



Pani Agnieszka Dusza

Radna Rady Miejskiej Wrocławia

agnieszka.dusza@rada.wroc.pl

Wrocław, 2 lutego 2026 roku

WIM-IT.0003.2.2026

00013668/2026/W

Szanowna Pani Radna,

w odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 21 stycznia br. dotyczącą wyniesienia linii kolejowej nr 285 na poziom +1 na odcinku od ul. Zwycięskiej do ul. Bardzkiej przesyłam następujące wyjaśnienia.

Kwestia utrudnień transportowych pomiędzy południowymi osiedlami Wrocławia a centrum miasta powodowanych kolizyjnymi skrzyżowaniami linii kolejowej nr 285 z ulicami i ciągami pieszymi jest przedmiotem analiz służb miejskich od roku 2017. W tym to bowiem roku zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK SA

w porozumieniu z organizatorem przewozów kolejowych tj. Samorządem Województwa Dolnośląskiego podjęli decyzję o modernizacji tej linii i następnie przywróceniu na niej przewozów pasażerskich.

Obecnie, w godzinie szczytu w dniu roboczym (4 razy na dobę), mamy 3 kursy pociągów na omawianym odcinku, w pozostałych okresach to 2 lub 1 kurs na godzinę, a w ciągu doby, sumaryczna liczba zamknięć rogatek na każdym występującym tu przejeździe oscyluje pomiędzy 26 a 32 zamknięciami. Powoduje to pewne utrudnienia w swobodzie przemieszczania się, szczególnie w godzinach szczytowych natężeń ruchu kołowego. Niewątpliwie, korzystne by było, gdyby omawiany odcinek linii kolejowej przebiegał bezkolizyjnie tj. był wyniesiony ponad poziom przecinających go ulic. Inwestycja taka może być rozważona po wcześniejszej likwidacji innych wrocławskich skrzyżowań kolizyjnych z liniami

o znacznie większym ruchu pociągów, takimi jak np. ul. Poprzeczna, Chociebuska, Koszalińska, Główna, Krzemieniecka, Czajkowskiego czy Avicenny.

Kwestia budowy estakady kolejowej dla odcinka od ul. Bardzkiej do ul. Zwycięskiej dla likwidacji wszystkich kolizji z układem drogowym była analizowana, wspólnie z naszym Urzędem Marszałkowskim, w kontekście ewentualnej rozbudowy linii 285 do układu dwutorowego. Idea budowy układu dwutorowego została zawarta w złożonym w 2021 roku przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego wniosku o dofinansowanie, w ramach rządowego programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej +, projektu: *Poprawa jakości połączeń Dzierżoniowa i powiatu dzierżoniowskiego z Wrocławiem dzięki wznowieniu ruchu kolejowego na linii 310 Kobierzyce – Piława Górna oraz odbudowie drugiego toru na odcinku linii 285 Wrocław Główny – Kobierzyce*. Projekt ten niestety nie uzyskał dofinansowania w omawianym programie. Należy zaznaczyć, że Miasto Wrocław udzieliło Samorządowi Województwa pomocy finansowej przeznaczonej na sfinansowanie opracowania Wstępnego Studium Planistyczno – Prognostycznego dla tego projektu, które zawierało analizę ewentualnej budowy estakady kolejowej. Układ dwutorowy oczywiście istotnie, bo kilkakrotnie, zwiększyłby przepustowość omawianej linii, co w przypadku uruchomienia znacząco większej niż dziś liczby pociągów, wymagałoby usunięcia kolizyjności z systemem transportowym miasta. Orientacyjne szacunki budowy estakady kolejowej przekraczały wówczas kwotę 2 mld złotych, gdyż koszty musiałyby obejmować nie tylko same roboty budowlane, ale również wydatki wynikające w konieczności wywłaszczeń na terenie przyległym (ze względu na zbyt wąski korytarz kolejowy) oraz koszty budowy zabezpieczeń przed hałasem terenów na osiedlach Wojszyce, Ołtaszyn i Partynice. Dyskusja nad tym zagadnieniem i bardziej szczegółowe analizy zostały zawieszone do czasu wyjaśnienia jakie rozwiązania funkcjonalno - techniczne dla omawianej linii kolejowej zostaną przyjęte i zatwierdzone w koncepcji modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego na potrzeby wprowadzenia kolei dużych prędkości z perspektywą do 2040 roku. Albowiem decyzje tam zawarte przesądzą o zasadności i realnej możliwości budowy postulowanej estakady kolejowej.

Jednocześnie wyjaśniam, że nawet w przypadku braku decyzji, czy też jej zawieszeniu na wiele lat, o wyniesieniu na poziom +1 linii kolejowej 285, istnieje możliwość doprowadzenia linii tramwajowej do osiedla Ołtaszyn i ewentualnie dalej, do Wysokiej poprzez budowę wiaduktu nad torami kolejowymi. Decyzja o takim rozwiązaniu oczywiście nie może być podjęta przed wyjaśnieniem czy jest szansa na budowę omawianej estakady kolejowej. Po konsultacjach Pakietu dla Południa, gdzie także była poruszana przez mieszkańców potrzeba realizacji udrożnienia układu drogowego, zostało zaproponowane rozwiązanie pośrednie w zakresie trasy tramwajowej na Ołtaszyn, a więc zaprojektowanie w korytarzu tramwajowym

w pierwszym etapie jezdni autobusowej przecinającej się z linią kolejową 285 w poziomie terenu i łączącej pętlę tramwajową na ul. Ślężnej z pętlą autobusową przy ul. Zwycięskiej. Oczywiście takie rozwiązanie musiałoby uzyskać akceptację PKP PLK.

Niezależnie od powyższych wyjaśnień, udzielam odpowiedzi na zadane w interpelacji konkretne pytania:

Ad.1 Miasto Wrocław prowadzi obecnie rozmowy wyłącznie związane z wyniesieniem linii kolejowej 285 w rejonie ul. Buforowej, dla pozostałego odcinka oczekuje na wyniki opracowywanego SW WWK.

Ad.2 Istnieje opisane wyżej Wstępne Studium Planistyczno – Progностyczne opracowane na potrzeby wniosku do Programu „Kolej +” . Dodatkowo w roku 2022 Miasto opiniowało Studium wykonalności dla linii CE-59, w którym zaproponowane było rozwiązanie z wyniesieniem linii 285 na TOW na odcinku pomiędzy Bardzką a ul. Grota – Roweckiego. Rozwiązanie to nie spotkało się z przychylnością Miasta ze względu na znaczą ingerencję w tkankę miejską łącznic kolejowych sprowadzających linię 285 za ul. Grota do stanu istniejącego.

Ad.3 Tak, o ile będzie to wynikało z rozwiązań funkcjonalno – technicznych dla tej linii zawartych w SW WWK.

Ad.4 Tak, oczywiście w skali adekwatnej do możliwości budżetowych Miasta i zapewne w zakresie dotyczącym koniecznego dostosowania miejskiego układu drogowego w sąsiedztwie przebudowywanej linii kolejowej.

Z poważaniem

Renata Granowska
Wiceprezydent Wrocławia