



PODPIS ZAUFANY

MARCIN
CIESIELSKI
27.05.2026 10:08:22 GMT+02C
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

MARCIN CIESIELSKI
(zanonimizowano)

2026-05-27



URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
AE:PL-95179-82549-VVTFT-27

Petycja do Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie utworzenia węzła kolejowego Wrocław - Centralny/Wrocław - Fabryczna

Dzień dobry, w załączeniu przekazuję Państwu podpisaną petycję kierowaną do Rady Miejskiej Wrocławia wraz z załącznikiem do petycji w postaci projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia - załącznik przesyłam w wersji stanowiącej wzór oraz osobno podpisany przeze mnie, aby dochować wymogów formalnych petycji.

Uprzejmie proszę o przekazanie dokumentu do właściwego organu (jeśli zachodzi taka konieczność).

Załączniki

1. Petycja_węzeł_centralny_SKM_WROCŁAW.pdf (SHA3-512, 4c6f442b4d1c5da fb9b51cf24c39d29917db95851dc46406a1bc9d89bbe63ac716bc7ab44dd4 d33f3aa186f4351cdaf547f51a8b8ece213493adeb1cad9153fa)
2. Uchwała_wzór.pdf (SHA3-512, 41b1cebbf27ffc1bad9a499607efa2f9469c2b7 3753bdcb313bb030856076ff80ea0ec6aa6f0640fec25023954984fd43a041 0ebe1bbee8592fadf2f25afdf1)
3. Uchwała_RM_złącznik_do_petycji_Marcin_Ciesielski_podpisane.pdf (SHA3-512, fe7d085a3b4e9668c6d2db86f31f1f8a635a890b62a8419711ad869b90 8bce6f37c25de399b44940deae6fd0278f8c0915ce00792bd63838d6b0cf40 fd3544b)

PETYCJA

Wrocław, dnia 27 maja 2026 r.

Nadawca petycji:*

Imię i nazwisko/nazwa podmiotu:

Marcin Ciesielski

Adres do korespondencji:

(dane zostały

zanonimizowane)

Adresat petycji:**

Prezydent Wrocławia

Rada Miejska Wrocławia

W czym interesie składana jest petycja:***

- **publicznym**,
- ~~podmiotu wnoszącego petycję,~~
- ~~podmiotu trzeciego, za jego zgodą****.~~

Opis przedmiotu petycji:

Niniejszym zwracam się z petycją do Rady Miejskiej Wrocławia o podjęcie uchwały kierunkowej, wyznaczającej Prezydentowi Wrocławia kierunek działań związanych z podjęciem starań o utworzenie węzła kolejowego Wrocław – Fabryczna (węzeł centralny) w ramach przebudowy Wrocławskiego Węzła Kolejowego.

Założeniem niniejszej inicjatywy jest podjęcie przez Prezydenta Wrocławia dialogu z PKP PLK S. A. i innymi podmiotami uczestniczącymi w przebudowie Wrocławskiego Węzła Kolejowego (CPK/Port Polska), czego efektem będzie ujęcie w pracach koncepcyjnych lub budowlanych utworzenia kolejowego węzła centralnego w okolicy styku osiedli Grabiszyn, Gajowice, Muchobór Mały, Szczepin, t.j. w okolicy tzw. Lasku Dolmelowskiego.

Przykładowo chodzi o następujące działki:

Grabiszyn, AR_5, 2/6

Grabiszyn, AR_10, 3

Grabiszyn, AR_10, 2

Grabiszyn, AR_10, 1

Grabiszyn, AR_5, 5

PETYCJA

Grabiszyn, AR_9, 1/4

Wskazuję, że w tym miejscu zbiegają się wszystkie kluczowe linie kolejowe we Wrocławiu. Tam krzyżują się tory LK274, Towarowej Obwodnicy Wrocławia, linia prowadząca do Dworca Głównego, linie towarowe prowadzące do węzła Gądów Mały.

Jako autor niniejszej petycji nie czuję się kompetentny wskazywać Radzie konkretne działki i nie jest to moim celem – podnoszę jednak, że w mojej ocenie wskazane parcele zdają się znajdować w idealnym miejscu dla utworzenia multimodalnego węzła transportowego, umożliwiającego prowadzenie przesiadek w każdym kierunku na wzór centralnej stacji metra.

Utworzenie w miarę takiej możliwości kolejowego węzła przesiadkowego w tym miejscu doprowadzi do zlikwidowania problematyki połączenia Dworca Świebodzkiego i Dworca Głównego, gdyż w tym miejscu powstać może jeden węzeł przesiadkowy dla wszystkich relacji kolejowych w mieście. Pasażerowie jadący w stronę Dworca Świebodzkiego, chcący dojechać do Dworca Głównego, będą mogli przesiąść się do pociągu jadącego na Dworzec Główny na tym węźle w relacji drzwi – drzwi lub poprzez przejście na inny peron, bez konieczności wychodzenia z Dworca Świebodzkiego i udawania się dość krętą i długą drogą (z racji na rażąco niekorzystne dla pieszych ustawienia sygnalizacji świetlnej) na przystanki tramwajowe i autobusowe przy Placu Orłąt Lwowskich, aby udać się następnie na Dworzec Główny.

Węzeł kolejowy powinien obejmować utworzenie peronów pasażerskich w miarę możliwości w jednym miejscu, a w przypadku braku takiej możliwości dla wszystkich relacji, węzeł mógłby posiadać także perony umieszczone na odchodzących od niego liniach. Perony powinny zostać połączone infrastrukturą pieszą (np. tunelami na wzór złożonych systemów metra – tzn. zlokalizowanych na różnych poziomach, poprzez przebicie się przez nasypy lub poprzez przejścia pod torami znajdującymi się na poziomie 0 albo kładkami lub po prostu na otwartej przestrzeni, jeśli pozwolą na to względy bezpieczeństwa).

Równolegle Miasto Wrocław powinno podjąć starania w zakresie rozpoczęcia prac koncepcyjnych umożliwiających połączenie tego terenu z tkanką miasta przy pomocy komunikacji miejskiej, usług TAXI albo zapewnienia dojazdu samochodami osobowymi do tego węzła, gdyż obiektywnie utworzenie takiego węzła może znacząco odciążyć Dworzec Główny w zakresie obsługi ruchu aglomeracyjnego i miejskiego.

Wskazuję, że rozwiązaniem problematyki połączenia tego węzła z tkanką miasta może okazać się planowany od lat łącznik Górska – Szpitalna. W tym wypadku wystarczyłoby bowiem zaplanować odnogę od tego łącznika, która docierałaby właśnie do postulowanego Węzła Centralnego – podobnie jak wygląda dojazd komunikacji miejskiej do starego dworca kolejowego Poznań Główny.

Inną formą „wpięcia” tej infrastruktury do tkanki miasta może być utworzenie połączenia węzła z ul. Klecińską, co zapewni dogodny dojazd do postulowanego węzła z trasy będącej elementem komunikacyjnego kręgosłupa południa i zachodu miasta, a także dojazdem do sieci dróg ekspresowych okalających Wrocław i autostrady A4.

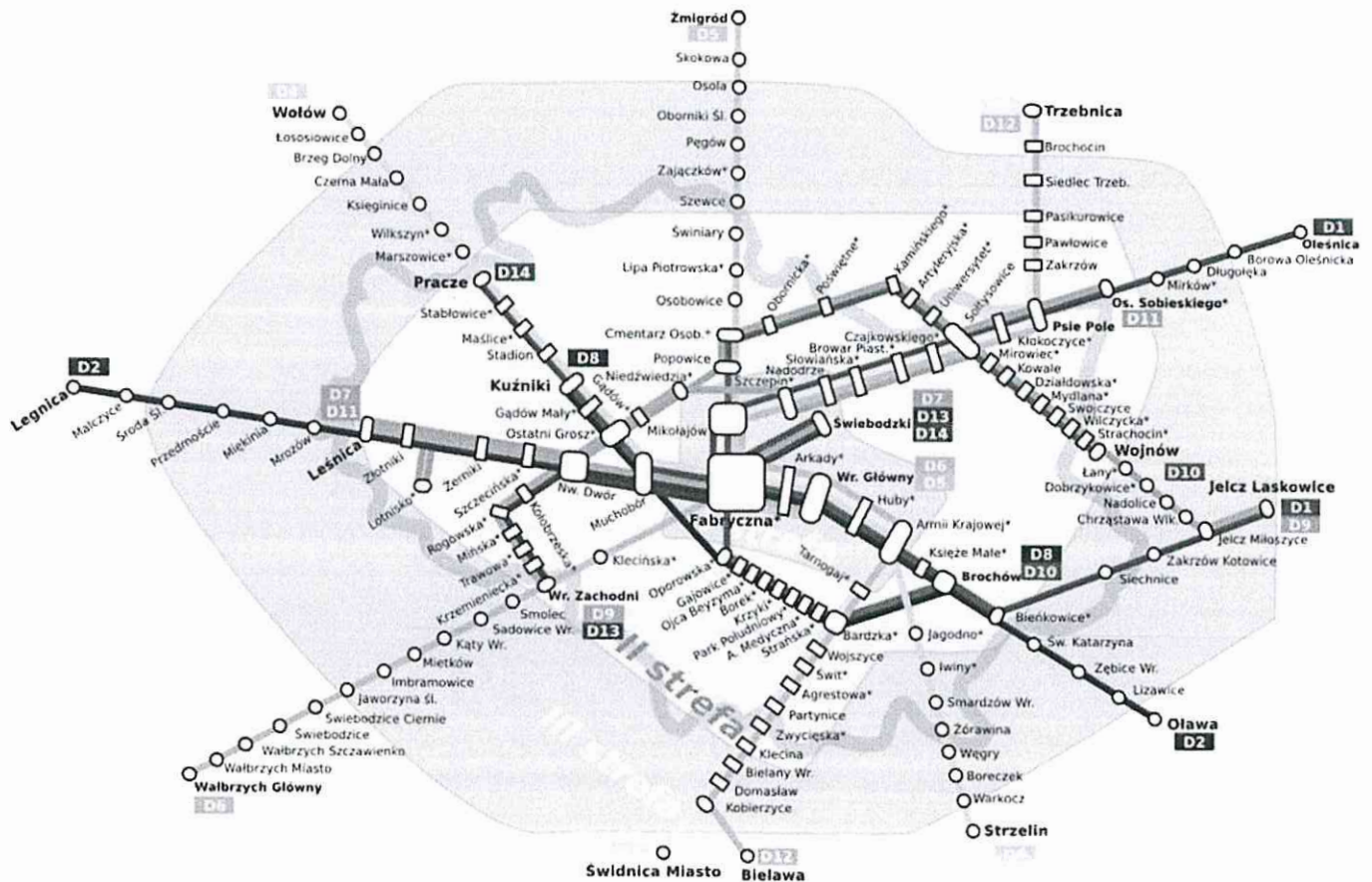
PETYCJA

Przypomnieć należy także, że w materiałach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego pojawiała się koncepcja utworzenia takiego węzła – poniżej zamieszczam rzeczoną koncepcję autorstwa UMWD.

Celem niniejszej petycji jest więc podjęcie przez Radę Miejską Wrocławia dyskusji nad zasadnością rozpoczęcia dialogu z „kolejarzami” zmierzającego do wypracowania optymalnych rozwiązań usprawniających realnie działanie kolei we Wrocławiu, co skutkować może utworzeniem sprawnego i wydolnego systemu kolei miejskiej w perspektywie kilku lat, nie kilku dekad. Przedstawione w 2025 r. założenia rozbudowy w mojej ocenie nie umożliwią utworzenia kolei miejskiej we Wrocławiu, która będzie poruszać się przykładowo w takcie co 5 min w szczytach komunikacyjnych. Inwestycja PKP PLK stanowi bowiem na ten moment inwestycję w kolej dalekobieżną i co najwyżej regionalną, a bez wysokiej aktywności magistratu będziemy nadal tylko biernym obserwatorem poczynąń kolejarzy. Bez tej inwestycji trudno będzie skomunikować poszczególne relacje, przesiadki będą utrudnione, konieczne będzie dzielenie podróży koleją z przejazdami tramwajami i autobusami przy braku przesiadek drzwi – drzwi, co rażąco ogranicza konkurencyjność przejazdu koleją – w takich sytuacjach często bardziej opłaca się jechać od początku tramwajem z racji na niewygodną przesiadkę. W efekcie tego wątpię, aby kolej miejska oparta o aktualne i dostępne publicznie założenia przebudowy Wrocławskiego Węzła Kolejowego stanowiła atrakcyjną alternatywę dla mieszkańców Wrocławia przy przesiadce z samochodu na komunikację zbiorową.

