



Pani

Izabela Bodnar

Wrocław, dnia 26 maja 2023 r.

WIM.152.1.2023

Dotyczy: petycji w sprawie budowy ronda oraz wdrożenia kompleksowego rozwiązania problemu korków na oporowskim skrzyżowaniu ulic Mokronoska / Awicenny/ Wiejska we Wrocławiu

W odpowiedzi na petycję z dnia 3 marca 2023 roku dotyczącą przebudowy skrzyżowania ulic Mokronoska / Awicenny / Wiejska / Cesarzowicka we Wrocławiu przedstawiam stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Temat koniecznej przebudowy miejsca wymiany ruchu kołowego pomiędzy ulicami Wiejską, Jordanowską, Awicenny, Mokronoską i Cesarzowicką w związku z narastającym na tym skrzyżowaniu ruchem drogowym analizowany był już od kilku lat. W roku 2018 opracowana została wielowariantowa koncepcja rozwiązań dla tej przebudowy, która bazowała na szczegółowych analizach ruchowych oraz pomiarach istniejących natężeń ruchu i prognozach ruchu w dalszych latach.

Już na etapie koncepcji z roku 2018 konieczne stało się zrezygnowanie z wariantu budowy ronda. Po prostu analiza ruchowa wykazała, że przy możliwej w lokalnych realiach wielkości ronda i istniejących uwarunkowaniach wynikających z przepisów technicznych projektowania skrzyżowań przepustowość całego skrzyżowania byłaby dalece problematyczna. Wybór rodzaju przebudowy skrzyżowania nastąpił przez służby miejskie zgodnie ze sztuką inżynierską w oparciu o otrzymane analizy przepustowości skrzyżowania, opracowane koncepcje czterech rozwiązań i własną wiedzę i doświadczenie. Wybierając rozwiązanie działaliśmy dodatkowo jak w każdym innym podobnym przypadku dotyczącym dróg tj. opieraliśmy się na stanowisku projektanta.

Wnioski wynikające z wielowariantowej koncepcji pozwoliły na zlecenie przez ZDiUM opracowania dokumentacji projektowej obejmującej branżę drogową, uzbrojenia podziemnego, zasilania, organizacji ruchu (oraz akomodacyjnej sygnalizacji świetlnej) zmierzającej do przebudowy i uporządkowania całego rejonu skrzyżowania ulic Wiejskiej, Avicenny, Cesarzowickiej oraz Mokronoskiej.

Całość dokumentacji została skompletowana i uzgodniona pod koniec 2022 roku, zapewnione też było współfinansowanie realizacji tej przebudowy przez deweloperów inwestujących w przyległych do skrzyżowania obszarach miasta.

Gdy swoje zastrzeżenia, co do rodzaju przebudowy skrzyżowania zgłosiła Rada Osiedla Oporów, choć był to już etap przygotowywania przez Miasto dokumentacji technicznej przebudowy skrzyżowania w formie tradycyjnej, przystąpiliśmy do rozmów z Radą Osiedla. W temacie przebudowy skrzyżowania przeprowadzonych

zostało z Radą Osiedla Oporów szereg spotkań i wymian korespondencji. Z uwagi na podtrzymany pomimo licznych spotkań i wyjaśnień czynny sprzeciw Rady Osiedla Oporów reprezentującej lokalnych mieszkańców, co do przebudowy skrzyżowania w formie klasycznej tj. poprzez rozbudowę wlotów i wyposażenie skrzyżowania w sygnalizację świetlną oraz mając na względzie istniejące na skrzyżowaniu zagrożenia w ruchu dla kierowców i pieszych ostatecznie wspólnie ustalono budowę i przetestowanie przez rok czasu tymczasowej instalacji sygnalizacyjnej bez przebudowy geometrii ulic.

Sygnalizacja świetlna jest dobrym narzędziem pozwalającym porządkować ruch na skrzyżowaniu oraz dowolnie go modelować. Ma też wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów wyjeżdżających z wlotów podporządkowanych.

Skrzyżowanie wyposażone w sygnalizację świetlną posiada dużą elastyczność w kształtowaniu funkcjonowania jego poszczególnych wlotów poprzez zmianę ustawień pracy sygnalizacji zależnie od potrzeb i wyników obserwacji, co zostało wykorzystane i zastosowane na omawianym skrzyżowaniu. Ponieważ przepustowość skrzyżowania przy istniejącej geometrii skrzyżowania jest obecnie w pełni a nawet z nadmiarem wykorzystana to możliwe było poprzez regulację sygnalizacji świetlnej skrócenie czasu przejazdu w jednej relacji tylko i wyłącznie kosztem wydłużenia czasu przejazdu dla innej. Oczywiście rozbudowa skrzyżowania pozwala na otrzymanie pełnej przepustowości wszystkich wlotów.

Przygotowując się do wdrożenia sygnalizacji świetlnej na w/w skrzyżowaniu w jego obecnej geometrii i oceny jej skuteczności zebraliśmy wyprzedzająco informacje o średnich czasach przejazdu przez ten obszar w kilku newralgicznych trasach w przedziale wykazującym najdłuższe czasy przejazdu na podstawie danych z googlemaps.

Wybrane trasy to :

- Mokronos Dolny (ul. Stawowa) – ul. Solskiego przy szkole – godzina 7.45 i 16.25
- Dworzec Wrocław Zachodni – ul. Solskiego przy szkole – godzina 16.25
- Ul. Raławicka (most) - Mokronos Dolny (ul. Stawowa) – godzina 16.35
- Ul. Fiołkowa – Mokronos Dolny (ul. Stawowa) – godzina 16.25.

Uruchomienie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Awicenny/ Mokronoska/ Wiejska/ Cesarzowicka nastąpiło 17.11.2022 w godzinach popołudniowych. Sygnalizacja pracowała w najprostszym z dopuszczalnych prawem układzie dwufazowym. Taki układ faz w sposób optymalny łączy zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przy utrzymaniu jego możliwie wysokiej płynności i przepustowości w sytuacji braku dodatkowych pasów ruchu dla relacji skrętnych. Sygnalizacja w szczycie porannym była włączona tylko kolejnego dnia do godziny 8.00. Później, widząc potrzebę korekty ustawień tej sygnalizacji, sygnalizacja kolorowa była włączona między 9:00 a 23:00 i była sukcesywnie przystosowywana do uruchomienia również w godzinach porannych.

Każdorazowo uruchomienie sygnalizacji wiąże się z prowadzeniem obserwacji od pierwszych chwil jej pracy i wprowadzaniem na bieżąco niezbędnych korekt i usprawnień. Tym bardziej mieliśmy tego świadomość uruchamiając sygnalizację poza systemem ITS na tak mocno obciążonym ruchem skrzyżowaniu przy istniejącej jego geometrii. Takie działania korygujące były od początku prowadzone, co w powiązaniu z przystosowywaniem się kierowców do nowej sytuacji ruchowej w mojej ocenie, jako obserwatora tego skrzyżowania i również codziennego jego użytkownika powodowało coraz lepszą pracę całego układu.

Sukcesywnie dostosowywano cykl świateł w obrębie skrzyżowania do natężeń ruchu prowadząc równocześnie obserwacje skrzyżowania i dążąc do uzyskania czasów przejazdu przez skrzyżowanie i obszar do niego przyległy porównywalnych do czasów przejazdu przed uruchomieniem sygnalizacji. Ostatnią zmianę wprowadzono na początku marca 2023 roku. Badania czasu przejazdu samochodów prowadzone były na wymienionych wyżej trasach z wykorzystaniem powszechnie dostępnych narzędzi informatycznych oraz obrotowej kamery badania ruchu. Po uruchomieniu sygnalizacji badano opisane wyżej trasy przejazdu tj Mokronos Dolny – ulica Solskiego, ul. Raławicka (most) – Mokronos Dolny, ul. Fiołkowa – Mokronos Dolny, Przystanek Wrocław Zachodni - ul. Solskiego. Badano czasy przejazdu w szczycie popołudniowym. Z wniosków płynących z badania oraz z dostosowywa-

nia cykliów do potoków ruchu wynikało, że całkowity czas przejazdu na badanych trasach przed i po uruchomieniu sygnalizacji i jej korektach był porównywalny (odchylenia na plus lub minus do dwóch minut, pliki z czasami przejazdu dostępne w Wydziale Inżynierii Miejskiej).

W związku z Państwa petycją domagającą się od miasta wyłączenia sygnalizacji na polecenie Prezydenta Wrocławia Jacka Sutryka 8.03.2023 przełączono sygnalizację na tym skrzyżowaniu w tryb pracy światło żółte pulsujące.

W kwestii budowy ronda informuję dodatkowo o zmianach prawnych, które nastąpiły z dniem 21 września 2022 roku. Chodzi o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych WR-D-31-1 i WR-D-31-3 doprecyzowujące w/w rozporządzenie. W świetle obecnych przepisów prawa nie można w miejscu sąsiadującym ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną budować w miastach rond. Nie ma zgody prawnej na budowę rond dwupasowych (nowe przepisy nie dopuszczają ich stosowania), nie ma także prawnej możliwości budowy w miastach rond turbinowych.

Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych WR-D-31-1 mówią bowiem, że wykluczone jest stosowanie rond zlokalizowanych w ciągach skrzyżowań z sygnalizacją świetlną a z taką sytuacją mamy do czynienia w omawianym miejscu. Przepisy wykluczają też stosowanie ronda turbinowego jeśli w obszarze skrzyżowania jest intensywny ruch pieszych lub rowerzystów, rondo turbinowe zalecane jest poza obszarem zabudowanym.

Informuję również o zaistnieniu możliwości rozbudowy obecnego układu drogowego w związku z pojawieniem się inwestora w kwartale sąsiadującym z AOW i linią kolejową. Inwestor, o ile zostanie podpisana umowa inwestycyjna ze ZDIUM, zostanie zobowiązany do budowy drogi jednojezdniowej dwupasowej, o długości ok 1 km z chodnikami i drogą rowerową włączającej się do ulicy Mokronoskiej na skrzyżowaniu z ul. Kwiatkowskiego – jako czwarty wlot obecnego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Po podpisaniu umowy zakłada się budowę drogi dojazdowej do inwestycji w ciągu najbliższych dwóch lat. Realizacja części układu drogowego w tym rejonie – dla obsługi nowych terenów aktywności gospodarczej - winna wiązać się z zainteresowaniem zabudową kolejnych działek inwestycyjnych, a tym samym dalszą rozbudową układu drogowego. W efekcie końcowym obsługa strefy gospodarczej byłaby niezależna od obsługi osiedla, tym samym nie wymagałaby przejazdu przez Oporów i skrzyżowanie Wiejska-Avicenny-Mokronoska.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Partycypacji Społecznej 50-032 Wrocław ul. G. Zapolskiej 4
3. WIM-ER

Załącznik:

1. Szczegółowe informacje dotyczące przetwarzania danych osobowych przez Gminę Wrocław.