



Wrocław, dnia 27 października 2017 r.

**Pan  
Wojciech Zdanowski  
Dyrektor  
Departamentu Infrastruktury**

**Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego  
Wybrzeże Juliusza Słowackiego 12-14  
50-411 Wrocław**

WIM-IP.671.1.2017  
PW/2119500

**dotyczy: rekomendacji Miasta Wrocław dla prac przygotowawczych do modernizacji linii kolejowej nr 285**

W związku z ogłoszonymi planami przystąpienia do prac przygotowawczych na rzecz modernizacji linii kolejowej nr 285, Miasto Wrocław przekazuje zgromadzone na podstawie analiz wewnętrznych oraz konsultacji społecznych, uwagi i postulaty dotyczące zakresu planowanych prac.

Na wstępie pragniemy podkreślić, że modernizacja omawianej linii kolejowej, a w szczególności jej odcinka leżącego w granicach administracyjnych Wrocławia, jest tak dla mieszkańców, jak i dla samorządu lokalnego niezwykle istotna. Wynika to zarówno z dążenia do wzrostu znaczenia aglomeracyjnych przewozów pasażerskich na tej linii, jak i z chęci poprawy dostępności komunikacyjnej centrum miasta z osiedli położonych na południe od tej linii.

Jesteśmy przekonani, że rewitalizacja tej trasy, jeśli będzie zrealizowana w sposób kompleksowy i skoordynowany z budową planowanej przez Miasto nowej trasy tramwajowej, przyczyni się do realnej poprawy jakości obsługi komunikacyjnej południowych osiedli Wrocławia.

Mając powyższe na względzie, wnosimy o uwzględnienie w prowadzonych pracach przygotowawczych następujących postulatów:

**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 Kobierzyce – Wrocław Główny 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. Zaznaczamy, że naszym zdaniem, wymagania co do możliwości technicznych uruchamiania przewozów o odpowiednich częstotliwościach dotyczące odcinka Świdnica - Sobótka - Kobierzy-

ce powinny być określone przez inwestora w porozumieniu z zainteresowanymi samorządami lokalnymi tamtego obszaru.

## 1.2. Zapewnienie poprawy dostępności przewozów poprzez:

### 1.2.1. Zaplanowanie budowy trzech nowych przystanków kolejowych:

- Wrocław Jagodno (nazwa robocza, do dalszych analiz) w rejonie przecięcia linii z ul. Buforową - lokalizacje krawędzi peronowych z uwzględnieniem realizowanej obecnie przebudowy ulicy, ale również przyszłej budowy trasy tramwajowej, postulujemy dwie krawędzie peronowe po obu stronach pasa drogowego przecinanego linia kolejową, aby możliwe były zatrzymania pociągu w każdym kierunku po (a nie przed) przejechaniu przejazdu;
- Wrocław Ołtaszyn, w rejonie przecięcia z ul. Agrestową - lokalizacje krawędzi peronowej z uwzględnieniem planowanej lokalizacji przyszłego przystanku tramwajowego; jego usytuowanie nie jest jeszcze przesądzone, uzależnione jest od wyboru wariantu trasy tramwajowej w kierunku Ołtaszyna (obecne jesteśmy po konsultacjach z mieszkańcami i analizujemy uwagi i wnioski w celu wybrania kilku opcji do bardziej szczegółowej analizy);
- Wrocław Partynice, w rejonie przecięcia z ul. Zwycięską; postulowane rozwiązanie z dwoma krawędziami, analogicznie jak w przypadku ul. Buforowej.

1.2.2. Korektę lokalizacji istniejącego przystanku Wrocław Wojszyce poprzez przeniesienie go w rejon przecięcia linii kolejowej z ulicą Grota Roweckiego.

1.2.3. Korektę krawędzi peronowej na przystanku Wrocław Klecina w celu poprawy dostępności peronu od ulicy Kobierzyckiej, od przystanku autobusowego oraz od przyszłych miejsc parkingowych.

1.2.4. Wyposażenie przystanków kolejowych w wygodne dojścia piesze powiązane z chodnikami i ciągami pieszymi prowadzącymi na osiedla.

1.2.5. Wyposażenie przystanków kolejowych w bezpiecznie usytuowane parkingi rowerowe B&R.

## 2. Oczekiwania dotyczące modernizacji rozwiązań technicznych linii nr 285 niezbędnych dla zmniejszenia jej uciążliwości dla środowiska i dla układu komunikacyjnego Wrocławia

2.1. Zapewnienie wysokiego standardu nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych.

2.2. Zapewnienie na każdym przejeździe w granicach miasta poszerzenia przejazdu co najmniej o 3,0 m z każdej strony poza krawędzią jezdni z przeznaczeniem dla swobodnego przemieszczania się ruchu pieszego i rowerowego.

2.3. Zaprojektowanie systemu srk absolutnie minimalizującego długości czasów zamknięcia rogatki na newralgicznych przejazdach tj. na przecięciach z ulicami: Buforową, Grota Roweckiego, Ołtaszyńską oraz Zwycięską

2.4. Dla zapewnienia ograniczenia uciążliwości środowiskowej – szczególnie ochrony przed nadmiernym hałasem – terenów mieszkaniowych w granicach administracyjnych Miasta Wrocław należy przewidzieć wprowadzenie niezbędnych zabezpieczeń modernizowanej linii kolejowej, z preferencją w pierwszej kolejności, zabezpieczeń innych niż ekrany akustyczne np. poprzez nasadzenia zieleni.

Przedstawiając powyższe postulaty, przypominamy o udostępnionym wcześniej Państwu raporcie z konsultacji społecznych dotyczących modernizowanej linii, w którym zawarto także inne postulaty społeczne zgłaszane przez osoby indywidualne - do rozpatrzenia przez inwestora wg uznania.

Podsumowując, pragniemy zadeklarować, że na każdym etapie planowania i realizacji rewitalizacji linii, jesteśmy otwarci na współpracę i wspólne dochodzenie do rozwiązań najkorzystniejszych dla wszystkich użytkowników linii, w tym także - dla mieszkańców naszego miasta.

Z poważaniem

  
Z-ca DYREKTORA  
DEPARTAMENTU  
*Zbigniew Komar*