



Pan
Michał Kurczewski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 31 marca 2021 r.

WIM-EU.0003.14.2021

Odnosząc się do przedmiotu interpelacji z dnia 22 marca 2021 r. w sprawie inwentaryzacji, klasyfikacji, ustalenia standardu prowadzenia prac oraz objęcia ochroną konserwatorską wybranych historycznych nawierzchni ulic i placów we Wrocławiu przedstawiam następującą informację:

Na zarządzanie infrastrukturą miejską, w tym prowadzenie nowych inwestycji drogowych, modernizacji i remontów istniejących dróg, w tym także tych mających wartość historyczną, wpływ ma wiele czynników. Do najważniejszych z nich i priorytetowych dla Prezydenta Wrocławia należy dziś bezpieczeństwo, dostępność, ale także wygoda użytkowania, koszty budowy, utrzymania i napraw, aspekty środowiskowe, przy jednoczesnym zachowaniu szacunku dla dziedzictwa kulturowego miasta. Dobór nawierzchni w przestrzeniach ulic jest wypadkową tych czynników, a każda inwestycja związana z przebudową lub remontem ma specyficzne uwarunkowania, związane głównie z lokalizacją.

Podkreślenia wymaga fakt, że planowanie inwestycji drogowych w miejscach historycznej zabudowy wymaga ścisłej współpracy z Miejskim Konserwatorem Zabytków, którego zadaniem, zgodnie z ustawą *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, jest ocena wpływu planowanych inwestycji na zachowanie wartości zabytkowych chronionego układu urbanistycznego w tym sieci ulic układu drogowego. Każdorazowo przy realizacji inwestycji drogowych jest dokonywana ocena ich wpływu na zachowanie wspomnianych wartości.

Uwarunkowania konserwatorskie uwzględniane są także w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, gdzie wskazana jest ochrona kamiennych nawierzchni ulic czy placów, m.in. na obszarze zabytkowej zabudowy śródmiejskiej.

Zalecenia konserwatorskie zawsze wskazują na wykorzystanie w trakcie remontów, przebudów czy napraw interwencyjnych historycznych bądź historyzujących materiałów pochodzących z rozbiórki, a w przypadku braku materiału staroużytecznego kontynuacji prac w materiale i układzie analogicznym (dotyczy m. in. płyt kamiennych granitowych, kostki brukowej z granitu, bazaltu, serpentynitu, czy płyt chodnikowych z lastriko). Każda sprawa rozpatrywana jest indywidualnie, biorąc pod uwagę analizę całego obszaru objętego ochroną, oddziaływania na ten obszar oraz z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych.

Dla ulic o znaczącym natężeniu ruchu i znaczeniu ponadlokalnym zazwyczaj wybiera się nawierzchnię asfaltową. Czynnikiem decydującym jest to, że emisja hałasu związana z użytkowaniem nawierzchni z kostki granitowej sprawia, że na ulicach tego typu mamy ogromne oczekiwania ze strony mieszkańców, aby stosować nawierzchnię bitumiczną, która nie generuje takich uciążliwości hałasowych jak kostkowa. Oczekiwania społeczności lokalnych są w takich sytuacjach jednoznaczne.

Ponadto na niekorzyść wszechstronnego stosowania kostki granitowej, (zwłaszcza na głównych ulicach, przenoszących duże natężenia ruchu, poza centrum staromiejskim Wrocławia) działa - niezwykle dla nas ważne - kryterium bezpieczeństwa. Nawierzchnia z kostki:

- ma niższy współczynnik tarcia, w związku z czym dłuższą drogę hamowania pojazdu,
- oznakowanie poziome na kostce jest gorzej widoczne oraz zdecydowanie mniej trwałe, w związku z czym trzeba odnawiać je nawet kilkakrotnie w trakcie sezonu,
- styk jezdni i torowiska tramwajowego jest zawsze bardzo trudny w utrzymaniu, w przypadku nawierzchni asfaltowej naprawy są rzadsze oraz mniej kosztowne,

- koszty związane ze stosowaniem nawierzchni kamiennych są zdecydowanie większe - jest to związane zarówno z kosztem samego materiału, jak i jakością wykonania - wykonawcy robót drogowych argumentują, że obecnie nie kształci się brukarzy, w związku z czym nawet w przypadku wykonywania tradycyjnych nawierzchni jest niezwykle drogie i obciążone ryzykiem wykonywana dodatkowych prac związanych z gwarancją.

Natomiast w przypadku ulic o znaczeniu lokalnym, położonych w strefach śródmiejskiej, historycznej zabudowy - zwłaszcza nie prowadzących tras transportu zbiorowego, stosowanie kostki kamiennej jest zdecydowanie bardziej uzasadnione. Ulice te w znaczącej większości objęte są obecnie we Wrocławiu strefami ograniczonej prędkości, z związku z czym droga hamowania, niezależnie od współczynnika tarcia nawierzchni jest stosunkowo krótka. Hałas, ze względu na niższe natężenia ruchu, nie jest uciążliwy dla mieszkańców, co więcej jest jednym z czynników wpływających na ograniczenie gotowości kierowców do przekraczania dopuszczanej prędkości. Stosowne przepisy zalecają także na takich ulicach ograniczenie do minimum oznakowania drogowego, w tym poziomego, zatem nie występuje problem jego widoczności i trwałości. Dlatego na tego typu ulicach dążymy do zachowania oryginalnych nawierzchni kamiennych, jeśli tylko takie się zachowały.

Szczególnym przypadkiem jest oczywiście ściśle staromiejskie centrum Wrocławia, gdzie kryterium ochrony dziedzictwa kulturowego jest jednym z kluczowych, dlatego konsekwentnie tak jak np. przy przebudowie Rynku, a także takich ulic jak Świdnicka, Oławska, czy Kuźnicza, stosujemy nawierzchnie kamienne. Takie staromiejskie przestrzenie ulic są dla miasta największym wyzwaniem, ponieważ przy doborze nawierzchni należy pogodzić wymagania konserwatorskie z oczekiwaniami użytkowników oraz wymogami dostępności dla osób z ograniczoną mobilnością – w tym niepełnosprawnych, osób starszych czy rodziców z dziećmi. Tu najlepszym przykładem, że da się to pogodzić jest tzw. szpilkotrada na Rynku, która daje możliwość bezpiecznego i wygodnego poruszania się wszystkim użytkownikom.

Jednak nawet na tych ulicach, na których jezdnie wykonujemy obecnie z nawierzchni bitumicznej, dokładamy wszelkich starań, aby zachowywać i szanować „ślady” historii wkomponowując np. fragmenty nawierzchni z oryginalnej kostki kamiennej w nowe nawierzchnie ulic. Dotyczy to na przykład przygotowywanych w ostatnich latach dokumentacji projektowych dla ulicy Osobowickiej lub Berenta oraz Maślickiej. Natomiast nawierzchnia kamienna pozyskana w trakcie remontów starych ulic - w miarę możliwości, na miejscu - służy do wykonywania zatok postojowych i przystankowych, wysepek, pasów separacyjnych i technicznych, opasek chodników itp.

Ponadto zapoczątkowano działania mające na celu poprawę estetyki jezdni o nawierzchniach kamiennych z ubytkami naprawianymi w szybkiej technologii z wykorzystaniem betonu asfaltowego. Wytypowano pierwsze odcinki ulic i przeprowadzono wizję w terenie. Obecnie trwają prace nad doszczegółowieniem zakresu robót. Generalnie planuje się wykonanie prac polegających na usunięciu łąt asfaltowych z nawierzchni z kostki oraz przebrukowanie ich w miejscach lokalnych zapadnięć.

Pragnę jednocześnie zapewnić o naszej świadomości, że granit jest częścią dziedzictwa kulturowego Wrocławia jako stolicy Dolnego Śląska i w swoich działaniach inwestycyjnych oraz pracy projektowej będziemy dokładać starań, aby to dziedzictwo szanować.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
3. Kancelaria Prezydenta
4. ZDiUM
5. WIM-EU/VJ a/a