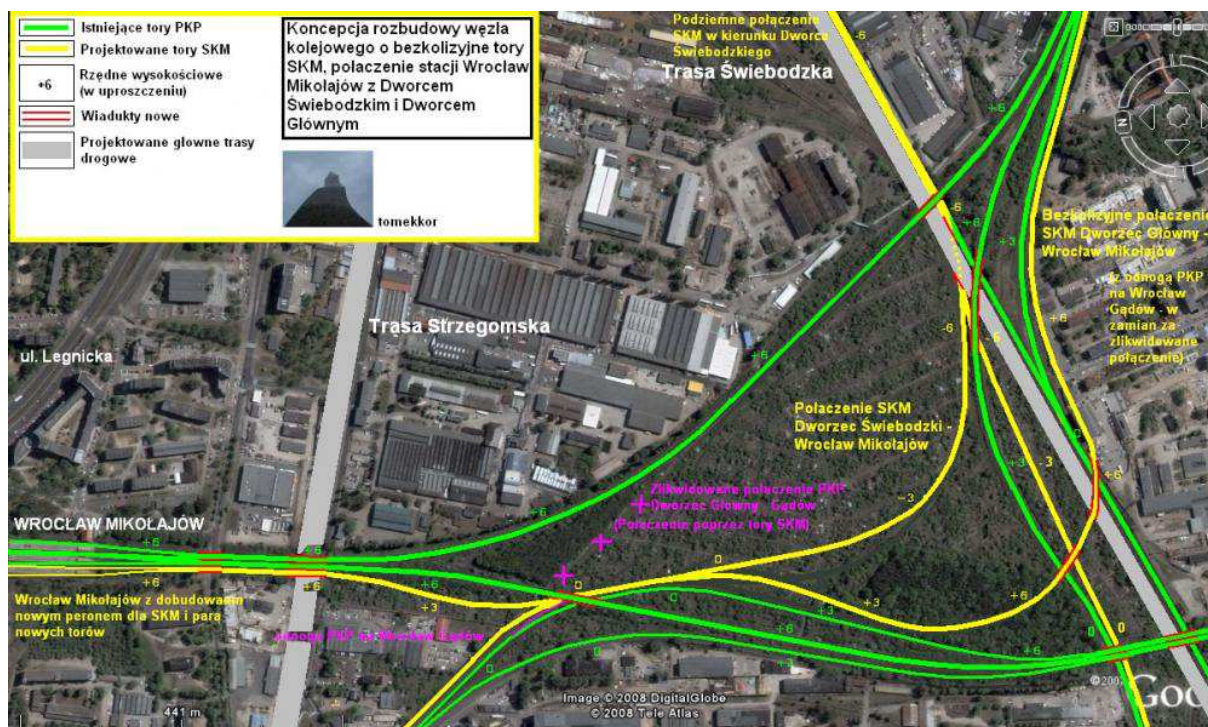


W codziennych komunikatach Wrocławskich-radiowych porannych i popołudniowych najczęściej słyszymy: węzeł autostradowy w Bielanych Wrocławskich zakorkowany, na bramkach opłat w Karwianach na A4 korek kilkukilometrowy zarówno na kierunku Opolskim jak i do Wrocławia oraz na kierunku do Świdnicy DK nr 35, ul. Bolesława Krzywoustego [wylot na Warszawę 98], Opolska, Kosmonautów [wyloty na 94 kier. Oława i Lubinia], ul. Swojszycka - wylot na Jelcz Laskowice, ul. Grota Roweckiego kier. na Biestrzyków i Karwiany, ul. Bardzka-kier. na Strzelin [droga nr 395] zakorkowana i atak dalej na każdym kierunku do albo od Wrocławia. Dlaczego tak się dzieje, czy to brak aktywności drogowych albo kolejowych agend rządowych a może aktywności miasta centrum aglomeracyjnego Dolnego Śląska. **Zaglądam do Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia.** Plan w części decyzyjnej ma charakter średnioterminowy (2014 – 2022 r.) z ogólnym horyzontem prognostycznym do roku 2030. Zakres terytorialny Planu obejmuje miasto Wrocław i 7 gmin ościennych, związanych z miastem porozumieniami powierzającymi organizację przewozów użyteczności publicznej Gminie Wrocław. Omówiono determinanty przestrzenne Planu: funkcjonalne (obszar Centrum wielkomiejskiego i Śródmieścia) oraz czynniki kształtujące system transportowy: autostradę A4, Autostradową Obwodnicę Wrocławia (AOW, odcinek A8) i Obwodnicę Śródmiejską. Jednak plan ten nie rozwiązuje, żadnego z palących problemów na drogach wylotowych do i z Wrocławia, przypadek dr. nr 395 [Bardzka] zilustruję. Zaglądam na strony Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa – o Dolnym Śląsku niewiele. Zaglądam do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest coś o **S 3**. Lista kluczowych projektów została uzupełniona o zadania stanowiące dopełnienie ciągów drogowych - m.in. S3 Świnoujście – Troszyn, S17 w. Drewnica – w. Zakręt, **S52 Północna Obwodnica Krakowa**, S74 Przełom/Mniów – Kielce. W ramach limitu 135 mld zł powstaną również nowe obwodnice w ciągach dróg krajowych, m.in. obwodnica Olesna S11, obwodnica Chełma S12, obwodnica Opatowa dk 9/S74, obwodnica Nowego Sącza i Chełmca dk 28 czy obwodnica Poręby i Zawiercia dk 78. W kolejnictwie w Krakowie, gdzie zaplanowano i zbudowano łącznicę kolejową pomiędzy przystankami Kraków Zabłocie i Kraków Krzemionki, umożliwiającą skrócenie czasu jazdy dla pociągów zmierzających w kierunku Skawiny nawet o około 20 minut. Podróż pociągiem z Krakowa do Zakopanego od zawsze cechowała się koniecznością zmiany kierunku jazdy aż trzy razy, pierwszy raz na stacji w Krakowie Płaszowie i przed tą stacją wykonano dwa wiadukty kolejowe o dł. 1,2 i 1,1, km, w latach 2015-2017. Wartość robót około 350 mln zł. Dodać należy, że z Krakowa wszystkie 4 zjazdy na A4 są dwujezdniowe, mają też linie kolejową do lotniska w Balicach. Z Gazety Wrocławskiej można dowiedzieć się, że nowo przebudowywany węzeł kolejowy Grabiszyn, w ramach budowy linii kolejowej do Poznania ma za małą przepustowość, postulat wybudowania łącznicy do potrzeb wewnętrznych linii kolejowych dla Wrocławia nie został zrealizowany.



Obecnie PKP PLK wraz z Urzędem Marszałkowskim planują reaktywację linii kolejowej nr 285 Wrocław-Jedlina, na razie na odc.-Kobierzyce- Sobotka –Świdnica [jest to chwalebne dla tych miejscowości] ale oprotestowane przez mieszkańców Jagodna i Wojszyc w ramach konsultacji społecznych. Niżej wyjaśnię dlaczego na podstawie podjętej decyzji o przebudowie odc. ul. Bardzkiej do ul. Konduktorskiej ? Należy również wspomnieć o zawiedzionych obietnicach , w czasie kampanii wyborczej na Prezydenta Miasta Wrocławia tj. budowy linii tramwajowej do Jagodna czy przystanku kolejowego na wysokości Szpitala Klinicznego, co dzisiaj owocuje wspomnianym protestem w obawie o pogorszenie się dojazdu do ogromnych sypialni na osiedlach u granic Wrocławia. Powstaje pytanie, w czym Wrocław jest gorszy od Krakowa czy Łodzi albo też Poznania, gdzie lokowane są kluczowe zadania infrastrukturalne drogownictwa i kolejnictwa Ministerstwa. Czytając prasę lokalną można dowiedzieć się, że Prezydenci tych miast Pani Zdanowska, Pan Grobelny, Pan Majchrowski wiele czasu poświęcili na kontakty z GDDKiA, PKP PLK i wypili z kierownictwem tych instytucji nie jedną kawę, gdy tymczasem w roku 2012 kiedy ważyły się losy, czy PKP zbuduje połączenie do Wrocławskiego lotniska, Nasz Pan Prezydent powiedział w wypowiedzi do Gazety Wrocławskiej, że nie ma czasu na kawę z kolejarzami. Wynik tej wypowiedzi jest znany. W innej wypowiedzi Wrocławski magistrat zapowiedział ostatnio, że poszerzanie ulic to już przeszłość. Ostatnio prezydent ogłosił, że kamienice przy skrzyżowaniu ul. Pułaskiego i Małachowskiego, które miały zostać zburzone pod budowę torowiska tramwajowego, zostaną ocalone, a ul. Pułaskiego nie będzie szersza. Więcej w tym zaklinania rzeczywistości niż prawdziwego przekazu. Można byłoby tak powiedzieć, gdyby Wrocław przez ostatnie 15 lat wyłącznie poszerzał jezdnie. Wiemy dobrze, że było raczej dokładnie odwrotnie. Z tego jak się mają sprawy przebudowy wylotów - niestety słabo. Obecnie realizowany jest odcinek wylotowy jednojezdniowy z ominięciem Leśnicy, będzie częściowo gotowy w grudniu br. ale tylko do ul. Granicznej. Będzie brakowało kluczowego odcinka do połączenia z ul. Kosmonautów, która wychodzi z węzła autostradowego Wrocław-Stadion. [A8 DK/Nr 94] dopiero po tym połączeniu

poprawi się dojazd do nowego Szpitala im. Marciniaka i do Leśnicy a około 30% ruchu drogowego tranzytowego przejdzie na tą obwodnicę z ul. Średzkiej i ul. Kosmonautów, gdzie ruch od AOW wzrósł o około 15%.



Fragment ilustruje obejścia Leśnicy z połączeniem do ul. Żwirki i Wigury oraz ul. Kosmonautów.

Opis zadania:

- Połączenie drogowe od ul. Średzkiej do ul. Granicznej
- Droga klasy G (na odcinku 5,5 km) oraz Z (na odcinku 1,6 km)
- Droga jednojezdniowa dwukierunkowa
- Szerokość jezdni – 2 x 3,5m
- Długość 7,1 km
- Skrzyżowania:
 - Węzeł drogowy
 - 2 ronda – w tym jedno już wykonane na skrzyżowaniu z ul. Graniczną
 - 5 skrzyżowań (z ulicami: Trzmielowicką, Miodową, Piółunową, Osiniecką i Rdestową)
- Obiekty mostowe:
 - Most nad Bystrzycą
 - Wiadukt nad bocznica kolejową do Portu Lotniczego
 - Wiadukt nad Al. Stabłowicką
 - Przejścia dla zwierząt
- Obsługa obszarów przyległych – realizowana przez skrzyżowania

A co miasto zmodernizuje więc na kierunku ul. Bardzkiej do węzła A4 Wrocław Zachodni?



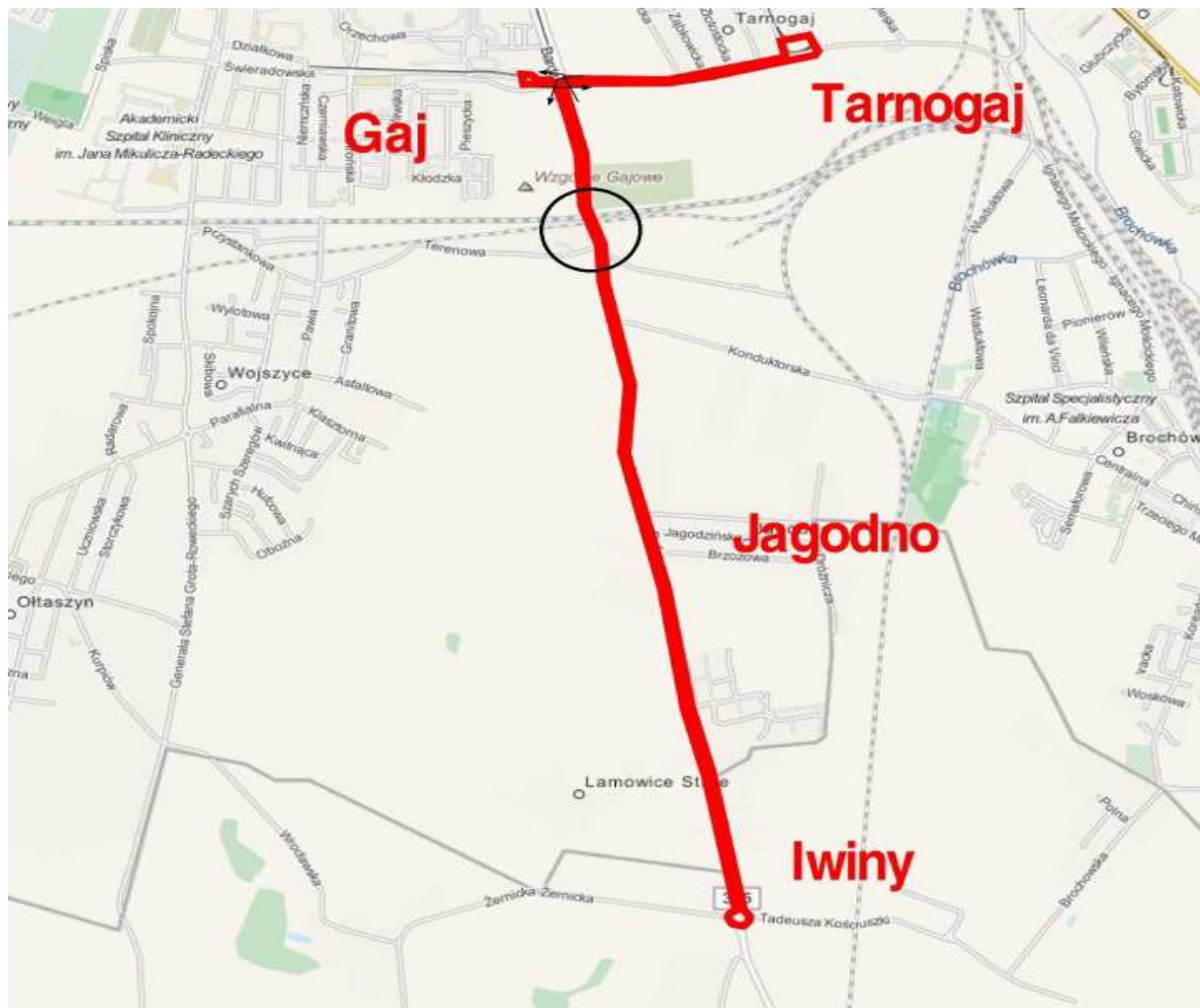
W ramach inwestycji przeprowadzona będzie rozbudowa drogi na odcinku od przejazdu kolejowego, linii nr 285 relacji Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście wraz z przebudową infrastruktury, budową sygnalizacji świetlnej do wysokości z ul. Konduktorską wraz z rondem. Obejmuje również zatoki, przystanki i odcinek ulicy do przebudowanego fragmentu dwujezdniowego na wysokości cmentarza. W ramach zadania zostanie przebudowany wiadukt kolejowy nad ul. Bardzką w ciągu linii kolejowej nr 349 relacji Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki oraz przejazd kolejowy w poziomie terenu, linii nr 285, widać to na wizualizacji!

Powracając od zadania przebudowy ul. Bardzkiej z wylotem w kierunku węzła A4 Wrocław Zachód



Mieszkańcy dostają tak wizualizację, więc nie wszyscy wiedzą, że za tym przebudowanym wiaduktem znajduje się przejazd kolejowy w poziomie terenu, czyli obrazowo mamy to co na ul. Strzegomskiej przy rondzie Pileckiego z wjazdem na ul. Graniczną.

Natomiast w kampanii wyborczej we Wrocławiu lansowano tramwaj do Jagodna, była więc nadzieja na lepsze połączenia alternatywne. Te dwie koncepcje wzajemnie się wykluczają.



Problematyczna za tym jest komunikacja koordynacji działań pomiędzy Magistratem, Urzędem Marszałkowskim z Pełnomocnikiem Panem Jerzym Michalakiem –prawnikiem odpowiedzialnym za reaktywację linii kolejowej nr 285 a właścicielem torów kolejowych PKP PLK, a przecież mamy jeszcze Wojewodę mogącego zagwarantować strategiczne interesy państwa czyli PKP i GDDKiA i pogodzić je z interesami społeczności lokalnej wrocławian i dojeżdżających w promieniu 30-50 km od metropolii. W jednej z kampanii wyborczej lansowano jeszcze przystanek kolejowy na estakadzie koło Szpitala Klinicznego więc była racjonalna koncepcja podniesienie linii nr 285 do poziomu estakady linii 349.



Protesty z powodu sprzecznych interesów grup społecznych mają pewne uzasadnienie więc aby nie marnować środków unijnych i samorządowych sprawa wymaga pilnej koordynacji i chociaż **jednego spotkania przy kawie Pana Prezydenta Miasta Wrocławia z Panem Marszałkiem u Pana Wojewody Dolnośląskiego** wraz z przedstawicielami GDDKiA i PKP PLK, czego bym sobie osobiście życzył jako potencjalny przyszły pasażer linii 285 na trasie Kobierzyce – Wrocław.

Ryszard Piasecki

Za Gazeta Wroc. Weronika Skupin 19 października 2015 19.10.2015 Aktualizacja: 21 października 2015 07:08 Czytaj więcej: <http://www.gazetawroclawska.pl/arttykul/9008522,w-koncu-ruszy-przebudowa-buforowej-sa-konkretne-oferty,id,t.html>

Po wielu latach urzędniczych przepychanek, w końcu ogłoszono przetarg na projekt przebudowy ul. Buforowej. Konieczne było uaktualnienie dokumentacji, która przez lata czekała na koniec sądowych sporów. Projekt chcą wykonać cztery firmy, najtańsza oferta opiewa na ok. 820 tys. zł. Za około rok będzie mógł zostać ogłoszony przetarg na budowę nowej ulicy, na co czekają m.in. mieszkańcy Jagodna.