

# Formularz poprawkowy projektów

# Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2018

1. Informacje o projekcie

1. Numer projektu: 459
2. Nazwa projektu: (wypełnić tylko w wypadku zmiany/doprecyzowania nazwy projektu)
3. Lokalizacja projektu: (wypełnić tylko w wypadku zmiany lokalizacji projektu)

- adres:

- numer geodezyjny działki (na podstawie [www.geoportal.wroclaw.pl](http://www.geoportal.wroclaw.pl)):

**2. Ustosunkowanie się do wyników weryfikacji lub opis zmian**

(Lider może potwierdzić to, co otrzymał w wynikach weryfikacji lub zaproponować zmiany. Do dnia 24 sierpnia 2018 r. zostaną one zweryfikowane przez jednostki merytoryczne Urzędu Miejskiego.O wyniku weryfikacji lider zostanie powiadomiony w formie informacji o konsultacjach/głosowaniu nad projektami do WBO2018 opublikowanej w Biuletynie Informacji Publicznej.)

„Projekt został zweryfikowany negatywnie, ponieważ projekty dotyczące organizacji ruchu można zgłaszać do urzędu niezależnie od WBO.”

Zdecydowanie nie zgadzam się z odrzuceniem projektu. Podane uzasadnienie negatywnej weryfikacji jest absurdalne. W ten sposób można odrzucić każdy jeden projekt zgłaszany do WBO, gdyż dosłownie wszystkie projekty można zgłaszać niezależnie od WBO. Ostatecznie wszystko jest finansowane z budżetu Wrocławia/spółek miejskich.

Na spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym weryfikacji projektów, które odbyło się 4 czerwca 2018, otrzymałem natomiast zgoła inną argumentację, jakoby projekt został odrzucony ze względu na „brak dowodów na skuteczność takiego rozwiązania”, a nawet jakoby „rozwiązanie mogło stanowić zagrożenie dla uczestników ruchu”. Jednak są to argumenty nietrafione i wskazujące na brak zapoznania się weryfikujących z konkretnym rozwiązaniem, które z powodzeniem wprowadzane jest w innych miastach. Co więcej, argumentowano na spotkaniu konsultacyjnym, iż nie powinny takie rozwiązania być wdrażane na szerokich ulicach, gdy właśnie tam najbardziej te projekty są skuteczne.

Na spotkaniu konsultacyjnym proszono, abym podzielił się linkami, które cytowałem podczas spotkania. Dlatego nie będę się rozpisywał, a po prostu je tutaj zamieszczę.

Jak wyglądają takie bezpieczne „aktywne” przejścia dla pieszych, przykład ze strony jednego z producentów: <https://euroasfalt.pl/pl/category-product/aktywne-przejscie-dla-pieszych/>

W 2016 roku pilotażowo wdrożono taki system w Warszawie, wówczas pisano o nim tak:

<https://www.motofakty.pl/artykul/aktywne-przejscie-dla-pieszych-jak-dziala.html>

A w styczniu 2018 tak oceniono efektywność: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-aktywne-przejscia-dla-pieszych-dzialaja-57414.html>

Projekt, jak widać, okazał się sukcesem. „Przed tzw. aktywnym przejściem, których w zeszłym roku powstało w Warszawie ok. 20, kierowcy dwa razy częściej zatrzymują się, by przepuścić pieszego. Samochody przejeżdżają przez nie średnio o 4 km/h wolniej, a piesi czekają na przejście o 40 proc. krócej. (…)Poza wyżej wymienionymi cechami spadł również (o 10 proc.) odsetek sytuacji konfliktowych, np. wymuszeń pierwszeństwa.”

Co ważne, w kontekście spotkania z 04.06: „ZDM zamontował ponad 20 takich instalacji w różnych częściach Warszawy, zwykle na przejściach przez dwupasmowe długie i proste odcinki jezdni.”

Przejścia takie więc sprawdzają się także na dwupasmowych i prostych odcinkach.

Ostatecznie doprowadziło to do kolejnych przetargów na budowę kolejnych „aktywnych” przejść w Warszawie. Czego dowodem jest artykuł z czerwca 2018: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-21-aktywnych-przejsc-wybuduje-euroasfalt-58918.html>

Są jeszcze pozytywne przykłady z innych miast, jak np. z Legnicy czy Ełku. Lecz powielone są te same wnioski oraz te same materiały więc szanując swój oraz Państwa czas nie będę się więcej rozpisywał. Najważniejsze, że przedstawione rozwiązanie rzeczywiście poprawia bezpieczeństwo pieszych oraz kierowców, dlatego uważam, że warto dać szansę wrocławianom, aby mogli zdecydować o powstaniu takich bezpiecznych przejść. W razie dodatkowych pytań/wątpliwości, proszę o kontakt.

**3. Uwagi**