

81a/q

Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Tomasz Hanczarek

Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Krzysztof Bramorski

ul. Sukiennice 9

50 - 107 Wrocław



Wrocław, 6 listopada 2014.

WIM-EM.0003.2.2014.EN

Dotyczy: zapytania w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ul. Poznańskiej

W nawiązaniu do Panów zapytania z dnia 31 października 2014r odnoszącego się do mojej odpowiedzi na interpelację z dnia 3 października 2014r w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ulicy Poznańskiej uprzejmie informuje, że z uwagi na obszerność poruszonych w zapytaniu tematów odpowiedź zostanie udzielona w terminie do dnia 18 listopada 2014 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. kancelaria Prezydenta Wrocławia, L.dz. 152086
3. Straż Miejska
4. a/a

21.21.0



Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Tomasz Hanczarek

Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Krzysztof Bramorski

ul. Sukłennice 9
50 - 107 Wrocław

Wrocław, 17 listopada 2014r.

WIM-EM.0003.3.2014.EN

Dotyczy: zapytania w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ul. Poznańskiej

W odpowiedzi na Panów zapytanie z dnia 31 października 2014r odnoszące się do mojej odpowiedzi na interpelację z dnia 3 października 2014r w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od Rybackiej do ul. Poznańskiej przedstawiam stanowisko w powyższej sprawie.

W kwestii Panów wątpliwości dotyczących współpracy Departamentu Infrastruktury i Gospodarki z Biurem Rozwoju Wrocławia zapewniam Panów, że każde rozwiązanie ingerujące w podstawową infrastrukturę komunikacyjną realizowane jest w porozumieniu z Biurem Rozwoju Wrocławia, ale i również z Wydziałem Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta. Ponadto w zależności od styku planowanych rozwiązań komunikacyjnych z kompetencjami innych jednostek projekty opiniowane lub uzgadniane są także przez Policję, Zarząd Zieleni Miejskiej, Wydział Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miejskiego Wrocławia, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Plastyka Miejskiego.

Odnosnie wyjaśnienia podstawy prawnej budowy trasy rowerowej w ulicy Legnickiej informuję, że taką podstawą jest Wrocławska Polityka Mobilności przyjęta Uchwałą NR XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. W szczególności jednym z celów podstawowych zapisanych we Wrocławskiej Polityce Mobilności jest wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego. Planowane w obrębie ulicy Legnickiej działania wpisują się w ten cel. Jednocześnie ponownie podkreślam, że przewidywany zakres zmian w organizacji ruchu na ulicy Legnickiej jest zgodny z istniejącym zagospodarowaniem ulicy Legnickiej funkcjonującym obecnie na jej pozostałych odcinkach, gdzie w rejonie wszystkich przystanków tramwajowych wyznaczone są przejścia dla pieszych w poziomie terenu. Planowany zakres zmian odpowiada także klasie drogi przewi-

dzianej w aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przyjętym Uchwałą nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 roku. Studium jest podstawowym dokumentem kreującym politykę przestrzenną gminy, w tym określającym system transportowy Miasta. Nie znam źródła Panów wiedzy, z którego miałyby wynikać, że ulica Legnicka winna być drogą klasy GP tj. główną ruchu przyspieszonego. Zgodnie z moją wiedzą opartą o w/w obowiązujące od ponad czterech lat Studium ulica Legnicka na odcinku od placu Jana Pawła II do placu Strzegomskiego winna stanowić drogę klasy Z zbiorczej tj. dwie klasy niższej niż klasa GP, a na dalszym odcinku drogę klasy G główną. W części opisowej Studium ulica Legnicka wymieniona jest na 92 pozycji wśród ulic stanowiących elementy układu podstawowego uzupełniające szkielet funkcjonowania układu ulicznego z następującym opisem cyt.: "ulica Legnicka – klasa ulicy Z (odcinek od Śródmiejskiej Trasy Południowej do pl. Jana Pawła II), ulica doprowadzająca ruch do zespołów urbanistycznych: Szczepin i Centrum, która pełni funkcję głównego dojazdu do centrum z kierunku zachodniego, postuluje się urządzenie dodatkowego przejścia pieszego i przejazdu rowerowego w poziomie ulicy, na odcinku pomiędzy ul. Młodych Techników a ul. Nabycińską."

Rozumiem, że Panów obawy, co do planowanych w obrębie ulicy Legnickiej korekt w organizacji ruchu wynikały z domniemania klasy GP dla ulicy Legnickiej. Mam nadzieję, że weryfikacja przyjętych w Panów zapytaniu założeń opartych o klasę drogi GP na klasę Z pozwoli Panom na zmianę stanowiska w tej sprawie.

W kwestii Panów wątpliwości, co do uzyskania dodatkowych uzgodnień i zgód formalnych dla działań obejmujących zmiany geometryczne w ramach realizacji trasy rowerowej wyjaśniam, że wykonanie zadania planowane jest w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Oznacza to, że jednym z elementów zadania będzie opracowanie dokumentacji projektowej obejmującej między innymi projekty wykonawcze dla branż: drogowej, elektrycznej, inwentaryzacji zieleni, oświetlenia, odwodnienia, usunięcie kolizji wraz ze wszystkimi niezbędnymi opiniami i uzgodnieniami. Odnośnie zasygnalizowanych w zapytaniu zastrzeżeń, co do wskazanej w mojej odpowiedzi przepustowości pasa ruchu wyjaśniam, że w interpelacji użyte zostało sformułowanie przepustowości teoretyczna, stąd też w odpowiedzi odniosłam się do tego określenia. Piszą Panowie, że nie są specjalistami w dziedzinie ruchu drogowego i stąd nieprecyzyjność pewnych sformułowań. Ale jednocześnie w swoim zapytaniu przytaczają Panowie szereg odniesień technicznych i specjalistycznych. Tym samym staram się ustosunkować w sposób fachowy, a nie potoczny do tych treści.

Jak zrozumiałam, odpowiadając na Panów wcześniejszą interpelację, mieli Panowie wątpliwości, czy ulica Legnicka po wybudowaniu trasy rowerowej przejmie natężenia pojazdów nadjeżdżających od placu Jana Pawła II. Przypominam, że w swojej wcześniejszej odpowiedzi wyjaśniłam Panom, że przytoczona w interpelacji liczba pojazdów przypadających Panów zdaniem na jeden pas ruchu dotyczy nie jednego pasa ruchu a całej jezdni ulicy Legnickiej. Tym samym na jeden pas ruchu ulicy Legnickiej przypada na odcinku od Rybackiej do Środkowej 1/2 wielkości ruchu a na dalszym odcinku 1/3 wielkości ruchu wskazywanego w Panów interpelacji. Podkreśliłam również, co podtrzymuję, że w miastach o przepustowości układu drogowego decyduje przepustowość skrzyżowań, a nie odcinków pomiędzy skrzyżowaniami.

Zwracam uwagę, że załączony przez Panów do zapytania fragment publikacji dotyczy metody HCM 1965, jest to metoda datowana na rok 1965 tj. sprzed prawie 50 lat, po tym czasie pojawiło się wiele jej aktualizacji – w tym metoda HCM-85, HCM-94, HCM-97 i HCM-2000. Aktualizacje zawierają szereg zmian w obliczaniu przepustowości w stosunku do HCM-1965, np. przepustowość drogi dwukierunkowej dwupasowej w idealnych warunkach określa się obecnie na poziomie nie 2000 sam.os./h jak to widnieje w załączonym przez Panów dokumencie, ale 2800 p/h.

Piszą Panowie, że zmodernizowany odcinek ulicy Legnickiej od Nabycińskiej do Rybackiej obniżył poziom przepustowości i bezpieczeństwa. Jako dowód wskazują Panowie jeden nieszczęśliwy wypadek z udziałem autobusu, którego przyczyną jak wykazało postępowanie, było zasłabnięcie kierowcy. Nie rozumiem, jaki wpływ

na zastąpienie kierowcy mogła mieć przebudowa ulicy. Mogę natomiast Panów zapewnić, że przez ten odcinek ulicy przejeżdża zbliżona liczba pojazdów jak przed przebudową, a stan bezpieczeństwa, pomijając ten jeden w żaden sposób nie związany z przebudową nieszczęśliwy wypadek nie uległ pogorszeniu.

W kwestii przeznaczenia jednego z trzech pasów ruchu na ulicy Legnickiej na odcinku od Rybackiej do Środkowej na trasę rowerową informuję, że dopływ pojazdów do tego odcinka ulicy Legnickiej zarówno od strony ulicy Legnickiej, Nabycińskiej jak i Rybackiej jest prowadzony najwyżej dwoma pasami ruchu. Stąd możliwość przeznaczenia tego pasa ruchu na tym odcinku dla potrzeb ruchu rowerowego, dla którego, z uwagi na istniejącą zabudowę, brak miejsca poza jezdnią. Podkreślam, to rozwiązanie nie wpływa na przepustowość skrzyżowania Legnicka - Nabycińska - Rybacka.

Odnosnie opisanej w zapytaniu wizji sytuacji katastrofy w ruchu drogowym mogącej skutkować nawet wypadkami śmiertelnymi, a spowodowanej brakiem możliwości poprowadzenia ruchu kołowego w sytuacjach awaryjnych prawym pasem ruchu na ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ulicy Środkowej pozostaje mi jedynie stwierdzić, że w tym rejonie Miasta wdrażane już były na przestrzeni ostatnich kilku lat liczne organizacje ruchu związane z : zamknięciem na czas remontu ulicy Zachodniej, z zamykaniem na przemian jednej jezdni ulicy Legnickiej (również remont) czy też z zamknięciem w związku z usuwaniem awarii MPWiK ulicy Braniborskiej (dwukrotnie). W żadnym z tych przypadków nie było potrzeby uruchamiania trzeciego pasa ruchu na ulicy Legnickiej na odcinku od Rybackiej do ulicy Środkowej.

Podsumowując powyższe wyjaśnienia pragnę jeszcze raz podkreślić, że Miasto przykłada bardzo dużą wagę do tego, aby wprowadzane nowe rozwiązania drogowe były zgodne z prawem ogólnym i miejscowym, kompleksowe, celowe i nie antagonizowały użytkowników dróg.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. kancelaria Prezydenta Wrocławia, L.dz. 152086
3. Biuro Rozwoju Wrocławia
4. a/a