

(dane zostały zanonimizowane)

Wrocław,  26 marca 2025 r.

Sygnatura sprawy BZM‑PP.152.1.2025

WSS-WBO.152.68.2024

Numer ewidencyjny pisma 00045958/2025/W

Dotyczy: petycji w sprawie tramwaju do cmentarza Awicenny

W odpowiedzi na petycję z dnia z dnia 27 grudnia 2024 r. uprzejmie informuję, że w obowiązujących dokumentach miejskich nie jest przewidziana trasa tramwajowa na cmentarz przy ulicy Awicenny.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (uchwała nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 roku) pokazuje jak ma wyglądać docelowy układ transportowy, w tym komunikacja szynowa w powiązaniu z zagospodarowaniem przestrzennym. W obowiązującym Studium wskazane zostały główne oraz uzupełniające korytarze tramwajowe. Trasa na cmentarz przy ulicy Awicenny nie została ujęta w tym systemie.

W oparciu o Studium, dla wsparcia podejmowania decyzji w zakresie kierunków priorytetowych dla rozwoju systemu tramwajowego, w 2022 roku został opracowany Wrocławski Program Tramwajowy 2.0 (WPT 2.0. W tym dokumencie są przeanalizowane i ocenione wszystkie planowane trasy tramwajowe w mieście z wykorzystaniem narzędzia analizy wielokryterialnej. Przyjęte kryteria, których w sumie było 16, miały nadane różne wagi i obejmowały m.in. efektywność inwestycji, gęstość zabudowy w otoczeniu, dostępność korytarza, możliwości wydzielenia torowiska czy uwarunkowania środowiskowe oraz konserwatorskie. Analiza wielokryterialna oprócz tego, że pozwoliła ocenić wszystkie 39 tras wyznaczonych w obowiązującym Studium względem siebie to także pozwoliła wskazać te, które przy przyjętych kryteriach osiągnęły najwyższe wartości. Tak powstały rekomendacje zawarte także w WPT 2.0, które objęły 15 pierwszych tras osiągających najwyższe wskaźniki w ramach analizowanych kryteriów. Szczegółowe informacje na temat WPT 2.0 oraz wyników analizy dla tej trasy dostępne są na stronie: <https://bip.um.wroc.pl/artykul/1060/79093/wroclawski-program-tramwajowy-2-0>.

Rekomendacje te następnie posłużyły jako wsparcie do podejmowania decyzji inwestycyjnych na kolejne lata w zakresie transportu zbiorowego w ramach ogłoszonego Programu Tramwajowo – Autobusowego na lata 2024 – 2032 (WPTA). Program ten układa poszczególne trasy w horyzoncie czasowym uwzględniając, zarówno wykonanie dokumentacji projektowej, jak i realizację trasy oraz uwzględnia zależności od innych zewnętrznych inwestycji. Za priorytetowe zostały uznane trasy prowadzące na osiedla silnie zurbanizowane, ale też intensywnie rozwijające się, a obecnie nie posiadające dostępu do sieci tramwajowej. Szczegółowe informacje na temat WPTA dostępne są na stronie: <https://www.wroclaw.pl/inwestycje-wroclaw/wroclawski-program-tramwajowy>.

Obecnie spółka Wrocławskie Inwestycje prowadzi zadanie pod nazwą - Aktualizacja kompletnej dokumentacji projektowej budowlano-wykonawczej dla zadania budżetowego nr 07140 pn. „Budowa cmentarza komunalnego przy ul. Ibn Siny Awicenny we Wrocławiu”. W zakresie zadania nie jest przewidziane wyznaczenie terenu dla pętli tramwajowej. Jest to spójne z obowiązującym planem miejscowym, który również nie wyznacza tras tramwajowych, ani pętli w rejonie planowanego cmentarza.

W 2018 roku, przy tworzeniu nowego Studium, droga GP usytuowana na północ od cmentarza, nazywana w poprzednich edycjach studium Trasą Czeską, a która miała tworzyć z Obwodnica Śródmiejską nowy węzeł po stronie północnej linii kolejowej oraz która miała wyprowadzić ruch w kierunku węzła autostradowego Wrocław Zachód, została wykreślona. Jej rolę jako połączenia pomiędzy Obwodnicą a ul. Mokronoską, która wyprowadza obecnie ruch w kierunku węzła na A8 przejęła ulica zbiorcza – Z 50.

Na tych, zmienionych przez Studium 2018, warunkach komunikacyjnych został uchwalony po stronie zachodniej ul. Awicenny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Mokronoskiej i Ibn Siny Awicenny we Wrocławiu z dnia 12 września 2024 r. (uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr VII/127/24, plan nr 694). Plan ten m.in. wyznacza po stronie zachodniej ul. Awicenny drogę zbiorczą (teren 1KDZ) na początkowym odcinku o szerokości 50m. Taka szerokość pasa drogowego wynika z tego, że w pasie drogowym przewidywanym na ulicę zbiorczą umożliwia się także usytuowanie parkingu typu P&R zaprojektowanego równolegle do jezdni ulicy zbiorczej, w formie jezdni manewrowej z przyległymi do niej po obu stronach miejscami postojowymi w układzie prostopadłym.

Biorąc powyższe pod uwagę przy aktualizacji dokumentacji projektowej należy na nowo spojrzeć na ukształtowanie układu komunikacyjnego, tak aby uwzględnić z jednej strony nowe podejście planistyczne w zakresie drogi zbiorczej, a z drugiej strony wykorzystać potencjał korytarzy komunikacyjnych wyznaczonych w obowiązującym mpzp, które łącznie po stronie wschodniej ul. Awicenny (1KGP 2/2 i 2KZ 1/2) obejmują szerokość prawie 88 m. Dlatego głównym założeniem aktualizacji dokumentacji projektowej jest wyznaczenie docelowego przebiegu drogi o charakterze międzydzielnicowym o parametrach ulicy zbiorczej wykorzystując fragment korytarza ulicy 1KGP 2/2 (mpzp nr 50) tak by umożliwić jej kontynuację po stronie zachodniej ul. Awicenny w ramach terenu 1KDZ (mpzp nr 694).

Ważnym uwarunkowaniem jest również to, że ze względu na bliskość przejazdu kolejowego układ docelowy wymagał będzie w przyszłości podniesienia ul. Awicenny na wiadukt, co przewidują także dokumenty planistyczne w postaci odpowiednich rezerw zarówno po stronie południowej jak i północnej torów kolejowych.

Niezależnie jednak od powyższych uwarunkowań tereny 1KGP 2/2 i 2KZ 1/2 są zachowane w obowiązującym planie miejscowym jako rezerwy komunikacyjne, których przeznaczenie jest na funkcje komunikacyjne co umożliwia jego wykorzystanie na różne cele związane z poprawą dostępności komunikacyjnej tak ogromnej przestrzeni cmentarza.

Przebieg tramwaju jako jedno- lub dwu-torowa linia okólna wokół cmentarza nie jest zasadny z kilku powodów. Po pierwsze, cmentarz ma być realizowany etapami, co oznacza, że nie będzie w pełni funkcjonującym obiektem przez dłuższy czas, co sprawia, że uruchamianie linii tramwajowej do niego w początkowej fazie mija się z celem. Dodatkowo, tworzenie okólnej linii tramwajowej w takim układzie może prowadzić do znacznego obciążenia przestrzeni wokół cmentarza, która ma specyficzny charakter – spokój i cisza są tam kluczowe.

Kluczowym aspektem jest jednak to, że taki przebieg tramwaju trafia w rejony charakteryzujące się brakiem wystarczającego potencjału pasażerskiego – osób w zasięgu 500m od przystanków. Obsługa tramwajem w terenie o niskim zagęszczeniu pasażerów staje się mało efektywna, zwiększając koszty utrzymania przy jednoczesnym spadku wydajności systemu transportowego. Po drodze, przystanki tramwajowe nie byłyby otoczone żadną zabudową mieszkaniową czy usługową i służyłyby głównie do wysiadania osób zmierzających na cmentarz. Taka trasa zamiast usprawniać transport w dłuższej perspektywie, byłaby wykorzystywana tylko sporadycznie, nie zapewniając pełnej funkcjonalności przez większą część roku.

Przebieg tramwaju przez puste tereny zielone wiązałby się z koniecznością licznej wycinki drzew, co miałoby negatywny wpływ na środowisko. Zieleń w mieście pełni kluczową rolę, poprawiając jakość powietrza, redukując hałas, obniżając temperaturę i zwiększając estetykę przestrzeni. Drzewa i rośliny poprawiają komfort życia mieszkańców, wspierają bioróżnorodność oraz pełnią funkcje ekologiczne. Wycinka terenów zielonych prowadzi do utraty tych korzyści, zmniejsza jakość przestrzeni publicznej i negatywnie wpływa na zdrowie mieszkańców.

Należy pamiętać, że charakterystyka podróży na cmentarz wskazuje, że największe oblężenie ma miejsce głównie w okolicach świąt, kiedy to ruch jest intensywniejszy, a liczba osób odwiedzających cmentarz wzrasta. W tym czasie bardziej efektywne niż linia tramwajowa może być wprowadzenie dodatkowej obsługi autobusowej w rejonie bram wejściowych, co pozwoli na bardziej elastyczne i szybkie dostosowanie częstotliwości kursów do zmieniającego się zapotrzebowania.

**Podsumowanie**

Obecnie trasa tramwajowa prowadząca w kierunku cmentarza przy ulicy Awicenny nie została ujęta w obowiązujących dokumentach planistycznych i analitycznych, a także w strategicznych planach operacyjnych dotyczących rozwoju sieci transportu publicznego we Wrocławiu.

Kluczowym czynnikiem określającym zasadność realizacji tras tramwajowych, a więc także mającym wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych na budowę wysokowydajnego i kosztochłonnego systemu tramwajowego jest potencjał do obsługi możliwie największej liczby pasażerów.

Obecnie trasa tramwaju na cmentarz przy ulicy Awicenny skalą potencjału pasażerskiego, nie uzasadnia potrzeby jego budowy. Wygenerowany przez mieszkańców i odwiedzających cmentarz potencjał pasażerski może nie być wystarczający dla podejmowania działań w kwestii planowania dodatkowego systemu szynowego do obsługi cmentarza, zwłaszcza w przypadku wariantu dublującego system kolejowy.

Oznacza to, że gmina Wrocław nie ma obecnie podstaw do wyznaczenia rezerwy na wnioskowaną przez Pana trasę tramwajową do cmentarza przy ulicy Awicenny.

Do wiadomości:

1. Wydział Partycypacji Społecznej
2. a/a

Sprawę prowadzi:

Marta Bąk tel. +48 71 777 73 57, marta.bak@um.wroc.pl

Urząd Miejski Wrocławia; Biuro Zrównoważonej Mobilności;

ulica Gabrieli Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław, telefon + 48 717 77 79 22; fax + 48 717 77 71 29; bzm@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl