

Inwestor:	
	GMINA KIELCE MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W KIELCACH ul. Prendowskiej 7 25-395 Kielce

Jednostka projektowa:	
	ALFA PROJEKT Tomasz Płonka 50-540 Wrocław, ul. Strońska 4A/21 tel.(71) 70 71 203; fax (71) 70 71 256 e-mail: biuro@alfaprojekt.net.pl

Obiekt:	Układ komunikacyjny w rejonie al. Solidarności w Kielcach
---------	--

Temat opracowania:	"Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach"
--------------------	---

Nr archiwalny:	Stadium:	Data:
06/2021	RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	01.2023

Projektant:	mgr inż. Tomasz Płonka	<i>Konstrukcyjno - Budowlane do projektowania w specjalności drogowej 130/DOŚ/03</i>	01.2023
Opracował:	mgr inż. Mateusz Mendelewski	-	01.2023

SPIS TREŚCI

I. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	4
1. DANE OGÓLNE	4
2. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI	4
II. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	5
1. PRZEBIEG, DATA I MIEJSCE KONSULTACJI	5
III. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW	6
1. WYKAZ WNIOSKÓW	6
IV. UZYSKANE WARUNKI TECHNICZNE I OPINIE	33
1. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KIELCACH – OPINIA.....	33
2. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KIELCACH – ODPOWIEDŹ.....	36
3. WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI - OPINIA.....	37
4. WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI – ODPOWIEDŹ.....	38
5. GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - OPINIA	39
6. GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - ODPOWIEDŹ.....	42
7. URZĄD MIASTA KIELCE – KANCELARIA PREZYDENTA - OPINIA	43
8. URZĄD MIASTA KIELCE – KANCELARIA PREZYDENTA – ODPOWIEDŹ	44
9. WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW - OPINIA	45
10. WOJEWÓDZKI KONSERWATOR – ODPOWIEDŹ.....	46
11. REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA - OPINIA.....	47
12. REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY – ODPOWIEDŹ.....	49
13. ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI ROWEROWEJ W KIELCACH - OPINIA.....	50
14. ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI ROWEROWEJ W KIELCACH – ODPOWIEDŹ.....	52
15. URZĄD MIASTA KIELCE - W. URBANISTYKI I ARCHITEKTURY - OPINIA	53
16. URZĄD MIASTA KIELCE - W. URBANISTYKI I ARCHITEKTURY - ODPOWIEDŹ ...	56
17. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO - OPINIA.....	58
18. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO – ODPOWIEDŹ.....	62
19. WODY POLSKIE - OPINIA	63
20. WODY POLSKIE – ODPOWIEDŹ	66
V. DALSZE REKOMENDACJE	66
VI. ZAŁĄCZNIKI.....	67
1. WSTĘPNA KONCEPCJA PROGRAMOWA.....	67
2. STRONA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	67
3. FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG.....	68
4. OGŁOSZENIE O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH.....	69
5. ZDJĘCIA DOKUMENTUJĄCE WYWIESZONE W RAMACH	70
KONSULTACJI OGŁOSZENIA W TERENIE PLANOWANEJ INWESTYCJI.....	70

UWAGA

Zaprojektowane i przedstawione rozwiązania techniczne, konstrukcyjne i sytuacyjno – wysokościowe mogą ulec zmianie w trakcie wykonywania dalszych prac projektowych

I. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1. DANE OGÓLNE

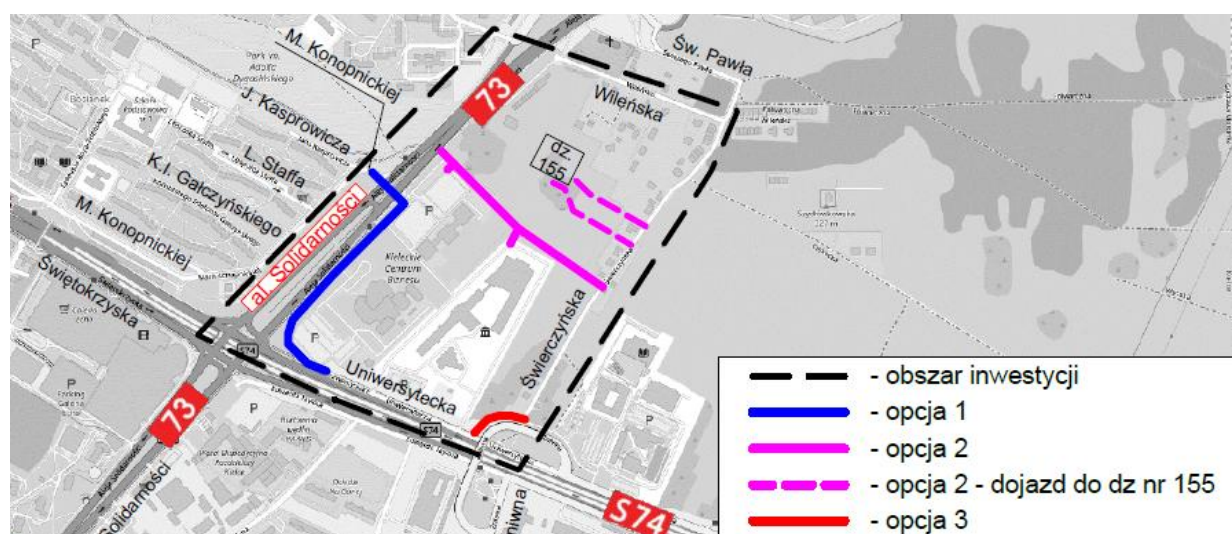
- 1.1 Inwestor: Gmina Kielce, Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce
- 1.2 Obiekt: Układ komunikacyjny w rejonie al. Solidarności w Kielcach
- 1.3 Stadium: wstępna koncepcja

2. PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI

Przedmiotem konsultacji było opracowanie projektowe pod nazwą "Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach". Teren inwestycyjny, dla którego przewidziano rozbudowę układu komunikacyjnego, położony jest w województwie świętokrzyskim, na terenie miasta Kielce. Obejmuje on swoim zasięgiem obszar zlokalizowany po północnej stronie drogi ekspresowej S74 i wschodniej stronie al. Solidarności. Obszar zainwestowania ograniczony jest:

- od południa ulicą Świętokrzyską (droga krajowa ekspresowa nr S74 w zarządzie GDDKiA, klasa techniczna S - ekspresowa);
- od zachodu aleją Solidarności (droga krajowa nr 73, klasa techniczna G - główna);
- od północy ulicą Wileńską (droga gminna nr 301015 T);
- od wschodu ulicą Świerczyńską (droga gminna nr 301336 T).

W zakresie analizowanego układu komunikacyjnego znajduje się również istniejące skrzyżowanie al. Solidarności z ulicą M. Konopnickiej (droga wewnętrzna) oraz włączenie do ulicy Uniwersyteckiej (droga dojazdowa w zarządzie GDDKiA, zlokalizowana po północnej stronie S74).



Rys 1. Plan orientacyjny.

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było zapoznanie lokalnej społeczności z planowanym zamierzeniem, zebranie uwag i opinii mieszkańców oraz innych interesariuszy

w zakresie zaproponowanych rozwiązań projektowych, w celu dokonania wyboru optymalnych rozwiązań.

II. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1. PRZEBIEG, DATA I MIEJSCE KONSULTACJI

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w terminie 01.08.2022r. - 21.08.2022r. Informacja o przeprowadzanych konsultacjach społecznych ukazała się między innymi:

- Na stronie internetowej przeznaczonej do konsultacji społecznych w Kielcach:
(<https://konsultacje.kielce.eu/konsultacje-al-solidarnosci.html>)
- Na oficjalnej stronie internetowej Miasta Kielce:
(<https://www.kielce.eu/pl/aktualnosci/rozpoczely-sie-konsultacje-dotyczace-nowej-sieci-drog-ulatwiajacych-dojazd-do-kampusu-ujk.html>)
- W lokalnych serwisach informacyjnych, m.in.:
(<https://radiokielce.pl/940420/bedzie-nowy-dojazd-do-ujk-na-razie-rozpoczely-sie-konsultacje/>)
(<https://kielce.naszemiasto.pl/rewolucja-drogowa-kolo-dawnego-exbudu-w-kielcach-mieszkanicy/ar/c1-8942573>)
(<https://emkielce.pl/miasto/nowe-tereny-inwestycyjne-i-lepszy-dojazd-do-ujk-ruszyly-konsultacje-spoleczne>)
(<https://www.eska.pl/kielce/ma-byc-lepszy-dojazd-do-kampusu-ujk-trwaja-konsultacje-spoleczne-aa-2n9V-5FHV-S6gB.html>)

Formularz do opiniowania koncepcji był zamieszczony wraz z materiałami informacyjnymi na stronie konsultacji. Uwagi i opinie można było składać za pośrednictwem strony internetowej oraz pocztą, faxem lub e-mailem na adres Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. W załącznikach do raportu zamieszczono kopie ogłoszenia o konsultacjach, strony internetowej konsultacji oraz formularza do zgłaszania uwag i opinii.

III. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW

1. WYKAZ WNIOSKÓW

Łącznie w ramach konsultacji społecznych zgłoszono 23 wnioski. Poniżej zestawiono w formie tabelarycznej treści zgłoszonych wniosków, wraz z odpowiedziami do nich.

Numer wniosku	Treść zgłoszonego wniosku	Odpowiedź
Wniosek nr 1 z dnia 02.08.2022	Pod żadnym pozorem nie dopuścić do wycięcia lub uszkodzenia dębów znajdujących się na działce 138/10, 140/10, 141/10. Dęby te są istotną częścią chronionej prawem alei dębów uznanych za pomnik przyrody - jako całość. dodatkowo powinna być zachowana odpowiednia strefa ochronna wokół tej alei dębów.	Jednym z podstawowych założeń realizowanego przedsięwzięcia jest ochrona pomników przyrody zlokalizowanych w obszarze inwestycji. Obiekty projektuje się tak, aby ominąć część nadziemną i podziemną chronionych drzew i nie dopuścić do ich uszkodzenia.
Wniosek nr 2 z dnia 03.08.2022	Jako mieszkaniec osiedla Bocianek uważam wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną jako najlepsze możliwe rozwiązanie. Sugerowałbym jednak rozważenie kilku zmian w zaproponowanym projekcie. Pierwsza kwestia to umiejscowienie przystanku autobusowego po wschodniej stronie Al. Solidarności. Z racji tego, że przystanek ten jest jedynym w ciągu osiedla po wschodniej stronie, sugerowałbym zlokalizowanie go przed, a nie za skrzyżowaniem patrząc od strony południowej. Z komunikacji miejskiej często korzystają osoby starsze więc zlokalizowanie go bliżej osiedla byłoby lepszym rozwiązaniem. Druga propozycja to przeniesienie przejścia dla pieszych na południową stronę skrzyżowania co powiązane byłoby z umiejscowieniem przystanku przed skrzyżowaniem, a nie za, patrząc od strony południowej.	Informujemy, że wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną jest preferowany do dalszej realizacji. Zaproponowana lokalizacja przystanku umożliwia obsługę zarówno mieszkańców osiedla Bocianek jak i obszarów biurowych zlokalizowanych po wschodniej stronie Al. Solidarności. Pragniemy zauważyć, że w ramach opracowania projektuje się również nowy przystanek autobusowy za skrzyżowaniem z ulicą Świętokrzyską. Konieczne jest zapewnienie wymaganej minimalnej odległości pomiędzy przystankami autobusowymi. Odległość ta nie zostałaby zapewniona w przypadku umiejscowienia przystanku przed skrzyżowaniem (oba przystanki byłyby zlokalizowane zbyt blisko siebie). Biorąc pod uwagę lokalizację przystanków oraz źródeł i celów ruchu pieszego zalecamy pozostawienie przystanków w zaproponowanej lokalizacji. Informujemy, że zaprojektowano przejścia dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.
Wniosek nr 3 z dnia 04.08.2022	Proponuję propozycję drogi przez ul. Świerczyńską. Dlaczego mniej utrudnij nawet przy samej budowie ponieważ ul. Solidarności jest już zakorkowana. Lepiej aby od góry też był dojazd do kampusu skoro od dołu jest Domaszowska a od Exbudu można dojechać autobusem lub przez Exbud i nie będzie kolejnego ronda czy skrzyżowania spowalniającego ruch.	Dziękujemy za przekazaną opinię. Projektowane skrzyżowanie/rondo na al. Solidarności wymaga znacznych nakładów, jednak otwiera przed mieszkańcami Kielc możliwość bezpośredniego połączenia terenów zlokalizowanych po wschodniej i zachodniej stronie al. Solidarności. Obszary te obecnie są mocno rozdzielone i odizolowane od siebie, a ewentualny przejazd pomiędzy tymi dwoma strefami jest mocno utrudniony. Zapewnienie sprawnej komunikacji jest również szczególnie istotne w perspektywie planowanej rozbudowy terenów

		zlokalizowanych po wschodniej stronie Al. Solidarności.
<p>Wniosek nr 4 z dnia 05.08.2022</p>	<p>Pod odnośnikiem "Opis wstępnej koncepcji układu komunikacyjnego (2 033.51 KB)" znajduje się tekstowy opis projektu przebudowy okolic ul. Zagórskiej i Napękówskiej.</p> <p>Brak wyjaśnienia przystępnym językiem, jakie są różnice między wariantami oraz jakie są wady i zalety poszczególnych wariantów.</p> <p>Z powyższych przyczyn konsultacje wymagają należytego przygotowania i ponownego przeprowadzenia.</p> <p>-----</p> <p>Niezależnie od powyższego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak opisanego zalet wariantu "zero", zwłaszcza z punktu widzenia istniejącego uprzywilejowania ruchu pieszego i rowerowego, które zostanie zlikwidowane (powstanie połączenie drogowe dostępne dla samochodów, na relacji gdzie obecnie takiego nie ma) 2. Na al. Solidarności powinny być ciągłe buspasy na całym projektowanym odcinku, odrębne od pasów do skrzyżowania w prawo, ponieważ tylko takie zapewniają priorytet komunikacji zbiorowej. 3. Wszystkie skrzyżowania powinny mieć obustronne przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerów, by nie trzeba było przechodzić przez 3 ramiona skrzyżowania dla niektórych relacji. 4. Niektóre warianty zawierają niedopuszczalne odgięcia DDR w rejonach skrzyżowań, należy je wyprostować. 5. Należy uwzględnić ruch rowerowy dla każdej relacji. Szczególnie rażący jest brak infrastruktury rowerowej (np. śluz) na włączeniach do al. Solidarności od nowej jezdni i od ul. Uniwersyteckiej. 6. Nie należy projektować nowych miejsc postojowych, w przedmiotowym miejscu i tak jest zbyt dużo parkingów, a za mało komunikacji zbiorowej. 7. Ze względu na duży ruch pieszy i rowerowy, wzdłuż ul. Uniwersyteckiej powinna powstać droga dla rowerów i osobno droga dla pieszych, a nie łączona droga dla rowerów i pieszych. 8. Projekty nie uwzględniają już istniejącej drogi dla rowerów od ul. Konopnickiej w kierunku ul. Świętokrzyskiej. Należy ją uzupełnić. 	<p>Zauważony błąd techniczny został niezwłocznie skorygowany. Przepraszamy za zaistniałą pomyłkę.</p> <p>Mając na celu jak najlepsze zobrazowanie planowanej inwestycji mieszkańcom przedstawiono liczne materiały, zarówno w formie opisowej jak i rysunkowej: m.in. opis projektowanych rozwiązań zawierający opis zalet i wad wariantów oraz plansze ogólne przedstawiające rzut na całość zadania i możliwość połączenia różnych opcji. W naszej ocenie nie ma uzasadnienia dla powtórnego przeprowadzania konsultacji społecznych dla tej samej inwestycji. Prowadziłoby to do dalszego opóźnienia w realizacji zadania, nieuzasadnionego wydatkowania pieniędzy publicznych na ponowne zorganizowanie konsultacji oraz niepotrzebnego zamieszania i niezrozumienia w komunikacji społecznej. Informujemy również, że nie wpłynął żaden wniosek zgłaszający problem ze zrozumieniem przedstawionych propozycji.</p> <p>Ad1) Proponowana inwestycja jest odpowiedzią na stwierdzone problemy stanu istniejącego (wariantu „zero”) zwłaszcza w kwestii braku połączenia terenów zlokalizowanych po wschodniej i zachodniej stronie al. Solidarności. Tym samym ciężko wskazać rzeczywiste zalety istniejącego stanu w stosunku do stanu projektowanego. Ciężko również mówić o rzekomym uprzywilejowaniu ruchu pieszego i rowerowego w stanie istniejącym, szczególnie w kwestii braku bezpiecznego przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych przez jezdnię al. Solidarności.</p> <p>Ad2) Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu na Al. Solidarności nie możemy wydzielić osobnych pasów ruchów dla autobusów. Wymagałoby to rezygnacji z części pasów do jazdy na wprost lub relacji skrzyżnych, co miałooby bardzo negatywny wpływ na przepustowość całego układu, prowadząc do powstawania zatorów, co jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. Teoretyczną alternatywą jest dobudowa zupełnie nowych pasów ruchu, przeznaczonych dla autobusów. Wymagałoby to jednak znacznego zwiększenia zakresu inwestycji i wejścia w tereny sąsiadujące po obu stronach drogi. Wiązałoby się to nie tylko ze zwiększeniem wykupów nieruchomości, ale także ze znacznym zwiększeniem zakresu przebudowy wszystkich sieci uzbrojenia</p>


