



Pan Michał Kurczewski

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Sukiennice 9

50-107 Wrocław

Wrocław, 30 sierpnia 2023 r.

WIM-IM.0003.8.2023.1.IMG

00110648/2023/W

PW/4207733

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 18 sierpnia 2023 r. uprzejmie informuję, że tutejszy Departament jest w posiadaniu materiału prognostycznego na potrzeby opracowania dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa Alei Północnej na odcinku od ulicy Poświęckiej do ulicy Krzywoustego we Wrocławiu”, który przekazuję w załączeniu.

Jednocześnie informuję, że na dzień dzisiejszy termin zakończenia opracowania dokumentacji projektowej na „Budowę Alei Północnej na odcinku od ulicy Poświęckiej do ulicy Krzywoustego we Wrocławiu” planowany jest na koniec I kwartału 2024 r., natomiast na „Przebudowę Mostu Osobowickiego” termin zakończenia opracowania dokumentacji planowany jest na 11 marca 2024 r.

Informuję także, że na potrzeby projektu przebudowy Mostów Osobowickich – z uwagi na ich uwarunkowania lokalizacyjne i istniejący stan – nie sporządzano prognozy ruchu. Przeprowadzona została natomiast analiza przepustowości całego ciągu ulic Pomorska-Reymonta wraz z mostami.

Warto podkreślić, że jest to ciąg ulic szczególny jeśli chodzi o przestrzeń – tzn. intensywnie zabudowany z historyczną zabudową i zielenią, ma zatem charakter śródmiejski, miastotwórczy, a nie tranzytowy. O przepustowości ulicy decyduje z kolei przepustowość skrzyżowań znajdujących się w jej ciągu, a nie liczba pasów na ciągu.

W przypadku ulicy Reymonta i mostów decydujący wpływ na przepustowość ma obecne skrzyżowanie z ul. Kleczkowską. I tak na tym skrzyżowaniu funkcjonuje program o długości cyklu 120 sekund. Program ten przydziela po osi ulicy Reymonta światło zielone o długości 79 sekund. Pełna długość światła zielonego na tym skrzyżowaniu jest wykorzystywana przez pojazdy jedynie w sytuacji braku tramwajów na skrzyżowaniu.

W każdej godzinie przez skrzyżowanie w kierunku z centrum przejeżdża w szczycie 15 tramwajów. Fakt ten oznacza, że podczas 15 cykli świateł w godzinie czas przejazdu samochodów ogranicza się do około 60 sekund. Tym samym w ciągu godziny pojazdy kołowe mają do dyspozycji nieco ponad 2100 sekund (dla każdego kierunku wzdłuż ulicy Reymonta). Taka długość światła zielonego pozwala na przejazd przeciętnie około 1000 pojazdów. Dodatkowo w najbliższych latach zrealizowana zostanie rozbudowa skrzyżowania ulicy Reymonta z ulicą Wybrzeże Conrada Korzeniowskiego o nowe podłączenie drogowe od strony zachodniej wraz z budową przystanków tramwajowych i nową sygnalizacją świetlną. Przepustowość skrzyżowania w osi ulicy Reymonta według szacunków kształtować się będzie na porównywalnym poziomie co skrzyżowanie ulic Reymonta i Kleczkowska.

Dane z pomiarów ruchu z 2020 roku wskazują, że na moście w kierunku z miasta przejeżdża około 1400 pojazdów na godzinę. Obserwacje w terenie wskazują, że pojazdy te zasilają mosty Osobowickie od strony pl. Staszica (około 1000 pojazdów) oraz od strony ul. Kleczkowskiej, Kraszewskiego, Portu Miejskiego i Wybrzeża Conrada Korzeniowskiego – łącznie około 400 pojazdów.

