ul. Waligórskiego – kontynuacja promenady Krzyckiej;
2. realizacja powiązania w przyszłości jako przewiązki tramwajowej uelastyczniającej system tramwajowy.

Przetarg na koncepcję powiązania tramwajowo-autobusowego zostanie ogłoszony na przełomie 2025 i 2026 r.

Uzasadnienie

Głosy mieszkańców i dyskusja nad nimi zainspirowały Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – autorów opisywanych w tym raporcie propozycji – do analizy i zaproponowania koncepcji łącznika tramwajowego. Widzimy potrzebę polepszenia **dostępu do pętli Krzyki** z osiedli Ołtaszyn i Partynice oraz wzbogacenia przewiązek tramwajowych w rejonie zajezdni. Przeanalizowaliśmy zaproponowane przez mieszkańców potencjalne nowe połączenia tramwajowe, które różniły się od siebie przebiegami, długościami i zasięgiem. Analiza ta pokazała, że najbardziej efektywnym powiązaniem, które da najwięcej korzyści, a równocześnie spełni część oczekiwań mieszkańców wyrażonych w konsultacjach, jest **trasa autobusowo-tramwajowa** prowadzona w ul. Waligórskiego, która połączy pętlę park Południowy z rejonem ul. Powstańców Śląskich.

Powiązanie takie jest korzystne z kilku względów. Po pierwsze trasa tramwajowa na Ołtaszyn (w pierwszym etapie planowana jako trasa autobusowa) zapewniłaby bezpośredni dojazd z pętli Zwycięska do pętli Krzyki całkowicie wydzielonym korytarzem transportu zbiorowego. Dałaby także większą elastyczność w przyszłym planowaniu powiązań autobusowych i tramwajowych, łącząc ze sobą dwie ważne arterie komunikacyjne tj. ul. Ślężną i Powstańców Śląskich i Karkonoską. Spełniłaby także ważną rolę technicznej obsługi zajezdni Borek od strony ul. Ślężnej. Cała inwestycja nie może się obyć



bez porozumienia z konserwatorem zabytków, ponieważ ul. Waligórskiego jest częścią obszaru zabytkowego parku Południowego.

Wraz z trasą autobusowo-tramwajową moglibyśmy wykonać w wysokim standardzie **brakujący odcinek promenady Krzyckiej** w obrębie parku. Trzeba nadmienić, że proponowane przez część mieszkańców utworzenie trasy tramwajowej łączącej ul. Ślężną z ul. Borowską jest niemożliwe do wykonania ze względu na dwie kwestie: pierwsza z nich to niewielka liczba potencjału pasażerów korzystających z połączenia (niewiele osób będzie wysiadać na przystankach, ponieważ jest to mało zamieszkały teren). Druga kwestia to planowane przełożenie linii kolejowej 285 na wiadukt, co będzie wiązać się z budową łącznic wzdłuż wiaduktu, a tym samym koniecznością zajęcia odpowiednio dużej przestrzeni. Ze względu na bliskość zabudowań Uniwersytetu Medycznego nie wystarczy tam miejsca na wprowadzenie trasy tramwajowej. Wiązałoby się to również z usunięciem wybudowanej promenady Krzyckiej oraz wycinką szpalerów drzew rosnących wzdłuż nasypu.

Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ulic Spiskiej i Orawskiej

Postulaty z konsultacji społecznych

Powiązanie pomiędzy ulicami Spiską i Orawską oraz charakter, jaki powinno ono mieć, było szeroko dyskutowane na konsultacjach społecznych podczas spotkań oraz znalazło się w wielu opiniach zgłoszonych online. Głosy dotyczące tego połączenia można podzielić na dwie grupy: popierające pozostawienie powiązania między tymi ulicami jako pieszo-rowerowego oraz optujące za wprowadzeniem w to powiązanie ruchu samochodowego.

Propozycje rozwiązań



1. Zaprojektowanie i wykonanie powiązania pomiędzy ulicami Spiską i Orawską wyłącznie dla pieszych i rowerzystów;
2. przełożenie linii kolejowej 285 na wiadukt lub nasyp kolejowy i analiza, czy możliwe jest poprowadzenie nowej drogi w śladzie starych torów (Orawska – Grota-Roweckiego).

Realizacja powiązania dla pieszych i rowerzystów Spiska – Orawska zaplanowana jest do realizacji przez dewelopera z art. 16 ustawy o drogach publicznych na 2026 r.

Uzasadnienie

Opinie dotyczące formy, w jakiej powiązać miałyby się ulice Spiska i Orawska były bardzo zróżnicowane i wzajemnie wykluczające się. Część mieszkańców widzi tam wyłącznie powiązanie pieszo-rowerowe, inni postulowali wybudowanie drogi wraz z poszerzeniem wiaduktu lub wprowadzenie buspasa.

Przeanalizowaliśmy aktualną sytuację w sąsiedztwie tych dwóch ulic oraz potencjał powiązań z istniejącym układem drogowym. W przypadku ul. Spiskiej ważny jest **aspekt otoczenia**. Ulica łączy się z promenadą Krzycką od strony nasypu kolejowego, prowadzi do ogródków działkowych, pojedynczych domów oraz Przylądka Dobrej Nadziei, placówki medycznej dla dzieci leczących się onkologicznie, dla których wskazane jest otoczenie o spokojnym charakterze. Ulica Spiska przebiega również na przeważającej długości przez park Skowroni. Budowa powiązania drogowego wiązałaby się z przebudową ulicy – ingerencją w istniejące ogródki działkowe oraz aleje parkowe, zbliżeniem do placówki medycznej oraz w efekcie włączeniem się w ul. Ślężną za pośrednictwem ul. Weigla, obsługującej szpital wojskowy.

W przypadku ul. Orawskiej sytuacja jest zbliżona – w południowej części ulica ta kończy się na ulicy osiedlowej – Łubinowej, która ma charakter kameralny. I to nią łączy się z ulicami Agrestową i Parafialną. Ze względu na parametry ulic, do



których dowiązują się zarówno Spiska, jak i Orawska, niemożliwe jest tam wprowadzenie również połączenia autobusowego. Biorąc to wszystko pod uwagę, sądzimy, że rozbudowa układu drogowego w takiej formule nie przyniesie oczekiwanych efektów. Dlatego proponujemy zachowanie powiązania pomiędzy ulicami Spiską i Orawską **w formie wyłącznie pieszo-rowerowej**.

Jednocześnie widzimy możliwość utworzenia nowego łącznika drogowego pomiędzy ulicami Orawską oraz Grota-Roweckiego, który mógłby zostać zrealizowany w śladzie obecnej linii kolejowej 285, po jej przełożeniu na wiadukt. Wymagać to będzie w przyszłości dodatkowej analizy – po rozstrzygnięciach projektowych poczynionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach dokumentacji na towarową obwodnicę kolejową i linię 285.

Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ul. Borowskiej

Postulaty z konsultacji społecznych

Uczestnicy konsultacji wskazywali, jak ważna jest poprawa przejazdu ul. Borowską. Zwracali uwagę na opóźnienia autobusów, z jakimi stykają się codziennie, szczególnie na odcinku przy Uniwersyteckim Szpitalu Klinicznym. Proponowali **wprowadzenie buspasa** na całej długości ul. Borowskiej, bądź też na jej fragmentach.

Dyskutowali również o planowanej **trasie tramwajowej** od pętli Gaj do szpitala. Część uważała ją za inwestycję potrzebną, część wskazywała, że bardziej konieczna byłaby budowa od razu trasy tramwajowej na całym odcinku ul. Borowskiej, od ul. Glinianej.

Pojawiał się postulat zaplanowania większego **parkingu Parkuj i Jedź** w ramach pętli dla nowej trasy, a także obawy związane z jego wprowadzeniem. Część mieszkańców wyrażała niepokój, że bliskość nowej



pętli tramwajowej będzie powodowała dodatkowy napływ chętnych do zaparkowania aut na osiedlu Gaj.

Zwracano również uwagę na brakującą **drogę dla rowerów** po wschodniej stronie ul. Borowskiej. Jednak problemem, który wszyscy uznali za kwestię do pilnego rozwiązania, okazało się skrzyżowanie ul. Borowskiej z ul. Kukuczki i istniejący na tym obszarze przejazd rowerowy z przejściem dla pieszych. To właśnie to miejsce zostało przez osoby uczestniczące w konsultacjach zdiagnozowane jako wąskie gardło całej ulicy, powodujące wstrzymania ruchu zarówno samochodów, jak i autobusów, przez co w opinii mieszkańców potęgują się korki.

Propozycje rozwiązań

1. Dokończenie trwającego zadania polegającego na wykonaniu koncepcji budowy linii tramwajowej do Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego przy ul. Borowskiej z uwzględnieniem następujących zmian:

- zaprojektowanie trasy jako autobusowo-tramwajowej w obu kierunkach,
- przebudowa skrzyżowania ul. Borowskiej z ul. Kukuczki z sygnalizacją świetlną poprawiającą warunki ruchu dla wszystkich użytkowników (projekt tego skrzyżowania przygotowany będzie jako osobna dokumentacja, żeby można było zrealizować go wcześniej niż trasę tramwajową),
- budowa zintegrowanej pętli autobusowo-tramwajowej przy nasypie kolejowym z parkingiem Parkuj i Jedź,
- budowa brakującej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Borowskiej;

2. budowa zaprojektowanej trasy do szpitala – zgodnie z założeniami;

3. przystąpienie do prac przygotowawczych dla tramwaju na ul. Borowskiej na pozostałym odcinku – od ul. Działkowej do ul. Glinianej – zgodnie z założeniami „Programu tramwajowo-autobusowego na lata 2024–2032”.



Rozstrzygnięcie przetargu na projekt tramwaju do szpitala nastąpiło w lipcu 2024 r., od tego czasu projektant ma 20 miesięcy na zaprojektowanie trasy uwzględniającej rekomendacje – czyli do marca 2026 r.

Uzasadnienie

Opinie zgłoszone dla całej ul. Borowskiej analizowano w świetle ogłoszonego już wcześniej zamiaru budowy **trasy tramwajowej** do szpitala przez ul. Działkową (jako pierwszego etapu budowy trasy tramwajowej w całej ul. Borowskiej).

