Załacznik Nr 3 do uchwały Nr LXII/1440/18

Rady Miejskiej Wrocławia

z dnia 13 września 2018 r.

**Formularz poprawkowy projektu**

**Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego w roku 2021**

Uwaga: Należy w każdym punkcie wskazać czy obejmuje go zmiana czy tez nie, natomiast wypełnić należy tylko punkty objęte zmianą.

**1. Informacje o projekcie**

a) Numer projektu: 234

b) Nazwa projektu: **(~~Zmiana w projekcie~~ / Brak zmiany\*)**

(do 200 znaków ze spacjami)

c) Lokalizacja projektu: **(Zmiana w projekcie / ~~Brak zmiany~~\*)**

(do projektu można załączyć szkic sytuacyjny lub zdjęcie terenu/obiektu, którego dotyczy projekt)

- adres: Osiedle Gajowice, Powstańców Śląskich,

Skrzyżowanie dróg Zaporoska - Skwierzyńska, Zaporoska i Lwowska, ulica Skwierzyńska – **Rezygnacja z 3 przejść na ulicy Lwowskiej**

[https://www.google.pl/maps/@51.0986471,17.0148807,3a,75y,236.13h,82.86t/data=!3m6!1e1!3m4!1sGD6q3E7MttXhu4Ok-lXPMQ!2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.pl/maps/%4051.0986471%2C17.0148807%2C3a%2C75y%2C236.13h%2C82.86t/data%3D%213m6%211e1%213m4%211sGD6q3E7MttXhu4Ok-lXPMQ%212e0%217i13312%218i6656)

 [https://www.google.pl/maps/@51.0988033,17.0143473,3a,75y,336.12h,87.3t/data=!3m6!1e1!3m4!1sLsMJoKz4EJSiCbfPSeeknQ!2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.pl/maps/%4051.0988033%2C17.0143473%2C3a%2C75y%2C336.12h%2C87.3t/data%3D%213m6%211e1%213m4%211sLsMJoKz4EJSiCbfPSeeknQ%212e0%217i13312%218i6656)

 [https://www.google.pl/maps/@51.0984576,17.0143335,3a,75y,190h,97.35t/data=!3m6!1e1!3m4!1sWABYvMWCUylke-JJex6OxQ!2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.pl/maps/%4051.0984576%2C17.0143335%2C3a%2C75y%2C190h%2C97.35t/data%3D%213m6%211e1%213m4%211sWABYvMWCUylke-JJex6OxQ%212e0%217i13312%218i6656)

- numer geodezyjny działki:

Analiza własności:

Południe, AR\_43, 15,Własność Gminy w zarządzie, użytkowaniu, Nazwa obrębu: południe, Nr arkusza mapy 43,Nr działki 15

Południe, AR\_43, 14,Własność Gminy w zarządzie, użytkowaniu, Nazwa obrębu: południe, Nr arkusza mapy 43,Nr działki 14

(na podstawie [www.geoportal.wroclaw.pl](http://www.geoportal.wroclaw.pl))

d) Zasięg oddziaływania projektu: **(~~Zmiana w projekcie~~ / Brak zmiany\*)**

(należy zaznaczyć jedno z dwóch pól)

* **Projekt osiedlowy**
* **Projekt ponadosiedlowy**

 **Uzasadnienie wyboru zasięgu oddziaływania efektów realizacji projektu:**

# Z przejść na ulicy Zaporoskiej i Skwierzyńskiej korzystają mieszkańcy osiedli oraz dzieci uczęszczające do szkół, przedszkoli i żłobka. Pasy zieleni dzielące Zaporoską ograniczają widoczność. Przejście przez drogę wielopasmową przez dzieci samodzielnie chodzące do szkoły oraz osoby poruszające się wolniej jest niebezpieczne. Auta jadące pasem lewym nie widzą pieszego na przejściu przepuszczanego przez kierowcę pasa prawego. Inteligentne, aktywne przejścia znacznie poprawiłyby bezpieczeństwo w dzień gdy natężenie ruchu jest największe. Migające pomarańczowe światło i podświetlenie pasów uruchamiające się przy zbliżeniu się pieszego do przejścia pozwoliłaby na szybsze reagowanie kierowców i poprawiła komfort zarówno pieszego jak i kierowcy.

**2. Rodzaj projektu (~~Zmiana w projekcie~~ / Brak zmiany\*)**

 (należy zaznaczyć jedno z dwóch pól)

* **Projekt inwestycyjny**

* **Projekt nieinwestycyjny**

Proszę określić grupę beneficjentów projektu:

Beneficjentami będą mieszkańcy osiedla Gajowice, Powstańców Śląskich, rodzice i dzieci okolicznych szkół i przedszkoli oraz żłobka oraz kierowcy poruszający się ulicą Zaporoską
i Skwierzyńską.

Proszę określić szacunkową liczbę beneficjentów projektu:

ok. 30 000 mieszkańców

**3. Elementy projektu (Zmiana w projekcie / ~~Brak zmiany~~\*)**

(należy szczegółowo wypisać elementy składowe, co pozwoli na dokładną weryfikację projektu)

|  |  |
| --- | --- |
| Element składowy | Ilość |
| 1. Aktywne punktowe elementy najezdniowe LED dwustronne w osłonie żeliwnej Śnieżka S-4 Kabel w ilości 8 szt.(lokalizacja ul. Skwierzyńska 20 szt.), instalowane przed liniami P10 patrząc na przejście od strony kierowcy. Od strony najazdu przed linią P10 element emituje pulsujące światło żółte (ostrzegawcze)natomiast od strony przejścia światło białej ciągłe, które dodatkowo oświetla przejście dla pieszego | 8/20 |
| 2. Czujniki ruchu wraz z uchwytami do regulacji zasięgu aktywacji systemu w obrębie przejścia | 10 |
| 3. Czujnik ruchu podtrzymujący pracę systemu | 3 |
| 4. Uchwyty do montażu czujek | 10 |
| 5. Szafa sterownicza ze stojakiem umieszczona do 10 m od źródła zasilania 230V | 3 |
| 6. Akumulator | 3 |
| 7. Lampy ostrzegawcze 12V fi 200 mm  | 2 |
| 8. Znaki D6  | 2 |
| 9. Oznakowanie poziome w formie białych linii P 10. | 10 |
| 10. Montaż na środku przejścia na Skwierzyńskiej azylu z prefabrykatów (koszt ok 5 300 zł netto). | 1 |
| 11. Projekt Energetyczny wraz ze wszystkimipozwoleniami, Projekt Tymczasowej OrganizacjiRuchu, Projekt Docelowej Organizacji Ruch, ProjektGeodezyjny, Projekt Powykonawczy | 1 |

**4. Opis projektu (Zmiana w projekcie / Brak zmiany\*)**

(Proszę opisać zgłoszony projekt, do 750 znaków ze spacjami)

Zaporoską przejeżdża ok. 20 000 samochodów na dobę. Droga jest dwupasmowa, nawierzchnia śliska (kostka brukowa), a kierowcy poruszają się nią z dużą szybkością. Często pieszy przepuszczany przez kierowcę prawego pasa nie jest zauważany przez kierowcę lewego pasa, a przejście przez ulicę jest niebezpieczne. Przejście na Skwierzyńskiej to 4 pasy. Widoczność na przejściach ogranicza pas zieleni oraz zaparkowane samochody. Z przejść korzystają dzieci uczęszczające do pobliskich szkół, przedszkoli i żłobka, rodzice z wózkami oraz osoby starsze. Budowa inteligentnych, aktywnych przejść dla pieszych w tych miejscach znacznie poprawiłaby ich bezpieczeństwo i pozwoliłaby na szybsze reagowanie kierowców w dzień gdy natężenie ruchu jest największe.

**5. Uzasadnienie projektu (Zmiana w projekcie / ~~Brak zmiany~~\*)**

(Proszę uzasadnić potrzeby realizacji projektu, cel realizacji projektu, itp. do. 750 znaków ze spacjami)

Piesi na Zaporoskiej i Skwierzyńskiej są słabo widoczni. Mając na uwadze szybkość samochodów, natężenie ruchu oraz to, że z przejść korzystają dzieci uczęszczające do pobliskich szkół (samodzielnie), przedszkoli
i żłobka, rodzice z dziećmi w wózkach oraz osoby starsze mające problemy z poruszaniem proponuje się wybudowanie w tych miejscach inteligentnych, aktywnych przejść dla pieszych z nawierzchnią antypoślizgową i białymi pasami z wyraźnym, czerwonym obramowaniem, aktywnymi punktami świetlnymi i odblaskowymi, czujnikiem ruchu i lampami ostrzegawczymi przed przejściem. Pozwoliłoby to zauważyć kierowcy z daleka ludzi przechodzących przez ulicę w dzień i w nocy, poprawiłyby bezpieczeństwo i komfort pieszych oraz kierowców.

1. "*Wprowadzenie nowych rozwiązań na przejściach powinno być poprzedzone analizą ich skuteczności dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych. Tymczasem brak jest obiektywnych badań potwierdzających efektywność zaproponowanych w projekcie rozwiązań."*

Taka ocena została wykonana. Wykazała ona poprawę bezpieczeństwa pieszych, a w ciągu ostatnich lat technologia Aktywnych przejść była ulepszana aby wyeliminować ewentualne błędy w działaniu systemu. W załączniku przesyłam "Analizę Politechniki Warszawskiej dla ZDM w Warszawie" z 2017 roku.  W raporcie brak zauważalnej poprawy był jedynie na bardzo dużych rozkładach dróg takich jak Modlinska (<https://goo.gl/maps/fMBM8LmgVfta36dr8>) czy Waszyngtona o rozkładzie 2x2 bez pasu rozdziału. W projekcie 234 nie mamy takiej sytuacji, jedynie przy Skwierzyńskiej pasy należałoby rozdzielić dodatkowo azylem  ale wciąż mieściłoby się to w zaplanowanym budżecie.

O tym, że przejścia się sprawdzają i wpływają na poprawę bezpieczeństwa świadczy również fakt, że w Warszawie, podobnie jak w innych Polskich miastach Aktywnych przejść przybywa, a miejscowości,które się zdecydowały na takie nowoczesne rozwiązania stopniowo w kolejnych latach zwiększają ilość takich przejść korzystając z różnych form finansowania tych inwestycji.

(np. w Warszawie zauważono, że Aktywne Przejścia wpływają na poprawę bezpieczeństwa i rok temu były zamontowane kolejne w 3 lokalizacjach, a w tym roku planowane są w 4 kolejnych.

2. "*Dodatkowo są one drogie w realizacji i utrzymaniu. "*

Na terenie Polskich miast jest już ponad 500 aktywnych przejść dla pieszych i argument że są one drogie w montażu i utrzymaniu jest nieprawdziwy. Jest wiele miast o mniejszym budżecie niż Wrocław które z roku na rok poprawiają bezpieczeństwo za pomocą aktywnych przejść, są to m.in. takie miasta jak: Dzierżoniów, Piotrków Trybunalski, Elbląg, Poznań. Koszt APP jest około 3-4 niższy niż koszt sygnalizacji świetlnej, a koszty utrzymania aktywnych przejść są 2-3 niższe niż koszty utrzymania sygnalizacji. Szacuje że koszt utrzymania jednego przejścia to przedział 500 zł - 800 zł rocznie

*3. "Zwiększenie bezpieczeństwa można zapewnić innymi środkami, z sukcesem wdrażanymi na innych ulicach Wrocławia - takimi jak doświetlenie przejścia lub zwężenie pasów ruchu - tak, by zmusić kierowców do przestrzegania ograniczenia prędkości."*

W lokalizacji,której dotyczy projekt 234 nie ma możliwości zwężenia pasów ruchu, zamontowania progów zwalniających, tzw mijanek itp. Nawierzchnia wykonana z kostki brukowej jest śliska i nierówna co utrudnia szybkie hamowanie. Doświetlenie przejścia ma wpływ na poprawę widoczności na przejściu w nocy natomiast nie ma żadnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa w dzień lub przy pochmurnej pogodzie. Problem natomiast dotyczy przede wszystkim godzin dziennych kiedy dzieci klas 1-8, niejednokrotnie samodzielnie, idą do szkoły lub z niej wracają.W godzinach dziennych natężenie ruchu pieszych jest większe niż w nocy, a niejednokrotnie byłam świadkiem sytuacji kiedy w ostatniej chwili pieszy, przepuszczany przez kierowcę jadącego prawym pasem, zatrzymywał się przed pędzącym lewym pasem samochodem. Również kierowcy jadący od strony Skwierzyńskiej próbując się włączyć do ruchu na Zaporoskiej nie widzą (zwłaszcza gdy pas zieleni nie jest koszony), że na przejście wchodzi pieszy. Dodatkowy bodziec w postaci migającego światła przy znaku przejścia dla pieszych oraz migające światła wzdłuż pasów aktywujące się przy zbliżaniu się pieszego do przejścia na pewno byłyby dodatkowym sygnałem dla kierowcy umożliwiającym mu szybszą reakcję na sytuację. W załączonym raporcie udowodniono wpływ aktywnych przejść na szybkość aut.

Nie znalazłam innego podobnego projektu w mojej okolicy, natomiast umieszczenie go na stronie WBO spotkało się ze sporym entuzjazmem bliższych i dalszych sąsiadów co świadczy o tym, że poprawa bezpieczeństwa  jest ważnym dla mieszkańców problemem, który nie został rozwiązany od wielu lat i uważam, że dobrze byłoby go rozwiązać.

**6. Szacunkowy koszt projektu[[1]](#footnote-2) (~~Zmiana w projekcie~~ / Brak zmiany\*)**

 (do 100 znaków)

1. Do kosztów realizacji projektu wlicza się także wszelkie koszty nierozerwalnie związane z jego realizacją jak np. koszt dokumentacji, prac archeologicznych czy oczyszczenia saperskiego terenu [↑](#footnote-ref-2)