Rezygnacja z utworzenia tego węzła może zabetonować projekt SKM we Wrocławiu na lata – aby system mógł zacząć działać konieczne będzie utworzenie relacji podziemnych kosztujących kilka miliardów złotych. Wydrążenie długich odcinków tunelowych może stanowić znaczne zagrożenie dla zabytkowej tkanki miasta, podobnie jak ma to miejsce w Łodzi przy okazji budowy tunelu średnicowego. Równoległe drażnienie tuneli przez centrum Wrocławia wymagać będzie zamknięcia wielu ulic, a to oznaczać będzie paraliż komunikacyjny, który może trwać nawet i dekadę. Utworzenie węzła może natomiast znacząco usprawnić komunikację samochodową przez przyspieszenie prac nad budową połączenia Placu Strzegomskiego z ulicą Grabiszyńską, co odciąży Plac Orłąt Lwowskich, ulicę Podwale czy Plac Legionów.

PETYCJA



Załącznikiem do niniejszej petycji jest projekt uchwały Rady Miejskiej Wrocławia.

podpis



PODPIS ZAUFANY

MARCIN
CIESIELSKI

27.05.2026 09:50:39 GMT+0200

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Zgoda na udostępnianie imienia i nazwiska na stronie www.wroclaw.pl (www.wroclaw.pl)
(w przypadku wyrażenia zgody należy zaznaczyć okienko poniżej):

Wyrażam zgodę na udostępnianie moich danych osobowych, tj. imienia i nazwiska, przez Gminę Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, na liście petycji oraz w zbiorczej informacji na temat petycji kierowanych do Prezydenta Wrocławia i Rady Miejskiej Wrocławia rozpatrzonej w roku poprzednim publikowanych na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia pod adresem <http://bip.um.wroc.pl/petycje/563> w związku z przepisami ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870).

KLAUZULA INFORMACYJNA:

Niniejszą informację otrzymałeś w związku z obowiązkami określonymi w art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 14 maja 2016 r. L 119/1).



Załącznik do petycji:

**Uchwała nr
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 2026 r.**

w sprawie: ustalenia kierunków działań Prezydenta Miasta Wrocławia w zakresie rozbudowy Wrocławskiego Węzła Kolejowego i utworzenia nowego węzła przesiadkowego Wrocław - Fabryczna

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153 z późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1.

Ustala się jako kierunek działań dla Prezydenta Miasta Wrocławia podjęcie starań o:

- 1) utworzenie zespołu pasażerskich przystanków kolejowych w obrębie zbiegu linii kolejowych: 756, 349, 760, 753, 271, 273, 274, 757, 761, 756, 349, 758, 757, 758, na których obsługiwani będą pasażerowie w ramach połączeń kolei aglomeracyjnej lub kolei miejskiej;
- 2) utworzenie pasażerskiego węzła przesiadkowego o nazwie Wrocław – Fabryczna albo Wrocław – Węzeł Centralny w obrębie zbiegu linii kolejowych: 756, 349, 760, 753, 271, 273, 274, 757, 761, 756, 349, 758, 757, 758, w ramach którego powstaną także połączenia piesze między przystankami powstałymi na wskazanych powyżej liniach kolejowych;
- 3) utworzenie połączenia drogowego do postulowanego węzła Wrocław – Fabryczna albo Wrocław – Węzeł Centralny, zapewniającego obsługę także przez pojazdy (autobusy/tramwaje) Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o. o. i podmioty świadczące usługi taksówkarskie;
- 4) przeanalizowanie możliwości zakupu taboru kolejowego przez Miasto Wrocław, również we współpracy z samorządem województwa dolnośląskiego lub z samorządami okolicznych gmin i powiatów w obrębie aglomeracji wrocławskiej, który służyłby obsłudze połączeń kolejowych wewnątrz miasta Wrocław bądź również obsłudze połączeń aglomeracyjnych do okolicznych gmin lub powiatów;
- 5) publikowanie wyników podejmowanych działań w wykonaniu wyżej wskazanych punktów w celu zwiększenia zainteresowania i partycypacji mieszkańców Wrocławia w ramach planowanych inwestycji w obrębie Wrocławskiego Węzła Kolejowego.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Wrocławia.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

do projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie ustalenia kierunków działań Prezydenta Miasta Wrocławia w zakresie rozbudowy Wrocławskiego Węzła Kolejowego i utworzenia nowego węzła przesiadkowego Wrocław – Fabryczna

Niniejszy projekt uchwały kierunkowej Rady Miejskiej Wrocławia ma na celu wyznaczenie Prezydentowi Miasta Wrocławia kierunku działań w celu podjęcia starań związanych z rozpoczęciem dialogu z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz innymi podmiotami uczestniczącymi w przebudowie Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym w ramach inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego/Portu Polska.

Podstawowym założeniem jest analiza zasadności i wykonalności utworzenia **kolejowego węzła centralnego Wrocław – Fabryczna** w rejonie styku osiedli Grabiszyn, Gajowice, Muchobór Mały i Szczepin, w okolicy tzw. Lasku Dolmelowskiego. Wskazany obszar jest miejscem, w którym zbiegają się kluczowe linie kolejowe Wrocławia, w tym:

- linia kolejowa nr 274 prowadząca do Dworca Świebodzkiego,
- Towarowa Obwodnica Wrocławia,
- linia kolejowa nr 761 prowadząca z linii nr 274 do Dworca Głównego,
- linie towarowe w kierunku węzła Gądów Mały,
- linie kolejowe nr 756 i nr 271 prowadzące w stronę Dworca Nadodrze oraz w stronę przystanku Wrocław – Popowice i dalej na północ.

Utworzenie węzła przesiadkowego w tym miejscu pozwoliłoby na rozwiązanie wieloletniego problemu braku bezpośredniego połączenia Dworca Świebodzkiego z Dworcem Głównym. Węzeł centralny umożliwiłby pasażerom wygodne przesiadki „drzwi w drzwi” lub poprzez przejście na inny peron, bez konieczności korzystania z komunikacji tramwajowej i autobusowej w rejonie Placu Orłąt Lwowskich.

Węzeł centralny może znacząco odciążyć Dworzec Główny w zakresie obsługi ruchu aglomeracyjnego i miejskiego, a także stworzyć warunki do rozwoju kolei miejskiej o wysokiej częstotliwości kursowania. Bez takiej inwestycji realizacja koncepcji kolei miejskiej we Wrocławiu pozostanie ograniczona, a przesiadki będą utrudnione, co zmniejszy atrakcyjność transportu zbiorowego względem samochodów osobowych.

Wskazać należy, że w materiałach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego pojawiały się koncepcje utworzenia węzła w tym rejonie, co potwierdza zasadność podjęcia działań analitycznych i negocjacyjnych.

Podjęcie uchwały kierunkowej przez Radę Miejską Wrocławia doprowadzi do rozpoczęcia dialogu z PKP PLK S.A. oraz innymi interesariuszami w celu wypracowania optymalnych rozwiązań dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego, co w dłuższej perspektywie przyczyni się do poprawy jakości transportu publicznego, zwiększenia mobilności mieszkańców oraz ograniczenia negatywnych skutków nadmiernego ruchu samochodowego w mieście. Podjęcie działań przez Prezydenta Miasta Wrocławia może natomiast pomóc ustalić zakres partycypacji miasta Wrocławia w inwestycji PKP PLK S. A. i CPK/Port Polska, w szczególności w zakresie finansowania przebudowy układów torowych, finansowania budowy przystanków, finansowania wydatków taborowych etc. Dzięki temu Miasto Wrocław będzie miało możliwość szacowania

dopuszczalności przystąpienia do finansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową we Wrocławiu. Podawanie treści wyników tych działań, negocjacji, rozmów do wiadomości publicznej będzie natomiast zwiększało transparentność procesów oraz wpłynie na wzrost zainteresowania tym tematem w opinii publicznej.