



ZŁOŻONO OSOBIŚCIE

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCLERIA PREZYDENTA
Sukiennice 9, tel. 71 777 89 55

Wpł. **2020 -11- 23**

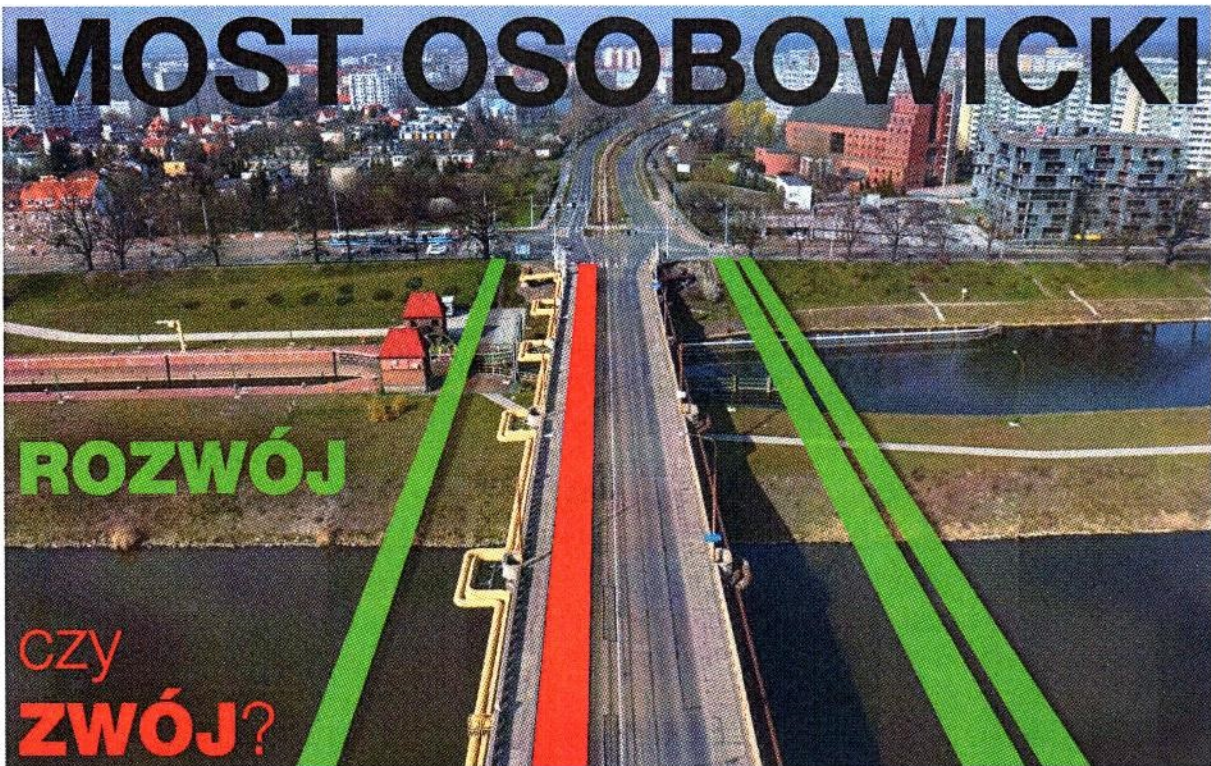
L. GZ. **390420** Zał. **mk**

Wrocławia, Jacka Sutryka
07 Wrocław
DEPARTAMENT SPRAW SPOŁECZNYCH
Wydział Organizacji i Kierownictwa
Wydział Organizacji i Kierownictwa

Wpł. **01-12- 2020** (2)

Wrocławia,
0-107 Wrocław
L. dz. **390420/100**

Petycja przeciwko zwężeniu Mostu Osobowickiego dla ruchu samochodowego i za budową kładek rowerowych



W związku z planami oraz działaniami zmierzającymi do remontu Mostu Osobowickiego, protestujemy przeciwko jego zwężeniu o jeden pas ruchu samochodowo-tramwajowego w celu wydzielenia ścieżki rowerowej, postulując jednocześnie budowę nowych, niezależnych kładek pieszo-rowerowych po obu stronach mostu.

