

Wrocław, 19.04.2012

Radny Rady Miejskiej
Damian Mrozek

Prezydent Wrocławia
Pan
Rafał Dutkiewicz

ZAPYTANIE

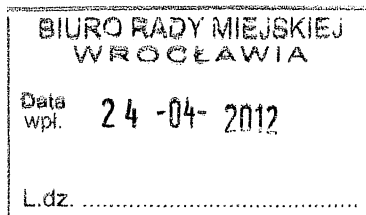
Urzednicy z UM we Wrocławiu postanowili o skróceniu cyklu zielonego światła na ul. Karkonoskiej, na skrzyżowaniu z ul. Zwycięska i Jeździecką. Podstawą do takie działania według urzędników miejskich miało być ograniczenie wjazdu do centrum Wrocławia, samochód z obca rejestracją. Decyzja Urzędu spowodowała tworzenie się korków na wjeździe do Wrocławia od strony Bielán Wrocławskich.

Urzednicy nie wzięli pod uwagę, że do Wrocławia do pracy dojeżdżają osoby zamieszkujące w miejscowościach znajdujących się pod miastem. Czy decyzja Urzędu ma oznaczać, że utrudnia się osobom pracującym we Wrocławiu dotarcie do miejsca pracy? Jeżeli według UM jest to działanie, które ma przynieść korzyść Wrocławowi to powinno się zablokować wjazdy do Wrocławia z każdej możliwej strony, podobnie jak i zjazdy z AOW.

Podjęcie takiej decyzji jest tym bardziej oburzające, że pod Wrocławiem nie powstały żadne parkingi miejskie, na których kierowcy mogliby zostawić samochody, a następnie przemieszczać się komunikacją miejską do centrum. W tym miejscu komunikacja miejska jest również niewystarczająca.

Proszę o odpowiedź, czy UM podejmując decyzję wziął pod uwagę brak infrastruktury w postaci parkingów i komunikacji miejskiej? Czy działania naprawdę ograniczyło wjazd samochodów do Wrocławia i tym samym poprawę sytuacji na ulicach w centrum, czy tylko spowodowało, że kierowcy wjeżdżają do Wrocławia przez ulicę Solskiego?

Z poważaniem
Damian Mrozek



Pan
Damian Mrozek
Radny
Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50 - 107 Wrocław

Wrocław, 24 kwietnia 2012 r.

WIM-ER.7221.2.4635.2012.EN

Dotyczy: pracy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Karkonoska Zwycięska Jeździecka we Wrocławiu

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 19 kwietnia 2012 roku dotyczące skrócenia długości światła zielonego na wlocie ulicy Karkonoskiej we Wrocławiu od strony Bielán przedstawiam informację w powyższej sprawie:

Do momentu otwarcia dla ruchu pod koniec sierpnia 2011 roku Autostradowej Obwodnicy Wrocławia ulica Karkonoska stanowiła podstawowy wjazd do Wrocławia od strony południa. Trasą tą prowadzone były przebiegające przez Miasto z południa na północ i odwrotnie drogi krajowe nr 5 i 8. Nie istniała żadna dogodna alternatywa dla ruchu tak tranzytowego przez Wrocław jak i docelowego do Wrocławia w tych relacjach.

Fakt nadrzędnej funkcji ulicy Karkonoskiej w stosunku do ulicy Zwycięskiej i Jeździeckiej oraz brak innych tras wjazdowych od południowych granic Miasta o podobnych parametrach jak ulica Karkonoska uwzględniał funkcjonujący wówczas na skrzyżowaniu ulic Karkonoskiej Zwycięskiej Jeździeckiej program sygnalizacji świetlnej. Przydzielona dla ulicy Karkonoskiej długość światła zielonego wynosiła w tym czasie 45 sekund przy długości cyklu 100 sekund.

Ale oprócz relacji przebiegającej wzdłuż ulicy Karkonoskiej na skrzyżowaniu tej ulicy z ulicami Zwycięską i Jeździecką realizowane były również inne relacje bardzo istotne dla funkcjonowania Miasta i jego mieszkańców. Były to wyjazd z ulicy Zwycięskiej obsługujący między innymi liczną nowopowstałą zabudowę wielorodzinną na osiedlu Ołtaszyn, wyjazd z ulicy Jeździeckiej obsługujący osiedle Partynice i Klecina oraz relacja lewoskrętna z ulicy Karkonoskiej w ulicę Zwycięską zapewniająca dojazd od strony Centrum Miasta do południowych osiedli Wrocławia. Niestety w istniejącej wówczas sytuacji ruchowej na skrzyżowaniu nie było możliwe skonstruowanie programu, który zapewniałby właściwe warunki przejazdu przez skrzyżowanie dla tych relacji. W efekcie na wszystkich wlotach na skrzyżowaniu w godzinach szczytu porannego i popołudniowego odnotowywane były znaczne kolejki pojazdów. Z tym, że z uwagi na nadrzędność funkcji ulicy Karkonoskiej kolejki na ulicy Zwycięskiej i lewoskręcie z ulicy Karkonoskiej w ulicę Zwycięską wiązały się ze znacznie dłuższym oczekiwaniem na przejazd niż kolejki na ul. Karkonoskiej.

