



1000016218047

(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 osiagających 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/artukul/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 Obwodnicą 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 obciążenie 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.

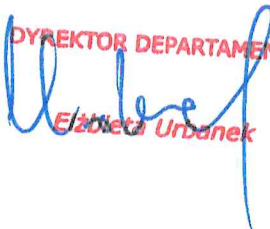
Podsumowanie

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.


DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

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 Wrocław; 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