Na skrzyżowaniu most Osobowicki–Osobowicka–Na Polance–Bałtycka funkcjonują obecnie programy o długości cyklu 120 sekund. Wlot od strony mostu Osobowickiego posiada dwa (ale nienormatywne) pasy ruchu. Długość światła zielonego na zjeździe z mostu wynosi 92 sekundy. Lewy pas dostępny jest, oprócz samochodów jadących na wprost, także dla samochodów skręcających w lewo. Również dwie linie tramwajowe skręcają w lewo. Fakt ten skutkuje według obserwacji ograniczeniem przepustowości lewego pasa ruchu o 75%. Dodatkowo długość światła zielonego jest skracana do 78 sekund w sytuacji otwarcia światła zielonego na wzbudzonym przyciskiem przejściu dla pieszych przez ulicę Bałtycką. Obserwacje wskazują, że dotyczy to co drugiego cyklu. Podsumowując, pojazdy kołowe otrzymują przeciętnie w godzinie na zjeździe z mostu obecnie łącznie około 3200 sekund, co pozwala na przejazd około 1600 pojazdów w godzinie. Tak więc można podsumować, że na zjeździe z mostu przepustowość jest większa w stosunku do skrzyżowań poprzedzających na ciągu w kierunku centrum. Realizacja remontu w planowanym kształcie poprawi jeszcze tą przepustowość z uwagi na utworzenie normatywnych pasów ruchu.

Z kolei w kierunku do centrum według pomiarów ruchu przejeżdża do 1250 pojazdów w godzinie. Na tą liczbę składa się około 1000 pojazdów jadących od strony ulicy Bałtyckiej (długość otwarcia światła zielonego w cyklu porannym to 68-70 sekund) oraz około 250 pojazdów jadących od strony ulicy Osobowickiej (długość otwarcia światła zielonego to 17 sekund oraz 8 sekund otwarcia strzałki jazdy warunkowej). Po zrealizowaniu remontu mostu przepustowość wjazdu na most od strony ulicy Osobowickiej pozostanie bez zmian, a od strony ulicy Bałtyckiej spadnie do 980 pojazdów tj. o około 2 % (5 razy na godzinę priorytetowy przejazd tramwaju skracający otwarcie światła zielonego z ulicy Bałtyckiej w szczycie porannym z 68-70 sekund do 60-62 sekund).

O płynności ruchu kołowego i szynowego decyduje dostępna szerokość jezdni na obiekcie oraz jej stan techniczny, a wydzielenie pasów 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. Jednakże to nie tylko infrastruktura i jej stan techniczny wpływa na płynność poruszania się, lecz przede wszystkim dobra organizacja ruchu i odpowiednie nim zarządzanie. Przebudowa mostów zakłada wprowadzenie na skrzyżowaniach 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. Tego obecnie brakuje w tym rejonie i dlatego uwzględniamy to w ramach planowanej przebudowy mostów, jak i pobliskich skrzyżowań, w rejonie których nowa sygnalizacja pozwoli nadać priorytet komunikacji zbiorowej. To skutkować będzie także sprawniejszym poruszaniem się po mostach *de facto* dla wszystkich użytkowników. Na pewno planowana inwestycja przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców północnych osiedli i zapewni im optymalny dojazd.

Istotne także jest to, że badania zarówno w Polsce, jak i w krajach zachodnich, pokazują, że więcej pasów ruchu dla aut, to więcej aut. A zatem brak efektu, o który nam chodzi – czyli komfortu przemieszczania się. Tak naprawdę kierowcy aut poruszają się tym lepiej, im lepsze warunki stworzy się dla korzystających z innych środków lokomocji, jak komunikacja zbiorowa, rower czy pieszy. Po prostu ci ostatni – jeśli mają komfortowe warunki – zostawiają więcej miejsca dla tych, którzy muszą poruszać się po mieście autem. To jest prawdziwe i odpowiedzialne dzielenie się przestrzenią.

