

19a/a



Wrocław, dnia 25 lutego 2015 r.

Pan Krzysztof Szezerba**Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław**ZTS.0003.1.2015
PW/1267476**Dotyczy: zapytania z dnia 16.02.2015 r. dot. działań podjętych przez Gminę Wrocław w celu realizacji przebudowy wiaduktu kolejowego nad Al. Boya- Żeleńskiego we Wrocławiu.**

W odpowiedzi na zapytanie Pana Radnego skierowane w dniu 16 lutego br. do Prezydenta Wrocławia dotyczące działań na rzecz przebudowy wiaduktu kolejowego nad Al. Boya-Żeleńskiego, przesyłam następujące wyjaśnienia.

Potrzeba poszerzenia parametrów funkcjonalnych Al. Boya-Żeleńskiego w rejonie wspomnianego wiaduktu jest oczywista. Obiekt ten nie zapewnia ani wymaganej przepisami dla ruchu kołowego skrajni pionowej, ani nie ma dostatecznej szerokości dla przeprowadzenia dwukierunkowego ruchu pojazdów i bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych. Niedomagania te są efektem utrzymywania bez zmian parametrów obiektu z początków XX wieku.

Przebudowa wiaduktu jest zadaniem zarządcy tej linii kolejowej tj., PLK PKP SA., jest to linia o znaczeniu państwowym nr 143. Według posiadanych informacji, zarządca kolejowy przygotowuje modernizację wspomnianej linii na odcinku od stacji Wrocław Mikołajów do stacji Oleśnica i chciałby ją zrealizować w latach 2016-2020, korzystając z dofinansowania UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

W związku z powyższym, Miasto Wrocław przesłało do biura projektów przygotowującego koncepcję tej modernizacji nasze stanowisko odnośnie oczekiwań w tym zakresie. Przebudowa wspomnianego wiaduktu oczywiście została tam wskazana jako jedno z najistotniejszych zadań potrzebnych do uwzględnienia w procesie modernizacji linii kolejowej nr 143.

W załączeniu przesyłam stosowną korespondencję w tej sprawie.

Jednocześnie potwierdzam, że Miasto Wrocław obecnie nie zamierza współfinansować przebudowy przedmiotowego wiaduktu. Inwestycja ta - w naszej ocenie - w całości może być zrealizowana przez zarządcę linii kolejowej.

Z poważaniem


Z-ca DYREKTORA
DEPARTAMENTU
Zdzisław Komar

Załączniki:

1. Pismo BBF Sp. z o.o. nr 1908/ŁR/BBF/2014 z dnia 28.11.2014r.
2. Odpowiedź ZTS PW/1230983 z dnia 02.01.2015r.

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. Biuro Prezydenta
3. DIG DO – W/m



URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Zespół ds. Rozwoju Transportu Szynowego

Wpł.
dnia 16-12-2014

L. dz. 193772/2014/P

KOMPLEKSOWE USŁUGI ZWIĄZANE Z PRZYGOTOWANIEM I REALIZACJĄ PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

L.dz. 1908/LR/BBF/2014

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Departament Infrastruktury i Gospodarki
SEKRETARIAT
tel. 71 777 71 57

Wpł.
dnia 08-12-2014

L. dz. 193772

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCELARIA OGÓLNA
Poznań, dnia 28 listopada 2014 r.

Wpł. 08-12-2014

podpis: Rafał Wojtko

Urząd Miejski Wrocławia
pl. Nowy Targ 1-8
50-141 Wrocław

Projekt: *opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” w ramach projektu POIiŚ 7.1-103 „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – Prace Przygotowawcze”*

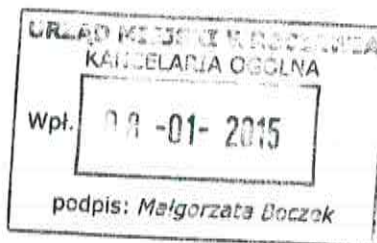
W związku z przystąpieniem do prac nad opracowaniem studium wykonalności Projektu „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” w ramach projektu POIiŚ 7.1-103 „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – Prace Przygotowawcze”, zgodnie z umową nr 60/039/0005/14/Z/I z dnia 26 listopada 2014 r. zawartą z PKP PLK S.A. zwracamy się z uprzejmą prośbą o ewentualny opis oczekiwań w stosunku do infrastruktury kolejowej na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów oraz planów w zakresie wykorzystania tej infrastruktury w przyszłości z punktu widzenia jednostki samorządu terytorialnego.

Ponadto prosimy o określenie oczekiwań w zakresie punktów obsługi podróżnych (stacje, przystanki) na analizowanym odcinku oraz ewentualnie wskazanie potencjalnych nowych lokalizacji tych punktów.

Z poważaniem,

KOORDYNATOR PROJEKTU

A. Tomaszewska
Anna Tomaszewska



ZTS.7013.1.2015
PW/1230983

Wrocław, dnia 2 stycznia 2015 r.

BBF Sp. z o.o.

**ul. Dąbrowskiego 461
60-451 Poznań**

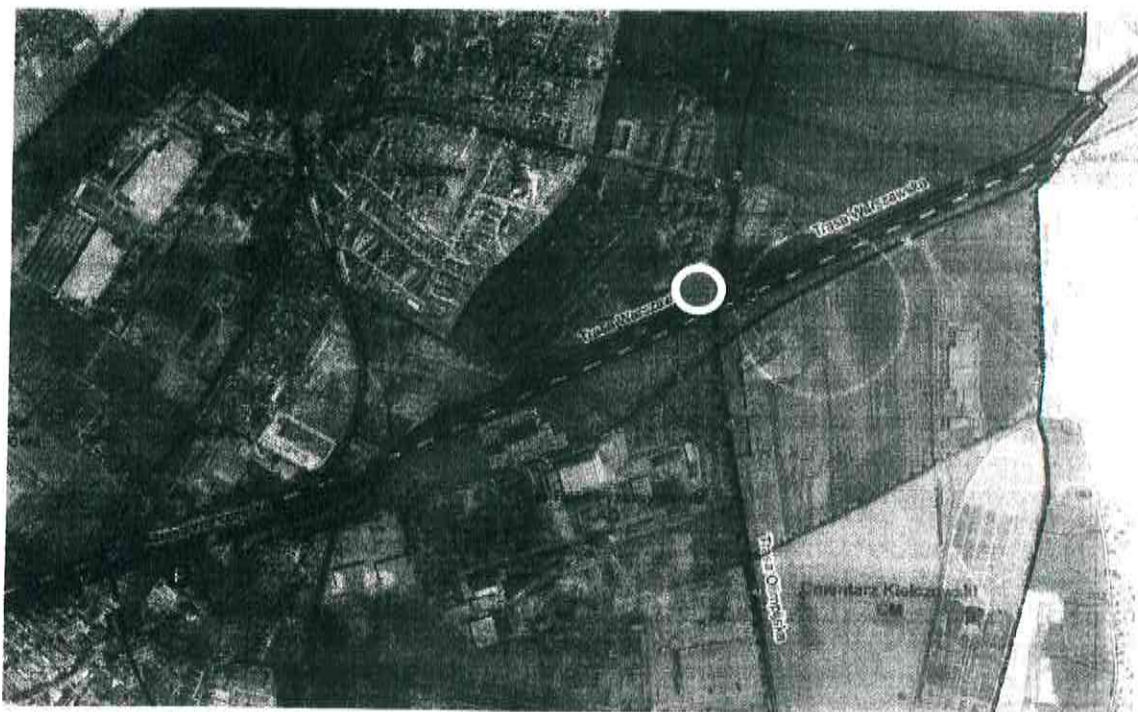
**dotyczy: odpowiedzi na pismo z dnia 28.11.2014 r (otrzymane 2.12.2014)
wnoszące o zgłaszanie uwag i oczekiwań dotyczących zakresu
planowanych prac na linii kolejowej nr 143, na odcinku Kluczbork –
Oleśnica – Wrocław Mikołajów**

W odpowiedzi na Państwa zapytania zawarte w przywołanym wyżej wystąpieniu skierowanym do Urzędu Miejskiego Wrocławia uprzejmie informujemy, że zakres modernizacji przywołanej linii kolejowej nr 143, a w szczególności odcinka przebiegającego w granicach administracyjnych Wrocławia, jest dla nas niezwykle ważny. Wynika to zarówno z istotnego znaczenia regionalnych i aglomeracyjnych przewozów pasażerskich na tej linii, jak i z szeregu dokuczliwych utrudnień dla miejskiego układu komunikacyjnego spowodowanych przestarzałymi parametrami infrastruktury na tej trasie.

W tym kontekście, wnosimy o uwzględnienie w prowadzonych pracach przygotowawczych następujących postulatów wskazujących na niezbędny zakres jej przebudowy.

1. Oczekiwania dotyczące wymagań funkcjonalnych związanych z poprawą dostępności przewozów kolejowych i zwiększeniem jej atrakcyjności:
 - 1.1. Zapewnienie możliwości techniczno eksploatacyjnych dla uruchomienia na odcinku Oleśnica – Wrocław Mikołajów przewozów aglomeracyjnych w wymiarze nie mniejszym niż 2 pary pociągów (2 pociągi w każdym kierunku) w godzinach szczytów oraz co najmniej 24 pary pociągów w dobie. Spełnieniu tego warunku nie może towarzyszyć ograniczenie możliwości obsługi pociągów regionalnych ani też pociągów aglomeracyjnych w relacji Trzebnica – Wrocław Psie Pole – Wrocław Mikołajów, w skali takiej jak w toku 2014.
 - 1.2. Zapewnienie poprawy dostępności przewozów poprzez:
 - 1.2.1. Zaplanowanie dwóch nowych przystanków kolejowych:
 - w rejonie przecięcia linii z ul. Długą, z uwzględnieniem planowanej przebudowy ul. Długiej i Popowickiej,

- w rejonie ul. Czajkowskiego dla obsługi terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz kompleksów wyższych uczelni, wraz z zorganizowaniem wygodnych i atrakcyjnych dojazdów do przystanku;
- 1.2.2. Zaplanowanie rezerwy na przystanek kolejowy w rejonie intensywnie rozwijającego się osiedla Zakrzów. Propozycję przystanku wskazano w dokumencie planistycznym miasta – *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* (p. rysunek).



- 1.2.3. Uwzględnienie przystanku kolejowego Wrocław Sołtysowice jako elementu infrastruktury, którego ranga będzie rosła w związku z rozwojem terenów w jego sąsiedztwie.
- 1.2.4. Uwzględnienie dworców Nadodrże i Mikołajów jako jednych z ważniejszych multimodalnych węzłów przesiadkowych na terenie miasta.
2. Oczekiwania dotyczące modernizacji rozwiązań technicznych linii nr 143, niezbędnych dla zmniejszenia jej uciążliwości dla układu komunikacyjnego Wrocławia:
- 2.1. Podwyższenie niwelety trasy dla wyeliminowania, a tam, gdzie nie jest to możliwe – co najmniej istotnego zmniejszenia, obecnie występujących ograniczeń skrajni pionowej pod wiadukdami nad ulicami: Boya Żeleńskiego (obecnie 3,6 m – niedobór 0,9 m), Rychtańską (obecnie 4,4 m – niedobór 0,1 m), Trzebnicką (obecnie 3,6 m – niedobór 0,9 m), Reymonta (obecnie 4,0 – niedobór 0,6 m) i Długą (obecnie 3,8 m – niedobór 0,8 m).
- 2.2. Przebudowa wiaduktu nad ul. Boya Żeleńskiego w celu likwidacji zawężenia korytarza komunikacyjnego (niezbędna skrajnia pozioma min. 14,0 m).
- 2.3. Przebudowa wiaduktu nad ul. Długą w celu likwidacji zawężenia korytarza komunikacyjnego (niezbędna rozpiętość nowego obiektu dwuprzęsłowego to ok. 38,30 m) oraz podwyższenia niwelety na obiekcie (km. 162 + 078) o min. 0,66m.
- 2.4. Dla zapewnienia ograniczenia uciążliwości środowiskowej, szczególnie ochrony przed nadmiernym hałasem terenów mieszkaniowych w

granicach administracyjnych Miasta Wrocław, wykonanie niezbędnych zabezpieczeń modernizowanej linii kolejowej.

Pragniemy podkreślić, że zdecydowanie najważniejszym i najpilniejszym zagadnieniem z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportowego miasta jest, wskazana w p. 2.3, przebudowa wiaduktu nad ul. Długą. Jego niedostateczne parametry nie tylko istotnie ograniczają swobodę ruchu kołowego na ważnym ciągu komunikacyjnym, ale przede wszystkim uniemożliwiają dokończenie dużej inwestycji komunikacji tramwajowej tj. wykreowanie drugiego korytarza tramwajowego łączącego centrum miasta z wielotysięcznymi dzielnicami zachodnimi. Zarówno po zachodniej jak i po wschodniej stronie strategicznego ciągu komunikacyjnego: Długa – Popowicka – Pilczycka zbudowane zostały trasy tramwajowe, jednak wykorzystujące je linie nie mogą być – z powodu wspomnianego wiaduktu – optymalnie spięte w spójny system.

Dla przyspieszenia procesu modernizacji wiaduktu, a także ułatwienia budowy planowanego przy nim przystanku kolejowego na linii 143 posiadamy kilkuwariantową koncepcję modernizacji tego obiektu zawierającą też propozycję niezbędnych korekt niwelety linii 143 na odcinku od km 161+618 (za mostem kolejowym nad Odrą) do km 162+498 (p. odgałęźny Łąki).

Przedstawiając powyższe uwagi deklarujemy gotowość ścisłej współpracy zarówno z Państwem na etapie opracowania dokumentacji przedprojektowej, jak i z PKP PLK S.A. na dalszych etapach prac, dla wypracowania optymalnych dla obu stron rozwiązań inwestycyjnych.

Na zakończenie pragniemy wyjaśnić, że Państwa zaproszenie na spotkanie wstępne z samorządami w dniu 19.12.2014 r. (zawarte w piśmie z dnia 15.12.2014 r.) zostało nam dostarczone w dniu 16.12.2014 r. tj. zbyt późno, by było możliwe wzięcie udziału w spotkaniu. Prosimy w przyszłości o zapewnienie przynajmniej kilkudniowego wyprzedzenia dla takich informacji.

Z poważaniem
Z-ca DYREKTORA
DEPARTAMENTU



Do wiadomości:

PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, Oddział Wrocław