



1000014373885

Osiedle Ołtaszyn

Pszczelarska 7
52-210 Wrocław

Wrocław, 8 lipca 2024 r.

Sygnatura sprawy BZM-PP.7211.21.2024

Numer ewidencyjny pisma 00065267/2024/W

Dotyczy: realizacji tramwaju przez Ołtaszyn oraz zaniechanie realizacji ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej

W odpowiedzi na Uchwałę Nr XXXI/137/24 Rady Osiedla Ołtaszyn z dnia 23 kwietnia 2024 r. w sprawie:

1. Udzielenia informacji w sprawie realizacji tramwaju przez Ołtaszyn przy zastosowaniu rozwiązań technicznych dotyczących przecięcia torów trakcji kolejowej i tramwajowej – analogicznie jak na osiedlu Jagodno
2. Zaniechania realizacji ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej od ronda ojca Pio w kierunku wsi Wysoka

wyjaśniam, że obecnie analizowane są wszystkie wnioski i oczekiwania Mieszkańców złożone w procesie konsultacyjnym. Rozmowy i dyskusje przeprowadzone w trakcie konsultacji społecznych w ramach proponowanych Rozwiązań dla Południa <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jak-poprawic-przemieszczanie-sie-na-poludniu-wroclawia> pokazały nam, jak różne i jak wiele jest opinii co do problematycznych kwestii transportowych na południu Wrocławia. Pojawiły się także głosy o budowie torowiska tramwajowego oraz infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej. Z pełną świadomością przesunęliśmy termin udzielenia Państwu odpowiedzi na poruszane zagadnienia na czas, kiedy poznamy choćby ogólny kierunek oczekiwań społecznych.

ad 1. w zakresie trasy tramwajowej na Ołtaszyn

- podstawowym uwarunkowaniem dla projektowania trasy tramwajowej na Ołtaszyn jest linia kolejowa 285, z którą trasa tramwajowa musi się przeciąć;
- tory kolejowe linii 285 blokujące budowę połączeń tramwajowych na Ołtaszyn, Partynice do Wysokiej oraz na Jagodno, zostaną docelowo przebudowane, co

umożliwi poprowadzenie tras tramwajowych do południowych osiedli Wrocławia w sposób bezkolizyjny. Dokumentacja projektowa, która takie rozwiązanie przewiduje, zgodnie z deklaracjami PKP, jest w trakcie zlecenia. Wcześniej opracowane przez PKP studium wykonalności dla towarowej obwodnicy Wrocławia, m.in. zakłada, że linia kolejowa nr 285 zostanie wyniesiona na nasyp obwodnicy towarowej. Jest to jednak proces na kilka następnych lat.

- obecnie PKP PLK jest w trakcie rozstrzygnięcia przetargu na projektowanie, które ma potrwać 3 lata. Projekt ma zawierać koncepcyjne opracowanie dwóch wariantów rozwiązania dla linii 285: z rozwiązaniem bezkolizyjnym na krótszym i na dłuższym odcinku - aż do Zwycięskiej. Tu rozstrzygnie się czy nasz tramwaj będzie mógł jechać po terenie, czy będzie musiał przekroczyć linię 285 wiaduktem.
- Dopóki nie ma rozstrzygnięć kolejowych, trudno mówić, jak długo potrwa sama przebudowa obwodnicy towarowej. Kiedy się może rozpocząć to wielka niewiadoma również z tego powodu, że Wrocławski Węzeł Kolejowy jest na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030.
- Nie ma uzasadnienia dla projektowania trasy tramwajowej na Ołtaszyn z przecięciem tramwajowo-kolejowym w poziomie terenu – tak jak to się dzieje w przypadku Jagodna. Różnica pomiędzy tymi miejscami jest taka, że przyszłe rozwiązania kolejowe (w tym podniesienie linii 285 na nasyp obwodnicy towarowej) nie zmienią trasy tramwaju na Jagodno – po prostu przejazd kolejowy na obecnej linii 285 będzie mógł zostać rozebrany. Natomiast w rejonie trasy tramwajowej na Ołtaszyn tych niewiadomych kolejowych jest więcej, bo linia kolejowa 285 z nasypu obwodnicy towarowej musi wrócić na swoją trasę mniej więcej w rejonie przebiegu trasy tramwajowej na Ołtaszyn.
- Także przystąpienie do zadania kolejowego, w którym ma zostać wypracowane rozwiązanie bezkolizyjne dla linii 285 w przypadku chęci uzgodnienia przecięcia tramwajowo-kolejowego dla trasy na Ołtaszyn z PKP PLK może spotkać się z dużymi wątpliwościami i odsunięciem wszelkich decyzji uzgodnieniowych do etapu wypracowania rozwiązań kolejowych.
- Tramwaj więc nie pojawi się szybciej niż rozwiązania kolejowe. Dlatego obecnie nie ma uzasadnienia, żeby miasto zaczęło projektować tramwaj nie wiedząc, jakie są ostateczne rozwiązania kolejowe. Jeśli zdecydowałoby się na przejście tramwajem nad obecną linią 285, to konstrukcja wiaduktu tramwajowego byłaby zupełnie nieprzydatna w momencie, gdy kolej przełoży linię 285 na nasyp obwodnicy towarowej – bo prędzej czy później tak się stanie.
- Dlatego też już obecnie mogę zadeklarować, także biorąc pod uwagę propozycje, które pojawiły się w toku konsultacji społecznych, że:
 - będziemy czynnym uczestnikiem w procesie opiniowania zadania kolejowego, tak aby potrzeby miejskie nie zostały w żaden sposób zablokowane, a wręcz, aby jak najszybciej po rozpoznaniu warunków kolejowych, rozpocząć projektowanie trasy tramwajowej na Ołtaszyn i do Wysokiej;
 - rozważymy opcję wariantu przejściowego, a więc realizacji trasy autobusowej w korytarzu docelowego torowiska.

