



Szanowne Panie
Izabela Duchnowska
Agnieszka Dusza
Radne Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 11 czerwca 2025 roku

BZM-PP.0003.6.2025

Szanowne Panie Radne,

w odpowiedzi na interpelację z dnia 28 kwietnia 2025 r. w sprawie przyspieszenia budowy linii tramwajowej na Ołtaszyn i Wysoką, przedstawiamy odpowiedzi na zadane pytania:

Odpowiedź na pytanie nr 1:

To prawda, że przywołane rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 stycznia 2025 r.¹ umożliwia zaprojektowanie przecięcia linii kolejowej z trasą tramwajową. Za jak najszybszym opublikowaniem tych przepisów Miasto lobbowało od dłuższego czasu, bo to właśnie brak przepisów uniemożliwiało kontynuowanie prac projektowych m.in. dla trasy tramwajowej w kierunku osiedla Jagodno. Jednak pole rozmów i doświadczeń z PKP PLK, ostatecznie pozwoliło wypracować podejście do sprawy przecięć tramwajowo – drogowych przez linię kolejową 285 nieco bardziej perspektywicznie. Między innymi uznano, w wyniku rozmów z przedstawicielami PKP, że pomimo, że wydane przepisy prawnie dopuszczają nam już takie rozwiązanie, to nie będzie to rozwiązanie optymalne biorąc pod uwagę płynność ruchu kolejowego oraz równoległe tramwajowego. Chcąc rozwijać transport kolejowy, a co za tym idzie zwiększać liczbę pociągów obsługujących mieszkańców aglomeracji oraz także Wrocławian, pozostawienie przecięcia w poziomie linii kolejowej z trasą tramwajową spowoduje częste

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 stycznia 2025 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z liniami tramwajowymi i ich usytuowanie”

zatrzymania ruchu, w tym tramwajowego, w celu przepuszczenia pociągu. Będzie to miało wpływ na zmniejszenie atrakcyjności przejazdu tramwajem, ponieważ część kursów będzie trwała dłużej. Stąd wspólnie z PKP PLK ustalono konieczność wyniesienia linii 285 na wiadukt, w pierwszym etapie nad ul. Buforową. Ta informacja została podana Radnym Miejskim na spotkaniu omawiającym proponowane zmiany i inwestycje na Wrocławskim Węźle Kolejowym dnia 28 kwietnia 2025 roku.

Zwracamy uwagę na sytuację Tramwaju na Jagodno, jako na analogiczną do Tramwaju na Ołtaszyn i Wysoką. Wszystkie powyżej przywołane argumenty za zastosowaniem rozwiązania bezkolizyjnego są aktualne również dla Tramwaju na Ołtaszyn i Wysoką.

Jednocześnie należy dodać, że o ile w przypadku ul. Buforowej przyjęcie rozwiązania bezkolizyjnego było łatwiejsze i technicznie i terenowo, bo linia 285 przebiega bardzo blisko wiaduktu Towarowej Obwodnicy Kolejowej, to już w miejscu planowanego tramwaju na Ołtaszyn sytuacja przestrzenna jest zupełnie inna i bardziej uzależniona od przyjęcia docelowych rozwiązań dla linii 285. Pierwsze wstępne rozwiązania wyniesienia linii kolejowej 285 zostały pokazane przez PKP PLK w Studium wykonalności dla linii CE-59. Zakres ingerencji łącznicami w strukturę miasta był dla nas jednak nieakceptowany. Te zastrzeżenia PKP PLK uwzględniło przygotowując przetarg na prace projektowe dla linii CE-59 umieszczając przygotowanie koncepcji dwuwariantowej w zakresie tego zadania. Obecnie nie ma ostatecznych rozstrzygnięć ze strony PKP PLK co do odcinka docelowego wyniesienia linii 285, a ta informacja jest kluczowa dla projektowania Tramwaju na Ołtaszyn i Wysoką. Rozpoczynając projektowanie tramwaju już teraz, bez tych rozstrzygnięć, podjęlibyśmy ryzyko, że rozwiązania te będą kolizyjne z przyszłymi rozwiązaniami dla linii 285. Możliwe także, że nie uzyskalibyśmy pozytywnej opinii PKP PLK.

Ze względu na to, że kwestia poprawy jakości transportu zbiorowego na osiedlu Ołtaszyn jest ważką, zdecydowaliśmy – zgodnie z sugestiami Mieszkańców w ramach konsultacji Pakietu dla Południa - o tym, by w pierwszym etapie Trasę Tramwajową na Ołtaszyn zrealizować w formie jezdni autobusowej, która łączyłaby obecną pętlę na ulicy Zwycięskiej z pętlą tramwajową na ulicy Ślężnej.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Projektowanie trasy tramwajowej/autobusowej obejmować będzie wyznaczenie lokalizacji przystanków, w taki sposób, by dostęp do nich miało jak najwięcej mieszkańców. Ważnym elementem projektowania będzie zapewnienie wygodnych dróg dojścia do przystanków. Na tym etapie nie jest możliwe jednoznaczne przesądzenie o tym, czy będzie to połączenie z ul. Orawską.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Nie rozważaliśmy możliwości przedłużenia trasy tramwajowej do ulicy Niebieskiej na Bielanach Wrocławskich.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Aktualnie nie prowadzimy dalszych rozmów z przedstawicielami Gminy Kobierzyce w sprawie wydłużenia trasy tramwajowej do Wysokiej, uznając porozumienie podpisane w 2018 roku za aktualne.

Oprócz powyższych odpowiedzi, należy dodać, że projektowanie trasy tramwajowej na odcinku poniżej ul. Zwycięskiej, w tym na terenie gminy sąsiedniej, wymaga uwzględnienia jeszcze jednego ważnego interesariusza, jakim jest Dolnośląska Służba Dróg i Kolei. Budowa ostatniego, brakującego odcinka drogi wojewódzkiej zmieni radykalnie sytuację transportową i przestrzenną w obszarze Wysokiej. Parametry nowej drogi, jej obiekty inżynierskie, infrastruktura towarzysząca będą stanowić silne uwarunkowania dla projektowania przyszłego tramwaju. Dlatego budowa drogi wojewódzkiej, która mamy nadzieję niebawem się rozpocznie, jest także (oprócz decyzji kolejowych) determinantą dla projektowania trasy tramwajowej.

Przyjęty we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0 horyzont 2032 realizacyjny dla tramwaju na Ołtaszyn i do Wysokiej uwzględnia wszystkie wymienione powyżej czynniki zewnętrzne.

Z wyrazami szacunku

Renata Granowska
Wiceprezydent Wrocławia