



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA

Wrocław, 7 czerwca 2020

dot: konsultacji społecznych koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej¹

Szanowni Państwo,

Ulica Gajowicka to jeden z najważniejszych korytarzy komunikacji we Wrocławiu. Łączy Oporów poprzez most Raclawicki i ulicę Zielińskiego ze ścisłym centrum miasta. Historycznie przez ul. Gajowicką przebiegała przedwojenna linia tramwajowa, której odbudowę zaplanowano w aktualnym Studium oraz we Wrocławskim Programie Tramwajowym ogłoszonym przez Prezydenta Rafała Dutkiewicza. Obecnie prowadzi tędy kilka linii autobusowych, zdjęto zaś Drogę Krajową 5, co zmniejszyło ruch samochodów.

W 2016 roku wnioskowaliśmy do Prezydenta Wrocławia o remoncie ulicy i odbudowę połączenia tramwajowego. – *Wystarczy spojrzeć na takie ulice jak właśnie Gajowicka, na którą chcielibyśmy przywrócić ruch tramwajów. Remontuje się ulice dla tych, którzy wjeżdżają do miasta spoza Wrocławia, zapominając o mieszkańcach* – mówił wówczas były prezes Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia.

Po wojnie torowiska na Gajowickiej nigdy nie odbudowano. – *Po II wojnie światowej nie wszystkie trasy tramwajowe, zwłaszcza w centrum, uruchomiono. Jeszcze do lat 60. istniały projekty, pomysły, żeby komunikację tramwajową na Gajowicką przywrócić* – wspominał cztery lata temu Tomasz Sielicki, historyk transportu i członek Towarzystwa.

Z ogromnym zdziwieniem obserwujemy, że torowisko, które m.in. w efekcie naszych działań znalazło się we Wrocławskim Programie Tramwajowym w 2016 roku, dziś nie jest planowane do realizacji w głównej koncepcji zaproponowanej przez Urząd Miejski w konsultacjach społecznych.

W ramach konsultacji społecznych zmian na ul. Gajowickiej wnioskujemy o:

- 1. rezygnację z proponowanego podejścia i opracowanych koncepcji ze względu na jej tymczasowość i brak możliwości pozyskania dla niej finansowania unijnego,**
- 2. opracowanie nowej koncepcji spełniającej standardy bezpieczeństwa drogowego oraz zakładającej budowę torowiska i uruchomienia połączenia tramwajowego z uwzględnieniem finansowania UE,**
- 3. porównanie kosztów obu podejść.**

¹ Niniejsze pismo przekazujemy przez formularz elektroniczny na stronie, a także drogą elektroniczną koordynującym przebudowę podmiotom, tj. Wrocławskim Inwestycjom sp. z.o.o. oraz Biuru Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA

1. Rezygnacja z proponowanego podejścia dwuetapowej realizacji

Założenie leżące u podstaw aktualnie konsultowanych koncepcji zakłada odroczenie budowy tramwaju do bliżej nieokreślonego momentu, pozwalając jedynie na wyremontowanie jezdni bez wydzielonego pasa ruchu dla autobusów. Taki sposób planowania inwestycji łamie zasady Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności - które zakładają preferowanie transportu szynowego - i w efekcie uniemożliwia uzyskanie dotacji w przyszłej perspektywie finansowania unijnego.

Prezentowane w trakcie konsultacji uzasadnienie rezygnacji z budowy zaplanowanego w Studium tramwaju w pierwszym etapie inwestycji tym, że planowany jest Panel Obywatelski dot. tramwajów na Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole - jest zupełnie nielogiczne, ponieważ te kierunki nie mają nic wspólnego z ul. Gajowicką..

Krótkowzrocność, także w wymiarze finansowym, obecnie proponowanego podejścia jest również widoczna w przyjętych założeniach:

- planowany jest remont drogi po to, aby za kilka lat ponownie ją przebudowywać pod torowisko tramwajowe - bez żadnego uzasadnienia dlaczego nie można tego zrobić dobrze za pierwszym razem,
- pomysł, aby tymczasowo zrezygnować z torowiska prowadzi do kuriozalnych rozwiązań, jak pasy ruchu szerokości 4 m - gdy przy realizacji buspasa potrzebne jest tylko 50% więcej szerokości - na ulicy śródmiejskiej, która już dawno straciła status drogi krajowej.

Aktualne podejście do tej inwestycji nie zawiera również elementów kluczowych dla uzyskania finansowania unijnego, ponieważ nawet gdyby od razu zrealizować tylko koncepcję z torowiskiem, nie zostały zaprojektowane zadania związane z uruchomieniem na nowym torowisku linii tramwajowej (zakup taboru, etc.), bez których wniosek o dofinansowanie inwestycji ma znacznie mniejsze szanse na sukces.

Dodatkowo warto podkreślić konieczność szybkiej budowy nowej linii tramwajowej w związku ze sprzedażą przez Urząd Miasta licznych działek miejskich w ciągu ul. Raławickiej i Rymarskiej w ostatnich latach. Spowodowało to zwiększenie ruchu samochodowego przy braku dobrze funkcjonującej alternatywy w postaci komunikacji zbiorowej. Opóźnienie rozpoczęcia inwestycji tramwajowej o kolejne lata spowoduje zwiększenie udziału ruchu samochodowego na ul. Gajowickiej.

