

Szanowny Pan Prezydent
Rafał Dutkiewicz
Urząd Miejski Wrocławia

Wrocław, 31. października 2014

Zapytanie

**w związku z odpowiedzią na interpelację z dnia 03.10.2014 r. w sprawie
odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej**

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z otrzymaniem w odpowiedzi na interpelację z dnia 03.10.2014 r. pisma p. dyr. E. Urbanek z dnia 27.10.2014 stwierdzamy z przykrością, że nie stanowi ona właściwej i merytorycznej odpowiedzi na nasze wystąpienie. W związku z tym, wskazując luki i nieprawidłowości w przytoczonej argumentacji, zwracamy się z niniejszym zapytaniem.

1. Odpowiedzi na interpelację udzieliła p. dyr. Elżbieta Urbanek, odpowiedzialna za Departament Infrastruktury i Gospodarki UM Wrocławia. Czy odpowiedzi na poruszone kwestie nie należałoby udzielić co najmniej w porozumieniu z działającą w ramach struktury UM, w imieniu Prezydenta Wrocławia, inną strukturą, tj. Biurem Rozwoju Wrocławia (dalej BRW), do którego zadań należy m.in. planowanie systemów komunikacji i infrastruktury technicznej i planowanie rozwoju przestrzennego miasta Wrocławia i aglomeracji wrocławskiej? W ramach BRW istnieje odrębny zespół komunikacyjno-urbanistyczny, zajmujący się sprawami poruszonymi w interpelacji. Jako radni chcielibyśmy wiedzieć, jakie są zamierzenia i stanowisko tej agendy w sprawie tak głębokiej zmiany w infrastrukturze komunikacyjnej na odcinku od pl. Jana Pawła II do pl. Strzegomskiego?
2. W udzielonej odpowiedzi brak wyjaśnienia, jaka jest podstawa prawna tak głębokich przekształceń geometrycznych i zmiany funkcji poszczególnych elementów infrastruktury drogowej na tym szczególnym odcinku oraz obniżenia poziomu bezpieczeństwa na drodze z klasy GP bezkolizyjnej (60 km/h) do GP, ale o niższych parametrach, ilości pasów ruchu i bezpieczeństwie poprzez budowę przejść dla pieszych w poziomie jezdni.

WIM w ramach Departamentu Infrastruktury zajmuje się zarządzaniem ruchem, w czym mieści się co najwyżej budowa sygnalizacji świetlnej, stosowania elementów BRD, znaków i sygnałów drogowych poziomych i pionowych oraz struktury programów sygnalizacji ulicznej poprzez system ITS. Te elementy zarządzania ruchem nie wymagają pozwoleń na budowę ani zgłoszeń wynikających z prawa budowlanego. Czy opisane w interpelacji działania - zmiany geometryczne ulicy, ilości pasów, czyli interwencje zmieniające parametry drogi, nie wymagają dodatkowych uzgodnień i zgód formalnych, wykraczających poza zakres „eksploatacji infrastruktury drogowej”?

3. Wg naszych informacji nadal obowiązuje uchwalony i zatwierdzony ogólny plan zagospodarowania miasta Wrocławia – część komunikacyjna, zgodnie z którym ul. Legnicka będzie drogą klasy GP z podwyższoną prędkością do 60 km/h z przejściami podziemnymi aż do ul. Niedźwiedziej, tzn. zbudowanymi na wysokości ulic ul. Niedźwiedziej, Zachodniej, Młodych Techników, pl. Jana Pawła II. Elementy te realizowano do 1985 roku, po zmianach ustrojowych odstąpiono wprawdzie od budowy przejść podziemnych przy ul. Niedźwiedziej i ul. Zachodniej, ale parametry GP 2 x 3 pasy ruchu zostały zachowane i w kadencji Pana Prezydenta Zdrojewskiego realizowane i dalej kontynuowane na ul. Lotniczej (2*2) aż do roku 2012. Nie spotkaliśmy się z informacją, aby Rada Miejska którejkolwiek kadencji od zmian ustrojowych zajmowała się zmianą kategorii drogi, ilości pasów ruchu czy brd (ani Prezydent Miasta ani BRW). Przebudowa ul. Legnickiej wobec tego w decyzjach administracyjnych miała charakter ostateczny i do dziś nie zmieniony. Zgodnie z KPA, zmiana decyzji ostatecznych może nastąpić tylko na wniosek administrującego drogami. Takim organem jest Prezydent Miasta, wnioskodawcą może być również wymieniony w Ustawie o drogach publicznych zarządca drogi, którym we Wrocławiu jest ZDIUM. Prosimy o informację, czy aktualny stan prawny w tej materii umożliwia prowadzenie prac, o których mowa w interpelacji, z udostępnieniem wszystkich decyzji administracyjnych legitymizujących obecnie podejmowane działania na objętym interpelacją odcinku ul. Legnickiej?
4. Ustosunkowując się do wywodów w pkt. 2.2. pisma p. dyr. E. Urbanek dot. przejścia dla pieszych w rejonie pl. Strzegomskiego i skrzyżowania z ulicą Młodych Techników – w sytuacji możliwości zmodyfikowania, poprawienia funkcji przejścia przy Młodych Techników wybrano wariant najgorszy z możliwych, gdyż powoduje on zwiększenie ryzyka wystąpienia w tych miejscach wypadków z udziałem pieszych, gdyż pojawi się nadmierne zagęszczenie pojazdów na dwóch pasach ruchu zamiast trzech, z dodatkowym utrudnieniem w postaci zatrzymujących się na przystankach w świetle jezdni (już nie zatoki!) autobusów, co skutkowało będzie ograniczeniem widoczności. Ponownie sugerujemy jako Radni odstąpienie od tego rozwiązania na rzecz poprawy wyposażenia przejścia podziemnego w windy dla osób niepełnosprawnych. Sugerujemy, aby dla obniżenia kosztów tego przedsięwzięcia wykorzystać dwie istniejące od roku 2004 niewykorzystane windy przy moście Milenijnym, które są albo zamknięte na kłódkę i zakratowane, albo zdewastowane. Praktycznie nigdy nie były one wykorzystane. Windy te należałoby zdemontować i przenieść do przejścia podziemnego przy Młodych Techników, gdyż jest tam wystarczająca ilość miejsca, wraz z budową pochylni dla rowerzystów. W ten sposób

niepełnosprawni piesi oraz osoby z wózkami wjeżdżałyby wygodnie na poziom minus 1. Takie rozwiązanie pozwoli też uzyskać komunikację do pobliskiego ośrodka zdrowia ze strony południowej ulicy. Przykładem prawidłowego rozwiązania jest przejście podziemne z windami na pl. Grunwaldzkim. Dlaczego zdaniem Departamentu Infrastruktury takie rozwiązanie nie jest możliwe, jakie analizy i kiedy zostały w tym względzie przeprowadzone i jakie konkretne okoliczności i parametry techniczne uniemożliwiają jego realizację w wypadku dwóch konkretnie wskazanych przejść podziemnych? (oprócz odpowiedzi prosimy o załączenie odpowiednich dokumentów).

5. Z ubolewaniem stwierdzamy, że nie jest prawdą – mimo powołania się na literaturę naukową – stwierdzenie Pani Dyrektor Elżbiety Urbanek, że przepustowość pasa ruchu wynosi 2000 pu/h. Do niniejszego zapytania załączamy wskazany fragment publikacji wskazując przy tym na niepoprawność metodologiczną przytoczonego cytatu, którą uznać można za graniczącą z manipulacją. Przytoczona liczba odnosi się do **warunków idealnych**, które zdefiniowane zostały w sposób następujący:

- ruch nieprzerywany i niezakłócony przez inne pojazdy i pieszych,
- ruch wyłącznie samochodów osobowych,
- pasy ruchu o szerokości 3,6 m, z poboczami i bez przeszkód bocznych,
- rozwiązanie drogi w ruchu pozamiejskim, w planie i profilu takim, aby średnia prędkość projektowa była nie mniejsza niż 112 km/h (60 mph), i przy niewystępowaniu ograniczeń widoczności dla wyprzedzania na drogach dwu- i trzypasmowych.

Dopiero przy zachowaniu tych warunków – z których żaden nie występuje na ul. Legnickiej!!! – wg cytowanego opracowania dla drogi wielopasowej przyjmuje się przepustowość 2000 sam os. (!!!, a nie pojazdów!!!) na pas. Cytując dalej powołane przez p. dyr. Urbanek opracowanie – „powyższe maksymalne wartości stanowią punkt wyjścia do określania przelotowości dróg w warunkach odbiegających od idealnych(...)”. W dalszej części opracowania mowa jest m.in. o tym, że w warunkach ruchu przerywanego **nie istnieje** możliwość określenia przelotowości w idealnych warunkach.. Oznacza to, że przytoczone wartości w żaden sposób nie mają związku z przedmiotem interpelacji, a ich rolą było wyłącznie zdezorientowanie czytelników odpowiedzi i zasugerowanie oparcia jej na „wiedzy fachowej”.

W stosunku do ul. Legnickiej należy wskazać, że ani nie jest na niej dozwolona prędkość 112 km/h, ani nie ma warunków brzegowych geometrycznych do osiągnięcia tej teoretycznej przepustowości 2000 pojazdów. Przyjmuje się, że w warunkach miejskich przepustowość w warunkach bardzo dobrych swobody ruchu na poziomie A i B daje możliwość przejechania 1000-1100 pojazdów/h. W niektórej literaturze podręcznikowej, uwzględniając całą gamę współczynników korygujących, twierdzi się, że jest to 800 pojazdów na godzinę i taką sytuację mamy na ul. Legnickiej, gdyż spadek przepustowości wynika tu już z wcześniejszych działań na odcinku pl. Jana Pawła II, ul. Rybacka i ul. Nabycińska.

Jako Radni nie jesteśmy specjalistami w dziedzinie ruchu drogowego, dlatego być może błędnie użyliśmy sformułowania „przepustowość teoretyczna”. Należy to rozumieć w ten sposób, że rozmawiamy o mieście Wrocławiu, a więc wielkość 1000 pojazdów na godzinę należy odnieść do warunków miejskich. Niestety w odpowiedzi Pani Dyrektor, zamiast skoncentrować się

na meritum, wykorzystuje się to przeciwko nam jako autorom interpelacji, gdyż powinniśmy użyć sformułowania „przepustowość w warunkach miejskich” lub „przepustowość praktyczna”. Z innych źródeł naukowych i z praktyki wiadomo natomiast, że aby prawidłowo funkcjonowała koordynacja na poszczególnych skrzyżowaniach, przepustowość praktyczna musi być większa o 30 %, tak więc twierdzenie, że istnieje zapas przepustowości na dwóch pasach ruchu, jest nieprawdziwe. Aby była zachowana płynność jazdy, przepustowość musi być większa o 30%, a nie powinna przekroczyć 90 % możliwości.

Czy w obliczu przedstawionej kontrargumentacji Pan Prezydent podtrzymuje argumentację przytoczoną w punkcie 4 odpowiedzi, a jeśli tak, to na podstawie jakich argumentów i faktów?

6. Jest bezspornym faktem, że zmodernizowany odcinek od pl. Jana Pawła II do ul. Nabycińskiej / Rybackiej obniżył poziom przepustowości i bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu poprzez wyniesienie z poziomu minus 1 części pieszych i rowerzystów, przeniesienie przystanków autobusowych i przeniesienia na poziom 0 tych wszystkich uczestników ruchu. Już kilka dni po tych zmianach zginął oczekujący na przystanku autobusowym pasażer, kilku innych zostało rannych, a straty w infrastrukturze drogowej wyniosły tysiące złotych. To poprzednie działanie nie może być ani podstawą, ani dowodem, że jest lepiej i uprawnia to do dalszych niekorzystnych zmian geometrycznych na odcinku od pl. Jana Pawła II ul. Nabycińskiej.

Na wlocie ul. Legnickiej przed ul. Rybacką i Nabycińską, przed skrzyżowaniem znajdują się 4 pasy ruchu, z czego 3 mogą być w konfiguracji z trzema lub dwoma pasami za skrzyżowaniem z ul. Rybacką. Od momentu zbudowania tego fragmentu układu drogowego ul. Legnickiej dwukrotnie zmieniano kierunki ruchu na pasach. Obecnie są to faktycznie dwa pasy na wprost, jeden pas w prawo, jeden w lewo. Poprzednio był jeden pas w lewo, dwa na wprost oraz jeden na wprost i w prawo. Ta struktura wydaje się być optymalna dla tego skrzyżowania, dlatego że system sieci dróg jest systemem spójnym, a w międzyczasie ten sam Departament Infrastruktury zmienił geometrię pl. Orłąt Lwowskich w ten sposób, że są na nim teraz 4 pełne pasy ruchu i z ul. Nabycińskiej dwa pasy skręcają w lewo, z Legnickiej od Jana Pawła II są dwa na wprost i z ul. Rybackiej wydzielony pas w prawo, zatem z pięciu pasów ruchu dzisiaj w kierunku za ul. Rybacką kierowcy mają do dyspozycji 3 pasy ruchu. Po planowanych zmianach będą mieli tylko dwa. Należy uwzględnić przy tym, iż istnieje stała tendencja wzrostu ilości nadjeżdżających pojazdów z kierunku pl. Orłąt poprzez ul. Nabycińską co było zamierzonym ale nie negowanym, przez nikogo, celem WIM, do ul. Legnickiej w lewo, a skręt w lewo wymaga oczywiście więcej przestrzeni niż jazda na wprost.