Sytuacja ruchowa na skrzyżowaniu uległa zmianie po oddaniu do ruchu AOW. Pojawiła się wówczas alternatywa dla wjazdu do Wrocławia od południa oraz dla ruchu tranzytowego w relacjach południe północ, co po pierwsze zaskutkowało mniejszą liczbą pojazdów na tej trasie a po drugie stworzyło możliwość dalszego przekierowywania ruchu z ul. Karkonoskiej na trasę o najwyższych parametrach ruchu jaką jest AOW.. Zmniejszone natężenie ruchu na ulicy Karkonoskiej pozwoliło na poprawę warunków wyjazdu z ulicy Zwycięskiej, Jeździeckiej i lewoskręcie z ulicy Karkonoskiej w ul. Zwycięską. Relacjom tym przydzielono po

kilka dodatkowych sekund światła zielonego. Nie zapewniło to całkowitego wyeliminowania problemów ruchowych w tych relacjach (nadal na przejazd w godzinach szczytu kierowcy oczekują i kilka cykli świetlnych) ale dało istotną i odczuwalną poprawę.

W kwestii wydłużonego czasu oczekiwania na wjazd do Wrocławia ulicą Karkonoską wyjaśniam, że przeprowadzone zostały obserwacje w terenie. Obserwacje wykazały, że w godzinie szczytu wjazd do Miasta ulicą Karkonoską (odcinek od autostrady A-4 do Zwycięskiej) jest wydłużony i w szczycie porannym zajmuje około 10 minut a w szczycie popołudniowym około 5 minut (ale podobnie i to w dłuższym przedziale czasu w ciągu dnia było przed uruchomieniem AOW). Fakt ten potwierdzają dane z preselekcyjnego systemu ważenia (w załączeniu typowy przekrój prędkości ruchu na wjeździe do Wrocławia z kwietnia 2011 roku i kwietnia 2012 roku– okres kolejek na wlocie charakteryzuje się obniżoną prędkością).

Wydaje się jednak, że obecne rozwiązanie stanowi dobry kompromis pomiędzy oczekiwaną przez lata przez mieszkańców Miasta poprawą warunków ruchu w południowych osiedlach Wrocławia a zapewnieniem pewnego poziomu ruchu dla pojazdów wjeżdżających do Miasta ulicą Karkonoską. Zwłaszcza, że po przejechaniu skrzyżowania z ulicą Zwycięską zapewniony jest przejazd bez kolejek zarówno ulicą Powstańców Śląskich jak i ul. Wyścigową a dalej ulicą Ślężną.

Informuję również, że prowadzone są stałe obserwacje funkcjonowania skrzyżowania, które wskażą ewentualne kolejne zmiany pracy sygnalizacji świetlnej. Jednak należy mieć na uwadze, że zmiana obecnych proporcji otwarć światła zielonego na omawianym skrzyżowaniu na rzecz wydłużenia otwarcia od strony Bielani niewątpliwie spowodowałaby wjazd większej liczby pojazdów w godzinie do Wrocławia i zwiększyłaby ponownie kolejki na skrzyżowaniach bliżej centrum Miasta.

Oczywiście najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia użytkowników samochodów osobowych byłoby, gdyby można zapewnić wszystkim kierowcom pełen komfort przejazdu nie tylko przez to skrzyżowanie ale i przez wszystkie połączenia miejskie. Niestety takiego rozwiązania nie udało się dotychczas wprowadzić w żadnym dużym mieście i to nie tylko w Polsce.

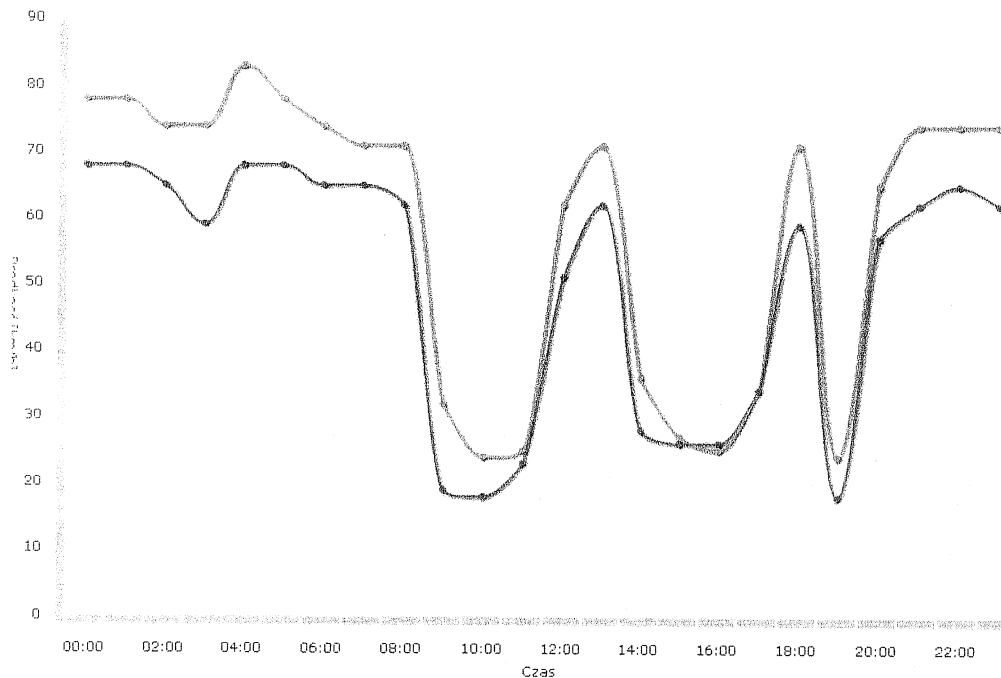
DYREKTOR DEPARTAMENTU
[Podpis]
Wojciech Płaczek

Do wiadomości :

1. Biuro Rady Miejskiej
2. Biuro Prezydenta Wrocławia
3. a/a

Średnie prędkości pojazdów w zależności od czasu i typu pojazdu

Wrocław, ul. Karkonoska, kierunek Centrum - 2011-04-07



Pas:

Wszystkie

Typ statystyk:

Prędkość

Widok:

Wykres liniowy

Zakres:

Dzień

kwiecień 2011						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
					1	2
4	5	6	7	8	9	1
11	12	13	14	15	16	
18	19	20	21	22	23	2
25	26	27	28	29	30	

Widok poglądowy:

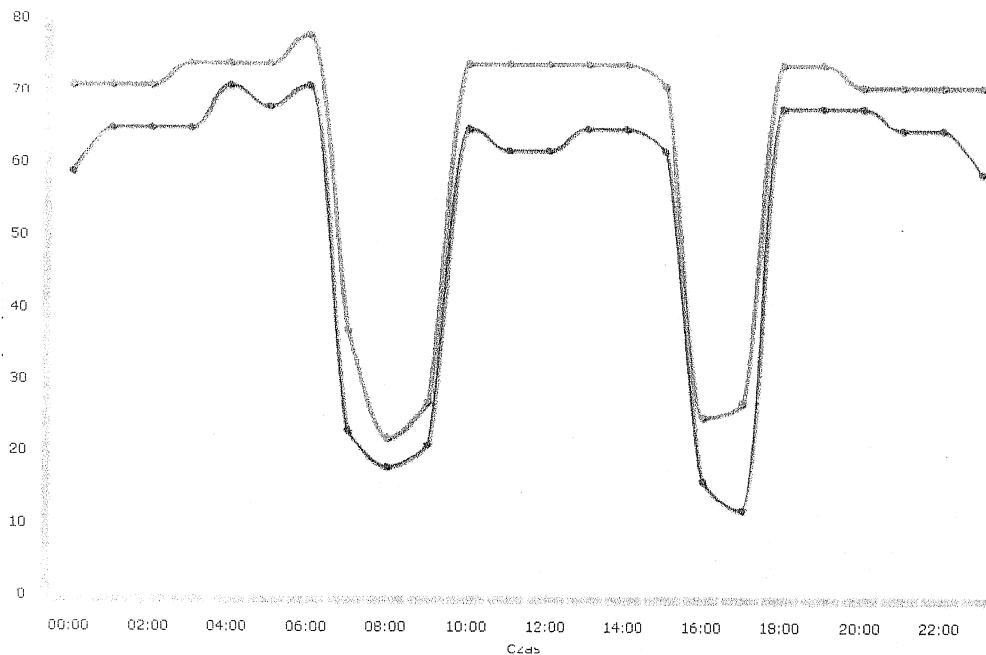


Legenda:

- ☐ nieznany
- ☒ inny
- ☒ osobowy

Średnie prędkości pojazdów w zależności od czasu i typu pojazdu

Wrocław, ul. Karkonoska, kierunek Centrum - 2012-04-18



Pas:

Wszystkie

Typ statystyk:

Prędkość

Widok:

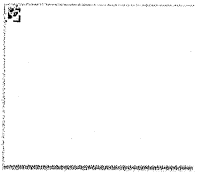
Wykres liniowy

Zakres:

Dzień

kwiecień 2012						
Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

Widok poglądowy:



Legenda:

- ☐ nieznany
- ☒ inny
- ☒ osobowy