



Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Tomasz Hanczarek

Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Krzysztof Bramorski

ul. Sukiennice 9
50 - 107 Wrocław

Wrocław, 27 października 2014r.

WIM-EM.0003.2.2014.EN

Dotyczy: interpelacji w sprawie odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ul. Poznańskiej

W odpowiedzi na Panów interpelację z dnia 3 października 2014r dotyczącą odstąpienia od planów przebudowy ulicy Legnickiej na odcinku od Rybackiej do ul. Poznańskiej przedstawiam stanowisko w powyższej sprawie.

Przede wszystkim zapewniam Panów, że każdorazowo na etapie konstruowania rozwiązań z zakresu przebudowy ulic szczegółowo analizowane są skutki wprowadzenia projektowanych zmian dla poszczególnych użytkowników drogi. W szczególności przy projektowaniu rozwiązań rowerowych zasadą jest utrzymanie na zbliżonym do istniejącego poziomie warunków przemieszczania się dla pojazdów i pieszych.

Takie podejście dotyczy także ulicy Legnickiej. I tak odnosząc się szczegółowo do zasygnalizowanych w interpelacji wątpliwości wyjaśniam:

1. Pogorszenie warunków ruchu kołowego poprzez zawężenie jezdni ulicy Legnickiej na odcinku od ulicy Rybackiej do ulicy Środkowej.

Na wcześniejszym odcinku ulicy Legnickiej, przed skrzyżowaniem z ulicą Rybacką, na wprost prowadzą dwa pasy ruchu i te pasy mają swoją kontynuację również za skrzyżowaniem. Zatem warunki ruchu dla pojazdów zostają utrzymane. Natomiast na tym odcinku ulicy Legnickiej, jedynym w tym rejonie, zachowała się przedwojenna zabudowa, która sprawia, że brak jest miejsca na wybudowanie ścieżki rowerowej poza jezdnią. Stąd zaprojektowane została rozwiązanie wskazujące przebieg trasy rowerowej kosztem dodatkowego pasa ruchu. Na dalszym odcinku ścieżka rowerowa będzie poza jezdnią i dla ruchu kołowego pozostają dostępne trzy pasy ruchu.

2. Budowa naziemnych przejść dla pieszych w rejonie placu Strzegomskiego i skrzyżowania z ulicą Młodych Techników w sytuacji, gdy istnieją przejścia podziemne.

Powodem budowy przejść naziemnych jest zapewnienie dostępności przystanków dla osób niepełnosprawnych i matek z dziećmi w wózkach. Obecnie taka możliwość nie istnieje. Wcześniej, przed budową linii tramwajowej na Kozanów wzdłuż ulicy Legnickiej przebiegały liczne linie autobusowe z przystankami dostępnymi również dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się. Zatem osoby te miały w miarę poprawne warunki dostępu do komunikacji miejskiej. Wybudowanie

nowej trasy tramwajowej spowodowało uruchomienie dodatkowych linii tramwajowych na ulicy Legnickiej i równoczesne przełożenie kilku linii autobusowych z ulicy Legnickiej. Utrzymane zostały jedynie dwie linie autobusowe tj. 132 i 142. Tym samym zasadnym stało się podjęcie działań w kierunku zapewnienia dostępności przystanków komunikacji tramwajowej dla grupy osób z ograniczoną sprawnością. Analizy wykazały, że brak jest możliwości rozbudowy istniejących przejść podziemnych o pochylnie lub windy. Tym samym jedynym rozwiązaniem stała się budowa przejść naziemnych. I tak w terenie już zostało zrealizowane dojście piesze do przystanków tramwajowych na ulicy Legnickiej w rejonie placu Jana Pawła II. W realizacji są przejścia na placu Strzegomskim a w projektowaniu przejścia na wysokości ulicy Młodych Techników. Dodatkowo w ramach projektów zgłoszonych do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego zakwalifikował się do realizacji projekt nr 355 „Przejście dla pieszych na ulicy Podwale przy skrzyżowaniu z ulicą Sikorskiego” Przejście to będzie również obejmować przystanki tramwajowe na ulicy Sikorskiego przed placem Jana Pawła II tworząc dostępność tych przystanków dla osób z ograniczoną sprawnością. Budowa w/w przejść sprawi, że wszystkie przystanki na terenie Wrocławia staną się dostępne dla osób niepełnosprawnych. Tym samym realizowany jest jeden z podstawowych celów zapisanych we Wrocławskiej Polityce Mobilności w obszarze ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności - „ usuwanie barier w istniejącym systemie transportowym”

3. Likwidacja zatoki autobusowej na wysokości przystanku przy Młodych Techników

Dla ruchu kołowego pozostaną dostępne trzy pasy ruchu, przystanek autobusowy obsługuje obecnie tylko dwie linie autobusowe kursujące z częstotliwością co 15 minut, co skutkuje 8 zatrzymaniami autobusu w ciągu godziny.

4. Niedostateczna przepustowość ulicy Legnickiej po wybudowaniu pasa rowerowego. Przepustowość teoretyczna pasa ruchu wynosi Panów zdaniem około 1000 pojazdów na godzinę a średnie natężenie ruchu na odcinku Legnicka - Nabycińska wynosi około 1443 pojazdów rzeczywistych na każdym pasie przy trzech pasach ruchu.

Dostępne źródła wskazują, że przepustowość jednego pasa ruchu dróg wiele pasowych wynosi około 2000 pu/h („Inżynieria Ruchu” S. Datka W. Suchorzewski M. Tracz) Według danych pozyskanych z systemu ITS wynika, że w dniu 14 maja 2014 roku na wlocie ulicy Legnickiej na plac Strzegomski od strony Miasta odnotowano łącznie na wszystkich pasach ruchu w godzinach od 7.⁰⁰ do 8.⁰⁰ 1277 pu/h a od 15.⁰⁰ do 16.⁰⁰ - 1792 pu/h. Zatem przeliczając te wielkości na jeden pas ruchu otrzymamy natężenie na poziomie 425 pu/h rano i 597 pu/h po południu. Jest to wielkość zdecydowanie poniżej przepustowości pasa ruchu. Zresztą ogólnie w skali Miasta o przepustowości układu drogowego decyduje przepustowość skrzyżowań a nie odcinków pomiędzy skrzyżowaniami, które z zasady mają znacznie większą przepustowość.

5. Znikoma liczba rowerzystów na ulicy Legnickiej. Liczba pojazdów jednośladowych według Panów pomiaru to mniej niż 1% wszystkich uczestników ruchu na ulicy Legnickiej.

Według pomiarów wykonanych na zlecenie Miasta w czerwcu 2014 pomiędzy godziną 7.⁰⁰ a 8.⁰⁰ ulicą Legnicką w kierunku z Miasta przejeżdża się 105 rowerzystów a pomiędzy godziną 15.⁰⁰ a 16.⁰⁰ - 137 rowerzystów. Wartość ta oscyluje na poziomie około 8 % ruchu samochodowego w tym kierunku, co znacznie przekracza poziom 1 %.

6. Zbędne dublowanie istniejącej już drogi rowerowej w ulicy Legnickiej.

Liczne obiekty zainteresowania są ulokowane po obu stronach ulicy, ulica jest szeroka a możliwość jej przekraczania znacznie ograniczona, stąd zasadność budowy obustronnych ścieżek rowerowych. Podobne rozwiązanie zastosowane jest na odcinkach Obwodnicy Śródmiejskiej a w najbliższym czasie w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskie-

go zostanie zrealizowane na ulicy Powstańców Śląskich na odcinku od ronda do ulicy Swobodnej.

7. Przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Opisywane w Panów interpelacji informacje ujęte w badaniach Europejskiej Komisji do Spraw Transportu oraz w danych Komendy Głównej Policji wskazują, że na obszarach udostępnionych dla ruchu pieszego do wypadków najczęściej dochodzi z winy pieszego.

Według posiadanych przez nas danych otrzymanych z systemu SEWIK z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu wynika, że na terenie Wrocławia w roku 2013 doszło do 207 wypadków z udziałem pieszych, w tym wina pieszego odnotowana została w 61 wypadkach, co stanowi niecałe 30 % wszystkich wypadków. Zatem u nas te statystyki się nie potwierdzają. W 29 wypadkach z udziałem pieszych uczestniczyły dzieci, w tym tylko w 12 dzieci były sprawcami wypadków, co stanowi 20 % wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych. Tu także trudno mówić, że dzieci stanowią największą grupę wśród niechronionych sprawców wypadków.

Podsumowując powyższe wyjaśnienia pragnę jeszcze raz podkreślić, że Miasto przykłada bardzo dużą wagę do tego, aby wprowadzane nowe rozwiązania drogowe były kompleksowe, celowe i nie antagonizowały użytkowników dróg.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. kancelaria Prezydenta Wrocławia, L.dz. 152086
3. Straż Miejska
4. a/a