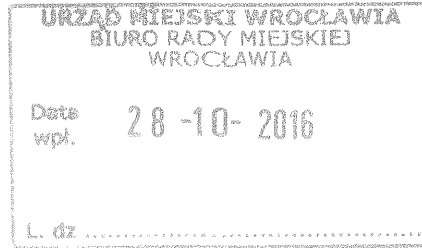




PP/1708102

urząd
miejski
wrocławia

151

Pan
Mirostaw Lach

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Sukiennice 9
50-243 Wrocław

Wrocław, 27 października 2016 r.

BRW-DPP4.670.6.2016

Dotyczy: problemów komunikacyjnych na południu Wrocławia

W odpowiedzi na Pańską interpelację z dnia 12 października 2016r., skierowaną do Prezydenta Wrocławia, Biuro Rozwoju Wrocławia we współpracy z Departamentem Infrastruktury i Gospodarki przekazuje stosowne wyjaśnienia.

W odniesieniu do rozwiązań komunikacyjnych południowej części Wrocławia informujemy, że docelowo wiodącą rolę komunikacyjną dla przemieszczeń tranzytowych kołowych na południowych obrzeżach miasta dla kierunku wschód – zachód będzie miała Wschodnia Obwodnica Wrocławia. Obwodnica przejmie także w znacznym stopniu ruch pojazdów napływających z tego kierunku do Wrocławia z gmin ościennych.

Bezwzględna i pilna konieczność budowy brakującego fragmentu Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (od Iwin do Bielán Wrocławskich) potwierdzają obecne badania ruchu prowadzone na ulicy Zwycięskiej. W szczególności pomiar natężeń ruchu na skrzyżowaniu ulic Zwycięskiej i Ołtaszyńskiej wykazał, że przez skrzyżowanie, z powodu braku ciągłości Obwodnicy Wschodniej Wrocławia przejeżdża obecnie zamiast prognozowanych 1350 pojazdów w godzinę, ok. 2900 pojazdów/godzinę. W tym z kierunku od miejscowości Wysoka przejeżdża około 900 pojazdów/godzinę, co spowodowane jest między innymi szybko postępującą zabudową terenów poza granicami miasta, w rejonie Wysokiej. Taki stan skutecznie ogranicza poziom swobody ruchu w ciągu ulicy Zwycięskiej dla potoku pojazdów jadących w kierunku al. Karkonoskiej, podporządkowanego na rondzie w stosunku do potoku pojazdów włączających się z południowego wlotu ulicy Ołtaszyńskiej. Z wykonywanych podczas własnych obserwacji pomiarów ruchu

jednoznacznie wynika także, że na nadmierny ruch kołowy na ulicy Zwycięskiej w znacznej części składają się, obok pojazdów dojeżdżających od strony miejscowości Wysoka, pojazdy nadjeżdżające z kierunku Radomierzyce, ewidentny efekt braku południowego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia.

Budowa Obwodnicy to nie jest zadanie własne Gminy, lecz Marszałka Województwa Dolnośląskiego i Miasto może w tej sprawie jedynie lobbować. Według posiadanych przez nas informacji inwestycja aktualnie zaplanowana jest do wybudowania do roku 2021 r.

Miasto podejmuje natomiast działania związane z wprowadzeniem do tego czasu rozwiązań, które doraźnie zmieniają niekorzystne proporcje przejazdu przez skrzyżowanie jw. Na przykład, na etapie rozstrzygania przetargu jest budowa przedłużenia ulicy Maczka do ulicy Ołtaszyńskiej (rozwiązanie ujęte w aktualnym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) łącznie z montażem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Ołtaszyńską. Planowany termin realizacji zadania - 30.04.2017.

Oprócz wymienionego wyżej planowanego połączenia wdrażane są sukcesywnie doraźne zmiany w pracy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Strachowskiego-Parafialna-Kutrzeby poprawiające komunikację z ulicy Parafialnej i Strachowskiego.

