



Pan
Andrzej Kilijanek
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 31marca 2025 r.

BZM-PP.0003.3.2025

Szanowny Panie Radny,
w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 17 marca 2025 r. w sprawie przeprowadzenia analizy dotyczącej budowy linii metra łączącej północną część Wrocławia z południową wyjaśniam:

1. W 2013 r. Biuro Rozwoju Wrocławia przeprowadziło wstępną analizę funkcjonalno-przestrzenną wskazującą potencjalny przebieg linii metra we Wrocławiu. Opracowanie to było podstawą do dalszych analiz o charakterze naukowo-badawczym, które zostały wykonane przez Polską Akademię Nauk.
2. Wskazane w opracowaniu wykonanym przez PAN możliwości techniczne wykonania tuneli podziemnej kolei potwierdzają, że obecne technologie prowadzenia prac są możliwe do zastosowania w warunkach wrocławskich.
3. Istotnym wnioskiem z analizy przestrzennej wykonanej w pierwszym opracowaniu z 2013 roku, było wskazanie, że największą poprawę dostępności komunikacji szynowej można zaobserwować przy etapie rozwoju infrastruktury kolejowej, polegającej na wzbogaceniu linii o nowe przystanki i wprowadzeniu efektywnie działającej kolei aglomeracyjnej. Przy sprawnie działającym systemie tramwajowo-kolejowym, wprowadzenie metra nie skutkowało już tak spektakularnym wzmocnieniem zasięgu dostępności, a wymagałoby poniesienia olbrzymich środków finansowych.

4. Argument ten pokazał, że istniejący, ale rozwinięty system kolejowy może być dla metra doskonałą alternatywą. Ten kierunek, a więc opieranie się na systemie tramwajowym przy ciągłym jego wzmacnianiu o nowe trasy czy węzły przesiadkowe oraz jednocześnie starania o rozwój transportu kolejowego, być może transportu kolejowego prowadzonego pod ziemią, jest kierunkiem wciąż aktualnym, który stanowi obecnie podstawę do planowania rozwoju przestrzennego miasta.
5. Taki kierunek rozwijania transportu zbiorowego został uwzględniony w dokumentach strategicznych miasta. Uchwalone w 2018 r. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uznaje system kolejowy za integralny element transportu szynowego i kierunkuje działania na wykorzystanie potencjału kolei do obsługi pasażerskiej, nie tylko miasta, ale i aglomeracji. Dlatego też w *Studium*, oprócz wskazania najważniejszych węzłów integrujących różne systemy, wskazano także sieć nowych przystanków kolejowych do obsługi, już obecnie rozwijających się w ich otoczeniu, obszarów.
6. Tak przyjęta i prowadzona polityka miasta zaskutkowała powstaniem kilku nowych przystanków kolejowych, a o kolejne Miasto wnioskowało do kolejnych programów kolejowych. Współpraca Miasta, PKP oraz Marszałka w zakresie polepszania dostępności do systemu kolejowego towarzyszy każdej inwestycji kolejowej w mieście.
7. Wkład miasta w Program Kolej+ to kolejny przykład, gdzie włączenie miasta (także finansowe) w reaktywację dawnych połączeń kolejowych poszerzy nie tylko dostępność komunikacyjną dla mieszkańców oraz odwiedzających Wrocław, ale także będzie impulsem do zmian przestrzennych oraz przywrócenia pierwotnej funkcji dla infrastruktury, która już jest bardzo bogata i ma swoje, historycznie ugruntowane, miejsce w tkance miejskiej.
8. Bacznie przyglądamy się inwestycjom kolejowym prowadzonym obecnie w Polsce – m.in. Łodzi, Katowicach, Szczecinie czy Krakowie. Wszędzie tam to klasyczna kolej jest „wprowadzana pod ziemię”, powstają podziemne stacje kolejowe. To rozwiązanie jest znacznie praktyczniejsze niż budowa osobnego systemu „miejskiego metra”. Podziemna kolej obsługiwana jest w technologii i taborem istniejącym, nie ma potrzeby tworzenia osobnej jednostki czy spółki zarządzającej takim systemem. Jednocześnie rozbudowa węzła kolejowego o kolejowy tunel podziemny byłaby znakomitą uzupełnieniem kolei aglomeracyjnej. Metro obsługuje wyłącznie miasto – taka podziemno-naziemna kolej może łączyć przykładowo: wrocławski plac Grunwaldzki czy rynek z Oleśnicą, Legnicą czy Wałbrzychem. W efekcie we Wrocławiu mógłby powstać

system kolei miejskiej prowadzony na i pod ziemią - efektywniejszy i tańszy eksploatacyjnie niż metro.

9. Dlatego działania rozwijające inwestycje w elementy naziemnego węzła kolejowego nie zamykają drogi do rozwiązań tunelowych - jeśli w przyszłości zaistnieje taka szansa na kolejową inwestycję pod centrum Wrocławia. Ta kwestia jest analizowana w Studium Wykonalności Wrocławskiego Węzła Kolejowego, gdzie rozwiązania tunelowe pojawiały się w różnych perspektywicznych scenariuszach. Istotne jest jednak, aby w pierwszej kolejności wykorzystywać potencjał infrastruktury kolejowej, którą Wrocław już posiada i którą można usprawnić polepszając przepustowość, jeszcze bez tak znacznych ingerencji w strukturę miasta, jakim są tunele. Nad tym obecnie pracujemy z PKP PLK i CPK.

Jestem przekonany, że obecnie obrana i nakreślona w dokumentach, ścieżka priorytetów oraz wrocławskie działania idą w dobrym kierunku i odpowiadają wymogom stawianym dużym miastom przez Unię Europejską. Dzięki tej spójności z polityką europejską mamy możliwość podejmowania starań o unijne wsparcie finansowe, co przy obecnej sytuacji finansowej samorządów jest bardzo ważnym aspektem.

Z wyrazami szacunku,

Michał Młyńczak
Wiceprezydent Wrocławia