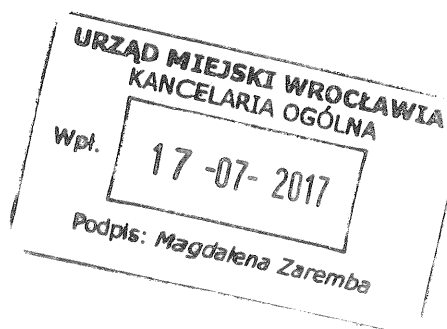


Departament Infrastruktury i Gospodarki

urząd
miejski
wrocławia



81

Pan
Miroslaw Lach
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, dnia 14 lipca 2017 r.

WIM.0003.4.2017.EN

Dotyczy: dokończenia budowy ulicy Buraczanej we Wrocławiu oraz ruchu drogowego na osiedlu Klecina

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 5 lipca 2017 r. dotyczącą dokończenia budowy ulicy Buraczanej we Wrocławiu oraz unormowania ruchu drogowego na osiedlu Klecina przedstawiam następujące stanowisko w sprawie.

W kwestii przebudowy ziemnego odcinka ulicy Buraczanej od ulicy Ogórkowej do sięgacza ulicy Buraczanej uprzejmie informuję, że inwestycja ta jest już ujęta w planach inwestycyjnych Miasta.

Zadanie obsługuje Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Jeszcze w bieżącym roku planowane jest opracowanie niezbędnej dokumentacji projektowej. Budowa drogi przewidziana jest bezpośrednio po przygotowaniu dokumentacji, co winno nastąpić na przełomie roku 2017 i 2018.

Zakres powstających nowych dróg na osiedlu Klecina jest ściśle związany z etapowo postępującą zabudową osiedla. Każda nowa inwestycja mieszkaniowa to kolejny odcinek nowych połączeń. Stąd stopniowo postępująca realizacja układu drogowego na osiedlu.

Planowane dalsze inwestycje mieszkaniowe w obszarze ulic Jutrzenki i Dożynkowej łączone są obecnie z budową nowej drogi klasy zbiorczej biegnącej od ulicy Kupieckiej i przecinającej ulice Jutrzenki i Dożynkową. Dla tego połączenia przewidziany jest odpowiedni korytarz w planach miejscowych.

Odnosnie zabezpieczenia miejsc postojowych dla mieszkańców zwłaszcza nowej zabudowy informuję, że zgodnie z przepisami (Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie) winno być ono realizowane na terenach wewnętrznych posesji na koszt i staraniem zarządcy tych terenów. I na etapie projektowania budynków oraz uzyskiwania pozwolenia na budowę element ten jest uwzględniany. Odrębną kwestią pozostaje natomiast funkcjonowanie tego wymogu w praktyce już po wybudowaniu budynków.

Przykładowo problemy z parkowaniem w rejonie ulicy Ogórkowej spowodowane są głównie niedoborem dostępnych dla mieszkańców miejsc postojowych na terenie posesji ulokowanych przy ulicy Marchewkowej. Niedobór ten nie wynika z niewłaściwe zaprojektowanego potencjału tych miejsc, gdyż w projekcie była ich przewidziana odpowiednia liczba ale z obecnego sposobu wykorzystania przestrzeni przewidzianej w projekcie na parkowanie. Przede wszystkim należy stwierdzić, że zabudowa wzdłuż ulicy Marchewkowej i Szparagowej jest zabudową dość młodą, powstałą na początku lat 2000. Zgodnie z obowiązującymi przepisami na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę inwestorzy wykazali, że w ramach terenu zapewniona jest niezbędna liczba miejsc postojowych. Część miejsc zlokalizowana była na parkingu terenowym na działce inwestora a znaczna część w parkingach kubaturowych mieszczących się w przyziemiu budynków przy ulicy Marchewkowej i Szparagowej. W takim kształcie inwestycja została zrealizowana, ale jak pokazała wizja w terenie nie jest w ten sposób użytkowana. Przede wszystkim nie jest w



pełni czynny żaden z czterech wybudowanych parkingów kubaturowych w budynkach przy ulicy Marchewkowej. Dodatkowo miejsca parkingowe na istniejącym parkingu terenowym przy ulicy Marchewkowej stanowią indywidualne miejsca garażowania samochodów zarezerwowane dla poszczególnych użytkowników i zabezpieczone przed parkowaniem innych pojazdów uchylnymi zaporami. W efekcie nawet w godzinach późno wieczornych występuje sytuacja, że część z tych miejsc stoi pusta.

Podstawowym czynnikiem generującym problemy parkingowe są zatem nieczynne parkingi podziemne w budynkach przy ulicy Marchewkowej oraz sposób prowadzenia dystrybucji miejsc postojowych na terenie wspólnoty. W konsekwencji takich rozwiązań powstał ujemny bilans miejsc postojowych, którego nie rozwiąże się poprzez parkowanie w pasie drogi publicznej. Dodatkowo odpowiedzialność za sytuację, na którą Miasto nie ma wpływu przenoszona jest obecnie na Gminę. Podkreślam, że sprawy dotyczące sposobu korzystania z parkingów na terenach wewnętrznych nie podlegają regulacjom Urzędu.

Właściwym działaniem w tym przypadku jest dążenie przez mieszkańców do uruchomienia parkingów kubaturowych usytuowanych w ich budynkach oraz zmiana sposobu wykorzystywania istniejących miejsc terenowych wybudowanych na działce z indywidualnego przypisania tych miejsc na dostęp na zasadach ogólnych np. poprzez zabezpieczenia wjazdu na teren osiedla szlabanem i likwidację zapor uchylnych.

Informuję również, że właściciel jednego z parkingów w przyziemiu podejmował działania w kierunku zmiany jego funkcji na sklep spożywczy, ale nie uzyskał na takie działanie zgody Miasta.

W kwestii parkowania na drogach osiedlowych wyjaśniam, że ulice te funkcjonują w strefie ruchu uspokojonego. W pasie drogowym parkowanie może się odbywać wyłącznie w miejscach wydzielonych lub miejscach, które nie wprowadzają utrudnień w zapewnieniu przejazdu przez drogę, co jest podstawową rolą układu drogowego.

W razie przekazywania przez Radę Osiedla Klecina czy mieszkańców wniosków o wprowadzenie korekt w organizacji ruchu w związku z nieprawidłowym parkowaniem pojazdów czy utrudnionym przejazdem takie działania w uzgodnieniu z Radą Osiedla każdorazowo są podejmowane. Przykładowo funkcjonujący na początkowym kilkunastometrowym odcinku ulicy Ogórkowej zakaz parkowania wprowadzony został w kwietniu 2016 roku na wniosek mieszkańców poparty przez Straż Miejską. Wcześniej pojawiły się w tym rejonie słupki eliminujące możliwość parkowania na chodnikach. Dalsze ograniczanie parkowania na drogach osiedlowych jest możliwe, ale poprzez poprawę warunków przejazdu w efekcie powstaje większa zachęta do wykorzystania tych dróg jako dróg tranzytowych tj. niezgodnie z ich lokalnym przeznaczeniem. Stąd działania Miasta w tym zakresie ograniczają się do wprowadzania rozwiązań postulowanych i uzgodnionych przez Radę Osiedla.

DYREKTOR DEPARTAMENTU


Elżbieta Urbanek

Otrzymuje:

1. adresat
- ② Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
3. Biuro Prezydenta Wrocławia
4. a/a