

**Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.**

Ofiar Oświęcimskich 36

50-059 Wrocław

Wrocław, 16 maja 2023 r.

Sygnatura sprawy BZM-PP.7211.6.2023

Numer ewidencyjny pisma 00053394/2023/W

Dotyczy: dot. budowy cmentarza komunalnego przy ul. Ibn Siny Awicenny

W odpowiedzi na pismo 230404-07140-DP-grzei-10-aktualizacja wytycznych/178321, które wpłynęło 11 kwietnia 2023 r. Biuro Zrównoważonej Mobilności oraz Wydział Inżynierii Miejskiej przekazują wytyczne do zadania „Budowa cmentarza komunalnego przy ul. Ibn Siny Awicenny”.

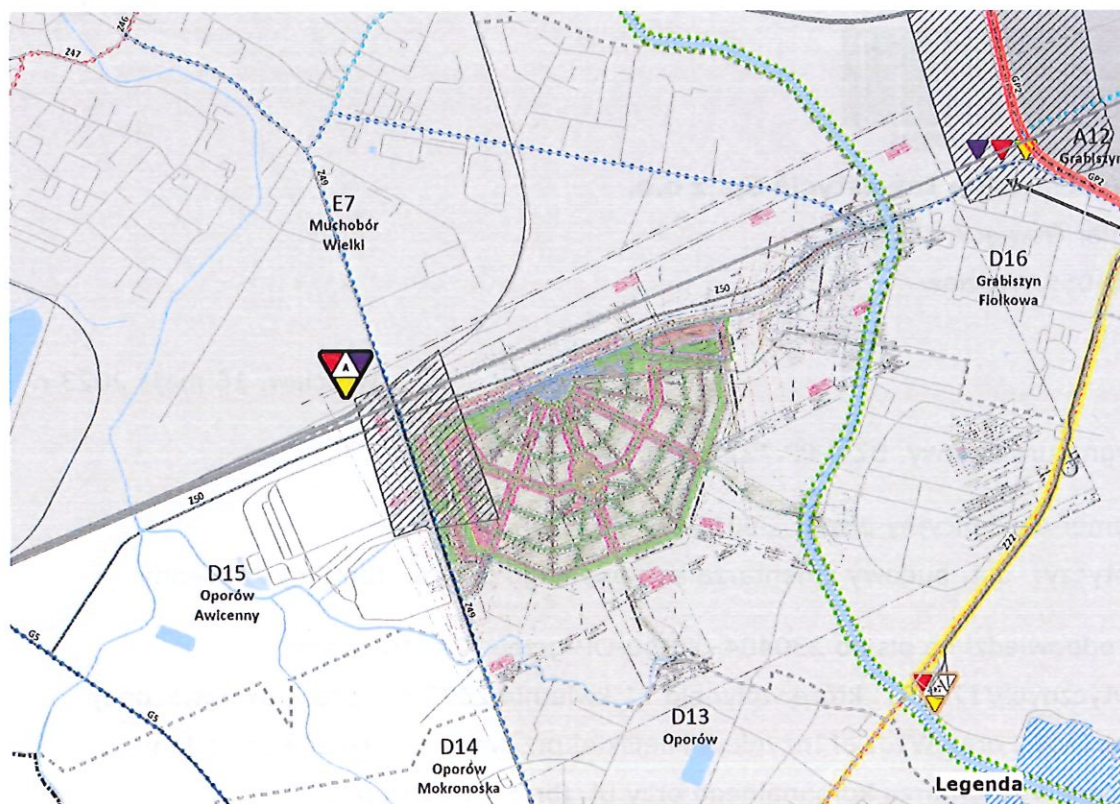
Ad. 1.

- **Wytyczne ogólne**

Plan miejscowy, który stanowił bazę do sporządzenia koncepcji cmentarza jest planem uchwalonym w roku 2000 a więc ponad 20 lat temu. Pomimo tego, że sama koncepcja została sporządzona w roku 2010, to nadal pozostawała ona w korelacji z rozwiązaniami planistycznymi, a więc uwzględniała rezerwy komunikacyjne na układ drogowy w sposób zapisany w tym planie. Na przestrzeni lat jednak podejście do rozwijania systemu transportowego w mieście uległo zmianie, zmieniły się także priorytety miejskie, co pozwoliło zweryfikować dokumenty planistyczne w zakresie kształtu docelowej sieci transportowej miasta.

