

# Formularz poprawkowy projektów

# Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2017

1. Informacje o projekcie

1. Numer projektu:

231

1. Nazwa projektu: (wypełnić tylko w wypadku zmiany/doprecyzowania nazwy projektu)
2. 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 2017 r. zostaną one zweryfikowane przez jednostki merytoryczne Urzędu Miejskiego. O wyniku weryfikacji lider zostanie powiadomiony w formie informacji o konsultacjach/głosowaniu nad projektami do WBO2017 opublikowanej w Biuletynie Informacji Publicznej.)

W załącznikach przedstawiam swoją koncepcję przebudowy przystanków Tramwajowa tak aby w jednym miejscu stawały tramwaje i autobusy odjeżdżające we wszystkich kierunkach. Głównym założeniami są przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku Biskupina na południową stronę skrzyżowania oraz umożliwienie wjazdu na przystanki autobusom.

Stan istniejący:

- przystanek autobusowy w kierunku Biskupin/Sępolno – brak zatoki autobusowej co wymusza stawanie autobusów na jezdni, jednak jest tam na tyle szeroko, że pojazdy wymijają stojący autobus mimo aut nadjeżdżających z naprzeciwka (od strony Biskupina) co powoduje zjeżdżanie samochodów na pas rowerowy i utrudnia autobusom włączenie się do ruchu, spora część pasażerów nie korzysta z pobliskiego przejścia dla pieszych tylko przechodzi przez jezdnię na wysokości przystanku autobusowego wychodząc pod samochody wyjeżdżające zza autobusu co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji;

- przystanek tramwajowy w kierunku Biskupina – przystanek znajduje się na łuku wypukłym co sprawia, że motorniczy nie widzi osób wsiadających/wysiadających, zamontowane lustro które ma pomóc motorniczemu nie sprawdza się w sytuacjach kiedy zaparuje/pada deszcz lub śnieg/zostanie zniszczone przez wandali;

- przystanek autobusowy i tramwajowy w kierunku centrum – mimo, że autobusy i tramwaje do ronda R.Regana posiadają identyczna trasę to odjeżdżają z różnych przystanków co prowadzi do sytuacji, że pasażerowie z wyborem najszybszego środka transportu zwlekają do momentu kiedy dany pojazd podjeżdża na przystanek, pasażerowie aby zdążyć przebiegają przez jezdnię na przystanek autobusowy lub tramwajowy wybiegając pod przejeżdżające samochody

- w chwili obecnej większość torowiska pomiędzy zajezdnią Dąbie a ul. Tramwajową posiada już utwardzoną nawierzchnię umożliwiającą poruszanie się pojazdów samochodowych

Zakres przebudowy:

- tor, peron, przystanek z wyposażeniem, nawierzchnia kamienna/betonowa przy torze wschodnim w kierunku centrum pozostają bez zmian;

- przesunięcie toru zachodniego wraz z krzyżownicą oraz dwoma rozjazdami na odcinku ok. 180m

- przestawienie jednego słupa trakcyjnego

- przesunięcie trakcji nad torem zachodnim

- przełożenie prefabrykatów betonowych z międzytorza z obecnego przystanku na nową lokalizację

- rozebranie i odtworzenie nawierzchni kamiennej na odcinku przesuwanego toru

- uzupełnienie zabruku kamiennego pomiędzy torem wschodnim a zachodnim (łącznie powierzchni kamiennych do odtworzenia/ułożenia z kostki staroużytecznej – ok. 435m2)

- wykonanie nowego peronu – 35m

- ustawienie krawężników betonowych – 115m

- ustawienie obrzeży betonowych – 50m

- nawierzchnia przystanku z kostki betonowej – 160m2

- przeniesienie wiaty/słupa inf/gabloty/śmietnika z obecnego przystanku na nową lokalizację

- wykonanie wjazdu dla autobusów od ul. Tramwajowej + odtworzenie naw. bitumicznej – 230m2

Odniesienie do komentarzu UMW po I etapie weryfikacji:

- „Dostosowanie torowiska do szerokości autobusu wymagałoby całkowitej przebudowy konstrukcji torów i przebudowy całego skrzyżowania, dodatkowej sygnalizacji świetlnej” – jak widać na załączonej koncepcji przebudowywana jest tylko część konstrukcji jednego toru, skrzyżowanie pozostaje praktycznie w istniejącym kształcie i brak konieczności umieszczenia sygnalizacji świetlnej;

- „Żeby przystosować torowisko tramwajowe do przejazdu autobusu należy zmienić rozstaw torów do min. szer. 7.1 m” – tak zostało to założone, ponadto odległość osi toru do peronu będzie miała 1,3m;

- „Taka inwestycja związana jest z nakładami na przebudowę torowiska tramwajowego, budową nowych peronów.” – przebudowywany jest tylko 1 tor, budowany jest 1 peron

Zastosowanie proponowanej koncepcji pozwoli na usunięcie problemów opisanych powyżej co znacznie poprawi funkcjonowanie i bezpieczeństwo w obrębie przystanków Tramwajowa nie pogarszając parametrów ruchowych dla pozostałych uczestników ruchu. Zastosowanie materiałów z rozbiórki pozwoli znacznie ograniczyć koszty przebudowy (szyny, podkłady, trakcja, słup trakcyjny, płyty betonowe, infrastruktura przystankowa, kostka granitowa, itp.).

**3. Uwagi**