		<p>terenu oraz podniesieniem kosztów inwestycji z uwagi na znaczne różnice wysokości terenu i konieczność wykonania murów oporowych.</p> <p>Ad3) Informujemy, że zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.</p> <p>Ad4) W miarę możliwości skorygowano przebieg dróg rowerowych. Szczegółowa geometria dróg rowerowych będzie dopracowywana na dalszych etapach projektowych.</p> <p>Ad5) Zakłada się prowadzenie przez skrzyżowanie ruchu rowerowego po istniejących i projektowanych drogach rowerowych oraz przejazdach rowerowych. Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu na drodze i samym skrzyżowaniu, prowadzenie ruchu rowerowego w obrębie skrzyżowania wydzielonymi drogami i przejazdami rowerowymi jest rozwiązaniem bezpieczniejszym niż jego mieszanie z ruchem samochodowym. Komunikacja pomiędzy drogą rowerową a projektowaną jezdnią (przedłużeniem ulicy Uniwersyteckiej) odbywać się będzie krótkimi sięgaczami. W miarę możliwości, za zgodą Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dysponującej działką ulicy Uniwersyteckiej, istniejący ciąg pieszo-rowerowy zostanie połączony ze ścieżką wzdłuż alei Solidarności. Zaprojektowane zostaną bezpośrednie włączenia do ścieżki rowerowej co sprawi, że śluzy rowerowe będą niepotrzebne. Informujemy również, że obecnie realizowanym jest etap koncepcji programowej i ostateczne szczegóły rozwiązań organizacji ruchu będą rozwiązane na dalszym etapie prac projektowych, przy opracowywaniu projektu budowlanego.</p> <p>Ad6) W stanie istniejącym samochody są parkowane w sposób nieuporządkowane na okolicznych jezdniach i chodnikach. W związku z powyższym zasadnym jest uregulowanie tego elementu infrastruktury drogowej.</p> <p>Ad7) Inwestycja nie obejmuje przebudowy / zmiany organizacji ruchu na całej ulicy Uniwersyteckiej, która jest zarządzana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad i jest poza zakresem kompetencji Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. W ramach inwestycji planuje się wykonanie wyłącznie włączenia projektowanej jezdni, chodników i ścieżki pieszo – rowerowej do</p>
--	--	--

		<p>istniejących na ulicy Uniwersyteckiej, w niezbędnym zakresie, za zgodą GDDKiA. W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie dotyczące ulicy Uniwersyteckiej należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Ad8) Uzupełniono w projekcie.</p>
<p>Wniosek nr 5 z dnia 05.08.2022</p>	<p>W żadnym przypadku nie można się zgodzić na warianty, w których planowana jest realizacja skrzyżowania lub ronda na wysokości ul. Konopnickiej.</p>	<p>Dziękujemy za przekazaną opinię. Projektowane skrzyżowanie/rondo na al. Solidarności wymaga znacznych nakładów, jednak otwiera przed mieszkańcami Kielc możliwość bezpośredniego połączenia terenów zlokalizowanych po wschodniej i zachodniej stronie al. Solidarności. Obszary te obecnie są mocno rozdzielone i odizolowane od siebie, a ewentualny przejazd pomiędzy tymi dwoma strefami jest mocno utrudniony. Zapewnienie sprawnej komunikacji jest również szczególnie istotne w perspektywie planowanej rozbudowy terenów zlokalizowanych po wschodniej stronie Al. Solidarności.</p>
<p>Wniosek nr 6 z dnia 08.08.2022</p>	<p>dzień dobry, czy w opcji 2, w wariantcie 4 mogliby Państwo zaprojektować drogę łączącą działkę 155 z ulicą Świerczyńską tak aby przebiegała ona wzdłuż mojej działki o numerze 165/7? Od wielu lat rozmawiam o tym z lokalnym architektem czy urbanistą zajmującym się kwestią budowy tej ulicy i stale apeluję o poprowadzenie projektu drogi właśnie w taki sposób jak opisuję. Dziękuję bardzo.</p>	<p>Możliwym jest wprowadzenie takiej korekty do przebiegu drogi w opcji 2, w wariantcie 4, aby przebiegała ona w pobliżu południowej granicy działki o numerze 165/7. Niemożliwym natomiast byłoby wykonanie drogi wzdłuż granicy działki 165/7 na kierunku północ-południe, z uwagi na bardzo duże pochylenia podłużne istniejącego terenu.</p>
<p>Wniosek nr 7 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Konsultacje przeprowadzane są w sposób nieprawidłowy. Brak możliwości zapoznania się z projektami/planami. Od początku ogłoszenia konsultacji nie da się zapoznać z planami. Zamieszczone pliki nie otwierają się na żadnym komputerze.</p>	<p>Przepraszamy za zaistniałe trudności. Niestety jest to najprawdopodobniej błąd po stronie osoby zgłaszającej uwagę. Zamieszczone pliki działały prawidłowo, nie zgłoszono innych analogicznych uwag (problemów z otwarciem plików), w trakcie konsultacji wpłynęły liczne wnioski innych osób, które otworzyły zamieszczone pliki i zapoznały się z zamieszczonymi projektami.</p> <p>Informujemy również, że w razie wystąpienia w przyszłości problemów z obsługą plików elektronicznych istnieje możliwość zapoznania się z wersją papierową opracowania w Miejskim Zarządzie Dróg w Kielcach.</p>
<p>Wniosek nr 8 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Uwagi do projektu przesyłam w załączonym poniżej pliku:</p> <p>LOKALIZACJA NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA :UL. ŚWIERCZYŃSKA 31, DZIAŁKA NR 175/8 ,oraz DZIAŁKA 766 SĄSIADUJĄCA BEZPOŚREDNIO Z DZIAŁKĄ NR 175/8</p> <p>Uwagi dotyczą przebiegu drogi dojazdowej do działki o nr 155, do której planowany jest odrębny indywidualny dojazd</p>	<p>Dziękujemy za zgłoszone uwagi.</p> <p>Informujemy, że Gmina Kielce zawarła w dniu 18.06.2019r. pisemne porozumienie z Województwem Świętokrzyskim, zobowiązując się do wykonania drogi dojazdowej do działki stanowiącej własność Województwa, przeznaczonej pod inwestycję. Projektowana droga dojazdowa spełni także</p>

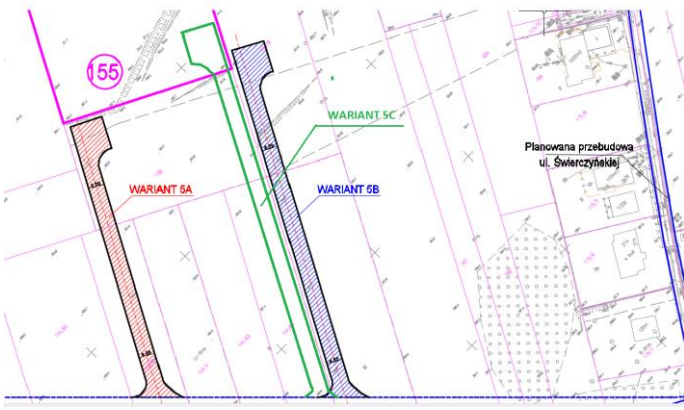
	<p>niezwiązany de facto z poprawą infrastruktury komunikacyjnej okolicy Alei Solidarności w Kielcach. Jasnym jest, że rozwiązanie to (przy okazji propozycji dotyczących poprawy infrastruktury komunikacyjnej okolicy Alei Solidarności w Kielcach) ma umożliwić skomunikowanie stanowiącej własność samorządu Województwa Świętokrzyskiego nieruchomości, co jest zrozumiałe, jednak nie powinno odbywać się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kosztem ograniczenia możliwości zagospodarowania nieruchomości aż tylu prywatnych właścicieli, przecinając ich nieruchomości w poprzek, - z nadmiernym, niepotrzebnym obciążeniem dla budżetu miasta. <p>Sam fakt, iż nieruchomość nr 155 stanowi własność innego podmiotu publicznego nie może jeszcze uzasadniać poniesienia aż tak wysokich kosztów z budżetu miasta Kielca na pozyskanie nieruchomości prywatnych. Tym bardziej, co chcę wyraźnie już na tym etapie konsultacji podkreślić, koszty te jak wskazuję poniżej, nie będą oscylować w granicach cen przyjętych dla terenów niebudowlanych, ponieważ proponowane rozwiązania (OPCJA 2 WARIANT 3 i OPCJA 2 WARIANT 4) zakładają nabycie działek lub ich części (co ważne, wraz z powstałymi wskutek wywłaszczenia „resztówkami”), dla których to działek obowiązują prawomocne decyzje ustalające warunki zabudowy dla budynków mieszkaniowych.</p> <p>Jeżeli zatem dostęp do działki numer 155 jest potrzebny to powinien być wykonany przede wszystkim z wykorzystaniem planowanej OPCJI 2 WARIANT 5A/5B (DOJAZD DO DZIAŁKI NR 155), opisaney w części tekstowej opracowania wraz z przedstawieniem graficznym na s. 17. Takie rozwiązanie mimo że nie jest zalecane z uwagi na ukształtowanie terenu będzie bardziej ekonomiczne, gdyż wykorzysta planowaną inwestycję czyli połączenie Alei Solidarności z ulicą Świerczyńską (powołana wyżej OPCJA 2 WARIANT 2), gdyż zostanie poprowadzone przez działki rolne oraz stworzy możliwość dojazdu do drogi publicznej innym działkom, które go nie mają.</p> <p>Proponowany przebieg drogi dojazdowej do działki 155 (OPCJA 2 WARIANT 3) przez działkę 175/8 to propozycja całkowicie chybiona i nieekonomiczna, zwłaszcza że przewiduje w tym miejscu dodatkową przebudowę ulicy Świerczyńskiej. Na działkę 175/8 zostały wydane warunki zabudowy dotyczące budowy budynku mieszkalnego i ma ona charakter budowlany. Jest to pełnowartościowa działka budowlana i przeznaczenie jej na drogę dojazdową jest całkowicie bezzasadne i niezgodne z obowiązującymi zasadami i przepisami. Opcja ta wykorzystuje jej niemal całą powierzchnię, pozostawiając pas o szerokości 2m i długości ok. 35m. Sposób zagospodarowania tej działki w przypadku realizacji takiego przebiegu dojazdu wskazuje, że inwestor będzie musiał wykupić całość tej działki z uwagi na to, że pozostała część nie będzie mogła być wykorzystywana na aktualny cel budowlany, co potwierdza, że ta opcja nie jest ekonomiczna i wiąże się z poniesieniem większych kosztów na wykup tejże działki lub wypłaty należnych odszkodowań z</p>	<p>rolę dojazdu do terenów przyległych stanowiących w większości własność osób prywatnych.</p> <p>Informujemy, że przedstawiona w opracowaniu propozycja poprowadzenia drogi dojazdowej przez działki 175/8 (wariant 3) lub 175/10 i 175/11 (wariant 4) jest w znacznej mierze wymuszona faktem, że są to jedyne niezabudowane nieruchomości w tym obszarze, przez które można poprowadzić drogę dojazdową do ulicy Świerczyńskiej, bez kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową, co było by rozwiązaniem zdecydowanie gorszym.</p> <p>Zgodnie z informacją zamieszczoną w opisie technicznym, na wstępnym etapie projektowym rozważano możliwość wykonania dojazdu do działki nr 155 drogą biegnącą równoległe do ulicy Świerczyńskiej, wzdłuż granic działek 163/1 lub 144/66 łączącej się z jezdnią projektowaną w ramach Opcji 2. Niestety istniejące ukształtowanie terenu w zasadzie kompletnie wyklucza możliwość realizacji takiego wariantu. Pochylenia podłużne terenu dla dróg w tym wariantcie (w tym zaproponowanego wariantu 5C, dla którego również sporządzono dodatkowy profil podłużny) wynoszą od 9 do nawet 17%. Dopuszczalne przepisami pochylenia podłużne chodników wynoszą 6%, a jezdni 12%. Tym samym poruszanie się po takiej drodze, nie tylko pieszych i rowerzystów ale nawet i pojazdów byłoby mocno utrudnione i niezgodne z przepisami. Projektując drogę do nieruchomości, na której potencjalnie może zostać zlokalizowany budynek użyteczności publicznej lub administracyjny, musimy wziąć pod uwagę również dostępność dla osób starszych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zniwelowanie tak dużej różnicy wysokości i wykonanie normatywnych pochyleń wymagałoby bardzo dużych nakładów prac ziemnych oraz wykonania murów oporowych. Konieczne byłoby także wykonanie drogi w formie serpentyny oraz skomplikowanego układu pochylni dla pieszych i rowerzystów, które znacznie wydłużyłyby drogę. Pomijając kwestie ekonomiczne oraz techniczne, taki układ drogowy byłby bardzo niewygodny i problematyczny w użytkowaniu – tak dla kierowców, jak i przede wszystkim osób pieszych, rowerzystów i osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Kolejnym istotnym czynnikiem jest „uzależnienie” wariantów nr 5 od realizacji drogi przedstawionej w Opcji 2, która stanowi</p>
--	--	--

	<p>różnych podstaw prawnych.</p> <p>Podobnie wygląda OPCJA 2 WARIANT 4 dojazdu do działki 155 przez działki nr 175/11 i 175/10. Co prawda stanowią one drogę wewnętrzną, jednak opcja ta wymaga również z uwagi na niewystarczającą szerokość tej drogi – wykupu powierzchni sąsiadującej z nimi działki o przeznaczeniu budowlanym oraz gruntownej przebudowy tych działek (aktualnie z tej drogi korzysta jedynie jeden właściciel), co znacznie podraża koszty takiej opcji. Opcja ta zakłada poszerzenie ulicy Świerczyńskiej, co spowoduje że działka numer 178 której wykup będzie niezbędny całkowicie straci swój charakter.</p> <p>Podsumowując, najbardziej racjonalnym dojazdem do działki 155 spośród przedstawionych do konsultacji jest OPCJA 2 WARIANT 5A/5B (DOJAZD DO DZIAŁKI NR 155, czyli dojazd do działki nr 155 drogą biegnącą równoległe do ulicy Świerczyńskiej, wzdłuż granic działek 163/1 lub 144/66 poprzez działkę 156 łączącą się z jezdnią projektowaną w ramach Opcji 2 WARIANTU 2. Za tą opcją przemawia obniżenie kosztów realizacji inwestycji (tereny rolne) ale również harmonijny i mniej chaotyczny rozkład sieci dróg dojazdowych na tym terenie. Przede wszystkim jednak, proponuję rozważyć usytuowanie sięgacza i zawrotki w sposób poglądowo przedstawiony poniżej kolorem zielonym (jako 5C), czyli poprzez działkę 144/64, 156, kończąc na działce 155. Takie rozwiązanie byłoby najbardziej optymalne, ponieważ działka 144/64 stanowi własność Gminy Kielce oraz posiada wydłużony, trudny do jakiegokolwiek samodzielnego zagospodarowania kształt. Z kolei działka 156 z uwagi na regularny, prostokątny kształt nie doznałaby znaczącego uszczerbku w swojej funkcjonalności, zwłaszcza, jeśli zwrotek zaprojektowanoby na działce samorządu województwa. Nie jest w mojej ocenie właściwe ponoszenie kosztów z budżetu mieszkańców Kielc na wybudowanie drogi do działki innego samorządu, wyłącznie kosztem nieruchomości prywatnych. Stąd takie rozwiązanie uważam za najkorzystniejsze i dla właścicieli nieruchomości, których działki doznają wskutek projektowanych rozwiązań uszczerbku i dla miasta Kielce, jednocześnie spełniając założoną funkcję projektu, czyli skomunikowania działki samorządu województwa nr 155.</p> <p>Należałoby jednak również rozważyć wydłużenie dojazdu według OPCJI 1(kolor niebieski). Pozwoliłoby to na wykorzystanie istniejącej już infrastruktury dojazdu do budynków przy Alei Solidarności i znacznie zmniejszyło koszt inwestycji.</p> <p>W pozostałym zakresie nie wnoszę uwag do planowanych koncepcji.</p>	<p>jeden z licznych wariantów projektowych i niekoniecznie zostanie zrealizowana. Tymczasem dla ulicy Świerczyńskiej został już opracowany projekt koncepcyjny i może ona być realizowana bez dalszych przeszkód.</p> <p>To wszystko sprawia, że zaproponowane rozwiązania w wariantach 3 i 4 –stają się jedyną dostępną, możliwą do zrealizowania opcją.</p>
--	--	---

<p>Wniosek nr 9 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Wnoszę o likwidację wyjazdu z os. Bocianek w pobliżu stacji Orlen. Po likwidacji został by tam tylko wjazd. Wyjazd odbywał by się przez nowopowstałe skrzyżowanie ul. Konopnickiej i al. Solidarności. Likwidacja wyjazdu spowoduje poprawę bezpieczeństwa oraz eliminację kierowców przecinających 4 pasy i blokujących ruch, którzy chcą przedostać się z os. Bocianek w kierunku Sandomierza</p>	<p>Zjazd ten zlokalizowany jest w obszarze zarządzanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, poza zakresem kompetencji Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. Tym samym nie mamy możliwości ingerowania i zmieniania rozwiązań drogowych funkcjonujących w obszarze drogi S74 (ulicy Świętokrzyskiej). W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p>
<p>Wniosek nr 10 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Zaprojektowanie lewoskrętu umożliwiającego dojazd do budynków Cersanit/Echo/Barlinek oraz skrótu do UJK. W projekcie przewidziano lewoskręty do budynku "Exbudu" oraz nowoprojektowanych budynków na rogu Solidarności/Uniwersytecka, a nie przewidziano lewoskrętu do dojazdu do budynku Cersanit/Echo/Barlinek. Zaprojektowanie ww. lewoskrętu umożliwi dojazd do ww. budynków od ul. Solidarności z kierunków Centrum i Warszawa.</p>	<p>Ze względów bezpieczeństwa ruchu relacja lewoskrętna na tym zjeździe nie będzie możliwa. Budynki „Cersanit/Echo/Barlinek” uzyskają dodatkowo możliwość bezpośredniego zjazdu z Alei Solidarności poprzez nowoprojektowaną drogę roboczo nazwaną „Drogą pod dębami”.</p>

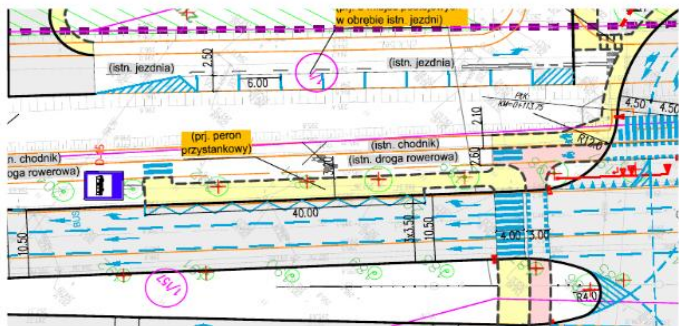
<p>Wniosek nr 11 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Z jakiego powodu miasto planuje budowę dojazdu do działki nr 155? Kto jest właścicielem ww działki? GIS podaje, że działka 155 nie jest w zasobach Miasta Kielce. Komu Miasto robi dobrze planując budowę do ww. działki. Sposób poprowadzenia w projekcje będzie również niekorzystny od strony finansowej, jak i technicznej. Rozsądniejszą i tańszą opcją jest poprowadzenie dojazdu do działki 155 od strony ul. Wileńskiej (przez działki 151/2, 151/4, 764, 154/1). Jest bliżej, nie trzeba budować murów oporowych, część terenu jest już drogą dojazdową do pobliskich działek</p> 	<p>Gmina Kielce zawarła w dniu 18.06.2019r. pisemne porozumienie z Województwem Świętokrzyskim, zobowiązując się do wykonania drogi dojazdowej do działki stanowiącej własność Województwa. Projektowana droga dojazdowa otworzy również inwestycyjnie tereny do niej przyległe stanowiące własność osób prywatnych.</p> <p>Zaproponowana we wniosku trasa dojazdu jest niemożliwa do zrealizowania pod względem technicznym i ekonomicznym, z uwagi na pochylenia istniejącego terenu. Wzdłuż proponowanej trasy znajduje się odcinek o długości kilkudziesięciu metrów, gdzie teren gwałtownie spada w dół, a pochylenia podłużne wahają się od 8 do ponad 40% (przy dopuszczalnym pochyleniu podłużnym chodników wynoszącym 6%, a jezdni 12%). Zniwelowanie tak dużej różnicy wysokości wymagałoby bardzo dużych nakładów prac ziemnych oraz wykonania murów oporowych. Konieczne byłoby także wykonanie drogi w formie serpentyn oraz skomplikowanego układu pochylni dla pieszych i rowerzystów. Pomijając nawet kwestie ekonomiczne oraz techniczne, taki układ drogowy byłby bardzo niewygodny i problematyczny w użytkowaniu – nie tylko dla kierowców, ale przede wszystkim pieszych, rowerzystów i osób z niepełnosprawnościami.</p>
<p>Wniosek nr 12 z dnia 21.08.2022</p>	<p>UWAGI / OPINIE</p> <p>LOKALIZACJA NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA : ul. Wileńska , DZIAŁKA NR 163/8 obr. 0012</p> <p>Uwagi dotyczą przebiegu drogi dojazdowej do działki o nr 155, dla której to obsługi planowany jest odrębny, indywidualny dojazd niezwiązany z poprawą infrastruktury komunikacyjnej okolicy Alei Solidarności w Kielcach. Oczywiście jest, iż proponowane rozwiązanie umożliwić ma skomunikowanie stanowiącej własność samorządu Województwa Świętokrzyskiego nieruchomości, co jest zrozumiałe, jednak nie powinno odbywać się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kosztem ograniczenia możliwości zagospodarowania nieruchomości aż tylu prywatnych właścicieli, przecinając ich nieruchomości w sposób przedstawiony w proponowanych koncepcjach, - z nadmiernym, niepotrzebnym obciążeniem dla budżetu miasta. Sam fakt, iż nieruchomość nr 155 stanowi własność innego podmiotu publicznego nie uzasadnia poniesienia tak wysokich kosztów z budżetu miasta Kielc na pozyskanie nieruchomości prywatnych. Tym bardziej, co chcę wyraźnie już na tym etapie konsultacji podkreślić, koszty te jak wskazuję poniżej, nie będą oscylować w granicach cen przyjętych dla terenów niebudowlanych, ponieważ proponowane rozwiązania (OPCJA 2 WARIANT 3 i OPCJA 2 WARIANT 4) zakładają nabycie działek lub ich części (co ważne, wraz z powstałymi wskutek wywłaszczenia 	<p>Dziękujemy za zgłoszone uwagi.</p> <p>Gmina Kielce zawarła w dniu 18.06.2019r. pisemne porozumienie z Województwem Świętokrzyskim, zobowiązując się do wykonania drogi dojazdowej do działki stanowiącej własność Województwa. Projektowana droga dojazdowa otworzy inwestycyjnie tereny do niej przyległe stanowiące własność osób prywatnych.</p> <p>Informujemy, że przedstawiona w opracowaniu propozycja poprowadzenia drogi dojazdowej przez działki 175/8 (wariant 3) lub 175/10 i 175/11 (wariant 4) jest w znacznej mierze wymuszona faktem, że są to jedyne niezabudowane nieruchomości w tym obszarze, przez które można poprowadzić drogę dojazdową do ulicy Świerczyńskiej, bez kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową, co było by rozwiązaniem zdecydowanie gorszym.</p> <p>Zgodnie z informacją zamieszczoną w opisie technicznym, na wstępnym etapie projektowym rozważano możliwość wykonania dojazdu do działki nr 155 drogą</p>

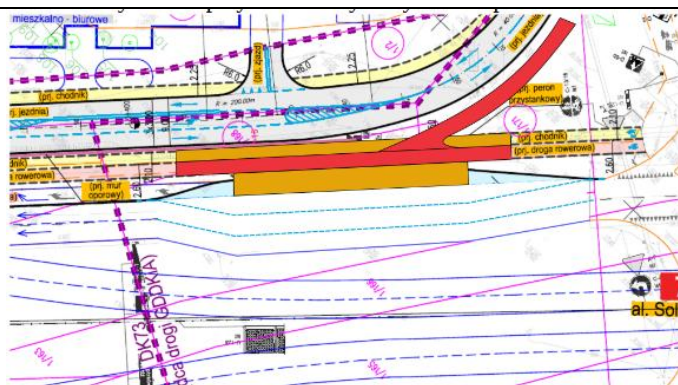
	<p>„resztówkami”), dla których to działek obowiązują prawomocne decyzje ustalające warunki zabudowy dla budynków mieszkaniowych lub są w trakcie ich uzyskiwania.</p> <p>Jeżeli zatem dostęp do działki numer 155 jest potrzebny to powinien być wykonany przede wszystkim z wykorzystaniem planowanej poprzez przedstawiony przeze mnie na załączniku graficznym wariantem 5C (zaznaczony kolorem zielonym), a nie uwzględnionym przez projektanta, Tak przyjęte rozwiązanie z przebiegiem przez działkę stanowiącą własność Gminy Kielce (działka nr 144/64) z zawrotką na działce 156 lub 155 (własność Województwa Świętokrzyskiego) pomimo iż nie jest zalecane z uwagi na ukształtowanie terenu (które w mojej ocenie nie jest tak złe jak to przedstawia projektant) będzie bardziej ekonomiczne, gdyż wykorzysta planowaną inwestycję czyli połączenie Alei Solidarności z ulicą Świerczyńską (powołana wyżej OPCJA 2 WARIANT 2), gdyż w przypadku przyjęcia proponowanego przeze mnie wariantu 5C (kolor zielony na załączniku graficznym) zostanie poprowadzone przez działkę stanowiącą własność Gminy Kielce i umożliwi skomunikowanie również innych działek będących własnością osób prywatnych, które nie posiadają dostępu do drogi już od 50 lat, a nie tylko działki Marszałka.</p> <p>Proponowany przebieg drogi dojazdowej do działki 155 (OPCJA 2 WARIANT 3) przez działkę 163/8 w przedstawionym wariantcie z tak zwaną zawrotką na jej środku spowoduje, iż sposób jej zagospodarowania w przypadku realizacji takiego przebiegu dojazdu utrudni jej racjonalne zagospodarowanie.</p> <p>Podsumowując, proponuję rozważyć usytuowanie sięgacza i zawrotki w sposób poglądowo przedstawiony poniżej kolorem zielonym (jako 5C), czyli poprzez działkę 144/64, 156, kończąc na działce 155. Takie rozwiązanie byłoby najbardziej optymalne, ponieważ jak wspomniałem powyżej działka 144/64 stanowi własność Gminy Kielce oraz posiada wydłużony, trudny do jakiegokolwiek samodzielnego zagospodarowania kształt. Z kolei działka 156 z uwagi na regularny, prostokątny kształt nie doznałaby znaczącego uszczerbku w swojej funkcjonalności, zwłaszcza, jeśli zawrotkę zaprojektowano by na działce samorządu województwa. Koszty poniesione przez Gminę na wykup działek pod drogę byłyby zminimalizowane, ponieważ miasto wykorzystałoby swoją nieruchomości do tego celu. Stąd takie rozwiązanie uważam za najkorzystniejsze i dla właścicieli nieruchomości, których działki doznają wskutek projektowanych rozwiązań uszczerbku i dla miasta Kielce, jednocześnie spełniając założoną funkcję projektu, czyli skomunikowania działki samorządu województwa nr 155, ale również sąsiednich nieruchomości, gdyż właściciele prywatni powinni być dla miasta równie istotni jak właściciele będący podmiotami publicznymi.</p> <p>W pozostałym zakresie nie wnoszę uwag do planowanych koncepcji.</p>	<p>biegnącą równolegle do ulicy Świerczyńskiej, wzdłuż granic działek 163/1 lub 144/66 łączącej się z jezdnią projektowaną w ramach Opcji 2. Niestety istniejące ukształtowanie terenu w zasadzie kompletnie wyklucza możliwość realizacji takiego wariantu. Pochylenia podłużne terenu dla dróg w tym wariantcie (w tym zaproponowanego wariantu 5C, dla którego również sporządzono dodatkowy profil podłużny) wynoszą od 9 do nawet 17%. Dopuszczalne przepisami pochylenia podłużne chodników wynoszą 6%, a jezdni 12%. Tym samym poruszanie się po takiej drodze, nie tylko pieszych i rowerzystów ale nawet i pojazdów byłoby mocno utrudnione i niezgodne z przepisami. Projektując drogę do nieruchomości, na której potencjalnie może zostać zlokalizowany budynek użyteczności publicznej lub administracyjny, musimy wziąć pod uwagę również dostępność dla osób starszych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zniwelowanie tak dużej różnicy wysokości i wykonanie normatywnych pochyłeń wymagałoby bardzo dużych nakładów prac ziemnych oraz wykonania murów oporowych. Konieczne byłoby także wykonanie drogi w formie serpentyn oraz skomplikowanego układu pochylni dla pieszych i rowerzystów, które znacznie wydłużyłyby drogę. Pomijając kwestie ekonomiczne oraz techniczne, taki układ drogowy byłby bardzo niewygodny i problematyczny w użytkowaniu – tak dla kierowców, jak i przede wszystkim osób pieszych, rowerzystów i osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Kolejnym istotnym czynnikiem jest „uzależnienie” wariantów nr 5 od realizacji drogi przedstawionej w Opcji 2, która stanowi jeden z licznych wariantów projektowych i niekoniecznie zostanie zrealizowana. Tymczasem dla ulicy Świerczyńskiej został już opracowany projekt koncepcyjny i może ona być realizowana bez dalszych przeszkód.</p> <p>To wszystko sprawia, że zaproponowane rozwiązania w wariantcie 3 i 4 –stają się jedyną dostępną, możliwą do zrealizowania opcją.</p>
--	--	---

		
<p>Wniosek nr 13 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Jako właściciel działki 175/7 zdecydowanie sprzeciwiam się opcji 2 wariantowi 2 budowy połączenia ul. Świerczyńskiej z Al. Solidarności. Wariant ten zakłada usytuowanie nowej drogi w bardzo bliskim położeniu w stosunku do mojej działki. Uważam, że takie usytuowanie drogi zdecydowanie negatywnie wpłynie na codzienne funkcjonowanie moje oraz pozostałych osób zamieszkujących na działce. Uważam, że przy ewentualnej budowie drogi należy jak najbardziej odsunąć się od działek zamieszkałych tak aby nie wpływać na pogorszenie standardu życia mieszkańców i umożliwić im normalne funkcjonowanie. W mojej opinii opcja 2 wariant 2 jest niedopuszczalna i zdecydowanie w sposób negatywny zaburzy funkcjonowanie moje oraz mojej rodziny. Dodatkowo zdecydowanie obniży atrakcyjność mojej nieruchomości.</p>	<p>Dziękujemy za przekazaną opinię. Niestety nie mamy możliwości by drogę proponowaną w Opcji 2 odsunąć bardziej od Państwa zabudowań, w kierunku południowym. Taki układ drogi i lokalizacja włączenia do ulicy Świerczyńskiej wynika przede wszystkim z planowanego przedłużenia układu drogowego w kierunku wschodnim, do planowanych terenów inwestycyjnych i zabudowań, dla których musi zostać zapewniony dojazd. Informujemy również, że według proponowanego w Opcji 2 przebiegu, projektowana droga przebiega w całości poza granicami Państwa nieruchomości. Projektowana jezdnia jest oddalona od Państwa domu o ponad 20 metrów, co jak na drogę zlokalizowaną w obszarze zabudowanym jest niemałą odległością. W wyniku realizacji zadania zostanie również zapewniony wygodny dojazd i bezpośrednie połączenie drogowe z centrum miasta (do ulicy Świętokrzyskiej i al. Solidarności) co poprawi dostępność komunikacyjną, a tym samym atrakcyjność i funkcjonalność okolicznych nieruchomości.</p>
<p>Wniosek nr 14 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Preferowany wariant: RONDO. POD WARUNKIEM poniższych czynności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zminimalizować wycinkę drzew do minimum, a najlepiej w ogóle ich nie wycinać. W przypadku kolizji z projektem - zaplanować przesadzenie drzewa blisko inwestycji. - dodać przejazdy dla rowerów i przejścia dla pieszych przez rondo w każdej relacji, - przez obecne przejście dla pieszych przez al. Solidarności zaprojektować sygnalizację świetlną i dodać przejazd rowerowy - zaprojektować drogi rowerowe zgodnie z Krakowskimi Standardami Budowy Dróg Rowerowych, - na ul. Uniwersyteckiej oraz równoległej zaprojektowanej zaprojektować przystanki komunikacji miejskiej (bez zatok), 	<p>Dziękujemy za przekazaną opinię. Informujemy, że wskazany zakres kolizji z zielenią ma charakter orientacyjny. Precyzyjne określenie zakresu kolizji z istniejącą zielenią możliwe będzie na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu projektu budowlanego oraz wykonawczego (gdy znany będzie finalny i zatwierdzony przebieg drogi oraz zakres przebudowy sieci uzbrojenia terenu). Planuje się wycinkę wyłącznie tych drzew i krzewów, które bezpośrednio będą kolidować z projektowanymi obiektami budowlanymi lub zagrażać będą bezpieczeństwu ruchu drogowego, z uwagi na swój zły stan zdrowia lub naruszenie projektowanej skrajni drogowej. Dla roślin wskazanych wstępnie do wycięcia przeanalizowana zostanie możliwość</p>

	<p>tak aby autobusy mogły zrobić pętlę od ronda do do kampusu UJK i z powrotem do ronda,</p> <p>- porzucić zaznaczony na mapie projekt estakady przez S74. Miasto powinno zrobić wszystko aby powstała Wschodnia Obwodnica Kielc i wyprowadzić ruch z miasta, a nie rozbudowywać obecną DK73 co przyniesie odwrotny skutek</p> <p>- skonsultować projekty z Zespołem ds. Polityki Rowerowej</p>	<p>przesadzenia ich w inną, niekolidującą z projektowanymi obiektami lokalizację.</p> <p>W miarę możliwości dążono do zapewnienia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach. Niestety z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu – szczególności dostępne miejsce oraz znaczne nachylenia terenu i skarpy nie zawsze istniała taka możliwość.</p> <p>Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej przez obecne przejście dla pieszych przez al. Solidarności jest w naszej ocenie rozwiązaniem niezalecanym. Choć poprawiłoby to bezpieczeństwo ruchu pieszych w tym miejscu, to jednak wpłynęłoby zdecydowanie negatywnie na przepustowość i płynność ruchu pojazdów, potencjalnie prowadząc do korkowania się drogi. Tym samym zniwelowałoby to większość zalet ronda, w skrajnych przypadkach prowadząc do blokowania wlotów. W tej sytuacji lepszym rozwiązaniem jest wykonanie skrzyżowania skanalizowanego, w całości objętego sygnalizacją świetlną (jak w opcji 1 – wariant 1).</p> <p>Informujemy, że drogi rowerowe projektuje się z uwzględnieniem szeregu przepisów i zaleceń, w tym m.in. „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” czy „Standardów Projektowych i Wykonawczych dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego”. Możliwość realizacji w terenie poszczególnych zapisów „Standardów...” musi być jednak rozpatrywana dla każdego przypadku indywidualnie, z uwzględnieniem m.in. dostępnego miejsca czy ukształtowania terenu. Projektant musi stosować się w pierwszej kolejności do obowiązujących krajowych aktów prawnych tj. ustaw czy rozporządzeń (czyli tzw. aktów pierwszego rzędu), a standardy opracowane dla poszczególnych miast czy województw obowiązują jako prawo lokalne i są zatwierdzane przez lokalny samorząd. W przypadkach wątpliwych Projektant musi stosować się do aktów wyższego rzędu</p> <p>W ramach inwestycji zakłada się wykonanie nowych przystanków komunikacji autobusowej. Ich szczegółowa lokalizacja będzie jeszcze ustalana z Zarządem Transportu Miejskiego w Kielcach.</p> <p>Informujemy, że wspomniany projekt</p>
--	---	---

