

# Formularz poprawkowy projektów

# Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2018

1. Informacje o projekcie

1. Numer projektu:83

# Nazwa projektu:Rondo Reagana na poziomie! Etap II Budowa północnego peronu na Rondzie Reagana wraz z likwidacją splotu.

1. Lokalizacja projektu:

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

Lider nie zgadza się z wynikami weryfikacji. Likwidacja splotu (zacinającego się, wymagającego konserwacji i serwisowania-wiąże się to z dodatkowymi kosztami) wcale nie spowoduje zmniejszenia przepustowości.

 Rondo Reagana objęte jest Inteligentnym System Transportu , cykle dostosowane są do ruchu a ponadto pojazdy i tak najczęściej muszą oczekiwać na określoną fazę na sygnalizatorze a ruszają z niewielką prędkością(istnieją ograniczenia co do przejazdu po rozjazdach) i podwójny splot nie poprawia sytuacji. Jednocześnie pogarsza w aspekcie uniemożliwienia budowy wygodnych krawędzi peronowych.

Warto podkreślić, że już w 2008 roku , kilka miesięcy po otwarciu, w czasie konferencji naukowej na Politechnice Wrocławskiej analizowano celowość stosowania podwójnych rozjazdów:

**Ze względu na zastosowanie takiego rozwiązania, perony zostały obniżone do poziomu główki szyny. Wzbudziło**

**to wiele kontrowersji (nakłady poczynione na zakup taboru niskopodłogowego zostały w ten sposób zniweczone**

**przez wsiadanie z poziomu jezdni), sploty uzasadniano jednak względami ruchowymi**.[…]

Rozjazdy ze splotem charakteryzują się przesunięciem osi toru dla poszczególnych kierunków jazdy,

co na długości przystanków powoduje odsunięcie taboru od krawędzi peronu . **należy zatem unikać**

**ich stosowania w obrębie przystanków. Jedynym uzasadnieniem mogą być względy przepustowości.**

Zasadność zabudowy rozjazdów ze splotem na placu Grunwaldzkim

Ponieważ zastosowanie rozjazdów ze splotem na placu spowodowało duże niedogodności dla pasażer

ów (obniżenie peronów utrudniło wsiadanie nawet do pojazdów niskopodłogowych), w związku z tym

uzasadnione stało się dokonanie analizy celowości stosowania tego rozwiązania. W analizie wykorzystane

zostały dane o przepustowości poszczególnych peronów. Minimalną przepustowość określono przy założeniu,

że w czasie jednego cyklu z przystanku może odjechać tylko jeden tramwaj. Ponieważ maksymalna

długość cyklu sygnalizacji wynosi 120 s, w związku z tym minimalna możliwa przepustowość to 30 pociąg

ów na godzinę.

**Peron I** przyjmuje autobusy i tramwaje z osi północnej i ulicy Skłodowskiej-Curie (od strony mostu

Zwierzynieckiego). Wyjazdy możliwe są zarówno w kierunku mostu Grunwaldzkiego, jak i ulicy Szczytnickiej,

przy czym zezwolenie na ruch odbywa się w dwóch fazach, z których jedna (kilkunastosekundowa)

jest wspólna dla obu kierunków.

Największe obciążenie na peronie I może wystąpić w przypadku zamknięcia dla ruchu ulicy Skłodowskiej-

Curie (od strony mostu Zwierzynieckiego). Wówczas z analizowanego toru korzystałyby linie: 2, 4, 10, 12 i 16

(linie autobusowe jadące z mostu Szczytnickiego mogłyby zostać skierowane na słabo wówczas obciążony

peron III). Natężenie ruchu w szczycie wyniosłoby 25 pociągów, a więc nawet przy skierowaniu ich w jednym

kierunku i założeniu odjazdu tylko jednego tramwaju w cyklu sygnalizacji, przepustowość nie zostaje przekroczona.

Zastosowanie rozjazdu ze splotem nie znajduje zatem w tym miejscu uzasadnienia.

**Peron II** obsługuje autobusy i tramwaje jadące z osi południowej lub ulicy Szczytnickiej w kierunku

mostu Szczytnickiego lub ulicy Piastowskiej. Zezwolenie na ruch odbywa się w dwóch fazach, z których

jedna (kilkusekundowa) może być wspólna dla obu kierunków, a druga (kilkunastosekundowa) daje zezwolenie

na ruch tylko w kierunku mostu Szczytnickiego. Fazy te występują w odstępie ok. 30 sekund,

co umożliwia wymianę pasażerów, a więc można przyjąć, że przepustowość w kierunku mostu Szczytnickiego

wynosi co najmniej 60 pojazdów na godzinę.

Największe obciążenie peronu II może wystąpić w analogicznym przypadku, co na peronie I. Natężenie

ruchu (ze względu na konstrukcję węzła) będzie jednak tutaj dużo większe . z peronu II będą bowiem

korzystać linie 0, 2, 4, 10, 12, 16, 131, 141, 145, 146, D i E. Daje to 58 pojazdów na godzinę (w tym 5

tramwajów skręcających w kierunku ulicy Piastowskiej i 28 autobusów jadących w kierunku mostu Szczytnickiego).