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCLERIA OGÓLNA

Wpł. **27-11-2020**

Podpis: **Magdalena Zarembka**

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I TRANSPORTU

Wpł. **26-11- 2020**

L. GZ.

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCLERIA OGÓLNA

Wpł. **25-11- 2020**

podpis: **Marek Sapieja**

Zwracamy uwagę, że już samo dotychczas wprowadzone wydzielenie na moście i w jego okolicy pasów ruchu dedykowanych komunikacji miejskiej, dotkliwie upośledziło komunikację pozostałego ruchu kołowego (zatory co najmniej na ul. Bałtyckiej i ul. Reymonta), natomiast projektowana przebudowa oznacza wręcz jego komunikacyjny paraliż.

Most Osobowicki jest jednym ze strategicznych węzłów komunikacyjnych Wrocławia, znajdując się na jednym z głównych korytarzy wlotowych na północy miasta i zapewniając połączenie komunikacyjne zarówno mieszkańcom osiedli Osobowice-Rędzin, Karłowice-Różanka, Polanowice-Poświętne-Ligota, Widawa, Lipa Piotrowska, oraz Świniary, mieszkańcom centrum jadącym w kierunku Poznania, oraz mieszkańcom aglomeracji wrocławskiej, codziennie dojeżdżającym z obszaru sięgającego Obornik Śląskich czy Wołowa.

W powyższym kontekście, zaproponowany kształt remontu i przebudowy Mostu Osobowickiego (łącznie z iluzoryczną możliwością przestawienia przez wykonawcę „autorskiego” wariantu projektu w ramach ograniczonego budżetu) jest wręcz pseudoinwestycją, która zamiast rozbudowy infrastruktury, dzieli istniejącą jak zapalkę na czworo, przy okazji – i w opozycji do rzekomo promowanej w mieście komunikacji rowerowej – antagonizując uczestników ruchu drogowego, poprzez stawianie przeciw sobie interesów kierowców samochodów i rowerzystów, walczących o wydarcie sobie „pasa niezgody”.

Z powyższego powodu, postulujemy także budowę obustronnych, niezależnych od Mostu Osobowickiego kładek pieszo-rowerowych (o co wnioskowały już Rady Osiedli położonych na północy Wrocławia), aby przynajmniej zachować standard ruchu drogowego, zarazem gwarantując licujący z współczesnością poziom komunikacji pieszej i rowerowej na przeprawie.

Jeśli natychmiastowa budowa kładek pieszo-rowerowych nie jest możliwa ze względów finansowych, zdecydowanie preferujemy podzielenie całości inwestycji na etapy (z budową kładek w późniejszym terminie), aniżeli szybką przebudowę całościową, ale dalece niesatysfakcjonującą nas funkcjonalnie.

Przypominamy, że Most Osobowicki został ukończony w 1897 roku, kiedy populacja Wrocławia wynosiła niecałe 400 tys. osób. Dziś, kiedy samo miasto jest ponad półtora raza ludniejsze, a wielkość aglomeracji, którego jest częścią (i której sprawne działanie w dużej mierze zależy od komunikacji), szacuje się na około 1,25 mln osób, przebudowa mostu w obecnie proponowanym kształcie jest nie do przyjęcia – zarówno dla mieszkańców miasta, jak i aglomeracji – jako realnie obniżająca standard codziennego życia dziesiątkom tysięcy osób, oraz, wbrew zapewnieniom władz miasta (i w opozycji choćby do miejskich wydatków na cele „kulturalne”, mające jakoby świadczyć o okresie rozwoju), jawi się nam wręcz raczej jako symbol regresu cywilizacyjnego i podupadania kultury materialnej Wrocławia.