Inwestycja ta pozwoli na przedłużenie linii tramwajowych obecnie kończących swój bieg na krańcówce Gaj. Zapewni to nie tylko dodatkową możliwość dojazdu w rejon Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego, ale także da większą elastyczność w zakresie wykorzystania taboru tramwajowego z uwagi na zaplanowaną klasyczną pętlę tramwajową. Teraz pętla Gaj może być obsługiwana wyłącznie przez tramwaje dwukierunkowe. Wydłużenie tej trasy do pętli przy szpitalu pozwoli na wprowadzenie również pozostałych tramwajów, w tym tych najnowszych.

Przetarg na zaprojektowanie tramwaju do szpitala przy ul. Borowskiej przygotowywany był od końca 2023 r., natomiast rozstrzygnięty został w lipcu 2024 r. Najwięcej opinii mieszkańców zgłaszanych w stosunku do ul. Borowskiej dotyczyło funkcjonowania **skrzyżowania Borowska i Kukuczki** i tamtejszego przejazdu rowerowego, który mieszkańcy zidentyfikowali jako „wąskie gardło wstrzymujące ruch”. Obszar ten włączyliśmy w zakres projektowy tramwaju do szpitala, ze wskazówką, by zaprojektować tam skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Jednocześnie wykonane obserwacje ruchu rowerowego na wskazanym przejeździe pokazały, że rowerzyści w większości kontynuują swoją podróż w kierunku północ – południe. Z tego względu w ramach koncepcji tramwajowej doprojektowana zostanie nowa droga dla rowerów po wschodniej stronie ul. Borowskiej, aby rowerzyści,



kontynuując podróż od strony ul. Grota-Roweckiego, nie musieli przekraczać ul. Borowskiej aż do skrzyżowania z al. Armii Krajowej.

Dodatkową zmianą spowodowaną opiniami mieszkańców jest modyfikacja pierwotnie planowanej trasy z tylko tramwajowej na **trasę autobusowo-tramwajową** w miejscu, w którym teraz pasażerowie komunikacji publicznej odczuwają największe opóźnienia. Stworzy ona razem z buspasem projektowanym na ul. Grota-Roweckiego długi odcinek drogi przeznaczony dla transportu zbiorowego. Jednocześnie obszar pętli tramwajowo-autobusowej w rejonie szpitala będzie dogodnym miejscem przesiadek między środkami komunikacji zbiorowej oraz, dzięki planowanej realizacji parkingu Parkuj i Jedź, przesiadek z transportu indywidualnego na transport zbiorowy. W miarę rosnącego zapotrzebowania możliwa będzie jego rozbudowa do parkingu wielopoziomowego.

W przyszłości zajmiemy się trasą tramwajową na pozostałym odcinku ul. Borowskiej pomiędzy ulicami Działkową a Glinianą – zgodnie z założeniami „Programu tramwajowo-autobusowego na lata 2024–2032”. Realizacja inwestycji wymagać będzie zmian przebiegu linii autobusowych i tramwajowych oraz wyprzedzająco wzbogacenia centrum miasta o dodatkowe połączenia tramwajowe, między innymi w rejonie ul. Suchej.

Opinie dotyczące obszaru nr 2 (osiedla Wojszyce, Ołtaszyn i Partynice)

Opinie dotyczące rejonu ul. Pawiej

Postulaty z konsultacji społecznych

Opinie zgłaszane odnośnie do ul. Pawiej można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich obejmuje konieczność **przebudowy ulicy** na odcinku najbardziej zniszczonym – od ul. Jasienicy do ul. Przystankowej. Mieszkańcy



zwracają uwagę na złą nawierzchnię, brak chodnika po wschodniej stronie czy wytarte, nieczytelne poziome oznakowanie przejścia dla pieszych. Oczekiwania związane z remontem dotyczyły również umożliwienia przejazdu rowerem po ulicy i utworzenia tym samym trasy rowerowej łączącej ul. Asfaltową z promenadą Krzycką i szkołą przy ul. Kłodzkiej.

Druga grupa obejmowała postulaty związane w **poszerzeniem istniejącego wiaduktu kolejowego** na ul. Pawiej i wprowadzenie tam zupełnie nowego łącznika drogowego, który miałby prowadzić do ulic Kukuczki lub Strońskiej, stanowiąc dodatkowe powiązanie samochodowe w tej części miasta.

Propozycje rozwiązań

Dokończenie projektu i przebudowa ul. Pawiej na odcinku od ul. Jasienicy do ul. Przystankowej, w tym:

- poprawa nawierzchni jezdni,
- dostosowanie jezdni do przejazdu rowerów,
- dobudowanie chodnika po wschodniej stronie ulicy.

Projektowanie dobiega końca. Realizacja przebudowy zaplanowana jest do grudnia 2025 r.

Uzasadnienie

Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy zgłosili dwie grupy wniosków dotyczących ul. Pawiej. Pierwsza z nich to postulaty **poprawy nawierzchni** na najbardziej zniszczonym odcinku. Pula tych postulatów zostanie zrealizowana w 2025 roku wraz z przebudową ulicy. W ramach przebudowy zostanie wykonany chodnik po wschodniej stronie ulicy. Ze względu na historyczny charakter ulicy, zgodnie z wytycznymi konserwatora, należy zachować jej oryginalny kształt, przebieg i nawierzchnię. By jednak jak najbardziej poprawić komfort jazdy ulicą nie tylko dla samochodów, nawierzchnia zostanie położona na nowo, z zachowanymi po bokach pasami ze ściętej kostki, aby tworzyły gładką nawierzchnię przyjazną dla rowerzystów. Na całym odcinku zostaną



poprawione również warunki gruntowe dla drzew, które są wizytówką całej ulicy.

Druga grupa postulatów związana z ul. Pawią dotyczyła przywrócenia dawnego **powiązania drogowego przez istniejący wiadukt** i stworzenia nowego połączenia dla aut bezpośrednio z ul. Kukuczki. Takie nowe połączenie oznaczałoby: przecięcie pieszo-rowerowej promenady Krzyckiej przez ruch samochodowy, a także silną ingerencję w obszar osiedla zlokalizowanego po północnej stronie nasypu kolejowego, który obecnie jest parkiem osiedlowym służącym wielu mieszkańcom oraz stanowi główną drogę dojścia do szkoły przy ul. Kłodzkiej.

Dodatkowo zarówno ul. Pawia, jak i ulice Kłodzka, Kukuczki czy Strońska, mają parametry dróg osiedlowych i nie są przygotowane na przyjęcie wzmożonego ruchu samochodowego, który zostałby wygenerowany poprzez proponowane powiązanie. Ponadto nowe połączenie samochodowe przez wiadukt w ul. Pawiej nie rozładowałoby obecnego ruchu samochodowego w rejonie, a wręcz przeciwnie. W ten sposób po kilku latach od realizacji proponowanej inwestycji znaleźlibyśmy się w punkcie wyjścia pod względem natężenia ruchu na ulicach osiedla.

Proponowane w pozostałych miejscach osiedla działania związane ze wzmocnieniem powiązań komunikacją zbiorową i nadaniem jej priorytetu, jak również poprawa parametrów wiaduktów kolejowych już istniejących oraz dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (WOW), której brak generuje obecnie duży ruch napływowy z gmin ościennych, dadzą w zakresie ułatwienia przemieszczeń dużo lepsze efekty.

Opinie dotyczące rejonu ul. Grota-Roweckiego

Postulaty z konsultacji społecznych



Najczęściej zgłaszanym podczas konsultacji społecznych postulatem było **usprawnienie komunikacji zbiorowej** w obszarze południowych osiedli Wrocławia, przez m.in.: poprawę punktualności, wzmocnienie efektywności sieci połączeń, dodanie nowych linii autobusowych albo zmianę przebiegu tych obecnych. Pomysłem mieszkańców na osiągnięcie tego celu było np. wyznaczenie buspasa wzdłuż ul. Grota-Roweckiego i uruchomienie dodatkowych połączeń autobusowych. Opinie dotyczące tego, na jakim odcinku byłby on niezbędny oraz czy powinien prowadzić ruch autobusów w jednym czy w dwóch kierunkach, były bardzo różne.

Mieszkańcy mają świadomość, że taki zakres inwestycji oznacza konieczność **przebudowy całej ulicy**, ale jednocześnie zwracają uwagę na szeroką rezerwę w terenie, którą na ten cel można wykorzystać. Jako przyczynę problemów komunikacyjnych i zatorów dla ruchu samochodowego w tym komunikacji zbiorowej wymieniają także **zbyt wąski przejazd pod wiaduktem kolejowym** w rejonie ul. Przystankowej. Wnoszą więc o jego jak najszybsze poszerzenie, aby ruch wzdłuż ulicy odbywał się sprawniej. Pojawiły się również wnioski o rezygnację z buspasa na rzecz poszerzenia jezdni samochodowej nawet do czterech pasów.

Mieszkańcy widzą również potrzebę dobudowania brakujących chodników i dróg dla rowerów, szczególnie w południowej części ulicy. Jako preferowaną stronę prowadzenia drogi dla rowerów najczęściej wskazywali stronę wschodnią.

Kolejnym wątkiem wybrzmiewającym w przypadku ul. Grota-Roweckiego była organizacja ruchu na wyjazdach z poszczególnych ulic, którą mieszkańcy wskazują jako konieczną do poprawy.

Ostatnim wątkiem diskutowanym i zgłaszanym w formularzu opinii było **wydłużenie linii komunikacji autobusowej** do granic miasta wraz z zapewnieniem miejsca postoju dla autobusów bądź w formie zatoki autobusowej, bądź w wersji rozbudowanej, czyli pełnowymiarowej pętli



autobusowej z parkingiem Parkuj i jedź zlokalizowanej na wjeździe do Wrocławia w okolicy ul. Krysztalowej. W tej kwestii głosy były podzielone – oprócz za, zdarzały się i przeciw (jako inwestycji dla mieszkańców sąsiedniej gminy, a nie Wrocławia). Ostatnim wyróżniającym się tematem w przypadku ul. Grota-Roweckiego było zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych oraz propozycje przeprowadzenia nowych linii bądź też wydłużenia obecnych.

Propozycje rozwiązań

1. Wykonanie koncepcji na przebudowę całej ulicy z buspasem, wydzieloną infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów oraz pełnowymiarową pętlą autobusową wraz z parkingiem Parkuj i jedź przy granicy miasta – ogłoszenie przetargu na projekt w I kw. 2025 r.;
2. ogłoszenie przetargu w I kw. 2025 r. na opracowanie projektu dla pierwszego etapu przebudowy ulicy:
 - w zakresie buspasa w kierunku centrum od ronda Bednarza do wiaduktu kolejowego,
 - w zakresie ciągu pieszo-rowerowego na brakującym odcinku po stronie wschodniej do spięcia z istniejącą infrastrukturą pieszą i rowerową;
3. podjęcie rozmów z gminą Siechnice na temat wspólnego zorganizowania miejsca przesiadkowego przy granicy z miastem;
4. podział przebudowy ulicy na etapy;
5. ustalenie zakresu przebudowy dla drugiego etapu – po oddaniu do użytku ostatniego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (2027 r.).

Uzasadnienie

Postulat **rozbudowy ul. Grota-Roweckiego** o buspasy jest jak najbardziej uzasadniony. Jego realizacja wymaga kompleksowego podejścia do projektowania, aby niejako na nowo ułożyć wszystkie elementy ulicy – nie tylko



buspasy, ale także jezdnię i miejsca przystankowe wraz z infrastrukturą pieszą i rowerową. Obecny przebieg jezdni, wyposażenie pasa drogowego oraz dostępne rezerwy terenowe powodują, że nie ma możliwości rozbudowy istniejącego układu. Dlatego w pierwszej kolejności powstanie koncepcja, jak ułożyć wszystkie niezbędne elementy ulicy, wykorzystując do tego cały dostępny teren.

Aby spełnić oczekiwania bardzo jasno wyrażone w czasie konsultacji, podstawowym założeniem do projektowania będzie budowa **wydzielonego od ruchu samochodowego pasa autobusowego** w ul. Grota-Roweckiego w kierunku centrum. Dzięki temu na odcinku, na którym zidentyfikowano największe wartości opóźnień autobusów, ich punktualność się poprawi, a to postulują mieszkańcy.

Przebudowa ulicy obejmie także budowę brakującej **infrastruktury pieszej i rowerowej**, o co również wnioskowali mieszkańcy. Ważnym elementem koncepcji będzie także nowa pętla autobusowa z parkingiem Parkuj i jedź przy granicy miasta, w rejonie ul. Kryształowej, żeby możliwe było rozwinięcie komunikacji zbiorowej o nowe linie autobusowe. To także oferta skierowana do kierowców spoza Wrocławia – jeśli będą mogli na granicy miasta zostawić auta tuż koło przystanków transportu zbiorowego, to może chętniej z niego skorzystać. Na zorganizowanie pełnego węzła przesiadkowego (parkingu i pętli) nie mamy wystarczająco dużego terenu po stronie Wrocławia, więc niezbędne będzie podjęcie rozmów z gminą Siechnice i ustalenie wspólnych priorytetów w zakresie zarówno wielkości parkingu, jak i liczby miejsc postoju autobusów.

Opracowanie koncepcji pozwoli na wstępne oszacowanie kosztów i na tej podstawie dokonanie podziału zadania na etapy, żeby najpilniejsze do budowy elementy powstały jak najszybciej. To się tyczy np. **buspasa od ronda P. Bednarza do wiaduktu**, bo na tym odcinku powstają największe opóźnienia komunikacji zbiorowej oraz budowy brakującego ciągu pieszo-rowerowego,



żeby poprawić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego na ulicy o dużym obciążeniu samochodowym.

W przypadku budowy w pełni funkcjonalnej **pętli autobusowej** istotnym jest wzmocnienie powiązań autobusowych także w rejonie ul. Grota-Roweckiego. Rozwiązanie z buspasem na ul. Grota-Roweckiego wymaga przeorganizowania skrzyżowań i przyjęcie takich rozwiązań, które umożliwią pierwszeństwo wjazdu autobusów pod wiadukt kolejowy nawet bez jego przebudowy. Tu pojawiły się obawy mieszkańców związane z sygnalizacją świetlną, ale te kwestie rozwiąże projekt sterowania na skrzyżowaniu z ul. Przystankową, który zostanie skoordynowany z rozwiązaniami dla tramwaju do szpitala na Borowskiej. Oznacza to, że autobus jadący z Wojszyc buspasem na trasę przy szpitalu będzie miał priorytet wjazdu w rejonie skrzyżowania i wiaduktu kolejowego.

Przyjęcie powyższych rozstrzygnięć dla projektowania ul. Grota-Roweckiego oznacza, że nieuwzględnione zostaną opinie dotyczące **poszerzenia ulicy** dla transportu samochodowego. Tworzenie wydzielonego korytarza dla komunikacji zbiorowej to najważniejsze obecnie zadanie, co było dobitnie podkreślone w trakcie konsultacji – tu poprawa jest więc najpilniejsza. Natomiast natężenie ruchu samochodowego może ulec zmianie. Obecnie obserwowane jest obciążenie ul. Grota-Roweckiego ruchem pozamiejskim związanym z brakiem ostatniego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Ta ponadlokalna inwestycja, tak oczekiwana przez mieszkańców południowych osiedli, jest na ostatnim etapie rozstrzygnięcia przetargu, przed rozpoczęciem budowy. Warto poczekać na efekty, jakie może ona przynieść dla wrocławskich ulic.

Część postulatów dotyczyła zaprojektowania **trasy tramwajowej** w rejonie ul. Grota-Roweckiego. Ta kwestia została już przeanalizowana we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0. Trasa tramwajowa byłaby niewspółmiernie droga, a rodzaj i intensywność zabudowy w sąsiedztwie nie wygeneruje ruchu pasażerskiego uzasadniającego wprowadzenie tak kosztownego systemu.



Jednocześnie zaprojektowanie układu buspasów powinno przynieść oczekiwany społecznie efekt przyspieszenia komunikacji zbiorowej, a na tym mieszkańcom zależało najbardziej.

Opinie dotyczące tramwaju na Ołtaszyn

Postulaty zgłoszone podczas konsultacji społecznych

Opinie dotyczyły przede wszystkim budowy linii tramwajowej na Ołtaszyn, ale pojawiły się też pomysły, by, analogicznie do Jagodna, zrealizować **trasę autobusową**. Mieszkańcy proponowali również alternatywne do poddanego konsultacjom społecznym w 2017 r. przebiegu tramwaju – przez al. Karkonoską i ul. Zwycięską.

Podnoszono konieczność większej integracji rozkładów linii autobusowych na pętli przy ul. Zwycięskiej. Proponowano też wprowadzenie nowych powiązań, do czasu budowy tramwaju, jak buspas w ulicach Agrestowej czy Ołtaszyńskiej. Mieszkańcy wnosili również o zachowanie rezerwy pod **wydłużenie linii tramwajowej** do Wysokiej. W przypadku południowego odcinka ul. Ołtaszyńskiej postulowano utworzenie **drogi dla rowerów** jednak z zastrzeżeniem, by wybudowana trasa nie kolidowała w przyszłości z wydłużeniem linii tramwajowej na Ołtaszyn.

Propozycje rozwiązań

1. Wystąpienie z pismem do PKP PLK o opinię dla możliwości projektowania trasy autobusowej w korytarzu tramwajowym (przecięcie w poziomie torów kolejowych linii 285) – lata 2024–2025;
2. zaprojektowanie trasy autobusowej w korytarzu ustalonym dla tramwaju na odcinku od pętli przy ul. Ślężnej do pętli przy ul. Zwycięskiej po uzyskaniu akceptacji;



3. „pilnowanie” interesów mieszkańców Wrocławia na etapie projektowania przez PKP Towarowej Obwodnicy Wrocławia (TOW) i rozwiązań dla linii 285 oraz odcinków jej wyniesienia – lata 2025–2027;
4. kontynuacja międzygminnego projektu ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej – realizacja w 2025 r.;
5. podjęcie prac koncepcyjnych i projektowych dla trasy tramwajowej na całym odcinku aż do Wysokiej po rozstrzygnięciu przez PKP kwestii związanych z odcinkiem wyniesienia linii 285.

Uzasadnienie dla rekomendacji

Nie uwzględniono wniosków o zmianę **trasy przebiegu tramwaju** na Ołtaszyn, w tym wprowadzenie w al. Karkonoską i ul. Zwycięską lub ul. Ołtaszyńską. Trasa tramwaju na Ołtaszyn została poddana konsultacjom społecznym w 2017 r. i w ich wyniku została zarekomendowana do dalszego projektowania.

W ramach prac przygotowawczych zostały wykonane dwa opracowania: „Analiza skrzyżowań trasy tramwajowej na Ołtaszyn z infrastrukturą kolejową” oraz „Inwentaryzacja dendrologiczna terenu zieleni przy ul. Agrestowej we Wrocławiu na potrzeby realizacji zadania pn. „Budowa trasy tramwajowej do osiedla Ołtaszyn”.

O **zawieszeniu prac nad projektowaniem trasy tramwajowej** na Ołtaszyn przesądziło stanowisko PKP PLK, że przekroczenie torów kolejowych linii 285 może odbyć się wyłącznie w sposób bezkolizyjny ze względu na brak przepisów dopuszczających projektowanie przecięcia dwóch różnych systemów szynowych na jednym poziomie. Oczekiwania społeczne w zakresie realizacji inwestycji tramwajowej nie zmalały, co pokazały obecne konsultacje społeczne „Pakietu dla Południa”.

Podobieństwo do sytuacji na Jagodnie, gdzie także od wielu lat nie udaje się poprowadzić linii tramwajowej, skłania do przyjęcia zastosowanego tam rozwiązania i realizacji w korytarzu tramwajowym **trasy autobusowej**, na



pierwszym etapie. Ten sposób poprawy komunikacji zbiorowej osiedla pojawił się w postulatach jako przejściowy. Ze względu na przekroczenie torów kolejowych: tunelem pod nasypem TOW oraz na poziomie terenu linii 285 projekt taki wymaga w pierwszej kolejności wstępnej kierunkowej zgody PKP PLK. Jej uzyskanie pozwoliłoby przygotować wytyczne dla zaprojektowania trasy autobusowej na odcinku od pętli przy ul. Ślężnej do ul. Zwycięskiej wraz z węzłem przesiadkowym w miejscu obecnej pętli autobusowej. Realizacja powyższej inwestycji pozwoliłaby na stworzenie alternatywnych powiązań autobusowych z rejonu Ołtaszyna w kierunku ul. Ślężnej, odciążając przez to ul. Ołtaszyńską i zapewniając połączenie niezależne do ruchu samochodowego.