Miasto podjęło również decyzję o uruchomieniu do roku 2021 połączenia tramwajowego obsługującego rejon ulicy Zwycięskiej. Trasa poprowadzona będzie od pętli tramwajowej Park Południowy przy ul. Ślężnej pod linią kolejową obwodnicy towarowej i dalej po przecięciu z linią kolejową nr 285, będzie się kończyć przy ul. Zwycięskiej, pomiędzy ulicami Agrestową i Ołtaszyńską.

Równolegle prowadzone są przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego prace analityczne w zakresie przewozów kolejowych. Analizowane są uwarunkowania prawne, możliwości i koszty uruchomienia przewozów trakcją spalinową (szynobusami).

Jednak kluczowym działaniem pozostaje dokończenie przez Urząd Marszałkowski budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia.

Realizacja tego scenariusza inwestycyjnego zmieni globalnie proporcje natężeń ruchu w tej części miasta zdecydowanie odciążając z tranzytowego ruchu kołowego ulicę Zwycięską i stwarzając właściwe warunki dla obsługi osiedli Ołtaszyn i Partynice.

W odniesieniu do przeciążonych ruchem kołowym ulic Raławickiej, Skarbowców, Krzyckiej informujemy, że w najbliższym czasie uruchomione zostanie połączenie ulic Raławickiej i Alei Piastów, z mostem nad rzeką Ślężą, które przejmie część ruchu osobowego i autobusowego między innymi z ulic Skarbowców, Krzyckiej i Wałbrzyskiej.

W kwestii komunikacji w rejonie osiedli Gaj i Huby informuję, że dla zapewnienia sprawnej komunikacji w rejonie wspomnianych osiedli, wybudowane zostało, przed ponad czterema laty, torowisko tramwajowe w ulicy Bardzkiej (wraz z rozbudową ulicy Bardzkiej do ulicy dwujezdniowej) i Świeradowskiej oraz uruchomione dwie nowe linie tramwajowe nr 31 i 32. Obecnie na etapie przygotowywania do realizacji znajduje się natomiast budowa torowiska tramwajowego w ulicy Hubskiej wraz z kompleksową przebudową ulicy na odcinku od ulicy Glinianej do ulicy Dyrekcyjnej.

Południowa część miasta posiada gęstą sieć ulic osiedlowych, ale historyczne uwarunkowania kształtujące układ promienisty miasta spowodowały, że pomimo dobrej dostępności drogowej tej części miasta do centrum wciąż niewystarczające są powiązania międzyosiedlowe. Ustalenie

odpowiednich rezerw pod rozwój infrastruktury komunikacyjnej jest jednym z elementów planu miejscowego i stanowi podstawę do prowadzenia dalszych procedur administracyjnych umożliwiających ich realizację. Ustalane na podstawie planów miejscowych są m.in. rezerwy pod drogi mające na celu uelastycznienie układu komunikacyjnego, zwłaszcza na połączeniach międzysiedlowych. Są to m.in.:

- przedłużenie ul. Raławickiej do al. Piastów wraz z budową mostu nad rzeką Ślężą,
- nowa droga łącząca ul. Przyjaźni z ul. Karmelkową wraz z budową mostu nad rzeką Ślężą,
- połączenie ul. Przyjaźni z ul. Raławicką,
- przedłużenie ul. Parafialnej w kierunku ul. Buforowej.

Prowadzona przez miasto polityka zrównoważonej mobilności wymaga przyjęcia działań w kierunku zapewnienia właściwych proporcji w przemieszczeniach w mieście z wykorzystaniem różnych środków transportu, w tym w szczególności nadania priorytetu dla rozwoju środków transportu niesamochodowego. Oznacza to zapewnienie możliwości dojazdu samochodem do miejsc węzłowych i stworzenie warunków do wygodnej przesiadki na transport zbiorowy, a także kreowanie spójnej i komfortowej sieci powiązań rowerowych i pieszych.

W zakresie przestrzennym taki kierunek działań jest realizowany poprzez ustalenie odpowiednich rezerw na prowadzenie nowych tras transportu zbiorowego:

- wzdłuż drogi łączącej ul. Przyjaźni z ul. Karmelkową wraz z pętlą przy ul. Kupieckiej,
- wzdłuż bocznic kolejowej w rejonie Ołtaszyna wraz z pętlą na zaprojektowanym w miejscowym planie ogólnodostępnym placu przy ul. Zwycięskiej,
- wzdłuż ul. Buforowej

oraz wyznaczenie miejsc pod parkingi typu P&R zarówno przy planowanych trasach transportu zbiorowego (przykład ul. Zwycięska, ul. Karmelkowa) jak i przy istniejących trasach (pętla przy ul. Ślężnej, trasa tramwajowa na Gaj – w rejonie skrzyżowania ul. Świeradowskiej z ul. Bardzką).

Oprócz wyznaczania tras rowerowych wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych prowadzących do centrum wskazywanych jest w miejscowych planach wiele powiązań rowerowych prowadzonych niezależnie, np. wzdłuż terenów zielonych, rzek czy terenów kolejowych a także pomiędzy terenami mieszkaniowymi.

Celem tego jest nie tylko zachęta do zmiany nawyków komunikacyjnych, ale przede wszystkim poprzez powiązania różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych stworzenie spójnej, zintegrowanej sieci transportowej stanowiącej atrakcyjną alternatywę dla ruchu samochodowego.

Mając na uwadze cel w postaci zredukowania potrzeby podróżowania na dalsze odległości w celu realizacji podstawowych potrzeb, plany miejscowe zapewniają poprzez odpowiednie dopuszczenie przeznaczeń miejsca pod rozwój w obszarach mieszkaniowych także usług, obiektów edukacyjnych, opieki zdrowotnej czy rekreacji. Szczególnej analizie w tym względzie podlega także zapewnienie odpowiednich powiązań pieszych, które mają ułatwić i skrócić przemieszczenia w obszarze, w tym także dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej.

W odniesieniu do opracowań planistycznych opracowywanych przez Biuro Rozwoju Wrocławia, warto zauważyć, że wiele miejscowych planów

zagospodarowania przestrzennego, przygotowano w celu ochrony ładu przestrzennego, w tym, by przeciwdziałać nieuzasadnionemu dogęszczaniu osiedli i kompleksów zabudowy mieszkaniowej, stanowiących ukształtowaną jednostkę funkcjonalno-przestrzenną. Dzięki ustaleniom tych planów zachowana zostanie zieleń osiedlowa i będzie możliwość wprowadzenia brakujących usług.

Przykładem planu dla południowej części miasta jest sporządzony plan dla obszaru położonego w rejonie ulic Borowskiej i Kamiennej we Wrocławiu, którego celem było uniemożliwienie dogęszczania zabudowy mieszkaniowej części osiedla Huby, stanowiącej ukształtowaną jednostkę funkcjonalno-przestrzenną. Zachowane zostały przestrzenie zagospodarowane zielenią, podkreślające kompozycję wewnątrz międzyblokowych oraz obszar na północ od ulicy Ślicznej, który ma stanowić osiedlowy park z elementami infrastruktury sportowej. W planie znajdują się zapisy dotyczące obsługi komunikacyjnej poszczególnych terenów, powiązań pieszych i pieszo-rowerowych. Ustalenia planu mają być pomocne dla działań służących rewitalizacji osiedla blokowego.

Należy podkreślić, że często do projektów planów wnoszone są uwagi, których autorzy – spółdzielnie mieszkaniowe lub deweloperzy, wnioskują o nową zabudowę mieszkaniową, mimo istniejącej już wysokiej intensywności zabudowy. Uwagi te, jako sprzeczne z celem podejmowanych działań planistycznych, nie są uwzględniane, co jest zgodne z oczekiwaniami mieszkańców w zakresie wyposażenia osiedli.

W wielu planach obowiązujących w rejonie południowej części Wrocławia ograniczono intensywność zabudowy. Przy ich opracowaniu zadbano również o osiedlowe tereny zieleni parkowej z placami zabaw dla dzieci i miejscami codziennej rekreacji. Przewidziano lokalizację placówek oświatowych oraz innych obiektów usługowych i kulturalnych. Wyznaczono obsługę komunikacyjną dla tych terenów.

Przykładem może być miejscowy plan w rejonie ulic Zwycięskiej, Ołtaszyńskiej i Agrestowej. Umożliwia on rewitalizację obszarów powojсковych, nasycenie obszaru zielenią i urządzenie terenów rekreacyjno-sportowych, stworzenie nowych ogólnodostępnych skwerów, parków i innych form zieleni urządzonej oraz powiązanie tych terenów ciągami pieszymi z zabudową mieszkaniową. Na 16 ha terenu zaplanowano zieleń parkową oraz usługi sportu i rekreacji. Plan umożliwia wykreowanie przestrzeni publicznej stanowiącej otwarcie na tereny zieleni i usług. Wyznaczono również rezerwę dla zespołu szkolno-przedszkolnego, który będzie służyć mieszkańcom pobliskich osiedli.

Na podstawie innego planu miejscowego zrealizowano budowę zespołu szkolno-przedszkolnego przy ul. Wietrznej.

Mieszkańcy osiedli Krzyki, Klecina, Partynice mają dostęp do trzech parków: Klecińskiego, Południowego i Cukrowego, który powstał na części terenu przemysłowego dawnej cukrowni na Klecinie, a także zieleni w dolinie rzeki Ślęzy.

W połączeniu ze wspomnianym już planowanym parkiem na terenach powojсковych przy ul. Zwycięskiej, wyznaczonymi terenami zieleni parkowej w Klinie Wojszyckim, czy rozsianymi na całym obszarze większymi i mniejszymi skwerami, mieszkańcy będą mieli zapewniony dogodny dostęp do położonych w niedużej odległości różnorodnych form zieleni.

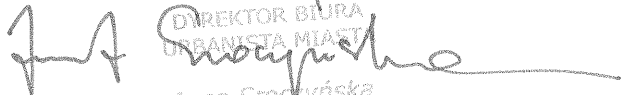
W planach miejscowych w rejonie ulicy Deszczowej, w rejonie ulicy Polarnej, w rejonie ul. Pogodnej w obrębie Krzyki, w rejonie ulic Zwycięskiej, Ołtaszyńskiej i Agrestowej dopuszczono wyłącznie lub na

znacznej części zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, dostosowaną do otoczenia i niepowodującą nadmiernych uciążliwości.

Dodatkowo w opracowaniu jest plan w rejonie ulicy Koszyckiej i Świt we Wrocławiu. Znaczna część terenu planowana jest na zielen i rekreację. Centralna część obszaru stanowi ważny element układu tzw. zielonego Klina Południowego, który pozwoli na powiązanie terenów centrum Wrocławia, poprzez Park Skowroni, z rejonem Toru Wyścigów Konnych i doliną rzeki Ślęzy przy południowej granicy miasta. Jednocześnie w planie tym przewiduje się przywrócenie dawnej historycznej trasy spacerowej wzdłuż linii kolejowej.

Tak więc nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że Biuro Rozwoju Wrocławia bezwzględnie spełnia życzenia deweloperów, zupełnie nie uwzględniając podstawowych interesów społecznych. Nadmienić należy, że w trakcie opracowywania planów miejscowych, mieszkańcy mogą i powinni brać czynny udział. Urbaniści są otwarci na współpracę przy tworzeniu dokumentu. Wiele planów podejmuje się właśnie z inicjatywy samych mieszkańców.

Południowy rejon miasta jest ciągle atrakcyjnym obszarem do inwestowania dla deweloperów, którzy na wolnych, najczęściej prywatnych działkach lokalizują głównie budynki mieszkaniowe, mniej dbając o usługi lub zielen, mimo że ustalenia planów miejscowych dopuszczają pełny zakres funkcji. Niestety wiele inwestycji powstaje w oparciu o odpowiednio skalkulowany zysk ekonomiczny, bez dbania o właściwe kształtowanie przestrzeni wspólnych. Pomimo tych wyraźnych braków inwestycje takie nadal znajdują nabywców.


DIREKTOR BIURA
URBANISTA MIAST
Anna Sroczyńska

Otrzymują:

1. adresat
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia, Sukiennice 9, 50-107 Wrocław – do wiadomości
3. Biuro Prezydenta, Sukiennice 9, 50-107 Wrocław – do wiadomości
4. Departament Infrastruktury i Gospodarki, ul. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław
5. a/a