Ad 2. w zakresie drogi rowerowej i pieszej wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej:

- Projektowanie drogi dla rowerów i drogi dla pieszych wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej jest obecnie bardzo zaawansowane i zgodnie z harmonogramem w przyszłym roku może się rozpocząć ich budowa. Bazą do projektowania i realizacji było podpisanie porozumienia w tej sprawie z gminą Kobierzyce. To ważna inwestycja międzygminna, która została także wskazana przez mieszkańców jako istotne połączenie przy zbieraniu wniosków do Planu Działań Rowerowych 2030.
- Temat pojawił się także jako ważne oczekiwanie społeczne w toku przeprowadzonych spotkań w maju i w czerwcu w ramach konsultacji społecznych Rozwiązań dla Południa.
- Projektowane połączenie pieszo-rowerowe jest potrzebne, nie tylko w kontekście realizacji zawartego porozumienia, ale także w związku z planowaną inwestycją DSDiK, czyli budową brakującego odcinka drogi wojewódzkiej - od ul. Grota – Roweckiego do al. Karkonoskiej. Połączenie infrastruktury rowerowej w ramach tych dwóch inwestycji – międzygminnej i wojewódzkiej umożliwi stworzenie wygodnego korytarza rowerowego do Wrocławia, nie tylko dla mieszkańców Wysokiej, czy gminy Kobierzyce, ale także od strony nowej drogi prowadzonej obwodowo.
- Droga dla rowerów i pieszych są zaprojektowane wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej, po stronie zachodniej, z poszanowaniem drzew rosnących tuż przy jezdni. To miejsce już obecnie jest wykorzystywane do przemieszczeń pieszych i rowerowych, co tylko potwierdza potrzeby infrastrukturalne w tym rejonie. Nie byłoby właściwe więc wstrzymywanie zadania pieszo-rowerowego ze względu na ewentualne kolizje z planowaną trasą tramwajową. Zanim nastąpią przesądzenia kolejowe i otworzy się ścieżka do projektowania tramwaju na Ołtaszyn mieszkańcy będą mogli skorzystać z nowego połączenia rowerowego i pieszego. Dla nas to ważne działanie, bo będzie sprzyjało budowaniu alternatywy w poruszaniu się międzygminnym i osiedlowym już teraz – w najbliższej perspektywie. Taka forma przemieszczeń zyskuje coraz większe rzesze użytkowników, także przez rosnącą popularność urządzeń wspomaganych elektrycznie. To z jednej strony pozwala wydłużać dystanse podróży, ale także włączać do podróży zrównoważonych nowych użytkowników, dla których ograniczeniem wcześniej była np. słabsza kondycja.

Z wyrazami szacunku,

Z-CA DYREKTORA DEPARTAMENTU


Sławomir Genciarz

Sprawę prowadzi: Anna Rygała, Tel. 71-777-79-04, anna.rygala@um.wroc.pl

Do wiadomości:

Wrocławskie Centrum Rozwoju Społecznego
Pl. Dominikański 6, 50-159 Wrocław