

STANOWISKO

Rady Miejskiej Wrocławia

dotyczące kolei we Wrocławiu i Wrocławskiego Węzła Kolejowego

We Wrocławiu zbiega się aż jedenaście linii kolejowych. Mamy też 30 stacji i przystanków. To olbrzymi potencjał transportowy. Jednak żeby go wykorzystać, konieczny jest rozwój infrastruktury kolejowej. Obecna infrastruktura nie jest w stanie sprostać potrzebom m.in. wprowadzenia kolei dużych prędkości czy nowoczesnej kolei aglomeracyjnej. W Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku Wrocławski Węzeł Kolejowy został potraktowany nieadekwatnie – jest na liście rezerwowej. W grudniu 2023 Prezydent Wrocławia wystosował pismo do Premiera Donalda Tuska z prośbą o rewizję i zmianę Krajowego Programu Kolejowego do 2030 w zakresie Wrocławskiego Węzła Kolejowego.

Już 6 lat temu premier, prezydent Wrocławia i marszałek województwa podpisali list intencyjny o współpracy przy opracowaniu Studium Wykonalności Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Ten dokument, opracowywany na zlecenie PKP PLK, miał pozwolić na kompleksowe rozpoznanie potrzeb inwestycji kolejowych na terenie aglomeracji wrocławskiej. Studium miało być narzędziem do planowania inwestycji po 2022 r. Do tej pory dokumentu nie ma a bez niego nie można dobrze planować przyszłość miasta. Studium miało określić kluczowe kwestie dla Wrocławia, takie jak:

- odbudowa stacji Wrocław Świebodzki
- przeprowadzenie trasy linii kolei dużych prędkości przez wrocławski węzeł kolejowy,
- budowa połączenia kolejowego do lotniska,
- budowa bezkolizyjnych układów na linii średnicowej,
- możliwość wykorzystania linii towarowych dla ruchu pasażerskiego,
- likwidacja kolizyjnych skrzyżowań linii kolejowych z drogami,
- budowa nowych przystanków kolejowych.

Od kilku lat Wrocław stara się o stworzenie nowych przystanków kolejowych. Miastu najbardziej zależy na lokalizacjach, które mogą obsłużyć duże osiedla mieszkaniowe np. przystanki: Wrocław Maślice i Wrocław Zakrzów. W Programie 200 przystanków kolejowych na lata 2020-2025 trzy spośród zgłoszonych przez miasto przystanków znalazły się na liście rezerwowej. Mamy nadzieję, że przystanek Wrocław Maślice zostanie w najbliższym czasie uwzględniony i razem z planowanym przez miasto tramwajem na Maślice.

Od 2020 roku Miasto współpracuje z CPK przy projekcie tzw. 9-tej Szprychy, czyli kolei dużych prędkości łączącej Wrocław z Warszawą. W ramach projektu powstawały wspólne rozwiązania dobre dla miasta i mieszkańców.

Mimo wieloletnich starań Miasta i wagi tematu - do 2024 roku niewiele się zadziało w tematach kolejowych we Wrocławiu. Utrzymujący się od 2022 r. roku chaos planistyczny doprowadził do tego, że dwie spółki kolejowe: PKP PLK i CPK równolegle przygotowywały niezależne i konkurencyjne wobec siebie inwestycje – kolej dużych prędkości i rozwoju WWK. Brakowało koordynacji. Sytuacja uległa zmianie w 2024 roku, kiedy obie spółki połączyły siły, skoordynowały projekty, uporządkowały plany inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej we Wrocławiu i rozpoczęły współpracę z Miastem.

W tym kontekście Rada Miejska Wrocławia przyjmuje nowe otwarcie we współpracy Miasta z PKP PLK i CPK w priorytetowych dla samorządu obszarach kolejowych oraz fakt koordynacji działań i podziału odpowiedzialności za inwestycje. Wydaje się, że rewizja dotychczasowych założeń inwestycyjnych była niezbędna i z pewnością wymaga zmiany podejścia wszystkich interesariuszy, w tym Miasta.

Liczymy, że w perspektywie najbliższych kilku lat rozpoczną się – długo wyczekiwane - kluczowe inwestycje kolejowe we Wrocławiu, Wrocław stanie się priorytetem w Krajowym Programie Kolejowym i w końcu powstanie Studium Wykonalności Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Mamy nadzieję na otwarty dialog i wypracowanie najlepszych rozwiązań kolejowych.