

Szanowni koledzy!

Odpowiadając na dylemat, czy wykonać nowe przejście w poziomie w Poznaniu na drodze do Dworca Głównego. **Odpowiem tak racjonalnie dla bezpieczeństwa pieszych, nie należy**, ale od urzędników magistrackich w dzisiejszej dobie tego bym się nie spodziewał. Spełnienie "oszołomskich" postulatów jest dzisiaj w modzie, bo nic to Prezydenta nie kosztuje, przeciwnie dobre Panisko z niego. Śmiercią pieszego nie będzie obarczony, nie można też mu wytoczyć sprawy o spowodowanie wypadku czy katastrofy !

[definicja - Wypadek - jako zdarzenie o zasięgu ograniczonym i dotyczącym indywidualnie oznaczone osoby - należy odróżniać od katastrofy komunikacyjnej, która nosi wszelkie cechy niebezpieczeństwa o charakterze powszechnym, w nagły i dotkliwy sposób skutkami swoimi dotyka wiele osób powodując ich śmierć lub ciężkie uszkodzenia ciała oraz prowadzi do zniszczenia mienia w znacznych rozmiarach (katastrofa to jest nagłe zdarzenie w komunikacji, które zagraża 6 osobom albo mieniu w wielkich rozmiarach a ziścić się może ono bez dalszych bezprawnych zachowań strony sprawcy atr.174 § 1 i 2 k.k). Wypadek drogowy to przestępstwo nieumyślne, nie można przypisać odpowiedzialności za umyślne spowodowanie wypadku drogowego. Sprawca może jedynie umyślnie naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym O ile naruszenie zasad bezpieczeństwa może mieć charakter umyślny, o tyle spowodowanie wypadku wraz określonymi skutkami musi być objęte nieumyślnością sprawcy. Jeżeli bowiem obejmował on swoim zamiarem skutki w postaci spowodowania obrażeń, np. chcąc rozjechać pieszego, wówczas nie odpowiada on za spowodowanie wypadku, ale za umyślne przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu].

Poniżej są artykuły w którym śmierć osoby pieszej jest skwitowana – przecież przebiegła na czerwonym świetle ale ja się pytam, czy to wykroczenie, zwykle karane mandatem, ma być karane śmiercią??? Na węźle borowska 2 zaznaczyłem miejsce śmiertelnego potrącenia pieszej. We Wrocławiu, też nastała moda na likwidowanie przejść podziemnych, a mamy ich tylko 9 (2 w likwidacji), pod hasłem Prezydenta oddajmy ulice pieszym [obywatelom]. Jak sądzę jest to następstwo wizyty w Polsce, we Wrocławiu i w Poznaniu też był, obcokrajowca... cyt. W czwartek do Poznania przyjeżdża światowej sławy urbanista i architekt Jan Gehl. Jego wizytę wykorzystują przeciwnicy budowy przejścia podziemnego przy nowym dworcu PKP. Wystosowali do niego list, w którym krytykują politykę transportową miasta. Profesor Gehl pojawi się w Poznaniu, by wygłosić wprowadzenie do debaty na temat kształtowania przyjaznej mieszkańcom przestrzeni publicznej we współczesnym mieście. Duński urbanista jest uznanym na całym świecie ekspertem w dziedzinie projektowania przestrzeni publicznych i ich aranżowania w taki sposób, by w miastach "ważni byli ludzie, a nie samochody i budynki"... kon.cyt. Ten człowiek jest ogarnięty, wg. mnie niestety pewną manią, a co za dużo to nie zdrowo.

Oglądałem ostatnio film z Chin, gdzie w pewnej dzielnicy Szanghaju zaproponował kilometrowy pieszy priorytet, władze TO POCZĄTKOWO WYKONAŁY, jednak potem zmieniły na korzyść pojazdów, bo zamierało życie gospodarcze-handel a nie następowało podniesienia bezpieczeństwa ruchu.

1. Takie rozwiązania dostępu do wysepki przystankowej, ale z przejściem na drugą stronę jest wdrożone w na pl. JP II, przedstawionej Borowskiej a ostatnio na Świdnickiej przy wiadukcie kolejowym równolegle go ulicy Bogusławskiego.

2. Zmiany geometryczne w przypadku JP II i Borowskiej doprowadziły do śmierci pieszych [po jednym] ale bez żadnych konsekwencji dla decydentów.

3. Przypadek ostatni, na razie jest bez wypadku pieszego, ale wystąpiło, inne niekorzystne zjawisko. Potok samochodów zatrzymywany jest na tym nowym przejściu, cały odcinek pomiędzy przejściami do Piłsudskiego jest pusty, natomiast ogon zostaje na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich [przedłożenie Świdnickiej] Swobodna, blokując kierunek wzdłuż Swobodnej, bowiem jest za mało miejsca na akumulację pojazdów dojeżdżających do centrum.

4. Przesyłam też interpelację jednego z Radnych u.b.k. broniącego min. przejścia podziemnego na Młodych Techników na ulicy klasy GP [tak była zaprojektowana i wykonana].

5. Przesyłam fragment analizy wypadków za lat 2011-2014 w Polsce z której dobitnie wynika, że kolizje z pieszymi są drugim, najważniejszym, czynnikiem śmierci na drogach w Polsce!

5a. Przyjmując rok 2012 za bazę to: 82,0 % wypadków miało miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych na których zginęło 87,8 % osób !

5b. Największą grupę stanowiły tzw. wypadki w ruchu, których było 49,2% a śmierć poniosło 40,4 % osób.

5c. Drugą grupę stanowiło najechanie na pieszego 27,1 % wypadków, a śmierć poniosło 32,3 % osób, oczywiście pieszych.

Rok Wypadki Zabici Ranni Kolizje

2014 34970 3202 42545 348028

2013 35847 3357 44059 355943

2012 37046 3571 45792 339581

2011 40065 4189 49501 366520

Pozdrawiam Rys

p.s. Proszę o odpowiedź i komentarz.

jeszcze link do Gazety Wrocławskiej opisującej ten cymes na Świdnickiej z

poprzedniego mail'a. Pozdrawiam Rys

<http://www.gazetawroclawska.pl/artukul/3609879,na-swidnickiej-powstaje-nowe-przejscie-dla-pieszch-będzie-też-pas-rowerowy-zdjecia,id,t.html>

Waglewski zawsze mi się podobał jako projektant bo nigdy nie wychylił się nawet o milimetr.....

Pozdrowienia

węzeł Borowska 1



węzeł Borowska 2



KONCEPCJA WIZUALNO-PRZESTRZENNA WĘZŁA PRZESIADKOWEGO

węzeł Borowska 3



KONCEPCJA WIZUALNO-PRZESTRZENNA WĘZŁA PRZESIADKOWEGO

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.

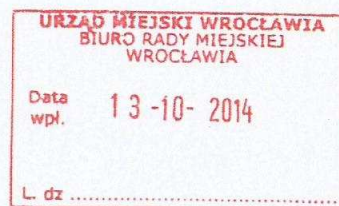
Z wyrazami szacunku

Tomasz Hanczarek
Radni Rady Miejskiej Wrocławia

Krzysztof Bramorski

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

Tomasz Hanczarek
Krzysztof Bramorski



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 pieszego 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.

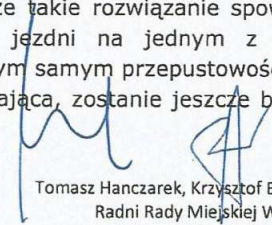
Po pierwsze wskazać należy, iż zwężenie północnej jezdni ul. Legnickiej na wskazanym odcinku jest niedopuszczalne w sytuacji, gdy już w chwili obecnej jej przepustowość w godzinach szczytów jest niewystarczająca, co zostało stwierdzone poprzez dokonywane pomiary i potwierdzone danymi z systemu monitorowania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

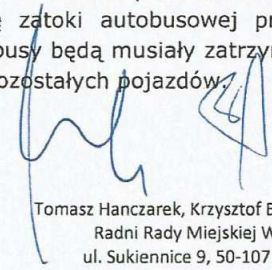
Tomasz Hanczarek
Krzysztof Bramorski

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 „rozumieniem” 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 ułatwiania 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. nieuwagę 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

ciekawsza jest polemika, czyli ponowne zapytanie Radnego na bzdury które dostał od Pani Dyr. Urbanek z Departamentu. Pozdrawiam Rys
(ponowne zapytanie w oddzielnym pliku – sekretarz KLIR)