

74 a/e  
Tomasz Hanczarek  
Krzysztof Bramorski

a/a

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA  
BIURO RADY MIEJSKIEJ  
WROCŁAWIA

Data  
wpl. 13-10-2014

L. dz

KANCELARIA PREZYDENTA WROCŁAWIA  
tel. 071 777 89 00

Wpl. 13-10-2014

L. dz. .... Zał. ....



Szanowny Pan  
**dr Rafał Dutkiewicz**  
Prezydent Wrocławia

Wrocław, 03.października 2014 r.


### Interpelacja

**w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od ul. Rybackiej do ul. Poznańskiej.**

Szanowny Panie Prezydencie,

w toku tworzenia we Wrocławiu infrastruktury drogowej przeznaczonej dla rowerzystów częściowo przyjmowane są niestety rozwiązania, które w znacznym stopniu, często nieproporcjonalnym do uzyskiwanych korzyści, utrudniają funkcjonowanie innym użytkownikom dróg oraz mogą przyczynić się do zwiększenia ilości wypadków.

Taka sytuacja dotyczy w szczególności planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od pl. Jana Pawła II w kierunku zachodnim. Zgodnie z planami opublikowanymi przez Urząd Miejski Wrocławia ma tam nastąpić zwężenie jezdni trzypasmowej w kierunku zachodnim o jeden pas ruchu na odcinku Rybacka – Śródkowa na rzecz stworzenia w tym miejscu nowej drogi rowerowej. Ponadto, w ramach tego samego zamierzenia, nastąpić ma budowa nowych naziemnych przejść dla pieszych przez ulicę Legnicką w okolicy Placu Strzegomskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Młodych Techników nad istniejącymi tam podziemnymi przejściami, które w obecnej formie skutecznie – to znaczy bezpiecznie i bezwypadkowo - rozdzielają ruch pieszy od ruchu pojazdów. Dodatkowo budowa przejścia dla pieszych na wysokości przystanku przy ul. Młodych Techników spowoduje likwidację zatoki autobusowej, wskutek czego autobusy będą się w tym miejscu zatrzymywały bezpośrednio na jednym z dwóch pozostałych pasów ruchu powodując kolejne zwężenia jezdni.

  
  
Tomasz Hanczarek, Krzysztof Bramorski  
Radni Rady Miejskiej Wrocławia  
ul. Sukiennice 9, 50-107 Wrocław

Tomasz Hanczarek  
Krzysztof Bramorski

Obydwa rozwiązania budzą zasadnicze i uzasadnione zastrzeżenia z punktu widzenia organizacji ruchu różnych grup użytkowników infrastruktury komunikacyjnej Wrocławia.

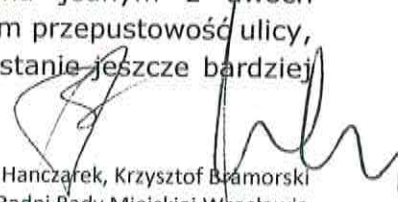
Po pierwsze wskazać należy, iż zwężenie północnej jezdni ul. Legnickiej na wskazanym odcinku jest niedopuszczalne w sytuacji, gdy już w chwili obecnej jej przepustowość w godzinach szczytów jest niewystarczająca, co zostało stwierdzone poprzez dokonywane pomiary i potwierdzone danymi z systemu monitorowania ruchu.

Przepustowość teoretyczna pasa ruchu wynosi około 1000 pojazdów na godzinę. Średnie natężenie szczytowe na odcinku ul. Legnicka – Nabycińska wynosi około 1443 pojazdów rzeczywistych w ciągu godziny na każdym pasie, przy trzech pasach ruchu. Dla godziny 7 natężenie pojazdów wynosi 1368 pojazdów na godzinę, a dla godziny 15 natężenie pojazdów wynosi 1518 pojazdów w ciągu godziny na pas. Należy przy tym podkreślić, że w obu przypadkach ilość pojazdów jednośladowych (a więc nie tylko rowerzystów, lecz także motorowerów itd.) to mniej niż 1% wszystkich uczestników ruchu (Pomiary z dnia 14 maja 2014).

Przytoczone dane dowodzą, że:

1. już w chwili obecnej przepustowość omawianego odcinka ul. Legnickiej – w jej obecnej konfiguracji – jest niewystarczająca,
2. Budowa dodatkowej drogi rowerowej jest całkowicie nieuzasadniona i zbędna co najmniej z trzech powodów:
  - a. Przesłanki określonej wyżej w punkcie 1 i związanej z tym braku możliwości zmniejszenia przepustowości ulicy bez powodowania skrajnie negatywnych skutków komunikacyjnych w centrum miasta,
  - b. Braku potrzeby budowania dodatkowej drogi rowerowej w sytuacji znikomego natężenia ruchu rowerów oraz istnienia już wygodnej, dwukierunkowej i bezkolizyjnej drogi rowerowej po południowej stronie ul. Legnickiej,
  - c. Braku uzasadnienia ponoszenia przez Gminę kosztów związanych z zaplanowaną przebudową wobec istnienia wystarczającej pod względem bezpieczeństwa i przepustowości drogi dla rowerów.

Gdyby przyjąć założenie realizacji planu przebudowy północnego pasa ruchu samochodowego na drogę dla rowerów oraz zaplanowaną likwidację zatoki przystankowej dla autobusów należy podkreślić, że takie rozwiązanie spowoduje konieczność zatrzymywania się autobusów na jezdni na jednym z dwóch pozostałych pasów ruchu w kierunku zachodnim. Tym samym przepustowość ulicy, już dzisiaj – jak wykazano powyżej – niewystarczająca, zostanie jeszcze bardziej

  
Tomasz Hanczarek, Krzysztof Bramorski  
Radni Rady Miejskiej Wrocławia  
ul. Sukiennice 9, 50-107 Wrocław

Tomasz Hanczarek  
Krzysztof Bramorski

zmniejszona – okresowo do jednego pasa! Będzie to oznaczało całkowity paraliż ruchu z kierunków północnego i wschodniego, a także tego generowanego z ulic Podwale i Nabycińskiej w kierunku zachodnim. Wydaje się nieprawdopodobne, by odpowiedzialni za organizację ruchu PT Urzędnicy Miejscy chcieli świadomie zafundować Wrocławianom taką wątpliwą „atrakcję”. Jeśli zaś robią to nieświadomie, bo np. nie poprzedzili propozycji i przetargu stosownymi obliczeniami, to tym gorzej...

Powstawanie nowych tras rowerowych tam, gdzie to tylko możliwe, nie powinno odbywać się kosztem zmotoryzowanych czy pieszych użytkowników ruchu drogowego oraz przyczyniać się do zmniejszenia przepustowości istniejących ulic. Projektując nowe rozwiązania i likwidując deficyty w tej materii nie należy budować czegokolwiek „na siłę”, wykazując się „zrozumieniem” potrzeb cyklistów, lecz trzeba poszukiwać rozwiązań kompleksowych i integrujących wszystkich użytkowników ruchu. Wymagań tych nie spełnia proponowane rozwiązanie dla ul. Legnickiej, nie tylko niedopuszczalne ze względu na negatywne skutki komunikacyjne dla dużej grupy mieszkańców Wrocławia, jakie wywoła jego realizacja, lecz przede wszystkim ze względu na fakt, iż zaburzy ono logiczną strukturę dróg (ulic) określonej kategorii, systematycznie tworzoną dla ułatwienia dostępu Mieszkańców do centrum Wrocławia, a także zdubluje ono istniejącą, wystarczającą drogę dla rowerów. Wydaje się, że w pierwszej kolejności drogi dla rowerów powinny być budowane od nowa tam, gdzie ich nie ma w ogóle.

Poważne zastrzeżenia budzi także pomysł budowy naziemnych przejść dla pieszych przewidzianych planem omawianego zamierzenia. Przejścia te będą dublowały znajdujące się w tych samych miejscach bezkolizyjne, podziemne przejścia dla pieszych, bezpiecznie i bezwypadkowo rozdzielające poprzeczny ruch pieszy od ruchu pojazdów. Nie stwarzają one zagrożeń dla pieszych ani nie powodują utrudnień w ruchu pojazdów. Budowa naziemnych przejść dla pieszych na ulicy Legnickiej, wiąże się – jak wykazano wyżej - nie tylko ze zwiększeniem ryzyka wypadków z udziałem pieszych w tych miejscach, lecz także ze spowolnieniem ruchu i spotęgowaniem korków, które już i tak w godzinach szczytu są znaczne.

Analiza wyników badań Europejskiej Komisji do Spraw Transportu oraz danych Komendy Głównej Policji wykazuje m.in., że na obszarach udostępnionych dla ruchu pieszego najczęściej do wypadków dochodzi z winy pieszego, poprzez np. nieuważne wejście na pasy przy czerwonym świetle. Warto zwrócić uwagę także na fakt, iż największą grupę wśród niechronionych sprawców wypadków stanowią dzieci w wieku 7-14 lat. Należy także wskazać, że to właśnie planowana budowa przejść dla pieszych ma spowodować likwidację zatoki autobusowej przy ul. Młodych Techników, co z kolei spowoduje, że autobusy będą musiały zatrzymywać się na jednym z 2 pasów jezdni, utrudniając ruch pozostałych pojazdów.



Tomasz Hanczarek, Krzysztof Bramorski  
Radni Rady Miejskiej Wrocławia  
ul. Sukiennice 9, 50-107 Wrocław

Tomasz Hanczarek  
Krzysztof Bramorski

Dlatego też zamiast tego należałoby rekomendować remont i modernizację istniejących już przejść podziemnych w taki sposób, aby lepiej dostosować je do potrzeb rowerzystów, osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami, a także poprawiając ich bezpieczeństwo i estetykę. Wzorem innych miast w Polsce i za granicą, które poradziły sobie z problemem ciemnych, nieprzyjaznych i niebezpiecznych przejść podziemnych i uczyniły je korzystnym rozwiązaniem dla pieszych – także tych z utrudnioną możliwością poruszania się - należy kompetentnie i solidnie przeanalizować rzeczywiste możliwości zmiany w szczególności kąta nachylenia schodów, zamontowania wind i/lub schodów ruchomych, pochylni dla wózków i rowerów.

W obecnej, trudnej sytuacji komunikacyjnej Wrocławia, prosimy Pana Prezydenta o spowodowanie odstąpienia od ogłoszonego przetargu na przebudowę ul Legnickiej na omawianym odcinku w oparciu o co najmniej bardzo wątpliwe założenia oraz ponownego, rzetelnego przeanalizowanie alternatywnych możliwości poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu w tym rejonie.

Z wyrazami szacunku

  
Tomasz Hanczarek  
Radni Rady Miejskiej Wrocławia

  
Krzysztof Bramorski