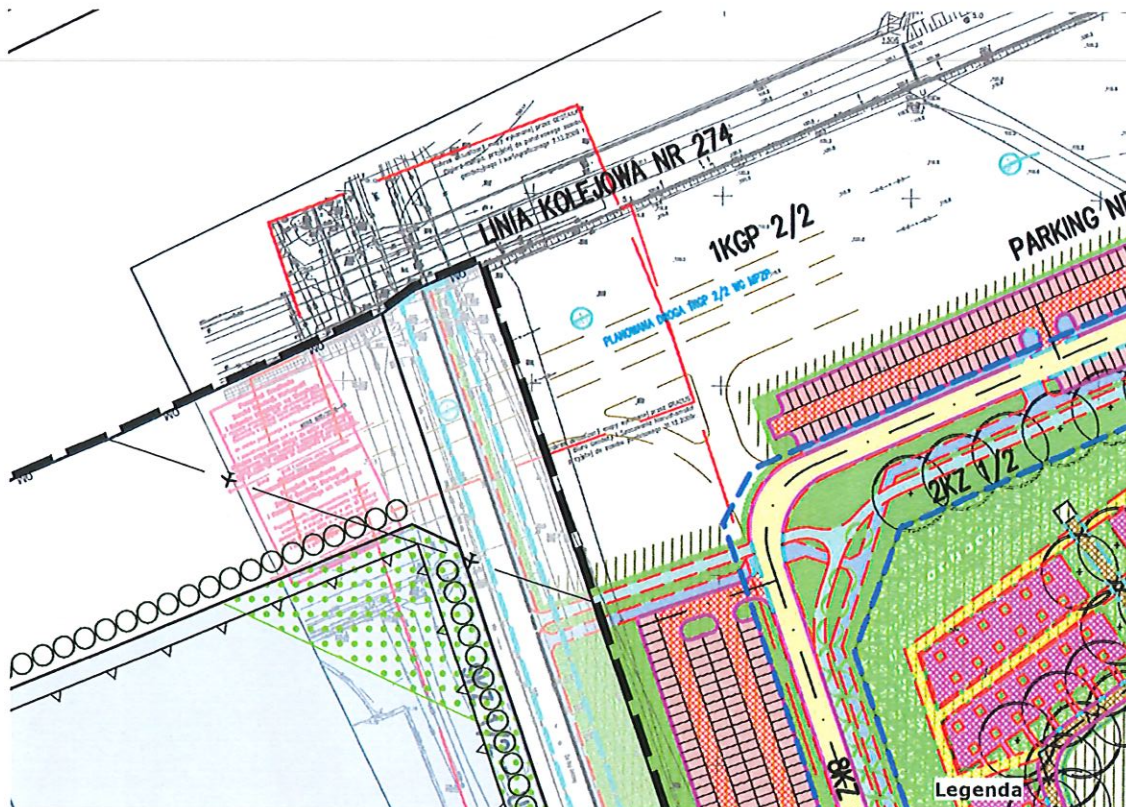
W 2018 roku, przy tworzeniu nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia, droga GP usytuowana na północ od cmentarza, nazywana w poprzednich edycjach studium Trasą Czeską, a która miała tworzyć z Obwodnica Śródmiejską nowy węzeł po stronie północnej linii

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.



Rys.1 Fragment Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego Wrocławia

Na tych, zmienionych przez Studium 2018, warunkach komunikacyjnych jest obecnie procedowany plan po stronie zachodniej ul. Awicenny (dane dostępne na <https://bip.um.wroc.pl/arttykul/629/65909/rejon-ulic-mokronoskiej-i-ibn-siny-awicenny-694>). Plan ten m.in. projektuje 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.



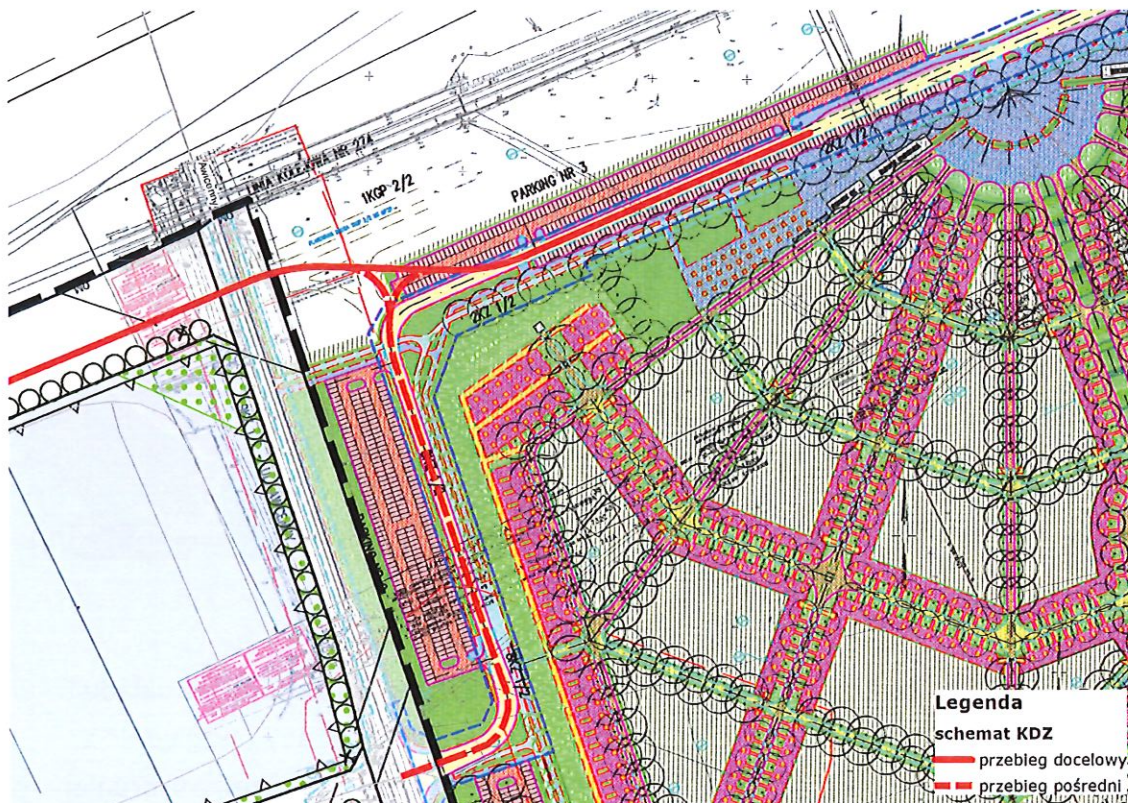
Rys. 2 Fragment projektu mpzp

Biorąc powyższe pod uwagę należy na nowo spojrzeć na ukształtowanie układu komunikacyjnego w rejonie cmentarza przy ul. Awicenny, 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.

Proponuje się przyjęcie więc następujących zmian w projektowaniu:

- 1) należy zaprojektować drogę o charakterze międzydzielnicowym o parametrach ulicy zbiorczej wykorzystując fragment korytarza ulicy 1KGP 2/2 tak by umożliwić jej kontynuację po stronie zachodniej ul. Awicenny w ramach terenu 1KDZ (projekt mpzp 694);
- 2) prowadzenie ulicy zbiorczej w ramach terenu 1KDZ (projekt mpzp 694) należy przewidzieć w części południowej tego terenu ze względu na możliwość pozostawienia części północnej na cel P&R;
- 3) należy założyć, 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;

- 4) przebieg docelowy należy zaprojektować jako rozwiązanie koncepcyjne;
- 5) do momentu realizacji wiaduktu nad linią kolejową należy projektowaną ulicę włączyć w teren 8KZ 1/2 i podłączyć do ul. Awicenny w miejscu zgodnie z obecną koncepcją na cmentarz;



Rys. 3 Schemat układu komunikacyjnego

- 6) po stronie wschodniej ul. Awicenny przestrzeń komunikacyjną pozostałą po zaprojektowaniu ulicy zbiorczej należy wykorzystać na inne elementy związane z obsługą cmentarza – np. parkingi, place oraz zielen, w tym np. rozwiązania z zakresu zielono – błękitnej infrastruktury.

- **Wytyczne dla ulicy 2KZ 1/2**

- 1) należy przewidzieć prowadzenie wzdłuż niej komunikacji zbiorowej;
- 2) od strony południowej powinny być zaprojektowane droga dla pieszych i rowerów, od strony północnej należy zaprojektować drogę dla rowerów oraz pozostawić przestrzeń na ewentualny chodnik; drodze dla rowerów powinna towarzyszyć obustronna zielen wysoka;
- 3) zgodnie z zarządzeniem Prezydenta w sprawie Standardów planowania i projektowania ulic z uwzględnieniem zielono-niebieskiej infrastruktury w ramach pasa drogowego należy wprowadzić elementy gospodarowania wodą opadową i roztopową;

- 4) nie należy projektować miejsc postojowych dostępnych bezpośrednio z przedmiotowej ulicy, całą niezbędną przestrzeń parkingową należy zaprojektować poza ulicą, a w ramach ulicy jedynie zjazdy na parkingi;
- 5) w obszarze włączenia 2KZ 1/2 do 1KDZ należy skrócić parking nr 3 usytuowany po północnej stronie jezdni.

- **Wytyczne dotyczące parkingów**

- 1) należy zweryfikować zapotrzebowanie na miejsca postojowe planowane do obsługi cmentarza. W chwili obecnej zaplanowano ich ponad 1100, co wydaje się zbyt wysoką wartością a jednocześnie spowoduje niepotrzebne uszczelnienie ogromnych przestrzeni miejskich;
- 2) należy zwiększyć powierzchnię biologicznie czynną na parkingach poprzez zaprojektowanie w ich obrębie zieleni wysokiej w liczbie co najmniej 1 drzewo co 4 miejsca postojowe;
- 3) obecnym standardem w zakresie projektowania przestrzeni parkingowej jest stosowanie nawierzchni szczelnej wyłącznie na jezdniach manewrowych oraz miejscach z kartą – pozostałe miejsca postojowe należy projektować z nawierzchni półprzepuszczalnej;
- 4) do rozważenia jest częściowo zaprojektowanie formy parkingów tymczasowych, czyli terenów wykorzystywanych na parking tylko w czasie świąt listopadowych;
- 5) należy ograniczyć projektowanie stref parkingowych wzdłuż ul. Awicenny, ze względu na usytuowanie tego obszaru w zlewni rzeki Kasiny, która jest jedną w 3 zlewni uznanych za problemowe w przygotowywanej obecnie Strategii Gospodarowania Wodami Opadowymi.

- **Wytyczne dotyczące ruchu pieszego i rowerowego**

- 1) droga dla pieszych w świetle nowego rozporządzenia o drogach publicznych powinna zawierać oprócz chodnika pas buforowy i obsługujący;
- 2) każdorazowo szerokość chodnika należy projektować o wartości nie mniej niż 1,80m. Szerokość 1,50m dopuszcza się stosować jedynie w miejscowych przewężeniach;
- 3) wszystkie przejścia dla pieszych, sugerowane miejsca przekroczenia jezdni i przejazdy rowerowe należy projektować jako wyniesione;
- 4) na zjazdach należy zachowywać ciągłość nawierzchni i niwelety chodnika i drogi dla rowerów;

- 5) należy uwzględnić usytuowanie ławek wzdłuż dróg dla pieszych, zgodnie z Wrocławskimi standardami dostępności;
- 6) od strony wschodniej obszaru opracowania na styku z ul. Ostrowskiego należy uwzględnić stan faktyczny, czyli kładkę pieszo rowerową, do której powinna dowiązać się projektowana infrastruktura pieszo-rowerowa.

- **Wytyczne dla elementów komunikacji zbiorowej**

- 1) z uwagi na prowadzenie ruchu autobusów szerokości pasów jezdni drogi zbiorczej, dojazdowej i wewnętrznej powinny umożliwiać wyminięcie się autobusów, należy więc przyjąć parametr jezdni nie szerszy niż uwzględniający komunikację zbiorową;
- 2) zalecana minimalna szerokość zatok przystankowych wynosi 3m, a długość krawędzi peronu powinna wynosić 20m;
- 3) przystanki należy wyposażać w elementy uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami, to jest wykonanie pasów ostrzegawczych przy przejściach dla pieszych, pasów prowadzących oraz pól oczekiwania dla osób z niepełnosprawnością wzroku i osób na wózkach;
- 4) sugeruje się miejsca przystankowe wyposażać w zieleni;
- 5) nie należy prowadzić drogi dla pieszych i rowerów tranzytowo przez peron. W takiej sytuacji peron staje się niebezpieczną i niekomfortową do oczekiwania przestrzenią;
- 6) w załączeniu dołączamy schematy rozwiązań infrastruktury dedykowanej dla osób z niepełnosprawnościami na peronie przystankowym w wariantach zalecanym i dopuszczalnym;
- 7) ze względu na wykorzystywanie drogi 3KD oraz dróg wewnętrznych nr 1 i 2 do ruchu i postoju autobusów należy zapewnić szerokość pasów jezdni, która umożliwi wyminięcie się autobusów. Na skrzyżowaniach dróg należy zapewnić przejezdność dla autobusów.

- **Pozostałe uwagi**

- 1) sugeruje się w miejscu rezerwy oznaczonej w planie symbolem 1KGP 2/2 zaprojektowanie strefy parkingowej, która będzie posiadała dwójaką funkcję – jako parking dla osób korzystających z cmentarza oraz jako P&R dla stacji kolejowej Wrocław Zachodni. Należy zapewnić wygodne i możliwie najkrótsze dojście z parkingu do stacji kolejowej Wrocław Zachodni;

- 2) dla drogi 8KZ1/2 po północnej stronie jezdni, wzdłuż parkingów znajdujących się po północnej stronie należy zapewnić drogę dla pieszych zapewniającą bezpieczne dojście do przystanku autobusowego na ul. Awicenny;
- 3) drogę dla pieszych i rowerów po południowej stronie drogi 8KZ1/2 należy oddzielić od jezdni pasem zieleni wyposażonym w zieleń wysoką;
- 4) od strony ul. Awicenny należy zapewnić dodatkowe połączenie piesze z przystankiem autobusowym na Awicenny tak by tworzyło ono najkrótszą drogę do wejścia na cmentarz oraz by zapewnić oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego w okolicy wejścia na cmentarz;
- 5) sugeruje się zawężenie pasów ruchu drogi 8KZ 1/2 tak, aby ruch pieszy i rowerowy na całej jej długości od strony Awicenny był rozdzielony;
- 6) na wysokości między parkingiem 1 i parkingiem 2 sugeruje się przeniesienie stojaków na pas zieleni, tak by możliwe było zachowanie skrajni dla drogi dla rowerów;
- 7) dla drogi 7KD należy przyjąć szerokość jezdni dostosowaną do klasy ulicy;
- 8) dla ciągu pieszego zewnętrznego wokół cmentarza, Aleja Północna, Aleja Południowa i Aleja Jordanowska akceptuję szerokości zaproponowane w dokumentacji 2010 r. W miejscach gdzie równolegle biegnie chodnik i droga dla rowerów należy do chodnika dodać pas buforowy. Wzdłuż projektowanych Alei, które będą stanowiły dojścia dla pieszych z okolicznych osiedli należy projektować ławki, które są miejscami odpoczynku w szczególności dla osób starszych;
- 9) w rejonie inwestycji cmentarza procedowany jest projekt WBO 213_2021: Awicenny – pieszo i rowerem. Projekt ten ma wysoki priorytet realizacji. Ewentualne korekty projektu Cmentarza nie powinny wchodzić w zakres objęty projektem WBO;

Ad. 2. Wszelkie informacje dotyczące planowanych do realizacji inwestycji w rejonie przedmiotowego zadania z art. 16 ustawy o drogach publicznych należy kierować do ZDiUM.

Niniejsze pismo zostało przygotowane zgodnie ze standardami WCAG.
Sprawę prowadzi: Marta Bąk, tel. + 48 71-777-73-57, marta.bak@um.wroc.pl

Załączniki:

1. Schemat rozwiązań infrastruktury dedykowanej dla osób z niepełnosprawnościami na peronie przystankowym w wariantcie zalecanym.
2. Schemat rozwiązań infrastruktury dedykowanej dla osób z niepełnosprawnościami na peronie przystankowym w wariantcie dopuszczalnym.

Do wiadomości:

1. Wydział Inżynierii Miejskiej

DYREKTOR WYDZIAŁU

Ewelina Nowak

DYREKTOR BIURA

Monika Kozłowska-Świąconek