W związku z powyższym jest jasne, że proponowane podejście jest działaniem krótkowzrocznym i nieracjonalnym z punktu widzenia zarówno ekonomicznego jak i celów polityk mobilnościowych uchwalonych przez Radę Miejską. Dlatego wnioskujemy o rezygnację z obecnego podejścia na rzecz opracowania nowej koncepcji.



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA

2. Opracowanie nowej koncepcji

Wnioskujemy o zmianę planów miasta i realizację inwestycji od razu z budową pasa autobusowo-tramwajowego, zgodnie z wrocławskimi politykami i planami mobilnościowymi. W takim scenariuszu Urząd Miasta może pozyskać nawet 70% dofinansowania unijnego na odbudowę linii tramwajowej, na co nie ma szans przy aktualnym podejściu.

Dofinansowanie z UE mogłoby wynosić nawet do 50 mln zł. W sytuacji uszczuplenia wpływów do budżetu miejskiego, rezygnacja z możliwości dofinansowania jest niezrozumiała. Widzimy, że także we Wrocławiu Urząd może postępować inaczej: przy okazji ul. Hubskiej, której przebudowa była możliwa tylko dzięki powstaniu od razu torowiska i tylko dlatego Unia Europejska dofinansowała kwotą blisko 20 mln zł inwestycję.

Nowa koncepcja pozwoli również naprawić błędy aktualnie konsultowanych koncepcji wynikających z założenia braku torowiska i wynikających z tego ograniczeń prawnych. Nasze wnioski grupujemy wedle spodziewanego efektu działań.

W nowej koncepcji wnioskujemy o :

- a. Poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej poprzez:
 - i. Zaprojektowanie trasy autobusowo-tramwajowej od ul. Hallera do ronda Żołnierzy Wyklętych, oraz równoczesne rozpoczęcie prac nad dokumentacją dla pozostałej części trasy do ul. Zaporoskiej i Piłsudskiego na północy, i na Oporów przez ul. Raławicką na południu. Tam gdzie to możliwe trasa powinna być fizycznie wydzielona z ruchu ogólnego.
 - ii. Rezygnacją z wysp dzielących pasy ruchu na obszarze pasa autobusowo-tramwajowego.
 - iii. Działanie na rzecz pozyskania finansowania UE na torowisko poprzez poszerzenie zakresu zadań o zadania związane z uruchomieniem funkcjonowania komunikacji zbiorowej po przebudowie.
- b. Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego
 - i. Zaprojektowanie pasów ruchu ogólnego po których nie poruszają się pojazdy komunikacji zbiorowej w szerokości nie większej niż 2,75 m.
 - ii. Zaprojektowanie wszystkich skrzyżowań na ul. Gajowickiej z drogami lokalnymi, tak aby pas ruchu w danym kierunku nie był szerszy niż 2,5 m.
- c. Wykonanie bezpiecznych warunków dojazdu rowerowego i uspojnienie sieci tras rowerowych
 - i. Zaprojektowanie przynajmniej jednokierunkowej drogi dla rowerów w ciągu całej ulicy Gajowickiej po obu stronach drogi, w tym na rondzie Raławicka/Gajowicka.
 - ii. Połączenie drogi rowerowej kończącej się na rondzie Raławicka/Gajowicka z istniejącą siecią infrastruktury rowerowej na ul. Raławickiej oraz ul. Powstańców Śląskich poprzez zaprojektowanie brakujących fragmentów trasy rowerowej na ul. Modlińskiej i Orlej.
 - iii. Zaprojektowanie przejazdów dla rowerzystów przy każdym przejściu dla pieszych na ul. Gajowickiej



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA

- d. Lepszym oddziaływaniem na środowisko
- i. Zmianę stref wyłączonych na zielone lub przynajmniej na rozszczelnioną kostkę. Należy też od razu zaprojektować rozwiązania mikroretencyjne wzdłuż ul. Gajowickiej, ale w taki sposób, by nie kolidowały one z istniejącymi drzewami.
 - ii. Zaprojektowanie nasadzeń szpalerowych drzew, co najmniej po jednej stronie (np. projektując je co kilka miejsc parkingowych tam, gdzie zaplanowano zatoki do parkowania - drzewa mogą być w *wyspach* pomiędzy kolejnymi miejscami postojowymi).
 - iii. Zaprojektowanie dodatkowych miejsc na zielen lub przynajmniej nawierzchnię rozszczelnioną by pomiędzy nimi mogła wsiąkać woda i mogła pojawić się spontaniczna zieleń np. między kolejnymi zjazdami z posesji (zieleń).

3. Oszacowanie kosztów realizacji

Wnioskujemy również o przedstawienie wyliczeń kosztu realizacji:

- wariantu przejściowego przedstawionego w obecnych konsultacjach,
- wariantu docelowego przedstawionego w obecnych konsultacjach po wykonaniu wariantu przejściowego,
- nowej koncepcji spełniającej proponowane w pkt 2. założenia

Niniejszy wniosek motywujemy wynikami konsultacji tramwaju na Nowy Dwór, kiedy porównanie efektywności kosztowej propozycji urzędowych i naszej propozycji pokazało, że lepszym rozwiązaniem jest jednak budowa TAT zamiast metrobusa. Dodatkowo uważamy, że kierowanie do konsultacji społecznych koncepcji, bez oszacowania kosztów, utrudnia stronom społecznym odpowiedzialne zabranie głosu w konsultacjach.

Uprzejmie proszę o odpowiedź na niniejsze wnioski na adres poczty elektronicznej: kontakt@tumw.pl

Łączę wyrazy szacunku,

Piotr Szymański
Prezes
Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia