

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
Wydział Przygotowania Inwestycji
ul. Krochmalna 13J, 20-401 Lublin

Dotyczy: opiniowanie *Projektu Konceptyjnego branży drogowej dla zadania pn. „Budowa przedłużenia ul. A. Zelwerowicza na odcinku od ul. Bohaterów Września do ul. Sławinkowskiej”*

OPINIA RADY DZIELNICY SŁAWIN

Rada Dzielnicy Sławin zapoznała się z ww. opracowaniem i wnosi następujące uwagi oraz spostrzeżenia:

A. w zakresie branży drogowej

1. zjazd/wjazd rowerowy do/z pasów rowerowych na ulicy Zbożowej.

W opracowaniu zaproponowano przy rondzie po obydwu stronach jezdni ul. Zbożowej włączenie ciągów rowerowych do jednokierunkowych pasów rowerowych. Pasy rowerowe na jezdni są powszechnie krytykowane przez mieszkańców i boją się z nich korzystać. Rada zakłada, przy kapitalnym remoncie ulicy Zbożowej, nastąpi rezygnacja z pasów na rzecz zlokalizowanej poza jezdnią ścieżki rowerowej po jednej stronie ulicy. Ponadto w przypadku przyjęcia zaproponowanego rozwiązania wielu rowerzystów, w tym dzieci, na tym odcinku ul. Zbożowej będzie jeździć po chodnikach lub „pod prąd”, by nie przekraczać jezdni w pobliżu ostrego zakrętu na tej ulicy.

Dlatego proponujemy po obu stronach ul. Zbożowej przedłużenie dwukierunkowych ciągów rowerowych od ronda do ulic znajdujących się zaledwie ok. 12 m na zachód poza zakresem obecnej dokumentacji. Są to ulice Lawendowa i A. K. Jaworowskiego, które z uwagi na mały ruch mogą bezpiecznie skomunikować duże obszary dzielnicy, w tym dojazd do szkoły oraz do jedynej w tej okolicy stacji rowerowej (zlokalizowana obok pętli autobusowej). Siedzimy, że to będzie bardziej właściwe zakończenia ciągów rowerowych prowadzonych od ul. Bohaterów Września.

2. Zbożowa nr 50

Przed funkcjonującym od lat sklepem z artykułami metalowymi i gospodarstwa domowego znajduje się parking (od strony jezdni wzdłuż całej posesji). W

opracowaniu w tym miejscu zaznaczono trawnik oraz zaproponowano przez ten parking ukośnie wjazd rowerowy z ciągu rowerowego wokół ronda. Uniemożliwi to funkcjonowanie sklepu, oraz stworzy miejsce kolizji rowerzystów z parkującymi tu zwykle pojazdami.

Należy pozostawić szeroki chodnik przed sklepem, a przy nim bliżej jezdni zlokalizować przejazd rowerowy (ale o szer. 2.5 m – dwukierunkowy, uzasadnienie w p. 1) oraz zapewnić miejsca parkingowe przed tym sklepem (z uwagi na zjazd z ronda będzie ich raczej mniej niż obecnie, patrz też p. 4.3).

3. ul. Sławinkowska na północ od ronda z ul. Zbożową i Bukszpanową

Na wysokości działki 17/32 (posesja Sławinkowska 120) proponujemy odsunąć chodnik od jezdni (z uwagi na lokalizację naprzeciw zatoki przystankowej) oraz przewidzieć wspólny i oddalony od skrzyżowania wjazd do rozdzielni energetycznej oraz do posesji nr 118 i 120 (z uwagi na włączenie na wjeździe na rondo).

Działka 17/32 została już wcześniej wydzielona pod planowaną przebudowę skrzyżowania a fakt, że działka 17/32 i działka 17/33 mają tego samego właściciela umożliwi wykup tylko niezbędnej jej części.

4. ul. Sławinkowska (na południe od ww. ronda)

4.1 proponujemy przedłużenie drogi serwisowej Stokrotki do ul. Mieczkowej (z likwidacją wjazdu/wyjazdu naprzeciw wjazdu z zatoki przystankowej)

Rozwiązanie dojazdu/wyjazdu do dużego obiektu handlowo-usługowego „Stokrotki” na posesji nr 47 - dz. 2/5 bezpośrednio naprzeciw planowanej zatoki autobusowej w naszej ocenie nie jest właściwe. Wykup części działki z rozbiórką parterowego budynku zapewni tu istotną poprawę układu komunikacyjnego.

4.2 po stronie zachodniej ulicy na odcinku od przejścia przy rondzie do wysokości wylotu ul. Mieczkowej (za wyjątkiem zatoki autobusowej) proponujemy oddalić chodnik od jezdni (bezpieczeństwo, ochłapanie).

4.3 droga serwisowa przy posesjach nr 98-112.

Doceniamy przyjętą szerokość tej drogi, ale z uwagi na lokalizację tu firm usługowych (weterynarz, przewóz busami) oraz lokalizację w pobliżu sklepu przy ul. Zbożowej 50, który utraci część parkingu, **prosimy o rozważenie tu dodatkowej zatoki postojowej na kilka pojazdów.**

5. brakuje powiązań rowerowych umożliwiających dojazdy do Stokrotki i Biedronki (z pominięciem ruchliwych wjazdów/wyjazdów).

Powiązania powinny być uzgodnione z właścicielami obiektów i zrealizowane do granicy ich posesji.

6. wyjazd awaryjny z budynku handlowo-usługowego Stokrotki na ul. Bukszpanową ?

Prosimy rozważyć taki wyjazd przy północno-wschodnim narożniku działki 2/5.

7. skrzyżowania pomiędzy ul. Bohaterów Września a ul. Sławinkowską

Spodziewamy się, że w przyszłości zajdzie konieczność wykonania sygnalizacji świetnych na części skrzyżowań w celu m. in. spowolnienia ruchu. Czy nie lepszym rozwiązaniem nie byłoby tam zaprojektowanie rond?

B. W zakresie odprowadzania wód opadowych z terenu objętego projektem (łącznie z napływającymi z bezpośredniego sąsiedztwa na ten obszar)

Rada uważa, że na środku skrzyżowania ulic Sławinkowskiej i Mieczkowej należy **uwzględnić studnię KD** (o większej średnicy, umożliwiającej w razie takiej konieczności wykonanie dodatkowych przelotów w kierunku ul. Mieczkowej lub na południe ul. Sławinkowskiej). **Wskazany jest też dobór „z niewielkim zapasem” średnic KD w ul. Sławinkowskiej i w ul. Zbożowej.**

Do ww. studni należałoby włączyć (oprócz przewidzianych w koncepcji 2 krat na wylocie ul. Mieczkowej) **dodatkowe 2 kraty na południe od tego skrzyżowania** (zabezpieczą przed przelaniem wód skrzyżowanie i w drogę serwisową do posesji nr 98-112).

Rozwiązania kanalizacji deszczowej (i elementów chłonnych) w obszarze objętym inwestycją, z uwagi na konieczność uwzględnienia przynajmniej częściowo dopływów wód z obszarów sąsiednich, z których nie ma innej możliwości odwodnienia, wymagają szczególnej staranności. Dotyczy to uwzględnienia nie tylko objętego opracowaniem odcinka ul. Sławinkowskiej i skrzyżowania tej ulicy z ul. Mieczkową, ale też od południa napływu jezdnią z ul. Sławinkowskiej oraz z niewielkiego odcinka ul. Mieczkowej.

Wzdłuż ul. Sławinkowskiej, budując chodnik przy jezdni, zlikwidowano rowy odwadniająco-chłonne (ostatni odcinek tego chodnika został ujęty w budżecie miasta na rok 2021). Powoduje to napływy wód opadowych jezdnią. Odcinek ul. Mieczkowej przy ul. Sławinkowskiej w najbliższych latach też będzie budowany, z uwagi na kończenie zabudowy i pełne uzbrojenie (oprócz KD) oraz oczekiwania mieszkańców.

W przypadku opiniowanej koncepcji wskazane jest dostosowanie się do ukształtowania terenu i kierunku spływu wód po ulicach a w mniejszym stopniu do obowiązującego dla miasta Lublin opracowania koncepcji kanalizacji deszczowej LEMTECH Konsulting Sp. z o.o. z 2013 roku.

Koncepcja ta bowiem zakładała odprowadzenie wód opadowych z ulicy Sławinkowskiej (m.in. od ul. J. Lisa do ul. Dzbenin) oraz z całej ulicy Bukszpanowej i Mieczkowej w kierunku wschodnim a następnie przez kanał do rzeki Czechówki.

Jej ścisła realizacja, przy okazji tej inwestycji, spowodowałaby konieczność dodatkowego zagłębienia ul. Bukszpanowej (nawet o 2,6 m), ale umożliwiłaby odwodnienie ul. Sławinkowskiej i odcinka ul. Mieczkowej.

Inną możliwością, bardziej zasadną, jest odprowadzenie wód z ul. Sławinkowskiej (lub przynajmniej znacznej ich części) przez ul. Zbożową i kanał DN 600 w pobliżu pętli autobusowej przy ul. Zbożowej (do odbiornika wód opadowych przy lesie Dębówka uwzględniając możliwości chłonne tego odbiornika). I widzimy, że takie rozwiązanie proponuje biuro projektowe.

W imieniu mieszkańców dziękujemy za możliwość opiniowania tak ważnej dla dzielnicy ulicy obecnie już nazwanej ul. Bukszpanowa (część zachodnia) i ul. Korpusu Ochrony Pogranicza (część wschodnia). Prosimy o informację odnośnie naszych uwag.

W Koncepcji bardzo doceniamy ujęcie sygnalizacji świetnej na skrzyżowaniu ulic Bohaterów Września i ul. A. Zelwerowicza, co szczególnie ucieszy naszych mieszkańców i zmniejszy ilość niebezpiecznych kolizji na tym skrzyżowaniu.

Ponieważ budowa opiniowanej ulicy jest bardzo ważna dla Sławina to Zarząd Dzielnicy zwrócił się też z prośbą o zaopiniowanie Koncepcji przez rzeczoznawcę robót drogowych - mieszkańca dzielnicy. Tą opinię dołączamy jako załącznik do opinii Rady.

Z poważaniem:

Przewodniczący Zarządu
Dzielnicy Sławin
(-)
Radosław Osiak

Przewodnicząca Rady
Dzielnicy Sławin
(-)
Małgorzata Piet

Do wiadomości:

1. Pani J. Mach – Radna Rady Miasta Lublin
2. Pan M. Bubicz – Radny Rady Miasta Lublin

Załącznik do Opinii RD Sławin z dnia 15.03.2021

Opinia do opracowania:

- Projektu zagospodarowania terenu; -
- Projektu architektoniczno-budowlanego branży drogowej; -
- Projekt koncepcyjny; -

na budowę przedłużenia ul. Zelwerowicza na odcinku od ul. Bohaterów Września do ul. Sławinkowskiej w Lublinie

Projektant: - Rafał Urban; Sprawdzający: - Andrzej Jaroński

Na rysunkach projektowanego odcinka ul. Zelwerowicza jest brak skali; Kilometracja – hektometry oznaczono kółkami, lecz bez ich opisu i opisu pełnych kilometrów; brak kilometracji skrzyżowań, zatok autobusowych i innych ważnych elementów.

1 - Odcinek początkowy

Skrzyżowanie ul. Bohaterów Września z ul. Zelwerowicza zrealizowane poprzednio jest poprawne, lecz bez sygnalizacji świetlnej. Tę projektuje się obecnie – i dobrze; bo lepiej późno niż wcale. Poprawne jest również projektowane przedłużenie pasa dla lewoskrętów na wlocie do ul. Bohaterów Września.

W odległości ok. 240 m od w/w skrzyżowania w kierunku ul. Zbożowej jest skrzyżowanie z drogami serwisowymi. Skrzyżowanie to stanowić będzie główny dojazd do projektowanej, bardzo dużej, nekropolii w Lublinie i dużego parkingu. W związku z powyższym skrzyżowanie to wymaga dogłębnej analizy i być może dodatkowego pasa ruchu dla prawo-skrętów i poprawnej geometrii, z określeniem promieni prawo i lewoskrętów. Na wlocie/wylocie w kierunku cmentarza wskazane jest rozdzielenie kierunków ruchu wysepką kanalizującą oraz dwóch pasów ruchu na kierunku wyjazdowym z cmentarza. Skrzyżowanie wymaga zastosowania sygnalizacji świetlnej, dostosowanej do zmienionej geometrii skrzyżowania.

2- Sprawy ruchowe i skrzyżowanie ul. Zbożowej z ul. Sławinkowska

Analizę ruchową i prognozę ruchu w opracowaniu potraktowano bardzo enigmatycznie. Przedstawiono tylko dwa zestawy kartogramów ruchu na istniejących skrzyżowaniach – ul. Zbożowej z ul. Sławinkowską oraz ul. Bohaterów Września z ul. Zelwerowicza – w oparciu o pomiary ruchu z 2017 r.

Brak jest analizy ruchu w szerszym zakresie, która byłaby podstawą do określenia natężenia ruchu na projektowanym odcinku ul. Zelwerowicza. Brak jest kartogramu ruchu na skrzyżowaniu ul. Zbożowej, Sławinkowskiej i Zelwerowicza w roku oddania tej ulicy do użytku. Brak jest prognozy ruchu dla tego skrzyżowania po dwudziestu latach od daty oddania go do użytku. Taki kartogram ruchu jest dopiero podstawą do zaprojektowania geometrii tego skrzyżowania.

Zatem, czy zaprojektowane rondo na skrzyżowaniu jw. będzie w stanie spełnić prognozowane warunki przepustowości, czytelności i bezpieczeństwa ruchu? Wymaga to

sprawdzenia. Nie wyklucza się, że będzie konieczne zaprojektowanie ronda dwupasowego z odpowiednio ukształtowanymi ulicami na dojazdach i wyjazdach.

3 – Skrzyżowania pośrednie

Wszystkie skrzyżowania pośrednie potraktowano schematycznie. Na podstawie rysunków można wywnioskować, że wloty/wyloty na wielu z nich posiadają po trzy pasy ruchu, w tym jeden dla lewoskrętów. Jednak geometria tych skrzyżowań nie da się obronić. Zatem należy je przeprojektować by były one zwarte, czytelne i bezpieczne. Należy określić wielkości promieni skrętnych oraz skorygować i sprawdzić szerokości korytarzy dla lewoskrętów.

Końcówki pasa dzielącego na trasie głównej, przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów wymagają korekt. Należałoby również przeanalizować i rozważyć, czy niektóre z tych skrzyżowań nie kwalifikują się do zastosowania na nich sygnalizacji świetlnej.

4 – Ścieżki rowerowe

Dobrze, że zaprojektowano obustronne ścieżki rowerowe. W odległości ok. 260 m od ul. Sławinkowskiej, przy jezdni północnej, zaprojektowano zatokę autobusową z zanikającą ścieżką rowerową. Na długości zatoki jest wąska przestrzeń w której projektant pomieścił peron dla podróżnych, i chodnik z możliwością jazdy dla rowerzystów. Gdyby to była przebudowa istniejącej ulicy z bliską zabudową to takie rozwiązanie byłoby do przyjęcia, ale to jest (będzie) nowa ulica i tego nie należy akceptować. Projektant ulicy nie powinien projektować zagospodarowania deweloperskiego. Pomiedzy budynkami a jezdnią powinna być przestrzeń do nasadzenia zieleni, która wyciszy hałas i ograniczy dostęp spalin do mieszkań. Deweloper może jeden z planowanych budynków przeznaczyć na wielopoziomowy parking. I to na pewno wyjdzie na zdrowie przyszłym mieszkańcom powstających budynków.

5 - Zatoki autobusowe

Komunikacja miejska Lublina, oprócz normalnych, wykorzystuje długie, przegubowe pojazdy. Ulica przebiegać będzie obok bardzo dużej nekropolii a dalej przez tereny przyszłej zabudowy, stąd częstotliwość pojazdów będzie duża. Niezbędna jest para wydłużonych zatok autobusowych przy skrzyżowaniu z dojazdem do cmentarza. Również pozostałe zatoki powinny być wydłużone - na dwa pojazdy.

Mgr inż. Edward Partyka

Rzeczoznawca

Lublin, dnia 2021-03-06