



## **Łącznik ulic Kajdasza i Iwaszkiewicza wraz z przystankami**

Notatka ze spotkania informacyjnego

### **Jaki był kontekst spotkania?**

Celem spotkania było przekazanie mieszkankom i mieszkańcom osiedli Jagodno i Wojszyce informacji na temat planowanego łącznika ulic Kajdasza i Iwaszkiewicza oraz lokalizacji przystanków na nowym odcinku.

Podczas zebrania zaprezentowano projekt zagospodarowania łącznika oraz omówiono planowane lokalizacje przystanków przy ul. Iwaszkiewicza, w rejonach skrzyżowań: z ul. Iłłakowiczówny, z ul. Smardzowską oraz przy ul. Kajdasza. Zgodnie z uwagami mieszkańców i mieszkanek, zgłoszonymi na etapie rozstrzygania ofert na realizację tej inwestycji, przystanki przy ul. Kajdasza zaprojektowano poza terenem istniejącej zabudowy. Przedstawiono założenia dotyczące rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej na południu Wrocławia.

Dzięki wyjaśnieniom przedstawicieli Wydziału Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, Wrocławskich Inwestycji i projektantów uczestnicy i uczestniczki spotkania mogli dowiedzieć się, na jakim etapie są prace projektowe, jak wygląda koncepcja inwestycji oraz jakie są jej uwarunkowania.

Prezentacja obejmująca założenia projektu oraz analizę kontekstu jest załącznikiem do notatki.

## **Informacje o spotkaniu**

**Termin:** 16 kwietnia 2026 r., godz. 17.30

**Miejsce:** Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 25, ul. Asfaltowa 6

**Liczba uczestników:** 60 osób

**Inicjator:** Wrocławskie Inwestycje, Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia

**Organizator:** Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

**Moderacja:** Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

**Wsparcie:** Dolnośląska Pracownia Projektowa

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

**Pytania odnośnie do szczegółowych rozwiązań związanych z projektem i jego realizacją należy kierować do Wrocławskich Inwestycji.**

## **Komentarze i pytania osób uczestniczących w spotkaniu wraz z odpowiedziami Wrocławskich Inwestycji, Wydziału Mobilności Miejskiej oraz Projektanta**

### **Czy można zlikwidować zakaz zatrzymywania się i postoju na ul. Iwaskiewicza?**

W związku z planowanym uruchomieniem komunikacji zbiorowej na ul. Iwaskiewicza konieczne jest zachowanie istniejącej organizacji ruchu (zakazu zatrzymywania i postoju), aby zapewnić bezpieczny przejazd autobusów, a zarazem uniknąć niepotrzebnych korków w przypadku blokowania przejazdu autobusu.

### **Czy jest możliwość uruchomienia linii autobusowej łączącej Jagodno, Wojszyce, Ołtaszyn i Krzyki, o którą wnioskowała Rada Osiedla w trakcie konsultacji nad "Pakiem dla Południa"?**

Docelowo planujemy uruchomienie linii autobusowej łączącej południowe osiedla Wrocławia. Obecnie jednak, ze względu na uwarunkowania przestrzenne oraz ograniczenia techniczne – w tym brak wolnych miejsc na pętlach – realizacja tego planu w pełnym zakresie nie jest jeszcze możliwa. Aby jak najszybciej poprawić obsługę komunikacyjną na południowych osiedlach, zdecydowaliśmy się na wdrożenie pierwszego etapu prac. W ramach tego rozwiązania planujemy uruchomić linię autobusową, która pojedzie z zatoki przy ul. Kryształowej przez łącznik Iwaskiewicza – Kajdasza i buspas na ul. Buforowej w kierunku północnym (Wielkiej Wyspy). Rozwiązanie to stanowi pierwszy krok w rozbudowie siatki połączeń w tym rejonie miasta.

### **Zaproponowany przebieg trasy wydaje się być nieadekwatny do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców i mieszkańek.**

Główne założenia dotyczące nowych linii autobusowych zostały wypracowane na podstawie wniosków złożonych przez mieszkańców i

mieszkańki podczas konsultacji "Pakietu dla Południa". Ostateczny przebieg linii nie jest jeszcze ustalony, wynika to z faktu, że aktualnie trwają prace przygotowawcze. Propozycję przebiegu nowej linii autobusowej przedstawimy do omówienia na kolejnym etapie inwestycji, gdy rozpocznie się budowa łącznika oraz zatoki autobusowej. Niemniej jednak kluczowym atutem linii jest optymalizacja czasu przejazdu. Mieszkańcy i mieszkańki Wojszyc zyskają szybsze połączenie do i z centrum dzięki wydzielonej trasie autobusowej na ul. Buforowej, a mieszkańcy Jagodna otrzymają bezpośrednie, szybsze połączenie z Wielką Wyspą dzięki trasie przez Aleję Wielkiej Wyspy.

### **Czy planowana linia będzie jedynym nowym połączeniem autobusowym?**

Planowane połączenie to jedynie pierwszy etap rozwoju sieci komunikacyjnej w tym rejonie. Wraz z rozbudową infrastruktury na południowych osiedlach Wrocławia planujemy wdrożenie dodatkowych tras, które docelowo uzupełnią ofertę przewozową i zwiększą dostępność transportu zbiorowego.

### **Jaka będzie liczba miejsc parkingowych w zatokach realizowanych w ramach inwestycji oraz czy istnieje możliwość ich zwiększenia?**

Wzdłuż projektowanego łącznika, w formie zatok, zaprojektowano łącznie 30 równoległych miejsc postojowych. Rozwiązanie to zostało zaprezentowane podczas spotkania. Należy jednak mieć na uwadze, że to etap koncepcji, a przedstawione rozwiązania mogą jeszcze ulec modyfikacjom. Sygnalizujemy już teraz, że po kolejnych analizach, z uwagi na zachowanie warunków widoczności, istnieje konieczność częściowego zmniejszenia liczby miejsc postojowych do 24.

Po dodatkowo przeprowadzonej analizie wskazujemy możliwość wykonania uzupełniająco pięciu równoległych miejsc postojowych wzdłuż

projektowanego odcinka ul. Kajdasza, w rejonie obszaru oznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako 17.MN2.

### **Czy przystanki można urządzić w zatokach, a nie – na ulicy?**

Teoretycznie istnieje możliwość zaprojektowania zatok autobusowych, natomiast z kilku powodów to w tym przypadku niewskazane.

Po pierwsze, musimy zmieścić się w granicach pasa drogowego wyznaczonych w MPZP. Wprowadzenie zatok autobusowych sprawi, że perony przystankowe, choć zgodne z przepisami krajowymi, będą niezgodne z wytycznymi miejskimi, niewygodne i mało funkcjonalne. Na dwóch parach przystanków (ul. Hłakowiczówny i ul. Kajdasza) perony pokrywałyby się z chodnikiem „tranzytowym”. Na jedynym przystanku, gdzie jest miejsce na wszystkie pełnowymiarowe elementy, tj. przy ul. Smardzowskiej, wprowadzenie zatok nie ma uzasadnienia, bo i tak przewiduje się tam wyłącznie ruch autobusowy.

Po drugie, głównym celem inwestycji jest rozwój i poprawa warunków ruchu transportu zbiorowego, który ma stawać się bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego. W tym kontekście projektowanie zatok autobusowych jest przeciwnie skuteczne. Sprawiają one, że z jednej strony ten sam odcinek drogi pojazdy osobowe pokonują szybciej niż autobus, a z drugiej strony wydłużają czas przejazdu autobusów, które, pomimo obowiązujących przepisów, często mają problem z włączeniem się do ruchu.

Po trzecie, zaprojektowanie zatok spowoduje zwiększenie udziału powierzchni utwardzonych kosztem powierzchni biologicznie czynnej, co wpłynie niekorzystnie na ilości wód opadowych koniecznych do odprowadzenia, co na obszarze zlewni Brochówki jest kwestią szczególnie wrażliwą.

Reasumując, istniejąca szerokość pasa drogowego na analizowanym odcinku jest niewystarczająca do wygospodarowania dodatkowej przestrzeni umożliwiającej budowę zatok autobusowych.

**Jeśli koszt budowy łącznika dla komunikacji zbiorowej jest tożsamy z kosztem drogi o pełnej dostępności, należy urządzić dużą liczbę połączeń, żeby inwestycja była opłacalna.**

Budowa łącznika to kluczowa inwestycja, która otwiera przed nami nowe możliwości rozwoju komunikacji zbiorowej na południowych osiedla Wrocławia, szczególnie na osi wschód–zachód. Dzięki nowej infrastrukturze będziemy mogli znacznie usprawnić przemieszczanie się między osiedlami i skrócić czas podróży. Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania techniczne, proces ten podzieliliśmy na etapy. W pierwszej fazie planujemy uruchomienie jednej nowej linii autobusowej, ewentualnie korekty istniejącej linii 310. Ale o tym będziemy rozmawiać w czasie osobnego procesu. Docelowo, wraz z rozwojem infrastruktury towarzyszącej, planowane jest dalsze wzmocnienie tego kierunku komunikacyjnego.

**Czy fragment ul. Smardzowskiej zostanie wybudowany lub zmodernizowany teraz, w ramach prac nad łącznikiem, czy jest to oddzielny temat? Warto zsynchronizować budowę łącznika i ul. Smardzowskiej.**

Obecnie Spółka WI jest na etapie przygotowania postępowania mającego na celu zlecenie opracowania dokumentacji projektowej dla budowy ul. Smardzowskiej. Zakończenie prac projektowych w związku z tym zadaniem planowane jest na II kwartał 2027 r.

Jednocześnie informujemy, że w zależności od postępu prac przygotowawczych oraz prac projektowych, Spółka WI będzie dążyła do możliwie skoordynowanej realizacji robót budowlanych związanych z budową łącznika oraz ul. Smardzowskiej, aby ograniczyć uciążliwości dla

mieszkańców i mieszkanki oraz zminimalizować wpływ prowadzonych inwestycji na codzienne funkcjonowanie układu komunikacyjnego.

**Warto zaprojektować większą liczbę zatok postojowych wzdłuż trasy łącznika i przyległych osiedli. Obecnie parkujące samochody utrudniają przejazd autobusom.**

Zatoki postojowe wzdłuż projektowanego łącznika mają uzasadnienie wyłącznie na odcinkach dopuszczonych do ruchu ogólnego. Widzimy możliwość wykonania dodatkowych (w odniesieniu do wariantu prezentowanego podczas spotkania z mieszkańcami) pięciu równoległych miejsc postojowych wzdłuż ul. Kajdasza, w rejonie obszaru oznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako 17.MN2.

Rozwiązania polegające na zaprojektowaniu miejsc postojowych wzdłuż istniejących fragmentów ulic Iwaszkiewicza i Kajdasza nie stanowią przedmiotu niniejszego zadania i nie były objęte zakresem inwestycji.

Na obszarze tym występuje trudność z odprowadzaniem wód opadowych. Wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych wiązałoby się z ograniczeniem powierzchni biologicznie czynnych, co negatywnie wpływa na warunki retencji i odprowadzania wód opadowych oraz może prowadzić do przeciążenia istniejącego systemu odwodnienia i zwiększenia ryzyka lokalnych podtopień. Dodatkowe ograniczenie stanowi konieczność zapewnienia odpowiedniej widoczności na licznych zjazdach do posesji, co również ma wpływ na możliwości lokalizacyjne.

**Dlaczego Miasto inwestuje w łącznik, jeżeli na ul. Grota-Roweckiego ma powstać buspas?**

Kompleksowa przebudowa ul. Grota-Roweckiego to jedna z kluczowych i najbardziej wymagających inwestycji infrastrukturalnych w tej części miasta. Ze względu na ogromną skalę przedsięwzięcia oraz stopień skomplikowania prac projektowych i wykonawczych proces ten został rozłożony na kilka etapów. Mając na uwadze fakt, że taka przebudowa to

proces długofalowy, podjęto decyzje o wdrożeniu rozwiązania, które w najbliższej perspektywie (2027 r.) poprawi sytuację komunikacyjną mieszkańców i mieszkanki Wojszyc i Jagodna – budowę łącznika.

Łącznik Kajdasza – Iwaszkiewicza to nie tylko doraźne usprawnienie, ale także podstawa do dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej w tym rejonie. Inwestycja ta umożliwi realizację nowych powiązań pomiędzy południowymi osiedlami Wrocławia, o które postulowali mieszkańcy i mieszkanki w trakcie konsultacji społecznych dotyczących “Pakietu dla Południa”.

### **Czy przewidziany jest większy parking wzdłuż ul. Iwaszkiewicza lub urządzenie ukośnych miejsc postojowych do obsługi parku?**

Zakres łącznika Iwaszkiewicza–Kajdasza nie przewiduje tak znacznej ingerencji w obszar ul. Iwaszkiewicza. Ewentualne wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych przy tej ulicy, wymagałoby istotnej przebudowy układu drogowego, w tym m.in. likwidacji istniejącej zieleni pełniącej funkcje retencyjne oraz przyrodnicze.

W tym kontekście należy ponownie przywołać wskazane powyżej uwarunkowania dotyczące odwodnienia i retencji oraz zapewnienia widoczności na zjazdach. Projektowanie zatok to dalsze zwiększenie udziału powierzchni utwardzonych kosztem powierzchni biologicznie czynnej, co wpłynie niekorzystnie na ilości wód opadowych koniecznych do odprowadzenia, co na obszarze zlewni Brochówki jest kwestią szczególnie wrażliwą. Nie możemy pogarszać istniejących rozwiązań technicznych.

Jeśli chodzi o parking dla Klinu, to: koncepcja parku przewiduje możliwość realizacji miejsc postojowych w pobliżu Zielonego Klina. Ich dokładne rozmieszczenie zostanie doprecyzowane w projekcie zagospodarowania tego obszaru.



## **Kiedy zostaną zbudowane zatoki postojowe w ramach projektu WBO?**

Łącznik ulic Iwaszkiewicza–Kajdasza stanowi zadanie odrębne od inwestycji pn. “Zielone zatoki postojowe na ulicach: Kajdasza, Komedy, Drabika i Artemskiej”. Oba zadania realizowane są niezależnie, w oparciu o odrębnie określone zakresy rzeczowe.

W tym miejscu należy wskazać, że dla zadania dotyczącego budowy zielonych zatok postojowych na ulicach: Kajdasza, Komedy, Drabika i Artemskiej prowadzone jest postępowanie przetargowe na roboty budowlane. W dniu 29.04.2026 r. otwarto oferty, a obecnie trwa ich analiza. Wstępnie, już na obecnym etapie widać przekroczenie budżetu przewidzianego na realizację tego zadania. Aktualnie nie wybrano wykonawcy. Przewidywany czas realizacji inwestycji wynosi 6 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Dokumentacja projektowa dla wspomnianego zadania przewiduje realizację zatok postojowych w podziale na etapy. Każdy z etapów zlokalizowany jest na odrębnym obszarze (tj. na innej ulicy osiedla lub jej części), co umożliwi kompleksową realizację zatok wraz z infrastrukturą towarzyszącą, niezależnie dla każdego etapu:

- etap 1 – ul. Artemskiej
- etap 2 – ul. Kajdasza
- etap 3 – ul. Komedy (na północ od ul. Kajdasza)
- etap 4 – ul. Komedy (na południe od ul. Kajdasza)

Zamówienie to obejmuje realizację robót w pełnym zakresie, zgodnie z dokumentacją projektową oraz uzyskanym pozwoleniem na budowę, tj. z możliwym podziałem na wybrane etapy , zgodnie z załącznikiem.



Spotkanie przeprowadzono w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2025–2026” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław | 14.05.2026 r.

**Wrocław** miasto spotkań



Szczegóły na: [www.wroclaw.pl/konsultacje](http://www.wroclaw.pl/konsultacje)