



Wrocław, 18 maja 2021

WIM.152.1.2021

W odpowiedzi na petycję przeciwko zwężeniu Mostu Osobowickiego dla ruchu samochodowego i za budową kładek rowerowych, która wpłynęła do Urzędu Miejskiego Wrocławia w dniu 23 listopada 2020 roku przedstawiam stanowisko w poruszonych w petycji sprawach.

Podstawą podjęcia prac projektowych dla przebudowy Mostów Osobowickich jest ich zły, wymagający działań naprawczych stan techniczny. Aktualnie Mosty Osobowickie wykazują uszkodzenia w wielu parametrach. Niedostateczna jest nawierzchnia jezdni na Mostach zwłaszcza w obrębie torowiska i na dojazdach. Są na niej koleiny, spękania, rozległe deformacje oraz ubytki. Zagroza to bezpieczeństwu ruchu publicznego. Nawierzchnia chodników, które są bardzo wąskie, jest nierówna, płyty betonowe „klawiszują”, występują na nich pęknięcia i ubytki, przez co droga nie zapewnia należytej wygody i bezpieczeństwa użytkownikom. Konstrukcja obu mostów również wykazuje szereg nieprawidłowości, które obniżają przydatność użytkową, estetykę i bezpieczeństwo.

W celu przywrócenia obiektom odpowiedniego stanu technicznego, nośności oraz funkcji należy wykonać ich przebudowę.

Celem określenia rozwiązań pieszych, rowerowych, komunikacji indywidualnej i zbiorowej w przekroju obiektu mostowego po przebudowie podjęto decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

Pełna informacja o konsultacjach zawarta jest na stronie <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jak-urzadzic-ruch-na-mostach-osobowickich>

Celem konsultacji jest pomoc w wyborze kompromisowego rozwiązania projektowego. Takiego, które będzie optymalne dla możliwie jak największej liczby uczestników ruchu. Przedmiotem konsultacji przebudowy Mostów Osobowickich są takie warianty, które są możliwe do zrealizowania przy założonych możliwościach finansowych Miasta.

Kładka nie jest przedmiotem projektu oraz konsultacji, ponieważ Miasto nie ma możliwości finansowych, żeby ją wybudować. Taki wariant wiązałby się ze znacznie wyższym kosztem całościowym remontu Mostów. Dla przykładu, zaprojektowana właśnie kładka nad Ślężą, na przedłużeniu ul. Trawowej, o długości ok. 30 m (nad nurtem rzeki o szer. 6 m) została wyceniona na blisko 5 mln zł. Długość przejścia nad rzeką Odrą równoległego do Mostów Osobowickich to ponad 300 metrów.

Niezależnie od aspektów finansowych osobna kładka pieszo-rowerowa odsunięta od mostów nie polepszyłaby warunków ruchu samochodowego i komunikacji zbiorowej. Pozwalałaby jedynie zachować obecne warunki ruchu. Nowa konstrukcja nie umożliwiłaby rezygnacji z chodników czy potrzeby zapewnienia ruchu rowerowego na obecnych mostach.

Szersza informacja poruszająca tematykę kładki znajduje się pod adresem <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-mostow-nie-kladki-dlaczego>

O płynności ruchu kołowego i szynowego decyduje dostępna szerokość jezdni na obiekcie oraz jej stan techniczny, a organizacja ruchu jest kwestią wtórną. Można sobie wyobrazić, że odpowiednio szeroki pas ruchu, nawet jeśli współdzielony z komunikacją zbiorową, również może zapewnić płynność ruchu, bez konieczności wydzielania pasów. Uważam, że możliwe są kompromisy, na rzecz poprawy warunków ruchu innym użytkownikom, czyli pieszym i rowerzystom – bez pogarszania sytuacji dla aut i KZ. Nie tylko infrastruktura i jej

stan techniczny wpływa na płynność poruszania się, lecz przede wszystkim dobra organizacja ruchu i odpowiednie nim zarządzanie. Przebudowa mostów umożliwi wprowadzenie w tym miejscu Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS). Pozwala on na sterowanie ruchem zarówno w sytuacjach zwyczajnych, jak i nadzwyczajnych. Możemy w ten sposób przeciwdziałać tworzeniu się zatorów aut, umożliwiać sprawny przejazd komunikacji zbiorowej czy reagować na sytuacje ekstremalne co skutkować będzie sprawniejszym poruszaniem się po mostach de facto dla wszystkich użytkowników.

