[redacted]

PP/4813404

URZĄD MIEJSKI WRO
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZ
wpł. 27-04-2026
L.dz. 150398 podpis

31

Wrocław 27.04.2026

do: Wydział Planowania Przestrzennego
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław
wpl@um.wroc.pl

dotyczy: uwagi do Planu Ogólnego Wrocławia – tereny pod komunikację.

1. Gdy budowano lotnisko we Wrocławiu miało ono być w przyszłości obsługiwane przez kolej. Zaprezentowany plan ogólny nie zawiera rezerwy terenowej pod ewentualną budowę kolei, poprowadzenie jej pod płytą lotniska oraz połączenia z linią kolejową nr 274 [Wrocław Świebodzki – Zgorzelec]. Uważam, że należy dla nawet oddalonych w czasie, ale możliwych do realizacji zachowywać odpowiednie rezerwy terenowe, które umożliwią bezkonfliktowe inwestycje – np. kolejowe na terenie miasta.

2. W planie ogólnym Wrocławia – zgodnie z przyjętą Strategią Wrocławia miały być uwzględnione rezerwy terenowe pod ciągi komunikacyjne. Jednym z takich ciągów komunikacyjnych, gdzie zapowiedziano przyszłe inwestycje, jest linia kolejowa nr 285. W planie ogólnym Wrocławia przyjęto zbyt małą rezerwę terenową o symbolu 90SK [strefy komunikacyjnej] pod realizację 2 torowej - linii kolejowej nr 285 na poziomie +1; Obecne wskazanie nie uwzględnia potrzeb związanych z realizacją zapowiadanej przebudowy linii kolejowej nr 285 na poziom +1 w układzie dwutorowym jako części infrastruktury kolei aglomeracyjnej. Obecna niechęć urzędu miasta wyrażona w piśmie WMM-PP.7211.5.2026 tworzy niepokojącą informację wskazanej rezerwy a mianowicie „*Wprowadzenie w projekcie planu ogólnego Wrocławia szerszych rezerw bez oparcia w konkretnym projekcie mogłoby prowadzić do nieuzasadnionych ograniczeń w zagospodarowaniu terenów prywatnych oraz rodziłoby konsekwencje prawne do gminy*" a z drugiej strony tego pisma "*.. aby wprowadzić trasę tramwajową na Ołtaszyn i dalej do Wysokiej potrzebne są rozstrzygnięcia PKP, ale biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców oraz także ich akceptację na takie podejście, chcemy zlecić w pierwszym etapie opracowanie dokumentacji projektowej na wydzieloną jezdnię autobusową na Ołtaszyn, podobnie jak przyjęto dla*

Jagodna". Takie podejście dyskredytuje UM Wrocławia, który w pierwszej kolejności winien dbać o swoich mieszkańców oraz czytelny i jasny rozwój Wrocławia, a prace studialne winny być na etapie planowania jeszcze kilka lat przed opracowaniami planów miejscowych dla tych terenów. Toteż apeluję o czytelność planu ogólnego, aby właśnie poprzez te plany uniknąć konfliktów, jakie zapowiedziano w piśmie WMM-PP.7211.5.2026. Efektem braku planowania są opóźnione i konfliktowe inwestycje, a co za tym ekonomicznie zawyżone. Plany miejskie, a obecnie plan ogólny winien te sprawy porządkować, aby unikać zbyt problematycznych inwestycji. Wyobraźmy sobie, że zgodnie z pismem WMM-PP.7211.5.2026 powstaną obiekty prywatne, które za parę lat będą w konflikcie z rozbudową linii kolejowe nr 285. Miasto obecnie będzie mieć możliwość uzyskania bezkolizyjności linii kolejowej nad ulicą Bardzką, ale są inne ulice – a miasto już zapowiadało tramwaj na Ołtaszyn!!. Trzeba zadbać o interes mieszkańców.

3. Spójność Planu ogólnego i Strategii rozwoju Wrocławia należy rozpatrywać, jako uzupełniające się dokumenty. Z analizy Strategii Wrocławia i planu ogólnego wynika niespójność prac planistycznych. W szczególności dotyczy wspólnych możliwości tworzenia węzłów komunikacyjnych [przesiadkowych]. Widać to w odniesieniu do braku rezerwy terenowej dla np. strefy komunikacyjnej 90SK pod realizację przystanków kolejowych oraz rezerwy terenowej pod dojścia do przystanków kolejowych tak jak zapowiedziano w Strategii dla rozwoju Wrocławia, np. przy styku terenu 22SK z 90SK, 68SI i 69SI z 90SK, 27SK z 90SK, 40SK z 90SK, 43SK, 304SN z 90SK, 44SK z 90SK, 45SK z 90SK. Nie wiadomo dlaczego miasto nie realizuje tych rozwiązań w przyjętej przez siebie Strategii Wrocławia i wobec tworzenia planu ogólnego. Jest to prosta operacja planistyczna – plan ogólny [miejscowy] wskazuje zoptymalizowane punkty takich miejsc i następuje odpowiednie zaplanowanie węzłów przesiadkowych, dojść i dojazdów. Oczywiście w porozumieniu z odpowiedzialnymi za komunikację miejską i PKP, tak, aby skracać czas dojść, oraz eliminować rozrzucenie punktów przystankowych w różnych lokalizacjach – czego przykładów mamy sporo – nawet obecnie realizowana pętla na Swojczycach.



dotyczy planu ogólnego - tereny pod komunikację [redacted] do wpl 2026-04-27 10:44
Od [redacted]
Do wpl@um.wroc.pl

1 Attachment

uwagi-do-planu-ogólnego-1.pdf

Wrocław 27.04.2026

[redacted]

do: Wydział Planowania Przestrzennego

ul. Świdnicka 53

50-030 Wrocław

wpl@um.wroc.pl

dotyczy: uwagi do Planu Ogólnego Wrocławia – tereny pod komunikację.

1. Gdy budowano lotnisko we Wrocławiu miało ono być w przyszłości obsługiwane przez kolej. Zaprezentowany plan ogólny nie zawiera rezerwy terenowej pod ewentualną budowę kolei, poprowadzenie jej pod płytą lotniska oraz połączenia z linią kolejową nr 274 [Wrocław Świebodzki – Zgorzelec]. Uważam, że należy dla nawet oddalonych w czasie, ale możliwych do realizacji zachowywać odpowiednie rezerwy terenowe, które umożliwią bezkonfliktowe inwestycje – np. kolejowe na terenie miasta.

2. W planie ogólnym Wrocławia – zgodnie z przyjętą Strategią Wrocławia miały być uwzględnione rezerwy terenowe pod ciągi komunikacyjne. Jednym z takich ciągów komunikacyjnych, gdzie zapowiedziano przyszłe inwestycje, jest linia kolejowa nr 285. W planie ogólnym Wrocławia przyjęto zbyt małą rezerwę terenową o symbolu 90SK [strefy komunikacyjnej] pod realizację 2 torowej - linii kolejowej nr 285 na poziomie +1; Obecne wskazanie nie uwzględnia potrzeb związanych z realizacją zapowiadanej przebudowy linii kolejowej nr 285 na poziom +1 w układzie dwutorowym jako części infrastruktury kolei

aglomeracyjnej. Obecna niechęć urzędu miasta wyrażona w piśmie WMM-PP.7211.5.2026 tworzy niepokojącą informację wskazanej rezerwy a mianowicie „*Wprowadzenie w projekcie planu ogólnego Wrocławia szerszych rezerw bez oparcia w konkretnym projekcie mogłoby prowadzić do nieuzasadnionych ograniczeń w zagospodarowaniu terenów prywatnych oraz rodziłoby konsekwencje prawne do gminy*" a z drugiej strony tego pisma "*.. aby wprowadzić trasę tramwajową na Ołtaszyn i dalej do Wysokiej potrzebne są rozstrzygnięcia PKP, ale biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców oraz także ich akceptację na takie podejście, chcemy zlecić w pierwszym etapie opracowanie dokumentacji projektowej na wydzieloną jezdnię autobusową na Ołtaszyn, podobnie jak przyjęto dla Jagodna*". Takie podejście dyskredytuje UM Wrocławia, który w pierwszej kolejności winien dbać o swoich mieszkańców oraz czytelny i jasny rozwój Wrocławia, a prace studialne winny być na etapie planowania jeszcze kilka lat przed opracowaniami planów miejscowych dla tych terenów. Toteż apeluję o czytelność planu ogólnego, aby właśnie poprzez te plany uniknąć konfliktów, jakie zapowiedziano w piśmie WMM-PP.7211.5.2026. Efektem braku planowania są opóźnione i konfliktowe inwestycje, a co za tym ekonomicznie zawyżone. Plany miejskie, a obecnie plan ogólny winien te sprawy porządkować, aby unikać zbyt problematycznych inwestycji. Wyobraźmy sobie, że zgodnie z pismem WMM-PP.7211.5.2026 powstaną obiekty prywatne, które za parę lat będą w konflikcie z rozbudową linii kolejowe nr 285. Miasto obecnie będzie mieć możliwość uzyskania bezkolizyjności linii kolejowej nad ulicą Bardzką, ale są inne ulice – a miasto już zapowiadało tramwaj na Ołtaszyn!!. Trzeba zadbać o interes mieszkańców.

3. Spójność Planu ogólnego i Strategii rozwoju Wrocławia należy rozpatrywać, jako uzupełniające się dokumenty. Z analizy Strategii Wrocławia i planu ogólnego wynika niespójność prac planistycznych. W szczególności dotyczy wspólnych możliwości tworzenia węzłów komunikacyjnych [przesiadkowych]. Widać to w odniesieniu do braku rezerwy terenowej dla np. strefy komunikacyjnej 90SK pod realizację przystanków kolejowych oraz rezerwy terenowej pod dojścia do przystanków kolejowych tak jak zapowiedziano w Strategii dla rozwoju Wrocławia, np. przy styku terenu 22SK z 90SK, 68SI i 69SI z 90SK, 27SK z 90SK, 40SK z 90SK, 43SK, 304SN z 90SK, 44SK z 90SK, 45SK z 90SK. Nie wiadomo dlaczego miasto nie realizuje tych rozwiązań w przyjętej przez siebie Strategii Wrocławia i wobec tworzenia planu ogólnego. Jest to prosta operacja planistyczna – plan ogólny [miejscowy] wskazuje zoptymalizowane punkty takich miejsc i następuje odpowiednie zaplanowanie węzłów przesiadkowych, dojść i dojazdów. Oczywiście w porozumieniu z odpowiedzialnymi za komunikację miejską i PKP, tak, aby skracać czas dojść, oraz eliminować rozrzucenie punktów przystankowych w różnych lokalizacjach – czego przykładów mamy sporo – nawet obecnie realizowana pętla na Swojczycach.