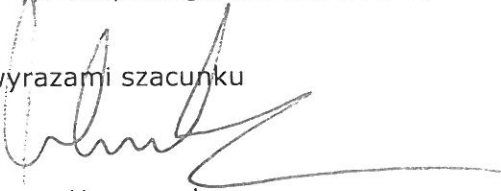
Wycięcie jednego pasa na ul. Legnickiej w kierunku pl. Strzegomskiego pozbawia alternatywy i minimalnej możliwości manewru w sytuacjach nadzwyczajnych np. wypadki tramwajowe lub brak zasilania i wtedy nie ma zapasu przepustowości dla autobusów zastępczych. Może nastąpić zablokowanie ul. Braniborskiej i ul. Zachodniej, a obie te ulice pracują już na maksymalnej wydajności i przepustowości. Czyli podniesiony jest do maksimum czynnik natężenia krytycznego, po którym następują

zatory, a w najgorszym przypadku wypadki, w tym nawet wypadki śmiertelne.

Jakie analizy, znajdujące się w dyspozycji UMW, a w szczególności Departamentu kierowanego przez p. dyr. Urbanek, umożliwiły zatem wyciągnięcie odmiennych wniosków i w konsekwencji dopuszczenie do realizacji rozwiązania zmniejszającego przepustowość na odcinku objętym interpelacją?

7. Podsumowując należy stwierdzić, iż Biuro Rozwoju Wrocławia jest, mimo posiadanej wyspecjalizowanej komórki komunikacyjnej, mało aktywnym „obrońcą” struktury drogowej, bowiem brak zapisów w planach i gwarantowanie adekwatnych i nie naruszalnych linii regulacyjnych głównych dróg umożliwia dowolne i swobodne traktowanie przez deweloperów i dużych graczy przestrzeni drogowej, jak do tej pory tylko z kłopotami dla kierowców - np. podjęto gigantyczną rozbudowę Magnolii bez zmuszenia inwestora do odpowiedniej modernizacji układu komunikacyjnego w tym rejonie, w związku z czym pojazdy skręcające do niej blokują 2 z 3 głównych pasów ruchu ul. Legnickiej pod wiaduktem kolejowym, w bardzo niebezpiecznym miejscu.
8. Naszym zdaniem, przy prowadzonych pracach na Legnickiej od Rybackiej do pl. Strzegomskiego, zostało naruszone prawo budowlane i kompetencje Rady Miejskiej, bo tylko ona jest władna podejmować uchwały co do kształtu przestrzennego, w tym struktury, sieci komunikacyjnej. Czy Pan Prezydent planuje zatem zlecenie kontroli tego stanu w celu zapobieżenia generowaniu przez podległe Mu komórki stanu niezgodnego z prawem?

Z wyrazami szacunku


Tomasz Hanczarek
Radny Rady Miejskiej Wrocławia


Krzysztof Bramorski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

go, jak warunki techniczne i charakter ruchu odbiegają od warunków uznanych za idealne.

Idealne warunki występują przy:

- 1) ruchu nieprzerywanym i niezakłóconym przez inne pojazdy i pieszych,
- 2) ruchu wyłącznie samochodów osobowych,
- 3) pasach ruchu o szerokości 3,6 m^{*)} z poboczami i bez przeszkód bocznych zlokalizowanych w pasie o szer. 1,8 m, licząc od krawędzi pasa ruchu,
- 4) rozwiązaniu drogi (dotyczy dróg pozamiejskich) w planie i profilu takim, aby średnia prędkość projektowa była nie mniejsza niż 110 km/godz^{**)} i przy niewystępowaniu ograniczeń widoczności dla wyprzedzania na drogach dwu- i trzypasowych.

Według HCM 1965 przelotowość dróg różnego typu w idealnych warunkach jest następująca:

- 1) droga wielopasowa - 2000 sam.os./godz na pas,
- 2) dwukierunkowa droga dwupasowa - 2000 sam.os./godz w obu kierunkach,
- 3) dwukierunkowa droga trzypasowa - 4000 sam.os./godz w obu kierunkach.

Powyższe maksymalne wartości stanowią punkt wyjścia do określania przelotowości dróg w warunkach odbiegających od idealnych i przy żądanych wymogach odnośnie swobody ruchu. Sposób uwzględniania odchylen od warunków idealnych omówiony będzie w dalszych paragrafach.

Przelotowość przy ruchu przerywanym

W warunkach ruchu przerywanego (np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną) nie istnieje możliwość określania przelotowości w idealnych warunkach. HCM 1965 podaje dwie orientacyjne wielkości:

- 1) liczba pojazdów, które przejechać mogą jednym pasem ruchu w warunkach ruchu miejskiego, rzadko przekracza 2000 samochodów osobowych w ciągu godziny zielonego światła, nawet przy idealnej progresji sygnałów;

^{*)} Dla takiej szerokości pasa (6 stóp) określone są wartości przelotowości, podawane w HCM 1965.

^{**)} Dokładnie 60 mil/godz, co odpowiada około 112 km/godz.