Po zakończeniu konsultacji społecznych – po analizie wszystkich opinii zgłoszonych przez mieszkańców, poproszono projektanta koncepcji, aby w oparciu o ich wagę, przygotował wariant pokonsultacyjny, łączący poprawę jakości użytkowania mostów dla wszystkich ich użytkowników oraz uwzględniający postulaty zgłoszone w trakcie konsultacji. Powstał wariant, który inaczej podzielił dotychczasową przestrzeń mostu – w kierunku centrum ruch odbywać się będzie jednym wspólnym pasem dla aut i komunikacji zbiorowej, a nie jak obecnie wydzielonym torowiskiem i jednym nienormatywnym pasem dla aut. Ten element zmiany w stosunku do stanu obecnego w pewnym sensie „likwiduje buspas”, lecz bez strat w funkcjonowaniu i przepustowości układu. Dla wariantu pokonsultacyjnego przeprowadzono analizę ruchową na skrzyżowaniu mostów z ul. Osobowicką i Bałtycką. Pokazała ona, że przepustowość pozostanie na obecnym poziomie, jedynie na wlocie “do centrum” tylko z ul. Bałtyckiej (a więc nie np. z Osobowickiej) zmniejszy się ona dla samochodów o 2% w stosunku do obecnej. Na nowym układzie pasów ruchu na mostach nie straci komunikacja zbiorowa – tramwaje i autobusy będą traktowane priorytetowo. Efekt ten zostanie osiągnięty przy zastosowaniu systemu zarządzania ruchem (ITS), który nie jest obecnie tam w użyciu. Wariant ten zarekomendowano do projektowania i realizacji po zakończeniu konsultacji społecznych jako efekt uwzględnienia zgłoszonych podczas nich opinii oraz interesów wszystkich użytkowników mostów.

Dodatkowo w wariantcie pokonsultacyjnym ujęto ukrycie rur ciepłowniczych, co było ważną kwestią dla dużej liczby osób, które przekazały swoje opinie, i jest zbieżne z opinią Miejskiego Konserwatora Zabytków. Zmieniono układ pasów ruchu: wprowadzono (na wniosek uczestników konsultacji, w tym Rad Osiedli) dwa pasy ruchu w kierunku “z centrum”: normatywny dla samochodów i wydzielone torowisko z dopuszczeniem ruchu autobusowego. Zrezygnowano z proponowanej nawrotki i zachowano obecnie działający lewoskręt z mostu w ul. Osobowicką. Stworzono wydzieloną, bezpieczną przestrzeń także dla pieszych i rowerzystów. Wariant pokonsultacyjny jest kompromisem, który z sukcesem udało się wypracować po konsultacjach. Jest obecnie w trakcie projektowania.

Podsumowując, mam nadzieję, że przedstawione wyjaśnienia uspokoją Pana oraz mieszkańców, na których wniosek złożył Pan zapytanie, i pozwolą zyskać przekonanie, że wypracowane rozwiązanie dla remontu mostów jest optymalne dla wszystkich użytkowników, i że przyniesie korzyści dla funkcjonowania mieszkańców Państwa osiedla oraz innych położonych w sąsiedztwie. Zachęcam także do pełnego zapoznania się z Raportem z konsultacji społecznych dostępnym na stronie: <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jak-urzadzic-ruch-na-mostach-osobowickich-raport-z-konsultacji>.

Pragnę nadmienić, że tożsame wyjaśnienie dotyczące analizy przepustowości dla przebudowy Mostów Osobowickich zostały przekazane Przewodniczącej Zarządu Osiedla Karłowice-Różanka pismem nr BZM-TZ.7241.1.2019 z dnia 12.01.2022 r., Radzie Osiedla Lipa Piotrowska pismem nr BZM-TZ.7241.1.2019 z dnia 07.03.2022 r., Radzie Osiedla Karłowice-Różanka pismem nr BZM-TZ.7241.1.2019 z dnia 8.06.2022 r. oraz Przewodniczącemu Rady Miejskiej Wrocławia Panu Sergiuszowi Kmiecikowi pismem BZM-TZ.7241.1.2019 z dnia 4.01.2022 r.

Z uszanowaniem

Dokument podpisała

Elżbieta Urbanek

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu

Sprawę prowadzi: Urząd Miejski Wrocławia; Wydział Inżynierii Miejskiej;
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław; tel. + 48 717 77 71 12; fax. + 48 717 77 75 79; wim@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl

Załączniki:

1. Materiał prognostyczny na potrzeby opracowania dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa Alei Północnej na odcinku od ulicy Poświęckiej do ulicy Bolesława Krzywoustego we Wrocławiu”

Otrzymują:

1. Adresat
2. Kancelaria Prezydenta I.dz. 282916
3. Rada Miejska Wrocławia, Sukiennice 9, 50-107 Wrocław
4. Wydział Inżynierii Miejskiej aa
5. Biuro Zrównoważonej Mobilności w/m