

# TRASA NA OŁTASZYN/PARTYNICE

## OPIS TRASY

Trasa długości około **2000m** stanowiąca przedłużenie z pętli przy ul. Ślężnej prowadząca niezależnie od ruchu samochodowego przez tereny zieleni z zakończeniem w rejonie obecnej pętli autobusowej przy ul. Zwycięskiej.

## DOSTĘPNOŚĆ DO KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ ( Mapa nr 1)

Wg zameldowań ( stan 31.12.2019) liczba osób zamieszkujących w odległości 500 m od nowej trasy - **3235 osób**. Do roku 2023 ( wg danych z inwestycji obecnie w toku oraz planowanych ) – **3360 osób**.

## POŁĄCZENIE Z CENTRUM

Obecnie osiedle Ołtaszyn oraz Partynice ( część osiedla Krzyki – Partynice) jest obsługiwane przez linie autobusowe, miejsce przesiadki na tramwaj może nastąpić na przystanku „Pułtуска” przy ul. Ślężnej. Jest to przystanek wyłącznie tramwajowy, więc wymaga dojścia z pobliskiego przystanku autobusowego.

- Przedłużenie trasy jako trasy tramwajowej pozwoli dojechać aż do centrum wydzielonym torowiskiem.
- Przedłużenie trasy jako trasy autobusowej nie pozwala na poruszanie się do centrum wydzieloną trasą – torowisko wzdłuż ul. Ślężnej nie jest przystosowane do ruchu autobusów. Niezbędne jest więc takie zaprojektowanie powiązania obu systemów, aby zorganizować najbardziej wygodną przesiadkę w rejonie pętli tramwajowej przy ul. Ślężnej – najlepiej „ drzwi w drzwi”. Wymaga to korekt na samej pętli.

## PLANOWANE ZAGOSPODAROWANIE ( Mapa nr 2)

Obecnie w granicach osiedla Ołtaszyn/Partynice ( obszar pomiędzy ul. Wyścigową a ul. Grota Roweckiego) jest zameldowanych **8 711 osób** ( stan na 31.12.2019). Większość zabudowy została już na tym obszarze zrealizowana.

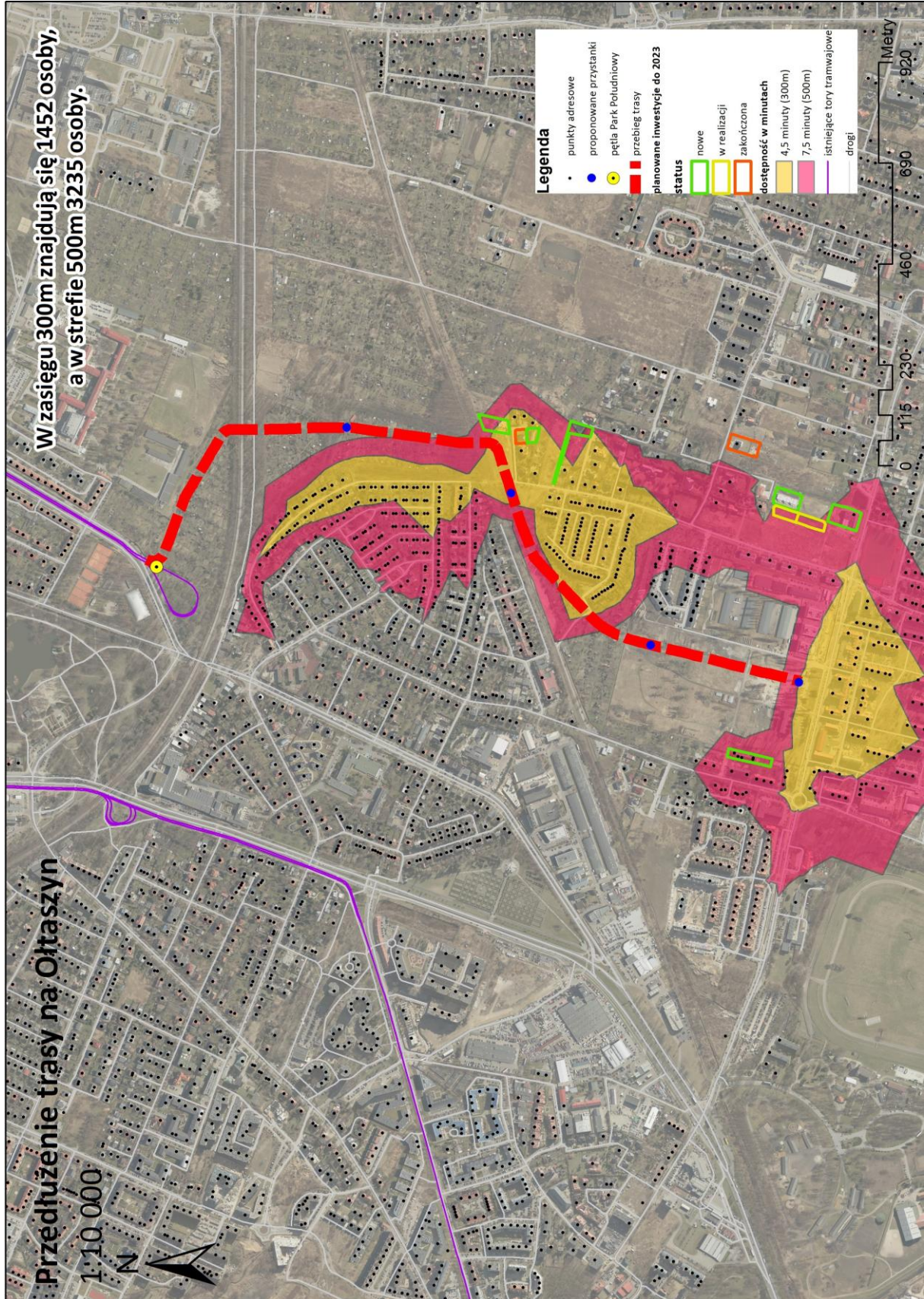
## STAN ZAAWANSOWANIA PROJEKTOWEGO

Nie ma obecnie dokumentacji projektowej na rozwiązanie zarówno autobusowe jak i tramwajowe. W ramach prac przygotowawczych zlecono *Analizę techniczną przekroczenia linii kolejowych*. Rozwiązanie zarówno jednopoziomowe, jak i z wiaduktem tramwajowym nad linią kolejową 285 ( jest to ta sama linia, którą przekracza trasa na Jagodno) zostały zaopiniowane w PKP PLK, która to jednostka w odpowiedzi wskazała jako preferowany wariant z wiaduktem tramwajowym.

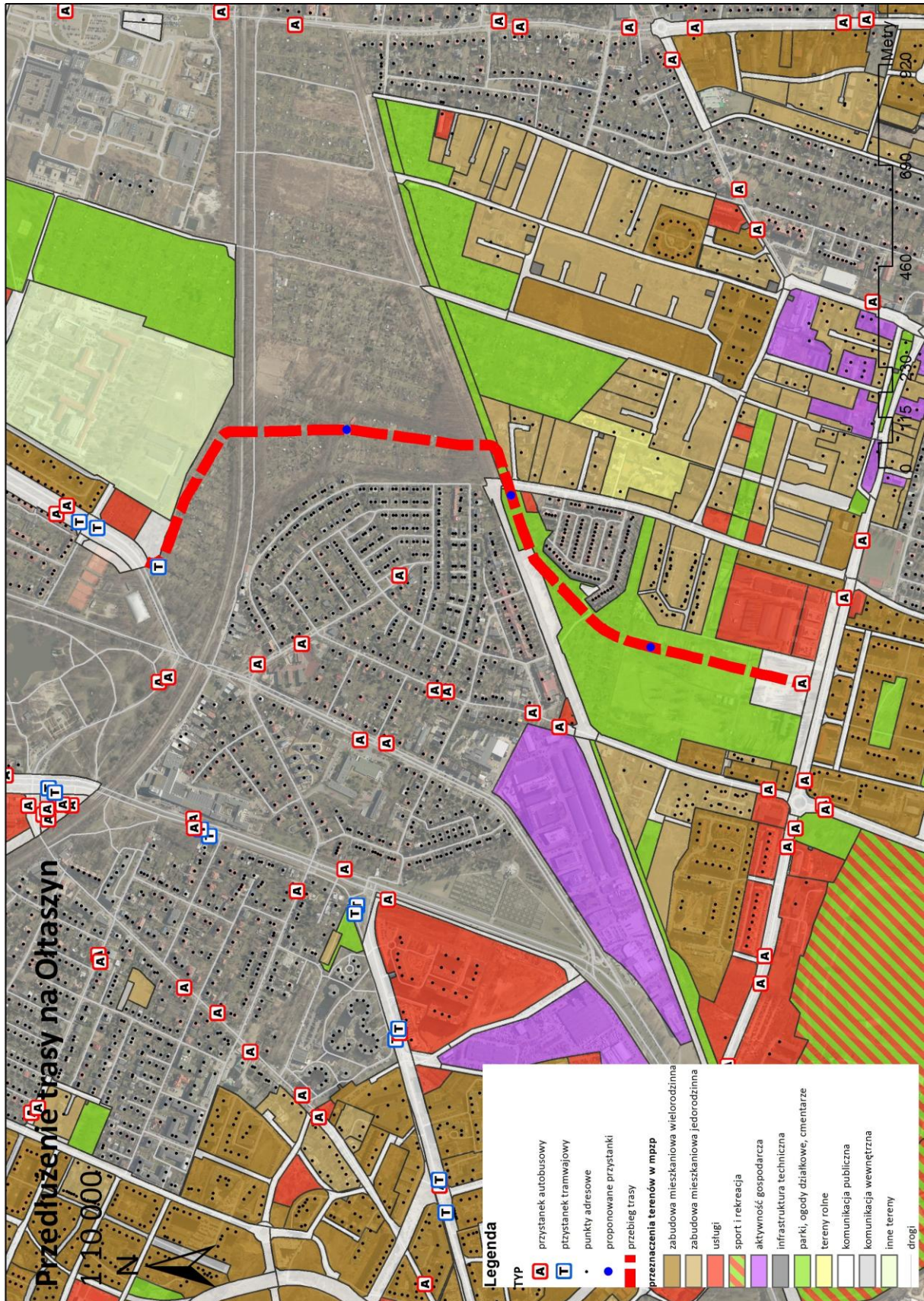
Dla trasy tramwajowej przedłużonej do Wysokiej zawarte zostało porozumienie z Gminą Kobierzyce w sprawie współpracy.

**KOSZT BUDOWY TRAMWAJU : 76 mln ( rozwiązanie z przekroczeniem w poziomie torów kolejowych)**

**KOSZT BUDOWY AUTOBUSU: 35 mln**



Mapa nr 1. Zasięg dostępności do nowej trasy 300m i 500 m



Mapa nr 2. Zagospodarowanie wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego