



Pan
Michał Kurczewski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 2019-12-17

Sygnatura sprawy BZM-TZ.0003.1.2019

Numer ewidencyjny pisma 00160307/2019/W

Dotyczy: zmian wytycznych w postępowaniu ZP/73/PN/2019 na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego przebudowy mostu Osobowickiego we Wrocławiu

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 4 grudnia 2019 roku dotyczącą zmian wytycznych w postępowaniu ZP/73/PN/2019 na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego przebudowy mostu Osobowickiego we Wrocławiu przedstawiam stanowisko w przedmiotowej sprawie.

1. Most Osobowicki jest jedną z ważniejszych przepraw na kanale Odry, która jest istotna dla wszystkich mieszkańców Wrocławia, w szczególności jednak dla osiedli po północnej jego stronie. Stan techniczny mostu wymaga ingerencji i poprawy jego stanu technicznego. Od wielu lat otrzymujemy sygnały od mieszkańców poruszających się pieszo i rowerami o bardzo trudnej sytuacji na moście. Zarówno nawierzchnia, jak i szerokość dzisiejszych chodników nie są wygodne do poruszania się pieszych i rowerzystów. Co więcej, zbyt niska wysokość obecnej bariery nie pozwala wytyczyć tam drogi dla rowerów, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Pomysł przedstawiony przez Pana – czyli budowa kładki pieszo-rowerowej, jak słusznie Pan podkreśla, jak najbardziej wpisuje się w realizację polityki mobilności. Był on analizowany na etapie przygotowywania wytycznych do przetargu. Rozpoznanie tematu przeprowadzone przez WI pokazało, że mamy tu do czynienia z poważnymi uwarunkowaniami konstrukcyjnymi i konserwatorskimi. Budowa kładki z prefabrykatów – niezależnie od kwestii finansowych - wymagałaby znacznego odsunięcia się od obiektu ze względu na swoją konstrukcję, a przez to montaż dużo masywniejszych podpór. Te z kolei nie mogą zostać przytwierdzone do konstrukcji obiektu, ze względu na sieć ciepłownicza oraz z uwagi na architekturę mostu. Jest on wyposażony w tzw. sterczyny, czyli obustronne wykusze, które pierwotnie były wyposażone w wieżyczki. Elementy te mają zostać odtworzone przy remoncie mostu. Cały obiekt wpisany jest do Gminnej Ewidencji Zabytków, więc wstępne wytyczne były konsultowane na roboczo z Miejskim Konserwatorem Zabytków. Tak więc opcja budowy prefabrykowanej kładki została odłożona zarówno ze względów technicznych, jak i konserwatorskich.

3. Przygotowując wytyczne dla przebudowy mostu Osobowickiego przeanalizowana została przepustowość całego ciągu ulic Pomorska - Reymonta i mostu, przy czym o przepustowości ulicy decyduje przepustowość skrzyżowań znajdujących się w jej ciągu. Warto tu podkreślić, że jest to ciąg ulic przebiegający przez obszar śródmiejski – szczególnie jeśli chodzi o przestrzeń – tzn. intensywnie zabudowany z historyczną zabudową i zielenią.
- W przypadku ulicy Reymonta decydujący wpływ na przepustowość ma obecnie skrzyżowanie z ul. Kleczkowską. I tak na skrzyżowaniu ulic Reymonta-Kleczkowska 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 światła w godzinie czas przejazdu samochodów ogranicza się do około 60 sekund. Tym samym w ciągu godziny pojazdy kołowe mają do dyspozycji nieco ponad 2000 sekund. 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 po osi ulicy Reymonta według szacunków kształtować się będzie na porównywalnym poziomie co skrzyżowanie ulic Reymonta i Kleczkowska.
 - Dane z kompleksowych badań ruchu z roku 2018 wskazują, że na moście w kierunku z miasta przejeżdża do 1260 poj./h. Obserwacje w terenie wskazują, że pojazdy te zasilają most Osobowicki od strony pl. Staszica (około 1000 poj./h) oraz od strony ul. Kleczkowskiej, Kraszewskiego, Portu Miejskiego i Wybrzeża Conrada – łącznie około 260 pojazdów.
 - Na skrzyżowaniu most Osobowicki – Osobowicka – Na Polance – Bałtycka funkcjonują obecnie programy o długości cyklu 120 sekund. Wlot od strony mostu Osobowickiego posiada dwa pasy ruchu. Długość światła zielonego na zjeździe z mostu wynosi 92 sekund. 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 ograniczeniem według obserwacji 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 około 3200 sekund, co pozwala na przejazd około 1600 pojazdów w godzinie. Powyższa analiza wskazała na nadwyżkę przepustowości na zjeździe z mostu w stosunku do skrzyżowań poprzedzających.
 - Analiza funkcjonowania w/w skrzyżowania wskazała też, 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.
 - W nawiązaniu do przedstawionych wyjaśnień sformułowane zostały wytyczne dla remontu mostu. W ich oparciu warunki zjazdu z mostu Osobowickiego kształtować się będą następująco:
 - tramwaje i samochody poruszają się jednym pasem ruchu na moście,
 - faza dla tramwajów i autobusów skręcających w lewo jest wzbudzana na żądanie i nie blokuje pojazdów jadących na wprost,
 - długość światła zielonego na pasie zjazdowym z mostu – 92 sekundy (zmiana obsługi zgłoszenia pieszego – w cieniu otwarcia w lewo od ul. Osobowickiej – dodatkowy sygnalizator przed przejściem dla pieszych),

- przepustowość pasa ruchu prowadzącego z mostu Osobowickiego to około 1350 pojazdów (2760 sekund światła zielonego w godzinie).

4. Opracowanie projektu to długotrwały proces. Pierwszym jego elementem jest przygotowanie przez projektanta, na podstawie wytycznych zawartych w dokumentach przetargowych, propozycji zagospodarowania przestrzeni mostu. Propozycja ta następnie jest poddawana weryfikacji, ocenie na tzw. radach technicznych w których uczestniczą przedstawiciele i specjaliści reprezentujący różne jednostki miejskie. Zgłaszają oni do projektu swoje uwagi. W efekcie odbywa się kolejna rada techniczna i tak czynności te mogą się powtarzać, aż do momentu, gdy do proponowanych rozwiązań projektowych nie ma już uwag. To jest dopiero ten etap, na którym ostatecznie przyjęte zostaną rozwiązania dla mostu Osobowickiego. Gdyby z nieznanych nam teraz przyczyn wskazana zostałaby np. ewentualna budowa kładki pieszo – rowerowej, to na opracowanie takiego projektu Zamawiający ogłosi odrębne postępowanie przetargowe.

Podsumowując, chcę podkreślić, że w sytuacji zidentyfikowanych ograniczeń technicznych, konserwatorskich i finansowych naszym priorytetem było takie ustalenie zakresu remontu, aby poprawić warunki przemieszczania się wszystkich użytkowników i aby ograniczoną przestrzeń przekroju mostu podzielić adekwatnie do potrzeb i możliwości.

To jak zaplanowaliśmy tą inwestycję i jakie wytyczne wskazaliśmy dla projektu remontu mostu, stanowi o odpowiedzialności za wszystkich użytkowników infrastruktury – szczególnie za tych najsłabszych. Jestem przekonana, iż będziemy w stanie – przy współpracy z wybranym projektantem – zaproponować takie rozwiązania, które pozytywnie wpłyną na poczucie bezpieczeństwa i komfort przemieszczania wszystkich użytkowników mostu.

Mam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia będą dla Pana przekonujące, a na kolejnym etapie – już projektowym – zechce Pan zapoznać się z konkretnymi rozwiązaniami zaproponowanymi przez Projektanta – do czego serdecznie zapraszam.

Z poważaniem,

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
2. Kancelaria Prezydenta Wrocławia – L. dz. 360604
3. Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.
4. BOI-OZ w/m