Determinantami powstania na tej trasie torowiska tramwajowego są zarówno decyzje PKP PLK, co do odcinka i sposobu wyniesienia linii 285, jak i rozwiązania przyjęte obecnie na Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (WOW) i jej skrzyżowania z ul. Ołtaszyńską. W tej chwili trudno ocenić, jakie rozstrzygnięcia geometryczne i wysokościowe będą możliwe w tym obszarze. Warto więc rozważyć różne warianty i miejsca technicznego zakończenia torowiska, jednak nie wcześniej niż PKP PLK zadeklaruje preferowane rozwiązania dla linii 285.

Takie odsunięcie w czasie projektowania tramwaju w kierunku Wysokiej oznacza, że pilne zadania, będące w toku i ważne dla mieszkańców obu gmin, powinny być kontynuowane. Mowa tu o **ciągu pieszo-rowerowym** wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej, którego projektowanie jest na ukończeniu i jak najszybciej zostanie przekazane do realizacji.

Odrzucono postulaty uwzględnienia na obecnym etapie przestrzeni potrzebnej na prowadzenie infrastruktury tramwajowej w dokumentacji projektowej na Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi rowerowej wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej. Przede wszystkim projekt WOW jest zakończony, a obecny przetarg dotyczy już realizacji inwestycji drogowej. Wartość społeczna infrastruktury pieszej i rowerowej jest bardzo wysoka, co wybrzmiało w konsultacjach społecznych, a zadanie jej zaprojektowania jest na ukończeniu.



Utrzymanie rezerwy na torowisko tramwajowe w ul. Ołtaszyńskiej wymagałoby wyprzedzająco opracowania co najmniej koncepcji na tramwaj, która tę rezerwę wyznaczy. Opracowanie koncepcji bez podstawowych rozstrzygnięć kwestii kolejowych nie ma większego uzasadnienia.

Opinie dotyczące rejonu ul. Zwycięskiej

Postulaty z konsultacji społecznych

Pragnąc rozwiązania problemów komunikacyjnych występujących na ul. Zwycięskiej, mieszkańcy zgłosili różne propozycje **poprawy układu drogowego**. Dominowały wśród nich takie jak: poszerzenie jezdni ul. Zwycięskiej, zmiana organizacji świateł na przejeździe kolejowym, przebudowa ronda św. Ojca Pio, a także pomysł estakad na al. Karkonoskiej w miejscu obecnego skrzyżowania.

W zakresie samej **przebudowy ronda** św. Ojca Pio mieszkańcy nie byli jednogłośni – część popierała pomysł jego przebudowy na czterowlotowe skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, część była zdecydowanie przeciwna.

Powszechne poparcie uczestników konsultacji miała rozbudowa **infrastruktury dla rowerzystów** oraz poprawa komfortu poruszania się pieszych. Mieszkańcy oczekiwali budowy wydzielonych, bezpiecznych dróg dla rowerów – także z powodu planowanej nowej placówki oświatowej przy ul. Zwycięskiej. Ta sama zgodność dotyczyła chodników, gdzie pożądanymi rozwiązaniami były np. ułatwienia przy przekraczaniu jezdni na sygnalizacji (wydłużenie światła zielonego) czy zabezpieczenie chodników przed parkowaniem.

Duża część wniosków odnosiła się również do wykonania buspasów wzdłuż ul. Zwycięskiej. Pojawiły się także głosy za wprowadzeniem w ul. Zwycięską tramwaju.



Propozycje rozwiązań dla ul. Zwycięskiej

1. Przygotowanie przetargu na opracowanie dokumentacji dla rozbudowy ul. Zwycięskiej do układu czteropasmowego na odcinku od al. Karkonoskiej do ul. Ołtaszyńskiej wraz z przebudową ronda św. Ojca Pio na skrzyżowanie czterowlotowe objęte nadzorem sygnalizacji świetlnej;
2. kontynuacja projektowania, a następnie realizacja zadania związanego z uzupełnieniem infrastruktury rowerowej na odcinku pomiędzy pętlą autobusową a ul. Parafialną (zakończenie projektowania przewidziano na II kw. 2025 r.).

Ogłoszenie przetargu na projekt ul. Zwycięskiej nastąpi w I kw. 2025 r.

Uzasadnienie dla rekomendacji

Mając na uwadze problemy komunikacyjne w szczególności na końcowym odcinku ul. Zwycięskiej, która prowadzi ruch nie tylko wrocławski, ale także ten od strony gmin sąsiednich, podjęto decyzję o **rozbudowie ulicy** o dodatkowe pasy na odcinku od obecnego ronda św. Ojca Pio do al. Karkonoskiej.

Ze zmiany przekroju ulicy na dwujezdniową wynika wprost **zmiana w obrębie samego skrzyżowania**. Dlatego też w ramach projektu rondo zostanie zastąpione przez skrzyżowanie czterowlotowe z sygnalizacją świetlną. Każdy wlot będzie wyposażony w dodatkowe pasy dla relacji skrętnych. Choć część mieszkańców była temu przeciwna, zmiana ta jest nieunikniona.

W ramach przebudowy ulicy zostanie także poprawiona **funkcjonalność komunikacji zbiorowej**, o co apelowano w konsultacjach społecznych. Projekt zakłada zaprojektowanie tego odcinka ul. Zwycięskiej kompleksowo, aby zapewnić po obu stronach infrastrukturę pieszą, rowerową oraz wygodne miejsca przystankowe. Również w rejonie skrzyżowania ul. Zwycięskiej z ul. Ołtaszyńską miejsca przystankowe zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem łatwiejszych przesiadek oraz wymiany pasażerskiej.



Działania na ul. Zwycięskiej będą skoordynowane z jednoczesną **poprawą funkcjonalności obecnej pętli autobusowej**. Teren wyznaczony w planie miejscowym pod węzeł przesiadkowy przy ul. Zwycięskiej nie jest obecnie optymalnie wykorzystany. Ta przestrzeń, w której sąsiedztwie powstanie nowa szkoła, wymaga poprawy z możliwością rozbudowy pętli etapami, a docelowo z uwzględnieniem tramwaju.

Rozbudowa ul. Zwycięskiej o **dodatkowe pasy dla ruchu samochodowego** na odcinku do ronda św. Ojca Pio nie pozwala wprowadzić w tę ulicę buspasów – o co także wnioskowali mieszkańcy – ponieważ nie ma już na nie miejsca. Należy podkreślić, że również wniosek utworzenia trasy tramwajowej wzdłuż ul. Zwycięskiej nie może zostać uwzględniony. Poprowadzenie torowiska ul. Zwycięską było jednym z wariantów linii tramwajowej na Ołtaszyn konsultowanych w 2017 r. Mieszkańcy jednak opowiedzieli się za inną opcją i taką rekomendację do poprowadzenia tego połączenia przyjęliśmy.

Zgodnie z oczekiwaniami społecznymi nastąpi uzupełnianie **infrastruktury rowerowej** wzdłuż ul. Zwycięskiej. W trakcie projektowania jest zadanie zlecone przez spółkę Wrocławskie Inwestycje pod nazwą „Ścieżka ul. Strachowskiego od ul. Zwycięskiej do ul. Pszczelarskiej”. Poprawi się nie tylko bezpieczeństwo na dojeździe do nowej szkoły przy ul. Zwycięskiej, ale także sieć rowerowa w tej jej części uzyska spójność. Takie działanie to budowanie jednej z możliwych alternatyw dla ruchu samochodowego.

Wiele postulatów społecznych dotyczyło **przebudowy skrzyżowania** al. Karkonoskiej z ul. Zwycięską na skrzyżowanie wielopoziomowe, aby w ten sposób zlikwidować korki na ul. Zwycięskiej. Jak wskazywali mieszkańcy, powoduje je nie tylko nadmierne natężenie ruchu na tej ulicy, ale także zamykanie przejazdu kolejowego na linii 285. Kwestia ta została zbadana przez miasto na większym obszarze – sprawdzono przepustowość nie tylko tego, ale i sąsiednich skrzyżowań. Analiza wykazała, że budowa estakad znacznie pogorszyłaby sytuację ruchową w obszarze ulic Zwycięskiej i Jeździeckiej oraz wygenerowałaby korki na skrzyżowaniu ulic Karkonoskiej i Wyścigowej. Wobec



braku uzasadnienia dla budowy estakad w ciągu al. Karkonoskiej opinie mieszkańców w tym zakresie nie zostały uwzględnione.

Tę decyzję o odrzuceniu wniosku budowy kosztownego skrzyżowania bezkolizyjnego uzasadnia nie tylko analiza obecnej przepustowości. Ważne jest również uwzględnienie możliwych **scenariuszy przyszłości**. Wzmożony ruch na ul. Zwycięskiej wynika z braku alternatywnego połączenia Wschodniej Obwodnicy Wrocławia z węzłem Bielańskim. Budowa brakującego odcinka WOW z pewnością pozwoli na przekierowanie części ruchu niezwiązanego z miastem na WOW i jej węzeł z al. Karkonoską. Należy pamiętać, że **brakujący odcinek Wschodniej Obwodnicy Wrocławia** będzie budowany już w układzie dwujezdniowym, a więc zupełnie inaczej niż pozostałe odcinki od południa. Zmiany mogą nastąpić także w zakresie linii 285. PKP rozważa jej podniesienie na całej długości, aż za skrzyżowanie z ul. Zwycięską. Takie rozwiązanie jest wskazane jako wariant do przeanalizowania na etapie koncepcji programowo-przestrzennej w ramach ogłoszonego przez PKP zadania pod nazwą „Dokumentacja projektowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego w ramach projektu »Prace przygotowawcze«”. Oba wymienione zadania, czyli dokończenie WOW i ewentualne podniesienie linii 285 może mieć wpływ na przyszłe funkcjonowanie skrzyżowania ul. Zwycięskiej z al. Karkonoską. Te scenariusze nie są jednak możliwe do oceny już dziś. Tak więc decyzje o przebudowie tego skrzyżowania na bezkolizyjne byłyby przedwczesne i nieuzasadnione ekonomicznie.

Opinie dotyczące obszaru nr 3 (osiedle Jagodno)

Opinie dotyczące łącznika pomiędzy ulicami Iwaszkiewicza i Kajdasza



Postulaty z konsultacji społecznych

Propozycja poprowadzenia **łącznika autobusowego** pomiędzy ulicami Iwaszkiewicza i Kajdasza podzieliła uczestników konsultacji społecznych na trzy grupy:

1. **zwolennicy budowy drogi wyłącznie dla autobusów** jako poprawy dojazdu komunikacją zbiorową do centrum oraz lepszego skomunikowania między osiedlami,
2. **zwolennicy budowy drogi jako dostępnej również dla aut** jako połączenia potrzebnego wszystkim,
3. **przeciwnicy budowy drogi** przez klin Wojszycki, dopuszczający tylko powiązanie piesze i rowerowe, aby pozostawić teren zielony w naturalnej formie.

Pojawiały się również pomysły **alternatywnych przebiegów** poprzecznej trasy autobusowej istniejącymi drogami: ulicami Parafialną, Asfaltową i Lutosławskiego oraz na południu ulicami Wspólną i Sarnią. Mieszkańcy wyrażali także potrzebę połączenia linią autobusową wszystkich południowych osiedli, od Partynic po Brochów.

Propozycje rozwiązań

1. Zaprojektowanie i budowa łącznika, w którego skład wejdą:
 - jezdnia autobusowa z wydzieloną infrastrukturą pieszą i rowerową przez klin Wojszycki na odcinku od ul. Smardzowskiej do przedłużenia ul. Kajdasza zgodnie z planem miejscowym (450 m),
 - brakujące fragmenty ulic z dopuszczonym ruchem ogólnym samochodowym – przedłużenie ul. Iwaszkiewicza do ul. Smardzowskiej (240 m) oraz od końca ul. Kajdasza do granicy klina Wojszyckiego (130 m);
2. zaprojektowanie i budowa zatoki dla autobusów przy ul. Kryształowej (Radomierzyce) – jako pierwszy etap rozbudowy ul. Grota-Roweckiego;
3. uruchomienie linii autobusowych korzystających z zatoki i łącznika.



Rozpoczęcie projektowania łącznika w trybie Projektuj i Buduj z zatoką postojową przy granicy miasta nastąpi w I kw. 2025 r.

Uzasadnienie

Po przeanalizowaniu wszystkich opinii i wzięwszy pod uwagę, że mieszkańcy oczekiwali poprawy szybkiej i efektywnej, zdecydowaliśmy się na **realizację tego połączenia w formie jezdni wyłącznie autobusowej**. Ze względu na to, że przebudowa ul. Grota-Roweckiego jest poważnym i skomplikowanym zadaniem, tak projektowym, jak i wykonawczym, realna poprawa wyjazdu z osiedla komunikacją zbiorową mogłaby nastąpić dopiero w perspektywie ok. czterech lat.

Natomiast **nowe połączenie poprzeczne** do ul. Buforowej, wykonane w trybie Projektuj i Buduj wraz z zatoką postojową dla autobusów przy ul. Kryształowej, może zostać zrealizowane dużo szybciej – co przy planowanym terminie uruchomienia buspasa na Buforowej w lipcu 2025 r. jest niezwykle istotne. Nowy łącznik w parze z zatoką autobusową oraz oddaniem do użytku nowej trasy autobusowej w ul. Buforowej pozwoli na uruchomienie nowych linii autobusowych dla mieszkańców Wojszyc i Ołtaszyna wcześniej – w perspektywie 2026 r., dając możliwość ruchu w kierunku centrum wydzieloną trasą autobusową.

Sam łącznik, przechodząc przez tak ważny dla mieszkańców klin Wojszycki, zostanie poprowadzony z ominięciem najcenniejszych skupisk zieleni oraz zostanie wyposażony w wydzieloną drogę dla rowerów i chodnik, a także oświetlenie. To **nowe powiązanie pieszo-rowerowe** będzie również odpowiedzią na postulaty mieszkańców związane z wprowadzeniem nowych powiązań osiedli Wojszyce i Jagodno.

W ramach łącznika zostaną dobudowane również **brakujące fragmenty ulic** – na przedłużeniu ul. Iwaszkiewicza do ul. Smardzowskiej oraz przedłużenie ul. Kajdasza na zachód do klina – łącznie ok. 400 m powiązań drogowych



z dopuszczonym ruchem samochodowym oraz 450 m jezdni z wyłącznym ruchem autobusowym. Dodatkowo warto podkreślić, że autobusy miejskie spełniają normy środowiskowe EURO 6, co oznacza, że ich wpływ na środowisko jest zminimalizowany.

Nie zostały uwzględnione opinie **wprowadzenia ogólnego ruchu samochodowego** na długości całego łącznika. Dopuszczenie ruchu samochodowego przez klin, a tym samym utworzenie ogólnodostępnego przelotowego połączenia między osiedlami sprawiłoby, że nie uzyskalibyśmy efektu, na którym nam najbardziej zależy, czyli zapewnienia szybkiego powiązania autobusowego, konkurencyjnego względem przejazdu autem. Ponadto wprowadzenie ogólnego ruchu samochodowego spowodowałoby dodatkowe zwiększenie ruchu w ulicach Iwaszkiewicza i Kajdasza, co część mieszkańców podnosiła w czasie konsultacji jako nieakceptowalne.

Wariant **poprowadzenia łącznika autobusowego wzdłuż granicy miasta**, czyli przez połączenie ulic Sarniej i Wspólnej, nie wpłynąłby pozytywnie na obsługę komunikacją zbiorową Jagodna i Wojszyc, gdyż omijałby skupiska zabudowy mieszkaniowej w rejonie ulic Gałczyńskiego, Gerberowej oraz Iwaszkiewicza i Kajdasza. Z tego powodu alternatywną trasę łącznika odrzucono.

Zaproponowane dwa **połączenia poprzeczne dla komunikacji autobusowej**, czyli istniejący ciąg ulic Lutosławskiego, Asfaltowej i Parafialnej oraz nowy łącznik Kajdasza – Iwaszkiewicza, wspólnie zapewniają możliwość trasowania linii łączących południe z centrum miasta, jak również linii łączących poprzecznie osiedla południowego Wrocławia, o co wnioskowała znaczna grupa mieszkańców. Tym samym nie planuje się prowadzenia linii autobusowych ulicami Przystankową, Terenową i Pawią. Należy mieć na uwadze, że ulice te są bardzo wąskie, sąsiadują przede wszystkim z zabudową jednorodzinną, a dodatkowo, jak w przypadku ul. Pawiej są pod ochroną konserwatorską – wymuszającą m.in. nawierzchnię z kostki czy zabytkowe



szpalery drzew. Z tego względu prowadzenie linii autobusowych taką ulicą jest bardzo ograniczone.

Na pierwszym etapie powstanie także **zatoka postojowa dla autobusów miejskich** przy ul. Kryształowej, po to, żeby jak najszybciej móc wydłużyć linie autobusowe. To, oraz korekty w istniejącej siatce połączeń autobusowych, zwiększą dostępność komunikacji zbiorowej dla mieszkańców osiedla. Realizacja zatoki postojowej dla autobusów (jako pierwszy etap przebudowy ul. Grota-Roweckiego) wraz z realizacją łącznika da możliwość powiązania liniami autobusowymi obszaru Wojszyc i Ołtaszyna z Jagodnem i centrum miasta – w niedalekiej perspektywie.

Opinie dotyczące inwestycji w rejonie ul. Buforowej

Postulaty z konsultacji społecznych

Jednymi z najczęściej pojawiających się podczas konsultacji opinii były zmiany w obrębie ul. Buforowej. Mieszkańcy zgłaszali różne tematy, jednak dominowała konieczność **dokończenia budowy buspasa i trasy tramwajowej** oraz związane z tym zmiany na liniach autobusowych (wraz z możliwością wydłużenia tych połączeń aż do granic miasta lub nawet do ronda w Iwinach).

Poprawy wymaga także infrastruktura przystanków autobusowych – brakuje dojeżdżać do przystanków, koszy na śmieci i możliwości zgłaszania usterek na wiadach.

Pojawiała się również konieczność **rozbudowy ul. Buforowej** o drugą jezdnię wraz z przebudową wszystkich istniejących skrzyżowań. Wielu zwolenników miały ronda.

Ważna dla mieszkańców była również **poprawa bezpieczeństwa** na chodnikach i drogach rowerowych. Zwracali oni uwagę na konieczność



dobudowy infrastruktury rowerowej po wschodniej stronie ul. Buforowej i opisywali niebezpieczne sytuacje związane z jej brakiem.

Propozycje rozwiązań dla ulicy

1. Rozstrzygnięcie przetargu ogłoszonego w czerwcu 2024 r. dla zadania „Budowa tramwaju oraz jezdni wschodniej na Jagodno” (jest ono uzależnione od przyjęcia przez ministra infrastruktury rozporządzenia dotyczącego krzyżowania się linii kolejowych i tramwajowych w jednym poziomie, co według deklaracji ministerstwa nastąpi w grudniu bieżącego roku);

W ramach przetargu na projekt trasy tramwajowej i drugiej jezdni ul. Buforowej uwzględniliśmy:

- rozwiązania dające priorytet ruchowi autobusowemu od pętli Kajdasza w kierunku ronda WOW oraz analiza rezerwy na wydłużenie torowiska tramwajowego wraz z pętlą na terenie gminy Siechnice,
- uzupełnienia infrastruktury pieszej i rowerowej, aby na całej długości ulicy zapewnić bezpieczne i komfortowe warunki ruchu,
- polepszenie obsługi terenów przyległych poprzez nowe skrzyżowania i dodatkowe pasy;

2. współpraca z gminą Siechnice w celu objęcia projektem całego odcinka ul. Buforowej aż do wysokości ronda na WOW (uwzględnienie odcinka ulicy usytuowanej na terenie gminy Siechnice) oraz wspólnego zorganizowania miejsca przesiadkowego przy granicy z miastem – jesteśmy na etapie przygotowania stosownego porozumienia z gminą.

Uzasadnienie dla rekomendacji

Pierwszym etapem usprawnienia transportu zbiorowego na ul. Buforowej będzie oddanie do użytku nowej **wydzielonej trasy autobusowej** do pętli Kajdasza. Inwestycja ta pozwoli na wzmocnienie istniejącej siatki połączeń autobusowych w taki sposób, aby zapewnić szybsze i dogodniejsze powiązanie osiedla z centrum miasta. Szczegółowe zmiany są w trakcie opracowania.



Wszystkie propozycje zgłaszane na spotkaniach i w opiniach zostaną wzięte pod uwagę podczas tych prac. Kompleksowy projekt zostanie przedstawiony mieszkańcom i radom osiedli wiosną 2025 r.:

- rozwiązania dające priorytet ruchowi autobusowemu od pętli Kajdasza w kierunku ronda WOW oraz analiza rezerwy na wydłużenie torowiska tramwajowego wraz z pętlą na terenie gminy Siechnice,
- uzupełnienia infrastruktury pieszej i rowerowej, aby na całej długości ulicy zapewnić bezpieczne i komfortowe warunki ruchu,
- polepszenie obsługi terenów przyległych poprzez nowe skrzyżowania i dodatkowe pasy.

Zadanie otrzymało nazwę „Budowa tramwaju oraz jezdni wschodniej na Jagodno”, a jego zasięg objął drogę aż do granic miasta.

Jednocześnie miasto podjęło rozmowy z gminą Siechnice oraz obecnym zarządcą drogi poza Wrocławiem, czyli Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei (DSDiK), w celu spójnego zaprojektowania wszystkich odcinków aż do wysokości ronda na Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (WOW). Gmina sąsiednia zadeklarowała otwartość na wspólne działania, aby wypracować formalne warunki wprowadzenia zmian na całej długości ulicy. Dzięki rozmowom pojawiła się możliwość zorganizowania węzła przesiadkowego przy granicy miasta. To, wraz z korektą istniejącej siatki połączeń, zapewniłoby większą dostępność transportu zbiorowego na obszarach na południe od pętli Kajdasza.

Projektowanie **drugiej jezdni ul. Buforowej** będzie poprzedzone wykonaniem koncepcji w dwóch wariantach, które zostaną przedstawione przez projektanta. Jednak przetarg na projektowanie nadal czeka na rozstrzygnięcie.

Spowodowane to jest tym, że w obszarze ul. Buforowej znajduje się przecięcie trasy tramwajowej i torów kolejowych linii 285 w jednym poziomie. Nadal czekamy na podpisanie przez ministra infrastruktury rozporządzenia, w którym znajdą się przepisy techniczne w sprawie możliwości przecięcia kolei



z tramwajem. Piotr Malepszak, Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, deklaruje, że przepisy zostaną opublikowane w grudniu 2024 r.

Czekając na możliwość wprowadzenia zmian w układzie linii transportu zbiorowego, pracujemy nad układem, który mógłby zostać wdrożony wcześniej, już po otwarciu buspasa w lipcu 2025 r. Będą wtedy mogły zostać wprowadzone pierwsze modyfikacje układu linii autobusowych. Kolejne decyzje o wydłużeniach linii autobusowych bądź zmianie tras autobusów będą podjęte po opracowaniu rozwiązań projektowych związanych z przetargiem na przebudowę ul. Buforowej.

Opinie dotyczące rejonu wokół przystanku kolejowego Iwiny

Postulaty z konsultacji społecznych

Uczestnicy konsultacji byli ze sobą zgodni w sprawie obszaru wokół przystanku kolejowego w Iwinach. Zgłosili pomysł doprowadzenia do niego **nowego połączenia autobusowego** i potrzebę zadaszonych stojaków na rowery w pobliżu peronu. Bardzo oczekiwana jest **poprawa bezpieczeństwa** na ul. Schuberta, która ta prowadzi nie tylko do przystanku kolejowego, ale także do przedszkola i żłobka, a brakuje na niej chodnika. Mieszkańcy podkreślali również konieczność **dokończenia ul. Strawińskiego**.

Propozycje rozwiązań

1. Zaprojektowanie i realizacja chodników na ul. Schuberta w ramach zwycięskiego projektu WBO oraz oświetlenia po wschodniej stronie ulicy;
2. zaprojektowanie brakującego odcinka ul. Strawińskiego oraz realizacja z podziałem na wykonawców:

- od istniejącego odcinka do ul. Sibeliusa – realizacja przez dewelopera,
- od ul. Sibeliusa do ul. Schuberta – realizacja miejska;



3. uruchomienie linii autobusowych korzystających z ul. Strawińskiego i dowożących pasażerów do przystanku Iwiny;
4. analiza lokalizacji stacji rowerowej w pobliżu przystanku kolejowego Iwiny w ramach porozumienia z gminą Siechnice w sprawie poszerzenia systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego.

Rozpoczęcie projektowania chodników w ul. Schuberta – I kw. 2025 roku.

Budowa ul. Strawińskiego – realizacja zakończy się do końca 2025 r.

Lokalizacje nowych stacji WRM w ramach umowy z gminami sąsiednimi – rozstrzygnięcie przetargu na operatora – I kw. 2025 r.

Uzasadnienie

Przystanek kolejowy w Iwinach, pomimo że znajduje się w gminie sąsiedniej, jest wykorzystywany w codziennych podróżach przez mieszkańców Jagodna. Problemem dla kierujących się w jego stronę ul. Strawińskiego jest brak odcinka drogi, a dla poruszających się ul. Schuberta brak chodnika. Żeby poprawić bezpieczeństwo oraz dostępność przystanku kolejowego Iwiny dokończymy zaplanowane wcześniej inwestycje. Chodnik w ul. Schuberta zostanie zrealizowany w ramach zwycięskiego projektu Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego (projekt nr 170/2023), w którego zakres wchodzi również realizacja chodnika po północnej stronie ul. Malinowskiego oraz uzupełnienie chodników w ulicach Kajdasza, Komedy i Vivaldiego.

Ulica Strawińskiego zostanie dokończona – częściowo przez dewelopera realizującego inwestycje w pobliżu, a na pozostałym odcinku ze środków gminy. Dzięki temu powstanie jeden z najbardziej oczekiwanych szlaków dojścia i dojazdu do przystanku kolejowego Iwiny. W przyszłości chcemy jeszcze bardziej wzmocnić jego dostępność dla mieszkańców Jagodna, doprowadzając linię autobusową.

Ostatnią kwestią podnoszoną podczas konsultacji był **brak miejsc do pozostawienia rowerów** w pobliżu stacji. W ramach nowej umowy z Gminą Siechnice, poszerzającej system Wrocławskiego Roweru Miejskiego na tereny



gmin sąsiednich, będziemy dążyć do ulokowania w pobliżu przystanku Iwiny stacji roweru miejskiego.



PONAD OSIEDLOWE UWARUNKOWANIA „PAKIETU DLA POŁUDNIA”

W tym rozdziale zamieszczono opisy stanu i skali inwestycji, które są realizowane w zakresie większym, niż pojedyncze ulice, a które mają bezpośredni wpływ na przebieg realizacji w ramach „Pakietu dla Południa”.

Kolej – Linia 285 i Towarowa Obwodnica Wrocławia

Jednym z największych wyzwań dla rozwoju transportu zbiorowego i płynności ruchu drogowego na południu Wrocławia są przecięcia z trasami kolejowymi: Towarową Obwodnicą Wrocławia (TOW) i linią kolejową 285 (LK285) relacji Wrocław Główny – Świdnica. Krzyżowanie się w jednym poziomie kolei i jezdni na ulicach Zwycięskiej, Grota-Roweckiego, Buforowej oraz zwężenia ulicy pod wiaduktem na ul. Borowskiej powodują znaczne utrudnienia w ruchu, zwłaszcza w godzinach szczytu. Powstające korki i opóźnienia są negatywnie odbierane przez mieszkańców – tych podróżujących autami oraz korzystających z transportu publicznego.

Rozwiązania kolejowe na południu oraz w całym Wrocławskim Węźle Kolejowym leżą w gestii PKP, są jednak kluczowe dla transportu zarówno indywidualnego, jak i zbiorowego na południu Wrocławia. Dlatego jako miasto aktywnie uczestniczymy w procesie inwestycyjnym, który przygotowuje PKP. PKP PLK deklarują, że do końca 2024 roku rozstrzygną przetarg na projekt przeniesienia linii 285 na nasyp kolejowy oraz że do końca roku gotowy będzie dokument strategiczny dla rozwoju całego węzła kolejowego. Liczymy, że tory kolejowe linii 285 blokujące budowę połączeń tramwajowych na Ołtaszyn, Partynice do Wysokiej oraz na Jagodno zostaną w końcu przebudowane na



bezkolizyjne, co umożliwi poprowadzenie tras tramwajowych do południowych osiedli Wrocławia.

Miasto zaopiniowało m.in. koncepcję dla TOW i linii 285. Zwróciliśmy uwagę na potrzebę rozbudowy wiaduktu na ul. Grota-Roweckiego oraz powstania połączeń pieszo-rowerowych i nowych przystanków kolejowych, a także ich integrację z węzłami i przystankami komunikacji zbiorowej. Wskazaliśmy też miejsca konfliktów przestrzennych i uciążliwość niektórych rozwiązań dla mieszkańców okolicznych terenów. Wnioskowaliśmy również o minimalizację ingerencji w istniejące tereny m.in. promenadę Krzycką czy ogrody działkowe oraz o maksymalne ograniczenie wycinki drzew. Pozytywnie zaopiniowaliśmy przełożenie linii 285 na poziom +1, które umożliwi w przyszłości poprowadzenie tramwaju na Jagodno i Ołtaszyn.

Z niecierpliwością czekamy na pozytywne informacje z PKP PLK. Będziemy nadal monitorować postęp prac projektowych zlecanych przez PKP PLK i wносить swoje uwagi, dążąc do opracowania rozwiązań, które usprawnią komunikację, poprawią jakość życia mieszkańców i przyczynią się do zrównoważonego rozwoju miasta.

Wschodnia Obwodnica Wrocławia

Budowa ostatniego brakującego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (WOW) od ronda przy ul. Grota-Roweckiego do węzła Auchan jest kluczowa dla zmiany i poprawy sytuacji komunikacyjnej w obrębie południowych osiedli Wrocławia. To inwestycja Marszałka Województwa Dolnośląskiego, która już wiele lat czeka na realizację i jest znacząco opóźniona. W tym momencie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, prowadząca inwestycję, ma rozpisany przetarg na budowę – złożone są oferty, które przekraczają limit finansowy założony przez Marszałka. Czekamy na decyzję i mamy nadzieję na rozstrzygnięcie przetargu. Wykonawca po podpisaniu umowy będzie miał 30 miesięcy na



realizację zadania, czyli jeśli umowa zostanie podpisana w I kw. 2025 r., to WOW powinna zostać oddana do użytku pod koniec 2027 r.

Transport zbiorowy

Docelowy układ transportu zbiorowego obejmujący osiedla południowego Wrocławia będzie opierał się **na trzech trasach tramwajowych**: wzdłuż ulic Buforowej i Borowskiej oraz na Ołtaszyn (do Wysokiej). Wspomagane one będą **trasami autobusowymi**, zwłaszcza w ciągu ul. Grota-Roweckiego, oraz poprzecznymi korytarzami umożliwiającymi prowadzenie linii autobusowych. Spięciem promieniście rozchodzących się tras będzie **trasa kolejowa** (w ramach obecnej Towarowej Obwodnicy Wrocławia) wraz z planowanymi na niej przystankami kolejowymi.

Rozwiązania mające na celu usprawnienie układu transportu zbiorowego w ramach „Pakietu dla Południa” zostały podzielone na trzy zasadnicze okresy wdrożeniowe. Poszczególne etapy obejmują również inwestycje w zakresie pętli autobusowych i tramwajowych, wydzielonych pasów tramwajowo-autobusowych i autobusowych, nowych przystanków i innych związanych z infrastrukturą drogową.

Realizacja nowych inwestycji dotyczących **budowy pasa autobusowego w ul. Buforowej** do pętli Kajdasza to pierwszy etap usprawnień transportu zbiorowego – zakończenie w lipcu 2025 r. Pozwoli on na skorygowanie obecnej siatki powiązań autobusowych w taki sposób, aby wykorzystać potencjał pętli Kajdasza. Uwarunkowania przestrzenne i istniejąca infrastruktura drogowa w rejonie ul. Buforowej jest niewystarczająca dla zapewnienia miejsc „pętlenia” obecnie funkcjonujących linii autobusowych.

Kolejną istotną inwestycją usprawniającą transport zbiorowy na terenie Jagodna, Wojszyc, Ołtaszyna i Partynic **jest łącznik od ul. Iwaszkiewicza do ul. Kajdasza** oraz wydzielenie przestrzeni w rejonie ul. Kryształowej pod zatokę postojową dla autobusów – realizacja nastąpi do 2026 r. Po wykonaniu tej



inwestycji możliwe będzie dokonanie korekt w siatce połączeń autobusowych w taki sposób, **aby skrócić czas dojazdu mieszkańców Ołtaszyna i Wojszyc do centrum miasta** – z wykorzystaniem buspasa w ul. Buforowej. Poprowadzenie linii autobusowej po trasie w większości wydzielonej z ruchu samochodowego znacznie przyspieszy przejazd.

Zaproponowane dwa połączenia poprzeczne dla komunikacji autobusowej, czyli istniejący ciąg ulic Lutosławskiego, Asfaltowej i Parafialnej oraz nowy łącznik Kajdasza – Iwaszkiewicza, wspólnie zapewnią możliwość trasowania linii łączących południe z centrum miasta, jak również linii łączących poprzecznie osiedla południowego Wrocławia, o co wnioskowała znaczna grupa mieszkańców. Tym samym nie planuje się prowadzenia linii autobusowych ulicami Przystankową, Terenową i Pawią. Wynika to przede wszystkim z faktu, że ulice te są bardzo wąskie, sąsiadują przede wszystkim z zabudową jednorodzinną, a dodatkowo, jak w przypadku ul. Pawiej, są pod ochroną konserwatorską – wymuszającą m.in. nawierzchnię z kostki i zabytkowe szpalery drzew.

Mając na uwadze uruchomienie nowej szkoły podstawowej w rejonie ul. Zwycięskiej, planuje się poprawę dostępu do transportu zbiorowego poprzez **korekty tras linii autobusowych** oraz usprawnienie możliwości wymiany pasażerskiej w rejonie pętli Zwycięska. Spowoduje to zmiany w istniejącej infrastrukturze przystankowej.

Realizacja drugiego etapu w perspektywie po 2027 r. związana jest przede wszystkim z zakończeniem budowy trasy tramwajowo-autobusowej w ul. Buforowej do pętli Kajdasza. Rozwiązanie to pozwoli na **uruchomienie nowych powiązań tramwajowych**. Wpłynie bezpośrednio na konieczność uzupełniania układu tras tramwajowych o ul. Suchą, wraz z węzłem przesiadkowym w rejonie dworca PKP Wrocław Główny. Spowodowane jest to koniecznością rozdzielenia przebiegu linii tramwajowych w centrum dla optymalnego rozłożenia obciążenia ruchem na obie strony dworca. W tej chwili



nie ma już rezerw przepustowości na istniejących węzłach przystankowych dla wprowadzania dodatkowych linii.

Budowa wydzielonej infrastruktury autobusowej w ul. Grota-Roweckiego oraz pętli autobusowej w rejonie ul. Kryształowej pozwoli na zwiększenie oferty transportu zbiorowego w tym ciągu komunikacyjnym bez konieczności korzystania z powiązań poprzecznych i trasy tramwajowo-autobusowej wzdłuż ul. Buforowej.

Docelowo w ramach usprawnień transportu zbiorowego po realizacji inwestycji w zakresie nowych pętli tramwajowo-autobusowych i autobusowych m.in. w rejonie Bieńkowic, Wysokiej, Księża Wielkiego oraz realizacji tras tramwajowo-autobusowych lub tramwajowych do Wysokiej oraz wzdłuż ul. Borowskiej przewidywana jest **realizacja powiązania autobusowego międzyosiedlowego łączącego południowe osiedla miasta**. Uruchomienie nowych powiązań tramwajowych spowoduje także konieczność korekt w istniejącej siatce połączeń autobusowych i tramwajowych. Po realizacji odcinka ul. Strawińskiego planuje się także powiązanie wewnątrz osiedlowe łączące osiedla objęte „Pakiem dla Południa” i dające możliwość skomunikowania ze stacją kolejową Iwiny i lokalnymi celami podróży. W przypadku pozytywnego końca rozmów z Gminą Siechnice oferta transportu zbiorowego zostanie uzupełniona o powiązanie tramwajowe z rejonem ronda w Iwinach.

W trakcie konsultacji zgłaszano również opinie dotyczące funkcjonowania komunikacji spoza obszaru konsultowanych osiedli. Nie zostały rozpatrzone w ramach „Pakietu dla Południa”, jednakże będą analizowane w ramach prac nad poszczególnymi obszarami miasta lub ogólnego układu transportu zbiorowego we Wrocławiu, jak i okolicy.

Korekty w siatce powiązań transportu zbiorowego są zagadnieniami wieloaspektowymi. Uwzględnić muszą one nie tylko zapewnienie niezbędnej liczby taboru do obsługi linii autobusowych lub tramwajowych, ale także



odpowiedniej przestrzeni wymiany pasażerskiej i postojów. Dlatego **planujemy konsultować wprowadzenie konkretnych kolejnych zmian na każdym etapie**. Pozwoli to na bieżąco korygować rozwiązania z wcześniejszych etapów i dostosowywać ofertę do potrzeb mieszkańców. W pierwszej kolejności omawiane będą te związane z uruchomieniem w 2025 roku wydzielonej trasy autobusowej wzdłuż ul. Buforowej do pętli w rejonie Kajdasza. W dalszej perspektywie znajdą się zmiany wynikające z budowy łącznika Iwaszkiewicza – Kajdasza i pętli w rejonie ul. Kryształowej, a następnie kolejne inwestycje, jak m.in. buspas w ciągu Grota-Roweckiego czy budowa trasy tramwajowej na Jagodno, trasy autobusowej na Ołtaszyn i rozbudowa pętli Zwycięska.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje pokazały dużą potrzebę zmian w komunikacji na osiedlach w południowej części Wrocławia. Mieszkańcy i mieszkanki bardzo aktywnie uczestniczyli w procesie konsultacyjnym, proponując interesujące i konkretne rozwiązania.

W ramach konsultacji wpłynęło 211 wypełnionych e-formularzy internetowych. Niemal każdy z nich zawierał od kilku do kilkunastu opinii dotyczących rozwiązań komunikacyjnych na południu Wrocławia. Były to bardzo konkretne i starannie przygotowane oceny działań transportowych w mieście, dzięki czemu stały się szczególnie istotnym źródłem informacji.

W maju i czerwcu 2024 r. odbyła się seria spotkań stacjonarnych w różnych częściach Wrocławia, których dotyczy „Pakiet dla Południa”. Zorganizowano dwie sesje warsztatów konsultacyjnych, podczas których osoby uczestniczące wspólnie pracowały nad prezentowanymi rozwiązaniami. Odbyły się również trzy spotkania konsultacyjne w formie moderowanej dyskusji oraz jedno e-spotkanie konsultacyjne w formie internetowej. Podczas całego procesu konsultacyjnego – w czasie warsztatów, spotkań konsultacyjnych i za pośrednictwem formularza elektronicznego – zebrano prawie 900 opinii na temat propozycji „Pakietu dla Południa”.

W projektowanie rozwiązań dla poprawy komunikacji na południu Wrocławia zostały włączone również osoby młode – dzieci i młodzież ze szkół podstawowych. Uczniowie oraz przedstawiciele samorządów uczniowskich wzięli udział w spotkaniach i warsztatach konsultacyjnych. Łącznie wzięło w nich udział 69 osób.



Chociaż niektóre rozwiązania mogą wydawać się oczywiste, na ich realizację wpływa wiele czynników, nie zawsze zależnych od Miasta Wrocław. Przykładem jest przedłużająca się realizacja Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, która wpływa na ruch na Ołtaszynie. Obciążenie ul. Grota-Roweckiego ruchem pozamiejskim jest związane właśnie z brakiem ostatniego odcinka obwodnicy. To inwestycja Marszałka Województwa Dolnośląskiego, która już wiele lat czeka na realizację i jest znacząco opóźniona.

Podobnie z tramwajem na Jagodno, gdzie wiele zależy od tego, kiedy linia kolejowa nr 285 zostanie wyniesiona na bezkolizyjny nasyp kolejowy. W takich przypadkach proponowane są rozwiązania, które można wdrożyć w etapach – wcześniej niż tory tramwajowe na Jagodno pobiegnie tam buspas, a w międzyczasie projektowane są również połączenia z sąsiednimi osiedlami Ołtaszynem i Wojszycami.

Opis najważniejszych inwestycji, które będą realizowane na poszczególnych obszarach

Tramwaj relacji Borowska – Uniwersytecki Szpital Kliniczny

Dla inwestycji w ul. Borowskiej, po konsultacjach z mieszkańcami, zaplanowaliśmy korekty do projektowanego tramwaju relacji Borowska – Uniwersytecki Szpital Kliniczny. Uwzględnimy przede wszystkim projekt nowego skrzyżowania z przejazdem rowerowym i przejściem w rejonie ul. Kukuczki, określonego przez mieszkańców jako miejsce najbardziej problemowe. Wprowadzimy również buspas w projektowaną trasę tramwajową do szpitala oraz zaprojektujemy drogę dla rowerów po wschodniej stronie ul. Borowskiej. Docelowo w perspektywie 2030 r. zaprojektujemy również pozostały odcinek ul. Borowskiej pod wprowadzenie tramwaju.

Buspas na Jagodno

Kończymy budowę buspasa na Jagodno wraz z pętlą przy ul. Kajdasza. Ukończenie inwestycji wiązać się będzie ze zmianami na liniach autobusowych.



Jest to temat na tyle ważny, że chcemy go przedyskutować z mieszkańcami osobno na wiosnę 2025 r. – teraz pracujemy nad rozwiązaniami m.in. w oparciu o propozycje mieszkańców. Ogłosiliśmy przetarg na budowę drugiej jezdni w ul. Buforowej. W ramach projektu, oprócz nowych skrzyżowań, przeanalizujemy możliwość wydłużenia trasy komunikacji zbiorowej do granic miasta wraz z utworzeniem węzła przesiadkowego. Wymaga to porozumienia z Gminą Siechnice, która deklaruje otwartość na współpracę. Przygotowujemy stosowne porozumienia.

Wszystkie powyższe kwestie są uwzględnieniem postulatów mieszkańców. Jednocześnie nadal czekamy na rozstrzygnięcia PKP co do krzyżowania się trasy tramwajowej z linią kolejową. Jak tylko przepisy zostaną opublikowane – a deklaracja ministra infrastruktury mówi o grudniu br. – rozstrzygniemy przetarg i rozpoczniemy kompleksowe projektowanie.

Buspas w ul. Grota-Roweckiego

Żeby wybudować tak bardzo oczekiwany przez mieszkańców buspas w ul. Grota-Roweckiego, całą tę ulicę trzeba zaprojektować od nowa. Nie można go dobudować w istniejącym układzie – obecna jezdnia jest tak położona, że po żadnej z jej stron nie ma miejsca wystarczającego na buspas. Dlatego trzeba przesunąć jezdnię na jedną stronę, żeby po drugiej uzyskać przestrzeń na nowe rozwiązania z buspasem, chodnikiem i drogą dla rowerów. Sam projekt i budowa będzie sporym wyzwaniem inwestycyjnym i finansowym. Z tego względu zakładamy, że konieczne będzie jej etapowanie.

W pierwszej kolejności powstałby buspas na odcinku od ronda Bednarza do wiaduktu kolejowego, który połączy się z trasą autobusowo-tramwajową do szpitala na Borowskiej. Jednocześnie zadbamy o dokończenie projektu związanego z budową drogi dla pieszych i rowerzystów w południowej części ulicy. Żeby uruchomić nowe połączenia autobusowe dla osiedla konieczna jest budowa nowej pętli autobusowej przy granicy miasta – na pierwszym etapie w formie zwykłej zatoki postojowej dla autobusów. Podejmiemy rozmowy



z Gminą Siechnice, żeby realizować te inwestycje wspólnie. Projektowanie uruchomimy w I kw. 2025 r.

Łącznik Iwaszkiewicza – Kajdasza

Budowa łącznika Iwaszkiewicza – Kajdasza jest bardzo mocno powiązana z dwoma inwestycjami – toczącą się budową buspasa na Jagodno oraz dopiero planowanym projektowaniem i budową buspasa na ul. Grota-Roweckiego. Pierwsza z nich zostanie ukończona już w przyszłym roku, natomiast druga, przez to, że wymaga całościowej przebudowy ulicy, musi dopiero zostać zaprojektowana, co będzie wymagało czasu. Z tego względu i biorąc pod uwagę oczekiwanie poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej na południu „szybko i efektywnie”, sądzymy, że najlepiej je spełni budowa jezdni busowej przez klin Wojszycki, która będzie prowadzić od pętli Kajdasza do ul. Buforowej i zatoki postojowej w rejonie ul. Kryształowej.

Dlaczego tylko dla autobusów? Ponieważ dopuszczenie tam ruchu samochodowego mogłoby zniweczyć konkurencyjność autobusów dla połączenia Wojszyc z centrum z wykorzystaniem buspasa na Jagodno. A o taką konkurencyjność walczymy – chcemy, żeby autobusy jechały szybko, a nie stały w korku razem z samochodami.

Przystanek Wrocław Iwiny

Aby zwiększyć dostępność przystanku kolejowego w Iwinach, zrealizujemy postulowane przez mieszkańców brakujące odcinki chodników oraz dróg – w szczególności przy ul. Strawińskiego. W ramach rozszerzenia systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego w przyszłym roku będziemy zabiegać o lokalizację stacji WRM w pobliżu przystanku Iwiny w porozumieniu z gminą sąsiednią.



Remont ul. Pawiej

Remont ul. Pawiej zakończy się do końca przyszłego roku. Projekt przebudowy uwzględnia remont nawierzchni oraz budowę chodnika po wschodniej stronie ulicy. Zakłada również dostosowanie nawierzchni do jazdy rowerem. Ze względu na urządzony po północnej stronie Towarowej Obwodnicy Wrocławia park, promenadę Krzycką oraz sąsiedztwo szkół przy ulicach Przystankowej i Kłodzkiej, a także parametry ulic Kukuczki, Strońskiej i samej Pawiej nie uwzględniamy propozycji utworzenia nowego powiązania drogowego między tymi miejscami.

Pieszo-rowerowe powiązanie między ulicami Spiską i Orawską

Wykonamy powiązanie między ulicami Spiską i Orawską jako przeznaczone dla pieszych i rowerzystów. Nie wykluczamy, że w przyszłości, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom związanym z budową nowego połączenia drogowego, uda się stworzyć takie powiązanie w śladzie linii kolejowej 285 na odcinku od ul. Orawskiej do ul. Grota-Roweckiego.

Tramwaj na Ołtaszyn

Przychylamy się do głosów mieszkańców – proponujemy tymczasowo poprowadzić na Ołtaszyn linię autobusową (analogicznie do rozwiązania na osiedlu Jagodno), która kończyłaby się na istniejącej pętli przy ul. Zwycięskiej. Żeby uruchomić proces projektowania trasy autobusowej wraz z nową pętlą, musimy wstępnie uzyskać zgodę PKP na przekroczenie torów kolejowych – o taką chcemy wystąpić. Nie oznacza to rezygnacji z trasy tramwajowej – nadal docelowo ją planujemy, łącznie z przedłużeniem do Wysokiej. Inwestycją, którą zrealizujemy najszybciej, jest droga dla rowerów wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej przy Torze Wyścigów Konnych, którą wykonamy wspólnie z gminą sąsiednią w 2025 r.



Łącznik tramwajowy przy ul. Waligórskiego

Rekomendacja jest zainspirowana pomysłami mieszkańców. Proponujemy wprowadzenie zupełnie nowego łącznika tramwajowego między pętlami park Południowy i Krzyki z uwzględnieniem tramwaju na Ołtaszyn. Tramwaj między tymi pętlami, docelowo powiązany z tramwajem (wcześniej trasą autobusową) na Ołtaszyn, zapewniłby mieszkańcom szybki dojazd do pętli Krzyki, a z technicznego punktu widzenia uelastyczyłby obsługę zajezdni Borek.

Cała inwestycja nie może się obyć bez porozumienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, bo Park Południowy, którego ul. Waligórskiego jest częścią, to zabytek. Wraz z trasą autobusowo-tramwajową moglibyśmy wykonać w wysokim standardzie brakujący odcinek promenady Krzyckiej w obrębie parku.

Rozbudowa ul. Zwycięskiej

Zaprojektujemy rozbudowę ul. Zwycięskiej od al. Karkonoskiej do obecnego ronda św. Ojca Pio o dodatkowe pasy ruchu. Wymaga to również zmian na samym rondzie – będzie musiało się przekształcić w skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Wraz z przebudową ulicy poprawimy funkcjonowanie komunikacji zbiorowej poprzez wygodne miejsca przystankowe oraz zadamy, by poszerzona ulica była wyposażona w drogi dla rowerów oraz chodniki. Dodatkową inwestycją do szybkiej realizacji będzie budowa brakującego odcinka drogi dla rowerów w ul. Zwycięskiej od pętli autobusowej do ul. Pszczelarskiej, z kontynuacją w samej Pszczelarskiej. Oddamy ją do użytku w 2026 r.

Refleksja inicjatorów konsultacji

W wyniku przeprowadzonych konsultacji Urząd Miejski uzyskał szeroką wiedzę, która pozwoliła na opracowanie ostatecznych rozstrzygnięć. Należy podkreślić, że konsultacje te trwały dłużej niż jest to standardowo przyjęte dla Gminy



Wrocław, także liczba spotkań i zastosowane formy wykraczały ponad zwyczajowo przyjętą praktykę.

Tym, czego nie przewidziano na początkowym etapie planowania konsultacji, a co miało istotny wpływ na pozyskanie opinii mieszkańców, była liczba zebranych opinii. Łącznie prawie 900. Otrzymane informacje są wystarczające, aby przygotować kompleksowe rozwiązania. Ewentualne konsultacje społeczne będą mogły być prowadzone na kolejnych etapach realizacji poszczególnych działań wynikających z planowanego harmonogramu inwestycji.

Aby zapewnić transparentność i umożliwić pełne zrozumienie planowanych zmian, przygotowano akcję informacyjną, wykraczającą poza standardowy raport z konsultacji. Zorganizowano również spotkanie z mieszkańcami i mieszkankami (26 listopada 2024 r.), które umożliwiło przedstawienie szczegółów planu działań od zakończenia konsultacji oraz odpowiedzi na pytania.

Partnerzy lokalni

Spotkania konsultacyjne odbywały się w salach udostępnionych przez placówki działające na osiedlach, których dotyczyły konsultacje. Swoje przestrzenie udostępniły: Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 25 (ul. Asfaltowa 6), Centrum Aktywności Lokalnej ze „Sceną Teatru na Bruku” na Ołtaszynie, (ul. Pszczelarska 7), Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 21 (ul. Kłodzka 40), Szkoła Podstawowa nr 64 (ul. Wojszycka 1), Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 6 (ul. Gałczyńskiego 8), Centrum Aktywności Lokalnej Dobre Czasy na Jagodnie (ul. Sygnałowa 23).

Dziękujemy za zaangażowanie w proces wszystkim Radom Osiedli – były dużym wsparciem w dotarciu z informacjami do mieszkank i mieszkańców, przekazały także istotne opinie.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: VIA VISTULA Spółka z o.o.

Realizacja: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich);

wsparcie: Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

Opracowanie raportu: Jacek Sterczewski, Iwona Nowak (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie Gminy Wrocław w roku 2024” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań



