

Formularz poprawkowy projektów Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2015

1. Informacje o projekcie

a) Numer projektu: 385

b) Nazwa projektu:

Bezpiecznie na rowerze: Plac Legionów – Dworzec Główny – ul. Pułaskiego – ul. Swobodna

c) Lokalizacja projektu: (wypełnić tylko w wypadku zmiany lokalizacji projektu)

adres: **Plac Legionów – Dworzec Główny – ul. Pułaskiego – ul. Swobodna**

numer geodezyjny działki (na podstawie www.geoportal.wroclaw.pl):

2. Ustosunkowanie się do wyników weryfikacji lub opis zmian

W chwili obecnej nie ma połączeń rowerowych w okolicach Dworca Głównego. Na ulicy Piłsudskiego, stanowiącej bardzo istotną arterię miasta nie ma wydzielonych dróg dla rowerów, co zmusza rowerzystów do jazdy ruchliwą jezdnią bądź ciasnym chodnikiem. Obie opcje są niebezpieczne zarówno dla rowerzystów, kierowców jak i pieszych. Obecna sytuacja generuje wiele konfliktów, oraz generuje korki, bowiem mniej osób decyduje się na jazdę rowerem.

Niezbędne jest zatem wydzielenie pasów rowerowych na całej długości ulicy Piłsudskiego oraz wzdłuż ul. Peronowej, ul. Zielińskiego oraz ul. Kościuszki, co przyniesie wymierne korzyści dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Umożliwi również bezpieczne dotarcie do Dworca Głównego, oraz bezpieczną podróż z południa Wrocławia (ul. Powstańców), na zachód oraz wschód. Zlikwiduje niebezpieczeństwo dla rowerzystów, co zachęci wielu kierowców do wybrania roweru jako środka transportu i spowoduje tym samym zmniejszenie korków.

Po stronie zachodniej Dworca droga połączy się z przegłosowaną w poprzednim WBO fragmentem pasa rowerowego na ul. Piłsudskiego od pl. Legionów do pl. Orłąt Lwowskich. Po stronie wschodniej Dworca pasy rowerowe przejdą w ul. Małachowskiego i dalej w ul. Pułaskiego, łącząc się z istniejącą drogą rowerową.

Uzupełnieniem komunikacji w okolicach Dworca Głównego jest stworzenia połączenia w ciągu ul. Swobodnej i Suchej, pomiędzy ul. Pułaskiego a ul. Zielińskiego. Rozwiązanie pozwoli na udostępnienie rowerzystom wydzielonej przestrzeni i wygodny przejazd zarówno z całej południowej okolicy Wrocławia - zarówno z okolic ul. Hubskiej, Gaju, oraz okolic ul. Powstańców Śląskich. Budowa pasów umożliwi również dojazd do Dworca od strony południowej, jak i do mającego powstać w podziemiu dworca PKS. Koszt tego fragmentu (1,5 km) w obie strony wyniesie 75000 zł. Łączny koszt projektu wyniesie zatem 137500 zł.

Proponowane wydzielenie pasów jest niezbędne do kontynuowania polityki spinania sieci połączeń rowerowych w jedną całość.

-W zakresie ul. Piłsudskiego do ul. Świdnickiej proponujemy poprowadzenie ścieżki rowerowej – biorąc pod uwagę spójność dróg rowerowych i integrację dróg rowerowych faktycznie użytkowanych przez rowerzystów proponujemy zachowanie pomysłu na pasy rowerowe, a jeżeli nie ma takiej możliwości – wymalowanie sierzantów (kolor żółty, z „daszkiem” – lepiej widoczne)

-W zakresie od Świdnickiej do ul. Dąbrowskiego ze względu na brak szerokości jezdni proponujemy wymalowanie "sierżantów". **Ok, uwagi jw.**

-W ul. Małachowskiego od Pułaskiego do Dąbrowskiego można rozważyć wymalowanie pasów rowerowych i zawężenie/likwidacja pasów ruchu dla aut. Ten odcinek proponujemy do szczegółowego rozważenia na etapie projektowania ze względu na racjonalizację wykorzystania przestrzeni drogowej. **Ok, w razie potrzeby sierżanty**

-W ul. Kościuszki – opinia pozytywna, zgodna z wnioskiem lidera.

-W ul. Zielińskiego (od ul. Piłsudskiego do wiaduktu) proponujemy poprowadzenie dwukierunkowej ddr po stronie zachodniej oraz dowiązanie do istniejącej ścieżki za wiaduktem. **Zgodnie z ustaleniami podczas konsultacji uważam, że propozycja jest nieracjonalna. Poruszając się w stronę pl. Legionów od ul. Powstańców Śląskich rowerzyści skręcają w lewo w ul. Swobodną. Aby dotrzeć do ul. Piłsudskiego zgodnie z proponowaną zmianą musieliby przekroczyć 5 przejść przez ulicę i 4 sygnalizacje: światła ul. Zielińskiego, następnie światła przez Swobodną, przejazd przez Bogusławskiego, następnie w prawo przez Zielińskiego, następnie przez Piłsudskiego.**

Ilość przejść zaprezentowana w dodatkowym załączniku do projektu. Spowoduje to wzrost zagrożenia rowerzystów na uderzenia boczne przez samochody, konflikt z samochodami skręcającymi we wszystkie ulice oraz wydłużenie

kilkunastokrotnie czasu przejazdu tego krótkiego odcinka. Z powyższych powodów rowerzyści najprawdopodobniej nie będą korzystać z infrastruktury rowerowej wybierając ulicę, na której nic się nie zmieni.

Proponuję nadal wyznaczenie pasów na jezdni, a w braku miejsca sierzantów, ruch aut jest tam w miarę spokojny (korki) jednak samochody nie zostawiają miejsca po prawej stronie dla rowerów (zostaje wolne miejsce na jezdni). Dzięki powyższemu rozwiązaniu ruch rowerowy będzie płynny, bezpieczny i nie będzie kolidował z ruchem pieszym i samochodowym.

- W ciągu ul. Pułaskiego jest opracowany projekt, w którym po zachodniej stronie jest dwukierunkowa ddr, po stronie wschodniej jest zaprojektowanych pas ruchu dla rowerów – zadanie to jest ujęte w planie inwestycyjnym z realizacją w latach 2016-2017. ok

-W ulicy Peronowej możliwe prowadzenie jednokierunkowej trasy rowerowej poprzez uspokojenie ruchu, sierzanty rowerowe oraz służę z pasem dojazdu. Ok, w takim wypadku komunikacja w drugą stronę powinna odbywać się przez ulicę Stawową – przedłużenie zakresu z projektu do ul. Kościuszki (obecnie w projekcie do ul. Piłsudskiego) + lewoskręt z Piłsudskiego w ul. Stawową w stronę wiaduktu.

Kwota potrzebna na realizację projektu to 2.000.000 PLN. Zaproponowane zmiany wymagają zgody lidera projektu. Ostateczny zakres projektu zostanie ustalony z liderem na etapie opracowywania dokumentacji technicznej.

3. Uwagi