



Organizacja ruchu zastępczego podczas inwestycji budowy trasy autobusowo–tramwajowej na Swojczyce

Notatka ze spotkania informacyjnego

Jaki był kontekst spotkania?

Celem spotkania było przekazanie mieszkankom i mieszkańcom Osiedla Strachocin-Swojczyce-Wojnów oraz wszystkim zainteresowanym osobom informacji na temat wdrożonych oraz planowanych działań korygujących w związku z organizacją ruchu zastępczego, a także umożliwienie zadawania pytań oraz proponowanie rozwiązań.

Zaprezentowane działania korygujące przygotowane zostały w oparciu o głosy mieszkańców oraz Rady Osiedla.

Informacje o spotkaniu

Liczba uczestników: ok. 30 osób

Termin: 8 grudnia 2025 r., godz. 17:30

Miejsce: CAL Strachocin-Swojczyce-Wojnów, ul. Swojczycka 118

Inicjator: Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia

Organizator: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie: Wrocławskie Inwestycje, Departament Spraw Społecznych, Departament Infrastruktury i Transportu, Wydział Inżynierii Miejskiej,

Wydział Transportu, Ekosystem, MPK Wrocław oraz Wrocławskie Centrum Rozwoju Społecznego.

Podsumowanie

Poniższa notatka podsumowuje propozycje rozwiązań problemów komunikacyjnych w związku z wprowadzeniem organizacji ruchu zastępczego podczas inwestycji budowy trasy autobusowo-tramwajowej na Swojczyce, przedstawione przez mieszkanki i mieszkańców uczestniczących w spotkaniu informacyjnym.

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

W celu uzyskania dalszych informacji na tematy poruszone w notatce należy się zwracać do Departamentu Infrastruktury i Transportu.

Opinie osób uczestniczących w spotkaniu na temat organizacji ruchu zastępczego (ORZ) oraz działań korygujących

- Kierowcy unikają zorganizowanych objazdów. Ulica Chałupnicza-Vasco da Gamy-Marca Polo to objazd dla wszystkich, nie tylko dla mieszkańców Olimpia Port. Powoduje to również opóźnienia autobusów linii 715.
- Dodatkowe autobusy nie poprawią sytuacji, ponieważ utkną w korku na Strachocińskiej.
- Na budowie TAT nic się nie dzieje.
- Rogatki na przejazdach kolejowych opuszczane są na długo przed i po przejeździe pociągu (zwłaszcza na ul. Mydlanej).
- Samochody wyjeżdżające z ul. Ludowej wymuszają pierwszeństwo, co powoduje korek na ulicy Miłoszyckiej.
- Przepustowość samochodowa obliczana jest na podstawie niewłaściwych lokalizacji.

Opinie osób uczestniczących w spotkaniu na temat budowy TAT na Swojczyce

- Najpierw powinna być zrealizowana Trasa Swojczycka, a dopiero potem budowa TAT.
- TAT powinien zostać wybudowany od razu do końca Wojnowa.
- Większa liczba pociągów jest ogólnie pożądana. Mieszkańcy zdają sobie sprawę, że spowoduje to częstsze zamykanie przejazdów kolejowych.

Propozycje i sugestie osób uczestniczących w spotkaniu dotyczące komunikacji wraz z odpowiedziami Departamentu Infrastruktury i Transportu, Wrocławskich Inwestycji, MPK Wrocław oraz Ekosystemu

Zrezygnowanie z sygnalizacji tymczasowych w ramach organizacji ruchu zastępczego, przede wszystkim na skrzyżowaniu Miłoszycka–Mydlana–Kowalska.

Obie sygnalizacje pracują w różnych trybach i są dostosowane do kierunku jazdy podczas szczytów: porannego i popołudniowego. Sygnalizacje świetlne zostaną utrzymane w trybie pracy kolorowej (światło zielone, żółte, zielone) na czas trwania ORZ.

Ustanowienie, aby Miłoszycka–Mydlana była drogą główną.

Skrzyżowanie Miłoszycka-Mydlana nadzorowane jest tymczasową sygnalizacją świetlną, pozwalającą szczególnie w szczycie porannym przenieść główny potok objazdowy w kierunku centrum, a w godzinach popołudniowych zapewnić możliwość powrotu od centrum poprzez ulicę Kowalską. Zmiana pierwszeństwa bez nadzoru sygnalizacji automatycznie upośledza wlot ulicy Kowalskiej.

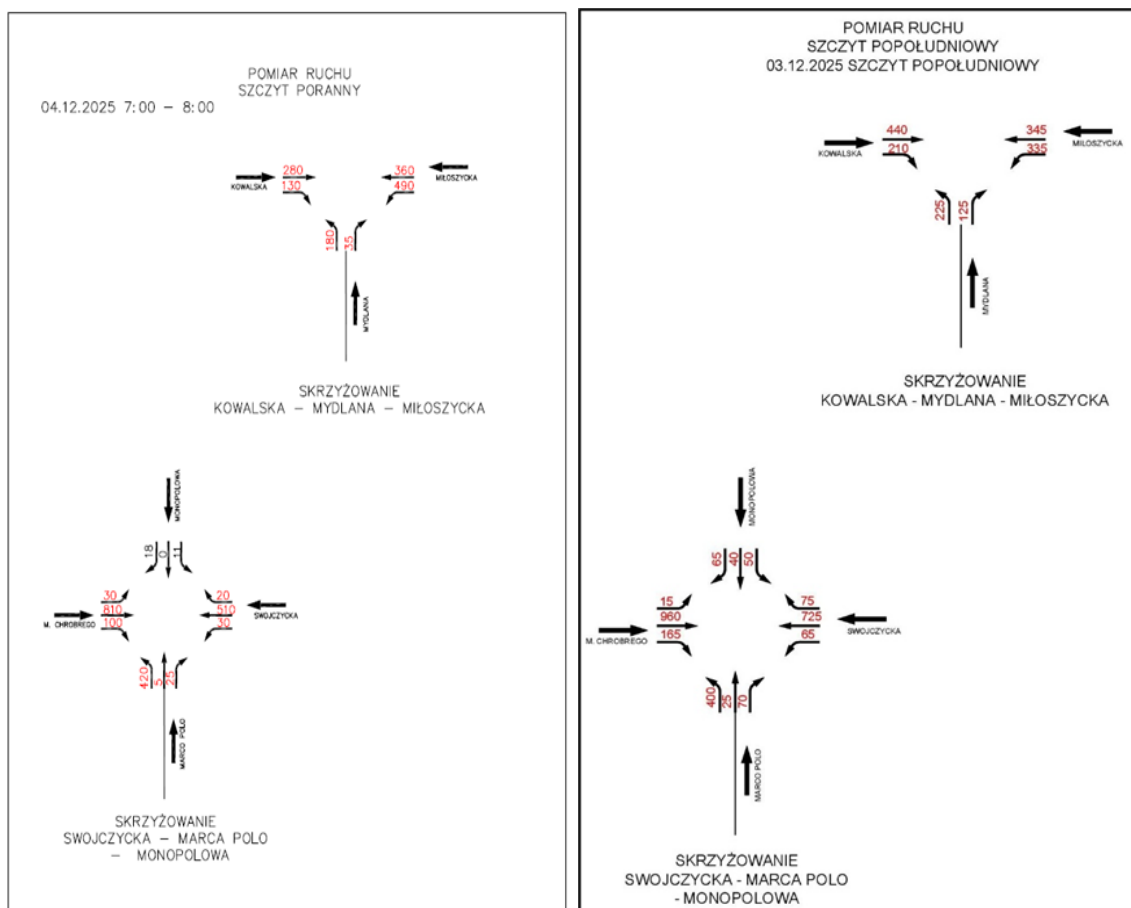
Utworzenie pasa lewoskrętu z ul. Miłoszyckiej w ul. Mydlaną.

Lewoskręt w szczycie porannym ma priorytet, otwarcie rzędu 90 s na 120 s cyklu, czyli trzy czwarte otwarcia, bezkolizyjnie, w tym czasie ul. Kowalska stoi.

W szczycie popołudniowym jest na odwrót, priorytet ma ul. Kowalska, ponad 45 s w cyklu. To są bardzo duże otwarcia, maksymalnie wydłużone w cyklu.

W środę i czwartek (3 i 4 grudnia) przeprowadzono godzinne pomiary ruchu, których wyniki zostały przedstawione na poniższych grafach.

Czerwone napisy oznaczają liczbę pojazdów poruszających się w danym kierunku w ciągu godziny.



Konsultowanie wszelkich zmian cyklu sygnalizacji świetlnej na ul. Mydlanej z Radą Osiedla Kowale, aby uniknąć tworzenia się punktów zapalnych na ulicy Kowalskiej.

Skrzyżowanie Miłoszycka-Mydlana nadzorowane jest tymczasową sygnalizacją świetlną pracującą w trybie akomodowanym, czyli płynnie przyznającą długość otwarcia na każdym z wlotów na podstawie zgłoszeń zliczanych przez radary. Przyjęte założenia są bieżąco obserwowane i weryfikowane w ramach programów bazowych. Działania doraźne poprawiające pracę tymczasowych sygnalizacji świetlnych i wprowadzane w zakresie organizacji ruchu zastępczego nie są konsultowane z Radami Osiedli.

Wprowadzenie zakazu wjazdu przy końcu ul. Marca Polo, z wyłączeniem autobusów.

Ulice Marca Polo, Vasco Da Gamy i Chałupnicza obsługują dwukierunkowo osiedle Olimpia Port. Z tego powodu brak możliwości wprowadzenia zakazu wjazdu.

Przywrócenie nakazu skrętu w prawo przy wyjeździe z ul. Marco Polo w Swojczycką. Lewoskręt tylko dla komunikacji autobusowej.

Ulice Marca Polo, Vasco Da Gamy i Chałupnicza obsługują dwukierunkowo osiedle Olimpia Port, a skrzyżowanie Marca Polo z ulicą Swojczycką nadzorowane jest tymczasową sygnalizacją świetlną umożliwiającą wyjazd z Marca Polo we wszystkich kierunkach. Nakaz skrętu w prawo nie zostanie przywrócony.

Ustawienie znaków informujących o prowadzonej budowie przed wjazdem do miasta np. w Łanach.

Wprowadzenie dodatkowego oznakowania informacyjnego o prowadzonej budowie przed wjazdem do miasta (np. w Łanach) po około dwóch miesiącach od rozpoczęcia robót nie znajduje merytorycznego uzasadnienia.

Dopuszczenie ruchu rowerzystów chodnikiem na ul. Marca Polo ze względu na zajętą przez samochody jezdnię.

Przepisy o ruchu drogowym nie dopuszczają jazdy po chodniku poza szczególnymi przypadkami.

Zamknięcie ulicy Ludowej od jednej strony.

Ulica Ludowa była zamknięta w związku z jej zalewaniem przez kanał ulgi. Przeprowadzono wtedy obserwacje wpływu zamknięcia przejazdu na sytuację ruchową. Zamknięcie ulicy Ludowej zwiększyło dopływ pojazdów z ulicy Wilczyckiej do skrzyżowania z ulicą Strachocińską. Podjęto decyzję o budowie tymczasowej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Wilczyckiej i Strachocińskiej.

Zrezygnowanie z rogatek na przejazdach kolejowych, pozostawienie tam jedynie sygnalizacji świetlnej.

Warunki techniczne zabezpieczenia skrzyżowań linii kolejowych z drogami (przejazdów kolejowych) uregulowane są właściwym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury, gdzie jednoznacznie opisany jest sposób oznakowania w zależności od kategorii przejazdu. Zarządca kolei ustala kategorię przejazdu oraz określa sposób jego zabezpieczenia.

Wydłużenie linii autobusowej 115 do pętli Trestno w Blizanowicach.

Linia 115 obsługiwana jest wyłącznie taborem przegubowym. Tego typu pojazdy nie mają możliwości wjazdu od strony Wschodniej Obwodnicy Wrocławia w kierunku miejscowości Blizanowice i Trestno. Dodatkowo na WOW tworzą się duże zatory drogowe, a obie pętle nie są przystosowane do obsługi autobusów przegubowych. Należy również wskazać brak zasadności realizacji takiego połączenia. Dodatkowo wydłużenie czasu przejazdu skutkowałoby koniecznością skierowania co najmniej trzech dodatkowych autobusów, których operator w chwili obecnej nie posiada.

Zwiększenie liczby kursów linii 920.

Liczba kursów linii 920 została ustalona w porozumieniu z Gminą Czernica oraz Gminą Siechnice – prowadzone są obecnie rozmowy z Gminą Czernica w celu zwiększenia liczby kursów linii 920. Linia 920 nie obsługuje już pętli Wojnów.

Zlikwidowanie wysepki na środku Mostu Chrobrego i utworzenie tymczasowo dwóch pasów: prawoskrętu w Marca Polo dla mieszkańców Olimpia Port oraz pasa do jazdy prosto w ul. Swojczycką. W kierunku do centrum pozostawienie jednego pasa.

Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia wystąpił do Rady Osiedla o odniesienie się do tej propozycji w formie uchwały.

Otwieranie wszystkich rogatek jednocześnie na przejazdach kolejowych.

Warunki techniczne zabezpieczenia skrzyżowań linii kolejowych z drogami (przejazdów kolejowych) uregulowane są właściwym Rozporządzeniem

Ministra Infrastruktury, gdzie jednoznacznie opisany jest sposób oznakowania w zależności od kategorii przejazdu. Zarządca kolei ustala kategorię przejazdu oraz określa sposób jego zabezpieczenia.

Rozróżnianie czy do przejazdu zbliża się pociąg osobowy czy towarowy i w zależności od tego późniejsze lub szybsze zamykanie przejazdu.

Warunki techniczne zabezpieczenia skrzyżowań linii kolejowych z drogami (przejazdów kolejowych) uregulowane są właściwym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury, gdzie jednoznacznie opisany jest sposób oznakowania w zależności od kategorii przejazdu. Zarządca kolei ustala kategorię przejazdu oraz określa sposób jego zabezpieczenia.

Inne opinie i pytania osób uczestniczących w spotkaniu wraz z odpowiedziami Departamentu Infrastruktury i Transportu, Wrocławskich Inwestycji, MPK Wrocław oraz Ekosystemu

Kolej w czasie budowy TAT na Swojczyce.

Zmieniono tabor na dłuższy, co oznacza zwiększenie pojemności. Realnie przekłada się to na dodatkowe 120 miejsc w każdym połączeniu kolejowym. Załoga pociągu sprawdza czy wszyscy podróżni mieszczą się, czy nikt nie zostaje na peronie. Potwierdzają, że nie występują żadne problemy w tej kwestii.

Planowane jest zwiększenie liczby połączeń. Zaproponowane zostały dwa połączenia w szczycie porannym: o godzinie 6:23 do stacji Sołtysowice (mieszkańcy wyrazili zainteresowanie, wskazali że będą przesiadać się do autobusów na przystanku Brucknera) oraz o godzinie 7:32 do Nadodrza. Należy pamiętać, że trwa remont Dubois-Drobnera. Połączenia te miałyby zostać wdrożone od 16 marca 2026 r. po zmianie rozkładu jazdy pociągów. Wiceprezydent Renata Granowska wraz z dyr. Pauliną Tyniec-Piszczałką zadeklarowały, że porozmawiają z KD, aby zmiany te udało się wprowadzić w drugiej połowie lutego.

Gdy spadł śnieg zarówno jezdnia, jak i chodnik na ul. Marca Polo nie były odśnieżane. Zaniedbana była również ul. Swojczycka i Mosty Chrobrego.

Uprzejmie informujemy, że ul. Marca Polo została ujęta w harmonogramie odśnieżania w pierwszej kolejności utrzymania z uwagi na wyznaczony objazd autobusowy. W tym okresie prowadzone były dwie akcje zimowe na jezdni ul. Marca Polo – AZ nr 4 z dnia 24.11.2025, która była prowadzona od godz. 2:00 do godz. 11:30 i AZ nr 5 z dnia 24/25.11.2025 od godz. 21:00 do godz. 6:00. Zimowym utrzymaniem objęta jest również przyległa droga dla pieszych.

Jednocześnie wyjaśniamy, że na obiektach inżynierskich, takich jak mosty i wiadukty, zgodnie z obowiązującymi standardami nie stosuje się środków

chemicznych opartych na soli. Prowadzi się tam płuzenie oraz uszorstnianie nawierzchni, co ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników przy jednoczesnej ochronie konstrukcji.

Informujemy także, że ciąg ul. Swojczyckiej ze względu na prowadzoną inwestycję i utrudniony dostęp mógł być odświeżony w późniejszym terminie, za co przepraszamy. Obszar ten będzie podlegał weryfikacji w terenie w ramach kontroli prowadzonej przez Spółkę Ekosystem. Ciąg Swojczyckiej będzie traktowany priorytetowo ze względu na trwającą budowę.

Ciągi piesze na inwestycji są przecinane przez wysokie krawężniki. Czy możemy je sfrezować albo zastosować podjazdy?

Są to bardzo ważne elementy ORZ i funkcjonowania. Dzień po spotkaniu (9 grudnia) przeprowadzono oględziny placu budowy przy udziale inspektora nadzoru branży drogowej oraz przedstawiciela wykonawcy pod kątem utrudnień zgłaszanych przez Mieszkańców. Dokonano korekt.

Informowano Radę Osiedla na każdym etapie realizacyjnym. Według stanu na pierwszą połowę stycznia 2026 – brak uwag.

Czy jest przygotowany komplet ORZ na wszystkie etapy inwestycji? Do kiedy obecna ORZ?

Brak kompletu ORZ. Aktualna (pierwsza) organizacja ruchu zastępczego przyniosła za sobą wiele spostrzeżeń, uwag i sugestii. Każda kolejna zmiana poddawana jest bardzo wnikliwej analizie z punktu widzenia samej organizacji ruchu kołowego, jak i obsługi komunikacyjnej autobusowej, aby zminimalizować i zoptymalizować uciążliwości.

Obecna ORZ jest na okres dwuletni.

Ludzie, którzy nie chcą stać w korku na ul. Strachocińskiej, skręcają w Narciarską, a następnie w Rolniczą. Jeżdżą tam z dużą prędkością, co stwarza zagrożenie biorąc pod uwagę brak chodników na ul. Rolniczej. Czy można wprowadzić zakaz skrętu w ul. Narciarską w godzinach porannych (z wyłączeniem mieszkańców)? Może należy podzielić ul. Rolniczą, tak jak zrobiono to z ul. Włóściańską, aby uspokoić ruch? Ewentualnie wprowadzić ruch jednokierunkowy w godzinach porannych na ul. Mikołowskiej.

Zakaz skrętu trudno jest skutecznie egzekwować. Prośba o powrót do tematu wraz z Radą Osiedla.

Prośba o dodatkową stację rowerów miejskich na Olimpia Port.

Prośba o wyjście z propozycją przez Radę Osiedla.

Ulica Gospodarska – chodnik dla mieszkańców zrobiony tylko w granicach działek miejskich. Brak dalszej części chodnika na działkach należących do kolei.

Wszelkie działania inwestycyjne na terenach nienależących do Gminy Wrocław leżą w kompetencji właściwego zarządcy terenu.

Obserwacje pokazują, że kiedy tworzy się korek i zatrzymuje się ruch to od strony ul. Wilczyckiej wjeżdżają trzy auta na jedno auto ze Strachocina i Wojnowa, co oznacza że boczna ulica ma za duży priorytet.

Skrzyżowanie ulic Wilczyckiej i Strachocińskiej to problem docelowy i musimy szukać również rozwiązania docelowego, bazującego na aktualnej sytuacji ruchowej. Wilczycka i Strachocińska to bardzo trudne skrzyżowanie, ponieważ obok znajduje się przejazd kolejowy. Próba osygnalizowania jest skomplikowana i wymaga zsynchronizowania z obecnie funkcjonującym systemem zabezpieczenia przejazdu kolejowego.

Czy na Swojczycach będą skoordynowane przystanki kolejowy i tramwajowy?

Zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową od pętli tramwajowej oraz P&R na Swojczycach prowadzić będzie ciąg pieszy do ul. Swojczyckiej. Stamtąd należy przemieścić się w kierunku przystanku kolejowego poprzez przejście dla pieszych przed przejazdem kolejowym.

Kierowcy unikają zorganizowanych objazdów. Ulica Chałupnicza-Vasco da Gamy-Marca Polo to objazd dla wszystkich, nie tylko dla mieszkańców Olimpia Port. Powoduje to również opóźnienia autobusów linii 715.

Sygnalizacja Miłoszycka–Mydlana–Kowska jest sygnalizacją akomodacyjną, która na podstawie pracy radarów ma możliwość przydzielania czasu w sposób płynny. Zapotrzebowanie występuje zwłaszcza na wlotach Miłoszycka od Strachocina i Kowska od Krzywoustego. Zamysł był taki, aby kierowcy dojeżdżający do ronda Nad Czarną Wodą wybierali proponowany objazd ul. Miłoszycką i Mydlaną w kierunku Mostów Chrobrego, żeby nie wjeżdżali w Chałupniczą i nie jechali przez Olimpia Port. Jedynym narzędziem, którym można to zrobić jest sterowanie sygnalizacją świetlną. Przepustowość na relacji lewoskrętnej z Miłoszyckiej w Mydlaną w szczycie porannym to dwie trzecie otwarcia. Efekt jest taki, że dłużej wyjeżdża się z Olimpia Port.

Zorganizowanie dodatkowych autobusów nie pomoże, jeśli wszystko utyka na ul. Strachocińskiej.

Problem Strachocińskiej nie jest spowodowany tylko budową TAT. Rozwiązaniem, które by realnie pomogło jest przyszłościowa budowa Trasy Swojczyckiej do ul. Krzywoustego, ale po uprzednim wybudowaniu Alei Północnej. Doraźnie nic nie można zaproponować.

Zarzut, że na budowie TAT nic się nie dzieje.

Na początku miała miejsce wycinka, odhumusowanie oraz przygotowanie placu wzdłuż ul. Swojczyckiej. Trwają przygotowania do głębokich wykopów, kolejne będą prace kanalizacyjne. Mieszkańcy są informowani przez Radę Osiedla o planowanych pracach na tydzień-dwa-trzy do przodu. Odbywa się to zgodnie z ustaleniami poczynionymi z Radą Osiedla na wcześniejszym etapie organizacji inwestycji.

Autobus linii 118 – na czym ma polegać korekta? Kursy poranne były bardzo opóźnione jeszcze przed budową TAT.

Korekta polega na przyspieszeniu. Reagujemy na te opóźnienia w taki sposób, aby nie wpływały one na godzinę rozpoczęcia kolejnego kursu – zapewnia to dodatkowy, rezerwowy autobus. Z MPK i kierownikiem projektu z WI analizujemy sytuację na bieżąco i wprowadzamy zmiany.

Brak linii 115 w aplikacji Jakdojade.

Błędy są zgłoszone. Zostanie to dodatkowo zweryfikowane mimo, że aplikacje należą do zewnętrznych firm. MPK pracuje nad własną aplikacją, powinna być ona dostępna w połowie przyszłego roku.

Opuszczanie rogatek na 10–15 minut, zwłaszcza na ul. Mydlanej i przetaczanie pociągów towarowych w godzinach szczytu jest bez sensu.

Wszystkie przejazdy kolejowe, również ten przy ul. Mydlanej, zarządzane są przez PKP PLK. Jesteśmy po wspólnych rozmowach w sprawie utrudnień na przejazdach. PKP PLK obiecało zrobić wszystko, co jest możliwe aby zamknięcia były jak najkrótsze, a pociągi towarowe były przetaczane poza godzinami szczytu. Należy jednak pamiętać, że przejazd przy ul. Mydlanej obsługuje znajdujący się obok zakład PKN Orlen, który jest obiektem strategicznym o określonych wymaganiach co do jego funkcjonowania.

Wrocław, 22.01.2026 r.