Teoretycznie możliwe jest, że skręcająca linia 0 będzie blokowała fazę ruchu na wprost . wówczas

wymagana przepustowość wzrosłaby do 63 odjazdów na godzinę. Należy jednak zauważyć, że przy

kilkunastosekundowej fazie na wprost możliwy jest bezproblemowy przejazd dwóch pojazdów, zwłaszcza

jeżeli jeden z nich jest autobusem (co w tym przypadku jest bardzo prawdopodobne). W związku z tym,

również przy peronie II zastosowanie rozjazdu ze splotem nie znajduje uzasadnienia.

**Peron III** został obniżony jedynie ze względu na wysokość peronu II, z którym tworzy jedną całość.

Nie występuje przy nim żaden rozjazd tramwajowy.

**Peron IV** został obniżony . jak można domniemywać . wyłącznie ze względów estetycznych (zgodność

wysokości z pozostałymi peronami). Nie występuje przy nim żaden rozjazd tramwajowy. Takie rozwiązanie

nie ma zatem żadnego logicznego uzasadnienia i jest jawnym wykroczeniem przeciwko pasażerom

komunikacji zbiorowej.

**Peron VI** obsługuje tramwaje jadące od mostu Zwierzynieckiego w kierunku ulicy Piastowskiej (w sytuacji

normalnej wyłącznie linia 1). Dodatkowo, po przebudowie utrzymany został łuk umożliwiający skręt

w północną oś Grunwaldzką. Relacja ta praktycznie nigdy nie była wykorzystywana liniowo, za wyjątkiem

nocnej linii 10/32 (Biskupin . Sępolno, kursującej w latach 1949-1976), rozwożącej po skończonej służbie

pracowników zajezdni Dąbie. Obecnie przewiduje się jedynie możliwość wykorzystania wspomnianego

toru do uruchomienia dodatkowej linii tramwajowej, obsługującej relację stadion Olimpijski . plac Grunwaldzki

w trakcie zawodów.

Największe obciążenie peronu VI obejmowało 4 linie tramwajowe zwykłe (0, 1, 9 i 17, przy zamknięciu

zarówno mostu Szczytnickiego, jak i Grunwaldzkiego), co daje natężenie ruchu wynoszące 20 pojazdów

na godzinę. Dodatkowa (stadionowa) linia tramwajowa mogłaby wówczas bez przeszkód kursować co najmniej

10 razy na godzinę. Widać zatem, że nawet w tak ekstremalnych warunkach nie ma uzasadnienia dla

zabudowy rozjazdu ze splotem.

Stosowanie rozjazdów ze splotem umożliwia zwiększenie przepustowości węzłów tramwajowych. Odstęp

czasu, który jest wymagany pomiędzy dwoma tramwajami, przejeżdżającymi dany rozjazd w różnych

kierunkach, może ulec dzięki takiemu rozwiązaniu znacznemu skróceniu. Rozjazdy ze splotem są zatem

uzasadnione w przypadkach, kiedy ruch w dwóch kierunkach dozwolony jest w ramach jednej fazy (lub

dwóch bezpośrednio po sobie następujących faz). Warto przy tym zauważyć, że jeżeli duże natężenie ruchu

występuje w danym węźle tylko tymczasowo, lepszym (i tańszym) rozwiązaniem będzie korekta programu

sygnalizacji (wydłużenie sygnału zezwalającego na ruch tramwajów).

**Przeprowadzona analiza wykazała, że w przypadku placu Grunwaldzkiego, nawet największe przewidywalne**

**w trakcie zamknięć remontowych natężenia ruchu nie uzasadniają zabudowy rozjazdów ze splotami kosztem**

**pogorszenia jakości obsługi pasażera, jakim niewątpliwie była zabudowa peronów w poziomie jezdni.**

Istniałaby możliwość naprawienia tego błędu, zwłaszcza, że infrastruktura ma już ponad 10 lat, w ciągu kilku najbliższych potrzebna byłaby kompleksowa naprawa.

Rondo Reagana nie jest dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością(starsi, niepełnosprawni, rodzice z wózkami dziecięcymi) a przecież we Wrocławskiej Polityce Mobilności z 2013(uchwała nr XLVIII/1169/13. Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013):

Poprawa dostępności transportowej miasta i obszaru metropolitalnego,

2) wzmacnianie roli transportu zbiorowego oraz rowerowego i pieszego jako podstawy

zrównoważonego funkcjonowania miasta i obszaru metropolitalnego,

3) integracja systemów transportowych miasta i obszaru metropolitalnego oraz regionu

i kraju,

4) poprawa jakości transportu,

Na stronie 9 zapisano:

OBSZAR: **ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności,**

**a w szczególności jego funkcjonowanie, ma znaczący wpływ na ocenę jakości życia w mieście.**

Dobra infrastruktura dla pieszych jest podstawą wysokiej jakości przestrzeni

publicznych. Miasta, które oferują rozwiązania przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności, są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane są jako warte zamieszkania.

**W obszarze ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:**

**- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności,**

**- usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym**,

**- zapewnienie przyjaznych dojść pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz**

**węzłów integrujących różne środki transportu,**

- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych,

- dążenie do zapewnienia pieszym poczucia bezpieczeństwa podczas korzystania

z przestrzeni z dominującym ruchem pieszych,

- **dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników i ciągów pieszych, ze**

**szczególnym uwzględnieniem wygody i bezpieczeństwa przemieszczania się osób o ograniczonej sprawności.**

**3. Uwagi**