Analiza funkcjonowania skrzyżowania ulic Osobowickiej, Bałtyckiej, Na Polance i mostu Osobowickiego wskazała, że relację w lewo dla pojazdów zjeżdżających z mostu Osobowickiego można poprowadzić poprzez wybudowanie miejsca do zawracania w pasie rozdziału ul. Bałtyckiej przed skrzyżowaniem z ul. Jugosłowiańską. Nawrotka zapewni też obecnie niemożliwy (a często postulowany) dojazd z ul. Na Polance w stronę ul. Osobowickiej i centrum miasta. Obecnie na ul. Na Polance funkcjonuje nakaz skrętu w prawo.

Obecna organizacja ruchu zakładająca możliwość lewoskrętu z mostu w ulicę Osobowicką wpływa bowiem na mniejszą przepustowość tej trasy dla pojazdów komunikacji zbiorowej poprzez blokowanie możliwości przejazdu na wprost dla tramwajów oraz generowanie zatoru dla autobusów i tramwajów skręcających w ulicę Osobowicką. Uniemożliwienie lewoskrętu z mostu na skrzyżowaniu pozwoliłoby odblokować przejazd pojazdów komunikacji zbiorowej niezależnie od wybranego wariantu dla samego mostu.

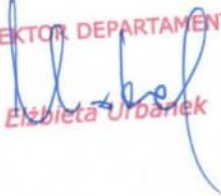
Należy podkreślić, że operujemy w mieście ograniczonymi możliwościami przestrzennymi. W ramach dostępnej przestrzeni musimy zmieścić się z infrastrukturą, która zapewni jak najlepsze warunki poruszania się dla każdego. Odbieranie zmian w organizacji ruchu samochodowego jako jedynego czynnika wpływającego na komfort przemieszczania się samochodem jest skupianiem się tylko na fragmencie problemu. Zwiększająca się z roku na rok liczba pojazdów jest głównym powodem kongestii ruchu samochodowego w mieście. Bez kładzenia nacisku na transport zbiorowy nie pokonamy tego problemu. Z kolei żeby zwiększyć jego atrakcyjność konieczna jest ingerencja w obecny układ, czy to poprzez przejęcie przestrzeni do tej pory zmonopolizowanej przez transport indywidualny, czy poprzez zmianę organizacji ruchu w miejscach, gdzie przestrzeń jest deficytowa. Tak jak ma to miejsce na wylocie z mostu Osobowickiego w kierunku północnym, gdzie sama reorganizacja lewoskrętu pozwoli udrożnić ten ciąg komunikacyjny dla pojazdów transportu zbiorowego. Dodatkowo włączenie tego obszaru do systemu ITS da szansę upłynnić ruch wszystkim jego użytkownikom.

Odnosząc się do podniesionego w petycji kontekstu przekroju Mostu Osobowickiego w odniesieniu do sytuacji Wrocławia z daty budowy Mostu Osobowickiego i obecnej pragnę zauważyć, że układ komunikacyjny Miasta na przestrzeni minionych lat uległ jednak zdecydowanym korektom. Poruszę tu choćby temat tranzytu i ruchu ciężarowego. Jeszcze przed kilkunastu laty Mostem Osobowickim przebiegała droga krajowa nr 5 prowadząca ruch przelotowy i ciężarowy przez Wrocław. Obecnie ruch ten skierowany został w części na Autostradową Obwodnicę Wrocławia (trzy pasy ruchu w każdym kierunku) a w części na Obwodnicę Śródmiejską (dwa pasy ruchu w każdym kierunku).

petycja zostanie wzięta pod uwagę jako jeden z wielu głosów w toczącej się dyskusji w ramach prowadzonych konsultacji społecznych dotyczących ostatecznego zakresu remontu Mostu Osobowickiego.

Na dzień dzisiejszy pomysłów na zrealizowanie zadania jest kilka, a żadna wiążąca decyzja co do ostatecznego kształtu remontu mostu nie została podjęta. Po zakończeniu trwających konsultacji społecznych i analizie wniosków z nich płynących podjęta zostanie decyzja, która uwzględni głosy mieszkańców, w tym i

DYREKTOR DEPARTAMENTU


Elżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia