



BIURO PROJEKTÓW DRÓG I MOSTÓW

**"BBKS-PROJEKT" Sp. z o.o.**

ul. Ojca Beyzyna 10/1, 53-204 Wrocław, tel: +48 71 364 79 80, fax: +48 71 364 79 90

e-mail: sekretariat@bbks-projekt.pl

[www.bbks-projekt.pl](http://www.bbks-projekt.pl)

L.dz. 690/P/2011/MS

Wrocław, 26.07.2011 r.

**Szanowni Panowie**

**Redaktor Naczelny Arkadiusz Franas**

**Redaktor Marek Zoellner**

**GAZETA WROCŁAWSKA**

**ul. Świętego Antoniego 2/4**

**50-073 Wrocław**

Odpowiedź na pismo: -

Dotyczy: **Skrzyżowania Łącznika Długołęka Autostradowej Obwodnicy Wrocławia z drogą krajową nr 8 w Długołęce**

Szanowni Panowie,

W imieniu swoim oraz kilkudziesięcioosobowego zespołu projektantów AOW, którym mam zaszczyt kierować chciałem złożyć stanowczy protest na sposób prezentowania w Gazecie Wrocławskiej problematyki wybudowanego w ramach AOW skrzyżowania Łącznika Długołęka z drogą krajową nr 8 w Długołęce.

Pomimo zamieszczania głosów krytycznych, podważających kompetencje i autorytet zespołu projektowego, w żadnej fazie zbierania materiałów do artykułów nie podjęta została przez Redakcję próba nawiązania kontaktu z projektantami AOW. Zamieszczano za to bez żadnych skrępowań głosy i opinie osób które nie mając szczegółowej wiedzy na poruszany temat autorytatywnie krytykowały projektantów, a nawet bezpodstawnie twierdziły, że skrzyżowanie zaprojektowano w sposób sprzeczny z przepisami prawa.

Powyższe postępowanie pozostaje w sprzeczności z etyką dziennikarską, prowadzi do powstania błędnego obrazu sytuacji i szkalowania zespołu projektowego. Gazeta doprowadziła do sytuacji, w której nikt nie mówi już o tym, że po kilkudziesięciu latach oczekiwania, dzięki dużemu wysiłkowi bardzo wielu zaangażowanych w zagadnienie osób z kilku Instytucji i Firm, Wrocław ma w końcu obwodnicę autostradową, a tylko o tym jak niekompetentnych mamy w Polsce projektantów i urzędników.

W ten, mam nadzieję niezamierzony sposób, wieloletni wysiłek związany z przygotowaniem i budową jednej z największych i najbardziej skomplikowanych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce nie został i już pewnie nie zostanie doceniony.

A teraz kilka informacji, które powinny znaleźć się już w pierwszym artykule na temat skrzyżowania i być może by się tam znalazły gdyby ktoś dał szansę wypowiedzi projektantom AOW lub znającemu te zagadnienia Inwestorowi - GDDKiA.

1/ Podstawą projektowania i wykupu terenu pod budowę AOW była decyzja o lokalizacji autostrady, która została wydana kilka lat przed rozpoczęciem opracowania dokumentacji projektowej. Zgodnie z prawem nie ma możliwości zaprojektowania drogi w sposób sprzeczny z zapisami decyzji lokalizacyjnej, nie ma również możliwości pozyskania gruntów poza liniami wykupu w niej określonymi. Rozwiązanie ujęte w projekcie jest zgodne z zapisami decyzji lokalizacyjnej, a dobudowa dodatkowego pasa ruchu do drogi nr 8 bez zmiany tej decyzji nie była możliwa (brak terenu po południowej stronie DK8).

Z kolei zmiana decyzji lokalizacyjnej i włączenie do niej dodatkowego obszaru wiązałoby się ze znacznym opóźnieniem realizacji AOW, mogło też skutkować oprostowaniem całej inwestycji i odsunięciem jej budowy na dłuższy okres.

W tej sytuacji, po sprawdzeniu, że przepustowość skrzyżowania po wybudowaniu AOW (całej AOW, a nie otwartych obecnie odcinków) będzie wystarczająca, podjęta została decyzja o etapowaniu budowy skrzyżowania. W ramach AOW zaprojektowano część, która mieści się w liniach decyzji lokalizacyjnej, a rozbudowa skrzyżowania o dodatkowe pasy ruchu od strony południowej i przebudowa mostu na skrzyżowaniu (też nie ujętą w decyzji lokalizacyjnej) zostały ujęte w ramach projektu budowy obwodnicy wschodniej Wrocławia Bielany-Łany-Długotłęka, która włączy się do skrzyżowania od strony południowej. Obydwa projekty były ze sobą ściśle koordynowane aby uniknąć robót straconych. Reasumując, skrzyżowanie nabierze docelowego kształtu po jego rozbudowie w ramach budowy obwodnicy wschodniej.

Wtedy też pojawiają się dodatkowe pasy ruchu, w tym również "odzyskany" zostanie drugi pas ruchu do jazdy na wprost z kierunku Wrocławia.

2/ Opisany w punkcie 1 sposób postępowania możliwy był tylko i wyłącznie po sprawdzeniu, że już w pierwszym etapie budowy skrzyżowania spełnione będą wymagania prawne oraz zachowana będzie wystarczająca przepustowość skrzyżowania. Takie analizy, prowadzone również przy udziale specjalistów Politechniki Wrocławskiej, którzy opracowali szczegółowe prognozy ruchu (o czym cytowani w artykule specjaliści prawdopodobnie nie wiedzieli) wykazały, że po otwarciu całej AOW ruch w godzinach szczytu na spornym kierunku spadnie o około 50% i wyniesie około 800 pojazdów na godzinę.

Reszta ruchu przeniesie się na AOW i będzie włączać się do drogi nr 8 dwoma pasami w lewo z Łącznika Długołęka. Finalnie przepustowość skrzyżowania będzie przy zaprojektowanej geometrii zachowana i ruch na wszystkich relacjach odbywał będzie się płynnie.

3/ Tymczasowe problemy na skrzyżowaniu wynikały tylko i wyłącznie z faktu, że nie została otwarta cała AOW, przez co na AOW nie przeniósł się ruch tranzytowy i spora część ruchu lokalnego, a w konsekwencji spadek ruchu na kierunku DK8 był nieznaczny.

W tej sytuacji, po dokonaniu pomiarów faktycznych potoków ruchu zespół projektowy przystąpił do zaprojektowania na okres przejściowy nowego programu sygnalizacji, który został ostatnio wdrożony. Prace nad pomiarem ruchu i nowym oprogramowaniem rozpoczęły się zaraz po otwarciu tego odcinka AOW, a ich rozpoczęcie nie miało nic wspólnego z "akcją" Gazety. Na poparcie tych słów dysponujemy stosownymi dokumentami.

Przyjęty sposób postępowania polegający na reagowaniu na faktyczne warunki ruchowe, pomimo chwilowej uciążliwości jest zgodny z praktyką stosowaną przy wdrażaniu nowych organizacji ruchu i przyniósł spodziewane efekty.

4/ Nie jest prawdziwy zarzut, że skrzyżowanie zaprojektowane zostało niezgodnie z przepisami. Po pierwsze wybudowano dopiero pierwszą część skrzyżowania, a po drugie nawet na tym etapie poprzez stosowne działania z zakresu inżynierii ruchu zachowano zgodność z prawem i wymaganą przepustowość.

Podsumowując , jestem przekonany, że pomimo nagłościonej nieadekwatnie do występującej sytuacji sprawy, po uruchomieniu całej AOW wszyscy będziemy cieszyć się z faktu, że w końcu doczekaliśmy się drogi, na którą tyle lat czekaliśmy.

Błąd dziennikarski polegający na tym, że nie postarano się o zebranie pełnych materiałów aby rzetelnie poinformować czytelników traktuję jako "wypadek przy pracy".

Pomimo przykrych konsekwencji jakie w wyniku tego błędu spotkały projektantów i inne osoby zaangażowane w przygotowanie i budowę AOW mam nadzieję, że całe zdarzenie nie będzie miało wpływu na naszą przyszłą dobrą współpracę. Na taką współpracę , w celu pełnego i rzetelnego informowania mieszkańców Wrocławia o tej i o innych inwestycjach komunikacyjnych liczę.

Z poważaniem :

PREZES ZARZĄDU  
DYREKTOR

*mgr inż. Marek Suchy*

Do wiadomości : Sz. Pan Robert Radoń – Dyrektor Oddziału we Wrocławiu  
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad