



324/25

PROJEKT

APEL NR ...
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
z dnia 20 marca 2025 r.
w sprawie przystanków kolejowych na estakadzie kolejowej
i linii kolejowej nr 143 we Wrocławiu

Na podstawie § 36 ust. 1 pkt 2 i ust. 4 załącznika do uchwały nr XXVI/276/96 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 maja 1996 r. w sprawie przyjęcia Statutu Wrocławia w brzmieniu uzgodnionym z Prezesem Rady Ministrów (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2019 r. poz. 5510) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje.

Rada Miejska Wrocławia apeluje do Ministra Infrastruktury oraz Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o uwzględnienie budowy przystanków kolejowych na estakadzie kolejowej oraz na linii kolejowej nr 143 we Wrocławiu podczas nadchodzących prac dotyczących tych odcinków.

Rada Miejska Wrocławia stoi na stanowisku, iż budowa wymienionych przystanków jest kluczowa dla rozwoju kolei miejskiej i aglomeracyjnej oraz realizacji celów Wrocławskiej Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Rada Miejska Wrocławia zwraca uwagę na to, że obecnie PKP PLK finalizuje Wstępne Studium Wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego, dlatego jest to kluczowy moment dla określania konkretnego zakresu planowanych inwestycji, w szczególności tych uznanych przez Spółkę i Ministerstwo Infrastruktury za kluczowe, czyli właśnie wskazanych dwóch odcinków. Jeśli przyjąć, że będą one przebudowywane w najbliższych latach, szansa na potencjalne późniejsze korekty jest nieduża. Stąd też istotne jest, aby te inwestycje były od razu realizowane w wariantcie optymalnym dla miasta.

Rada Miejska Wrocławia przypomina, że obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia w Rozdziale 11 „Polityka Zrównoważonej Mobilności” podkreśla kluczową rolę Wrocławskiego Węzła Kolejowego i uznaje za istotny jego rozwój. Co więcej, Studium ten priorytet podkreśla: „Należy więc dążyć do maksymalnego wykorzystania potencjału kolei do obsługi komunikacyjnej mieszkańców miasta i aglomeracji”, a także postuluje konkretne działania: „W zakresie elementów systemu kolejowego dla obsługi miasta i aglomeracji: (...) postuluje się usytuowanie dodatkowych kolejowych przystanków osobowych w miejscach wskazanych na rys. nr 14 Studium, przy czym należy uwzględnić wariantowe lokalizacje 4 z nich: Gajowice, Śródmieście, Karłowice i Swojczyce”.

Niniejszy apel dotyczy przystanków zlokalizowanych między Dworcem Głównym a posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn (przystanki przy ul. Grabiszyńskiej i Świdnickiej) oraz na linii kolejowej nr 143, między Dworcem Nadodrze a granicą miasta (przystanki Wrocław

Ołbin, Wrocław Karłowice i Wrocław Zakrzów Wschód). Rada Miejska Wrocławia zauważa, że wszystkie z nich mają bardzo duży potencjał pasażerski z racji otaczającej je gęstej zabudowy. Są zatem naturalną, kluczową potrzebą inwestycyjną Wrocławia, gdyż zwiększą dostępność atrakcyjnego i konkurencyjnego względem samochodu publicznego transportu zbiorowego.

UZASADNIENIE

Apel doskonale wpisuje się w założenia Wrocławskiej Polityki Mobilności, która wskazuje: „W obszarze organizacji i zarządzania za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się (...) współdziałanie z instytucjami zarządzającymi transportem kolejowym dla pełnego włączenia systemu kolejowego do systemu transportu zbiorowego miasta.”

Z kolei Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) w słabych stronach obecnej sytuacji mobilnościowej wymienia „Niesatysfakcjonująca oferta kolei aglomeracyjnej – za mała liczba przystanków oraz niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców miasta i aglomeracji”. Jednocześnie działanie pt. „Rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta” zostało w PZMM wskazane jako najpilniejsze i ważne do realizacji.

Apel jest kolejnym istotnym krokiem w kierunku wzmacniania oferty kolejowej w mieście i aglomeracji. Po powrocie wspólnego biletu na kolej i MPK kluczowe stają się inwestycje w infrastrukturę. Tu szczególnie istotne są przystanki, bo we Wrocławiu, mimo bardzo gęstej sieci kolejowej w śródmieściu, przystanki są od siebie bardzo oddalone.

Należy zaznaczyć, że wskazane w apelu 5 przystanków oczywiście nie wyczerpuje listy koniecznych inwestycji przystankowych w mieście. Wiele kolejnych jest równie istotnych, jak np. Wrocław Maślice, Wrocław Tarnogaj, Wrocław Złotniki, planowane do projektowania przystanki na Towarowej Obwodnicy Wrocławia i planowany do reaktywacji Dworzec Świebodzki. Przystanki te są obecnie już ujęte w planach infrastruktury kolejowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Stanowią one ważne wzmocnienie całego systemu transportu publicznego, a ich realizacja niewątpliwie poprawi konkurencyjność kolei w mieście i aglomeracji. Apel skupia się jednak na dwóch liniach kolejowych zapowiedzianych do gruntownej przebudowy, zatem jego celem jest podkreślenie potrzeby, by te inwestycje zrealizowane były w sposób kompleksowy.

Na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury 21.05.2024 Wiceminister Infrastruktury Piotr Malepszak podkreślił istotność estakady nie tylko dla kolejowego ruchu miejskiego i aglomeracyjnego, ale również w skali całego regionu: „istotny aspekt tej układanki na Dolnym Śląsku – ten czwarty tor [na estakadzie kolejowej] jest absolutnie kluczowy”. Minister wyraził jednak sceptycyzm związany z budową przystanków kolejowych na tym odcinku: „czwarty tor estakady grabiszyńskiej [planujemy do realizacji] raczej bez peronów, bo pogorszyłyby to przepustowość, choć nie mamy tego jeszcze w pełni sprawdzonego”.

Perspektywa skupiająca się wyłącznie na przepustowości ruchu kolejowego nie uwzględnia oczywiście wszystkich potrzeb mobilnościowych mieszkańców i mieszkank Wrocławia. W szczególności dotyczy to mieszkańców otoczeń wskazanych przystanków. Nowe przystanki, szczególnie w ścisłym centrum i śródmieściu to również szansa dla mieszkańców spoza Wrocławia, codziennie dojeżdżających do miasta, bo umożliwia to dogodne przesiadki w drodze do miejsc pracy czy nauki.

Przystanki kolejowej na estakadzie grabiszyńskiej miałyby dodatkową zaletę bardzo dobrej integracji z transportem tramwajowym i autobusowym. Obecne śródmiejskie dworce, tj. Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów i Wrocław Nadodrze, nie umożliwiają szybkiej przesiadki z kolei na autobusy lub tramwaje ze względu na konieczne do pokonania odległości. Wskazane w Studium przystanki na estakadzie kolejowej to:

- Przystanek przy ul. Grabiszyńskiej, który zapewniłby wygodną przesiadkę na 4 linie tramwajowe i 2 autobusowe oraz poprawiłby ofertę transportu publicznego dla okolicznej gęstej zabudowy mieszkaniowej.



Przystanek Wrocław Grabiszyńska wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Rys. 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - polityka zrównoważonej mobilności.

- Przystanek Wrocław Śródmieście rozważany w dwóch potencjalnych lokalizacjach: przy pl. Rozjezdny lub przy ul. Świdnickiej/Powstańców Śląskich. To drugi po Dworcu Świebodzkim przystanek położony najbliżej wrocławskiego Rynku ze wszystkich przystanków kolejowych przewidzianych w Studium. Znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Urzędu Miejskiego Wrocławia przy ul. Zapolskiej/Boguśławskiej/Świdnickiej i umożliwia integrację z węzłem Arkady

[illegible]

Z kolei remont linii kolejowej 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Spółka PKP PLK zleciła projektowanie tego odcinka jeszcze w 2017 roku, a w ubiegłym roku Wojewoda Dolnośląski wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co jest pierwszym krokiem do rozpoczęcia prac budowlanych. W zakresie planowanej przebudowy nie ma jednak żadnego przystanku kolejowego w granicach Wrocławia.

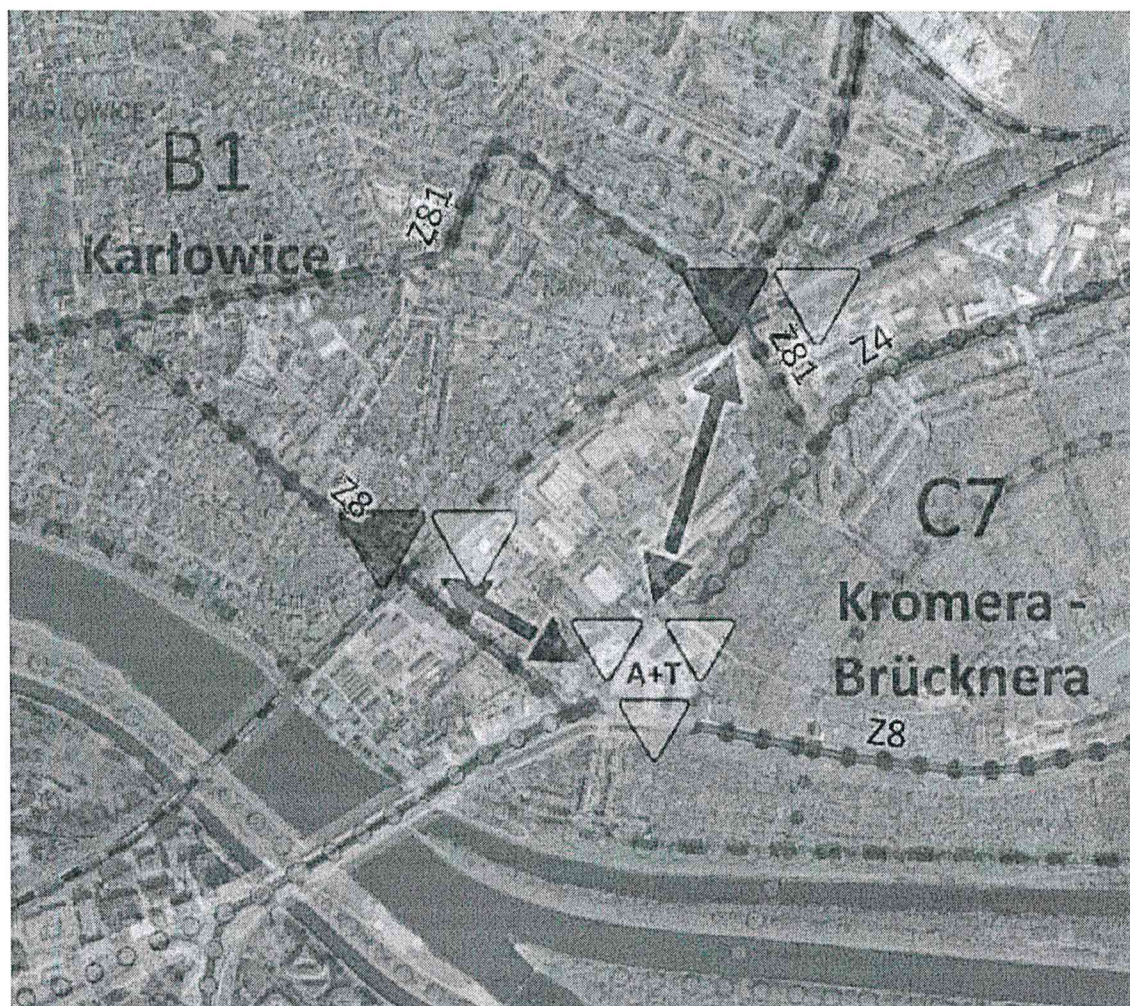
- Przystanek Ołbin, który obsługiwałyby gęsto zabudowane śródmieście: osiedle Ołbin z 35 tys. mieszkańców, co jest porównywalne z dużymi miejscowościami, a także rozbudowujące się osiedle Kleczków (część Promenady Wrocławskie); przystanek

stanowiłby też węzeł z przystankiem tramwajowym.



Przystanek Wrocław Olbin wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Rys. 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - polityka zrównoważonej mobilności.

- Przystanek Karłowice, rozważany w dwóch potencjalnych lokalizacjach: przy ul. Boya-Żeleńskiego lub przy ul. Czajkowskiego. Ta druga lokalizacja obsługiwałaby m.in. obszar Uniwersytetu Wrocławskiego przy ul. Koszarowej, gdzie zlokalizowany jest Wydział Nauk Społecznych, obiekt przy ul. Przybyszewskiego (Instytut Genetyki i Mikrobiologii Międzywydziałowe Studium Ochrony Środowiska), szpital im. Gromkowskiego, Instytut Pamięci Narodowej, Akademię Wojsk Lądowych, Międzynarodową Wyższą Szkołę Logistyki i Transportu, Komendę Miejską Policji. Są to instytucje o randze ogólnomiejscowej, regionalnej lub krajowej.



Przystanek Wrocław Karłowice wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Rys. 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego – polityka zrównoważonej mobilności.

- Przystanek Zakrzów Wschód/Osiedle Sobieskiego, który znalazł się na liście rezerwowej rządowego programu przystankowego. Ten przystanek obsługiwałby osiedle Sobieskiego czyli północno-wschodnią część Osiedla Psie Pole-Zawidawie. Zwiększyłoby to dostępność szybkiego transportu publicznego dla mieszkańców okolicznych bloków oraz nowych osiedli, a także planowanego osiedla przy ul. Zatorskiej (spółka PFR Nieruchomości) oraz innych inwestycji planowanych przez deweloperów. Obsługiwałby również centra logistyczne przy ul. Bierutowskiej.



Przystanek Wrocław Zakrzów Wschód wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Rys. 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - polityka zrównoważonej mobilności.