



4163

Wrocław, dnia 2013-12-03

Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław

K. Bortnik

TUP.070.31.108743. 114716 .2013.ML

Dotyczy: uzgodnienia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Działdowskiej i Tczewskiej we Wrocławiu (zainicjowanego uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXII/735/12 z dnia 18 października 2012r.).

U. J. N. I. P. W. T. C. L. A. W. I. A

K. P. I. T. A. K. O. S. I. N. A

Podpis: Agata Kim-Ciuch

W nawiązaniu do Państwa wystąpienia z dnia 06.11.2013r. (data wpływu do ZDiUM 20.11.2013r.) w w/w sprawie, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta uprzejmie informuje, że **odmawia uzgadnia** przedmiotowego opracowania.

- 1) Tut. Zarząd informuje, że zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie odstęp między skrzyżowaniami na terenach zabudowanych nie powinny być mniejsze niż 300m, dopuszczając wyjątkowo zmniejszenie tej odległości do 150m. Skrzyżowanie nowoprojektowanej drogi 4KDD/6 z ul. Kowalską oznaczoną symbolem 2KDZ/1 zostało zaprojektowane w odległości około 120m od istniejącego skrzyżowania ul. Kowalskiej z ul. Tczewską oznaczona symbolem 4KDD/3.
- 2) Zgodnie z § 8 ust. 1 pkt 4 przytoczonego rozporządzenia na skrzyżowaniu drogi klasy zbiorczej z drogą klasy lokalnej lub dojazdowej powinny być stosowane narożne ścięcia linii rozgraniczających nie mniejsze niż 10m na 10m, a przy istniejącej zabudowie dopuszcza się nie mniejsze niż 5m na 5m, zaś na skrzyżowaniu drogi klasy lokalnej lub dojazdowej z drogą klasy lokalnej lub dojazdowej powinny być stosowane narożne ścięcia nie mniejsze niż 5m na 5m.
- 3) W zakresie sposobu prowadzenia obsługi komunikacyjnej nowych inwestycji Tut. Zarząd zwraca uwagę, że zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 5 przytoczonego rozporządzenia na drogach klasy zbiorczej należy dążyć do ograniczenia liczby zjazdów, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę. W ocenie zarządcy drogi nieuzasadnione jest prowadzenie obsługi komunikacyjnej terenu 2MW-U/1 od ul. Kowalskiej, gdy teren ten posiada dostęp do drogi klasy dojazdowej – ul. Węgorborska oznaczonej symbolem 4KDD/1.

Jednocześnie Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że:

- w obszarze węzła drogowego dwóch dróg klasy zbiorczej – istniejącej i projektowanej, oznaczonego symbolem 2KDZ/3, znajduje się istniejący zjazd publiczny do dużych terenów warsztatowych i magazynowych we władaniu Politechniki Wrocławskiej;
- projektowane przedłużenie ul. Węgorborska kończy się ślepo na terenach kolejowych, bez zapewnienia możliwości zawracania – brak placu manewrowego;
- na terenach wewnętrznych ciągów pieszych i rowerowych zostały wprowadzone również drogi wewnętrzne. Takie zapisy, z jednej strony, uniemożliwiają prawidłowe oznakowanie tych terenów (znak drogowy C13 i C16 stanowi jednocześnie zakaz poruszania się samochodów), a z drugiej strony wydaje się

niewłaściwe wprowadzenie braku możliwości obsługi terenu 2MW-U/2 od zachodu tj. od terenu 6KDWPR/1.

W ocenie Tut. Zarządu należy odpowiednio:

- przeprojektować w/w skrzyżowanie lub obsługę terenów Politechniki w sposób zapewniający spełnienie wymogów § 113 ust. 7 wyżej przytoczonego rozporządzenia;
- zaprojektować plac manewrowy;
- część terenu 6KDWPR/1 zaprojektować jako drogi wewnętrzne (przedłużyć drogę wewnętrzną 5KDW/2), a z zapisów dla ciągów pieszych i rowerowych wyeliminować drogi wewnętrzne.

Biorąc pod uwagę powyższe uzasadnienie Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta postanawia jak na wstępie i informuje, że w celu uzyskania uzgodnienia należy doprowadzić projekt planu do zgodności z przepisami w zakresie dróg publicznych i ponownie wystąpić do Tut. Zarządu z wnioskiem o uzgodnienie.

Z poważaniem

Z-ca Dyrektora ds. Technicznych

Grażyna Wojewódzka

Otrzymują:
1. Adresat,
2. ZDiUM TUP a/a.