

Formularz poprawkowy projektów Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2015

1. Informacje o projekcie

- a) Numer projektu: **702**
- b) Nazwa projektu: **Perony na Rondzie Reagana**
- c) Lokalizacja projektu: (wypełnić tylko w wypadku zmiany lokalizacji projektu)
adres:

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

2. Ustosunkowanie się do wyników weryfikacji lub opis zmian

(wystarczy potwierdzić to co zostało zapisane w wynikach weryfikacji lub zaproponować zmiany. Na dalszym etapie WBO zostaną one zweryfikowane przez jednostki merytoryczne Urzędu do końca sierpnia 2015 a lider o wynikach weryfikacji zostanie poinformowany w formie opublikowanej uchwały Rady Miejskiej Wrocławia zarządzającej konsultacje/głosowanie nad projektami do WBO2015)

Odnosnie do Projektu 702 - Perony na Rondzie Reagana:

Rondo Reagana należy do najważniejszych punktów przesiadkowych MPK w mieście i do takich celów (przesiadek) najpewniej jest najmniej przystosowane w skali całego miasta. O tym, jak poważne utrudnienia i zagrożenia - zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych ruchowo, matek z dziećmi, osób starszych, etc. - stwarza dzisiejsza mała architektura ronda (chodzi głównie o brak peronów), pisałem w uzasadnieniu Wniosku projektowego (702). Z konieczności jednak zgadzam się na zawężenie Projektu 702 do przebudowy tylko dwóch „przytorowisk” (południowych) na Rondzie Reagana, tj. tych części ronda, przy których zatrzymują się m.in. autobusy MPK jadące w/z kierunku Biskupina. Tu szyna podwójna nie występuje i przebudowa, zmierzająca do utworzenia peronów może być wykonana bezzwłocznie. Załączam zmieniony odpowiednio projekt graficzny projektowanych peronów.

„Przytorowiska” północne będą dziś (miejmy nadzieję, że tylko chwilowo) potraktowane po macoszemu. Przebudowa torowisk dwuszynowych jest zbyt kosztowna, jak na możliwości WBO. Dziś, po paru latach użytkowania Ronda Reagana, widzimy jasno, że ulokowanie rozjazdów w środku ronda (a nie na jego obrzeżach, jak to robiono tradycyjnie), ma więcej „plusów ujemnych” niż dodatnich. Główną wadą jest związanie rąk przy próbach utworzenia peronów. Życie najpewniej wymusi to na PT Włodarzach miasta (dziś potencjalne niebezpieczeństwo pasażerów przy wszystkich torowiskach Ronda Reagana, w tym przy torowiskach północnych, jest zbyt poważne!), że na nowo przemyślą sprawę przesunięcia tramwajowych rozjazdów ze środka na obrzeża Ronda Reagana. Wtedy na całym Rondzie Reagana będą możliwości powstania peronów. Przy okazji: Przesunięcie rozjazdów na obrzeża ronda w niczym nie ograniczy dzisiejszej funkcji „podwójnych przystanków” na rondzie - dziś są podwójne, i w podwójnymi nadal będą! To samo dotyczy wschodniego „przytorowiska” na przystanku tramwaju linii 1, nieopodal Ronda Reagana.

Drugi problem: naziemne przejście Rondo Reagana - przystanek tramwajowy linii 1. Ten problem całkowicie umknął uwadze Opiniodawców. Dzisiejsze rozwiązanie (przejście przez ulicę Marii Skłodowskiej-Curie (MS-C), plus winda/schody do podziemia Ronda, lub w odwrotnym kierunku) działa na poziomie dostatecznym. Nawet osoby mniej sprawne, lub obciążone, mogą z takiej kombinacji korzystać - tylko w imię czego utrudnia się im życie?! Argument o większym bezpieczeństwie nie jest przekonujący. Przejście od/do „jedyńki” przez ulicę MS-C jest równie niebezpieczne, jak droga przez projektowane bezpośrednie przejście przez ulicę Plac Grunwaldzki (wschód-zachód), tj. Rondo Reagana - do/od „jedyńki”. Dziś, gdy nie ma bezpośredniego przejścia przez ulicę Plac Grunwaldzki, ruch na tej trasie i tak jest wstrzymywany (światłami) dla wjazdu/wyjazdu z ulicy MS-C. Utworzenie projektowanego przejścia dla pieszych nie miałoby więc żadnego negatywnego wpływu na sprawność przelotowego ruchu kołowego w obrębie Ronda Reagana.

3. Uwagi