

biuro projektów mostów i dróg

53-418 Wrocław
Ul. Szczęśliwa 42

Prezes Zarządu:
Dipl.-Ing. Peter Simchen
Wiceprezes:
mgr. Inż. Piotr
Mrówczyński

REGON 020095226
NIP 899-25-46-099

telefon +48 71
7960880
fax +48 71
7960881

info@bsi-polska.pl
www.bsi-polska.pl
KRS : 0000238573
SĄD REJONOWY DLA
WROCLAW-
FABRYCZNEJ WE
WROCLAWIU
VI WYDZIAŁ
GOSPODARCZY KRS

Nasz znak: BSI/2007-11-28/01

Polski Klub Ekologiczny
- Okręg Dolnośląski
ul. Czerwonego Krzyża 2/4
50-345 Wrocław

Wrocław, 28.11.2007r.

dotyczy: Projektu przebudowy placu J. Bema wraz z odcinkiem ul. J. Bema od ul. B. Prusa do ul. H. Sienkiewicza i remontem mostów Młyńskich we Wrocławiu

W odpowiedzi na sugestie zawarte w notatce służbowej ze spotkania z dnia 26.11.2007r., które odbyło się w siedzibie BSI Polska Sp. z o.o., sformułowane przez Waszego przedstawiciela przesyłamy niniejszym argumenty stanowiące o kształcie wykonanego przez nas projektu j.w.

W opracowaniu p.t. „Przebudowa placu J. Bema wraz z odcinkiem ul. J. Bema od ul. B. Prusa do ul. H. Sienkiewicza i remontem mostów Młyńskich we Wrocławiu” zgodnie z zapisem w piśmie nr KP XK.IF.6030-004/06 w rozwiązaniach projektowych zachowano priorytet dla komunikacji miejskiej i rozwiązań branży torowej (wpisanie torów tramwajowych). Wszelkie ograniczenia wynikają z usytuowania istniejących i projektowanych zabudowań.

W odniesieniu natomiast do w/w notatki służbowej ze spotkania z dnia 26.11.2007r wyjaśniamy:

Ad. 1. Przy proponowanym rozwiązaniu nie ma możliwości, żeby wyprofilowania łuku przy skrócie na przejazd rowerowy przez północną jezdnię ul. B. Drobnera (zwrot rowerzysty o 90°). W momencie gdyby rowerzysta miał zielone światło nie mógłby przejechać odcinka bez zatrzymania. Na krótkim odcinku ~50,0m rowerzysta musiałby 3 razy zatrzymać się:

- zjazd ze ścieżki rowerowej na jezdnię ul. J. Bema,
- postój przed pasami dla pieszych w jezdni wschodniej ul. J. Bema,
- postój przed pasami dla pieszych w jezdni północnej ul. B. Drobnera.

W obecnym rozwiązaniu rowerzysta może przejechać w/w odcinek bez zatrzymania w przypadku tzw. zielonej fali. Ponadto lokalizacja zatoki autobusowej wraz z peronem uniemożliwia dalsze kontynuowanie ścieżki rowerowej przy takim usytuowaniu. Obecne rozwiązanie jest bezpieczniejsze dla rowerzystów. W przypadku np. awarii sygnalizacji świetlnej przejazd rowerzystów byłby praktycznie niemożliwy przy tak dużym natężeniu ruchu (włączenie z wydzielonej ścieżki rowerowej w jezdnię ul. J. Bema).

Ad. 2. Zaproponowane rozwiązanie wymuszałoby na rowerzyście kolejne zatrzymanie w przypadku stojącego autobusu na zatoce, a umieszczenie pasa dla rowerów obok autobusowego spowodowałoby kolizję przy włączaniu się do ruchu autobusu zjeżdżającego z zatoki autobusowej. Ponadto przepisy nie regulują takiego rozwiązania (połączenie ruchu autobusowego z rowerowym).

Ad. 3. Projektowane włączenie do istniejącej ścieżki wzdłuż ul. B. Drobnera wykonano możliwie najkrótszym odcinkiem. Ewentualne złagodzenie łuku w spowodowałoby upłynnienia jazdy rowerzystów (zwiększenie promieni łuków na włączeniu do istniejącej ścieżki rowerowej). Wydzielenie dodatkowej ścieżki od strony zachodniej jest niemożliwe z uwagi na istniejące drzewa i budynki. Ponadto rozwiązania te wychodzą poza wstępnie ustalony zakres opracowania (przy każdorazowym zwiększaniu zakresu pojawiają się nowe możliwości rozwiązań, które powinny być realizowane w kolejnych opracowaniach).

Ad. 4. Projektant przychylił się do możliwości rezygnacji z barierki w celu pozostawienia większej szerokości dla ruchu pieszych, jednakże rozwiązanie to zostało narzucone w piśmie nr IPP.RB.4110-19/05/65731/07 – pkt 12 ze względu na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych.

Ad. 5. W projekcie na wlocie ul. J. Poniatowskiego zaproponowano ruch rowerowy na zasadach ogólnych, a wprowadzenie dodatkowego pasa dla rowerów spowodowałoby zawężenie pasów ruchu w ul. J. Poniatowskiego. Takie rozwiązanie (łącznie z przesunięciem przystanku autobusowego proponuje się przeanalizować przy przebudowie ul. J. Poniatowskiego. Rozwiązanie to wymusiłoby zmianę szerokości pasów ruchu na całym odcinku w/w ulicy od skrzyżowania z ul. Oleśnicką (zmiana szerokości pasa ruchu z 5,0m na 3,5m).

Ad. 6. Zaprojektowanie śluzy rowerowej na wlocie w ul. B. Prusa wiązałoby się z przesunięciem przejścia dla pieszych (zalecane 5,0m od krawędzi z drogą główną - według przepisów), czyli wydłużenie trasy pieszych. Powyższe jest możliwe, ale z uwagi na znikomy ruch rowerzystów (po dokonaniu wizji w terenie) i mniejsze natężenie ruchu niż na pl. Bema oraz krótki odcinek do pokonania przez skrzyżowanie śluzy te nie zostały zaprojektowane. Śluza rowerowa na wlocie ul. H. Sienkiewicza jest możliwa do zaprojektowania, jednakże zastosowano się do postulatów BRW z pisma nr BRW.DPKITiŚ.IV-0718-2/92/07 – pkt. 3. Śluzy rowerowe w ul. J. Poniatowskiego czy na Sienkiewicza na pewno podniosłyby standard prowadzenia ruchu rowerowego, lecz są to wloty gdzie zachodzi obawa o przepustowość dla ruchu kołowego.

Ad. 7. Wszystkie przejścia dla pieszych wykonano możliwie najbliżej skrzyżowania, nawet kosztem przebudowy istniejących obiektów branż towarzyszących.

Ponadto zbliżenie do pl. Bema skrzyżowań na wlocie do pl. Bema:

- od Mostów Młyńskich nie jest możliwe ze względu na zaprojektowany łuk dla prawoskrętu z ul. B. Drobnera o $R = 10,0m$;
- od ul. H. Sienkiewicza: zaprojektowano zgodnie z pismem nr IPP.RB.4110-19/51843/05/06, oraz z notatką ze spotkania roboczego w ZDiKu z dn 17.11.2006r. w której przyjęte przejście dla pieszych bliżej skrzyżowania odrzucone i przesunięte w kierunku ul. Świętokrzyskiej (z uwagi na usytuowanie peronu za skrzyżowaniem);
- od ul. J. Bema: spowodowałoby tamowanie ruchu przez pieszych oczekujących na przejście przez jezdnię przed zężonym odcinkiem na rogu ul. H. Sienkiewicza z ul. J. Bema. Ponadto przejście trafia centralnie w schody do głównego wejścia do projektowanego budynku Bema Plaza;
- od ul. B. Drobnera: zgodnie z wcześniejszymi zaleceniami przejście zostało maksymalnie zbliżone do skrzyżowania. Bliższe usytuowanie przejścia dla pieszych nie byłoby możliwe przy tej geometrii ze względu na problem z wytworzeniem azylu dla rowerzystów (jest to ograniczenie spowodowane układem torów tramwajowych, inne usytuowanie było analizowane i jest niemożliwe z powodu tworzących się kontrałuków);

Zbliżenie przejść do skrzyżowania ul. J. Poniatowskiego z ul. B. Prusa na wlocie:

- od ul. J. Poniatowskiego i ul. B. Prusa od strony zachodniej jest zachowana zalecana odległość równa 5,0m od krawędzi skrzyżowania;
- od ul. J. Bema: ograniczenie wytwarza kształt wysepki kanalizującej ruch – jedyne możliwe usytuowanie przejścia;
- od ul. B. Prusa od strony wschodniej: przejście jest uwarunkowane zaprojektowaną śluzą rowerową.

Zaproponowany trapezowy kształt przejść dla pieszych nie regulują przepisy. Według przepisów w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wyznaczenie przejść dla pieszych ukośnie do osi jezdni, przy czym skos nie może być większy od 1:3. Ponadto proponowane rozwiązanie nie spowodowałoby ułatwienia dla pieszych przechodzących przez jezdnię na odcinku między Mostami Młyńskimi, a pl. Bema..

Ad. 8. Dostosowanie sygnalizacji wykonano w oparciu, zarówno o przewidywany ruch pieszy, jak i rowerowy.

Z poważaniem

Wiceprezes Zarządu

mgr inż. Piotr Mrówczyński

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu ul. Długa 49, 53-633 Wrocław
3. a/a