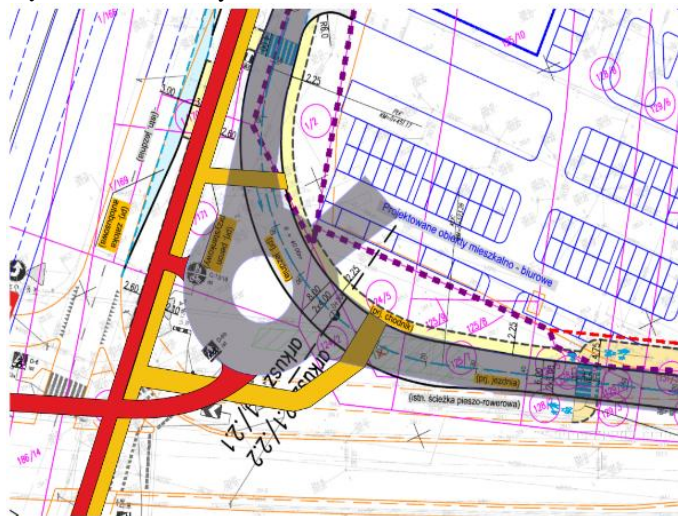
		<p>estakady nie jest realizowany przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, lecz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, do której jako zarządcy drogi S74 należy kierować uwagi w tej sprawie. Z posiadanych przez nas informacji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest na etapie wyłaniania wykonawcy dla tego zadania w systemie "zaprojektuj i wybuduj".</p> <p>Projekt został przesłany do zaopiniowania przez Zespół ds. Polityki Rowerowej</p>
<p>Wniosek nr 15 z dnia 21.08.2022</p>	<p>uwagi w załączniku PDF:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Drogi dla rowerów bezwzględnie prowadzić od strony jezdni w stosunku do chodnika, w przypadku przystanków autobusowych zastosować kolejność od strony jezdni peron-droga dla rowerów – chodnik. 2. Absolutnie nie stosować wspólnych ciągów pieszo-rowerowych. 3. Droga dla rowerów musi mieć nawierzchnię asfaltową, mieć min. 2,5 metra szerokości, zachowaną ciągłość nawierzchni i niwelety na wyjazdach z posesji i zjazdach publicznych. 4. W przypadku styku drogi dla rowerów z jezdnią nie stosować krawężników. 5. Chodnik powinien być zbudowany z płyt betonowych 50x50 cm i mieć min. szerokość 2 metry. 6. Przy projektowaniu uwzględniać to jak poruszają się piesi i rowerzyści. 7. (Opcja 1) Wszystkie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną muszą być możliwe do pokonania przez pieszych i rowerzystów w jednym cyklu sygnalizacji świetlnej co oznacza również, że przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów muszą znajdować się na każdym wlocie i wylocie ze skrzyżowania. 8. (Opcja 1) Przeanalizować możliwość wykorzystania ukształtowania terenu na Al. Solidarności i zaprojektować rozwiązanie bezkolizyjne, tj. rondo turbinowe / skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną na poziomie -1 a ruch pieszy i rowerowy pozostawić na poziomie 0. 9. (Opcja 1) Doprojektować bezpieczną i wygodną infrastrukturę rowerową wokół skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej i Al. Solidarności wraz z rezygnacją bezkolizyjnych skanalizowanych wysepką pasów do skrętu w prawo, które dyskryminują pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniu. 10. (Opcja 1) Zrezygnować z kretyńskiego pomysłu budowy wiaduktu w ciągu DK73, który nie ma żadnego uzasadnienia ekonomicznego ani ruchowego a przyczyni się tylko i 	<p>Ad1) Projektowane drogi rowerowe w miarę możliwości zaprojektowano w opisany we wniosku sposób.</p> <p>Ad2) Lokalnie (ul. Uniwersytecka) zostały zaprojektowane wspólne ciągi pieszo-rowerowe, w szczególności w miejscach dowiązania do istniejących już ciągów pieszo-rowerowych oraz miejscach, w których nie można zastosować wydzielonych dróg rowerowych z uwagi na istniejące ograniczenia terenowe. Rozwiązanie to jest dopuszczalne i zgodne z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ad3) Zakłada się wykonanie dróg rowerowych o nawierzchni bitumicznej o szerokości minimalnej zgodnej z obowiązującymi przepisami. Przebieg niwelety dróg rowerowych będzie musiał być rozpatrywany indywidualnie dla każdego ze zjazdów. Z uwagi na komfort rowerzystów zasadnym jest zapewnienie na zjeździe ciągłości niwelety. Niestety z uwagi na rzeczywiste uwarunkowania terenowe - znaczne różnice wysokości i pochylenia poprzeczne na wielu istniejących zjazdach – nie zawsze będzie to technicznie możliwe do zrealizowania.</p> <p>Ad4) Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne dobierane będą na dalszych etapach realizacji zadania, przy opracowywaniu projektów budowlanych i wykonawczych.</p> <p>Ad5) Projektuje się chodniki o szerokości minimalnej zgodnej z obowiązującymi przepisami. Z uwagi na częściowe wykorzystanie istniejących nawierzchni i wykonanych już chodników w obszarze inwestycji, planuje się wykonanie nowych nawierzchni w nawiązaniu do nawierzchni już istniejących z kostki betonowej.</p> <p>Ad6) Przy projektowaniu uwzględniono, jak poruszają się piesi i rowerzyści.</p>

<p>wyłącznie do zakorkowania kolejnych skrzyżowań.</p> <p>11. (Opcja 1) Na zachodniej jezdni Al. Solidarności od projektowanego skrzyżowania aż do wjazdu do Galerii Echo zaprojektować buspas wraz z przystankiem ZA skrzyżowaniem na wysokości Galerii Echo.</p> <p>12. (Opcja 1) Budowa skrzyżowania w ogromnym stopniu wpłynie na zwiększenie ruchu na ul. Uniwersyteckiej. Ulica ta w tym momencie jest masowo wykorzystywana przez pieszych i rowerzystów. Ci ostatni z uwagi na znikomy ruch korzystają z jazdy w ruchu ogólnym, gdyż wybudowany tam ciąg pieszo-rowerowy nie nadaje się do użytku. W przypadku realizacji tej inwestycji należy również zaprojektować nowy ciąg, który będzie nadawał się do użytku bądź zlikwidować istniejący ciąg a na jezdni zastosować skuteczne środki uspakajające ruch.</p> <p>13. (Opcja 1) Wskazać nową lokalizację stacji roweru miejskiego.</p> <p>14. (Opcja 1) Pozostawić drzewa w istniejących lokalizacjach w przypadku pasa zieleni lub peronu autobusowego – drzewa mogą spokojnie rosnąć na peronie autobusowym dając cień pasażerom.</p>  <p>15. (Opcja 1) Uwzględnić wybudowaną drogę dla rowerów po zachodniej stronie Al. Solidarności i połączyć ją przejazdem dla rowerów „na wprost” z drogą dla rowerów w północnej części Al. Solidarności prowadząc ją cały czas od strony jezdni względem chodnika.</p> <p>16. (Opcja 1) Dosadzić drzewa po obu stronach Al. Solidarności by dawały cień pieszym i rowerzystom.</p> <p>17. (Opcja 1) Na północnym wylocie skrzyżowania Al. Solidarności i ul. Świętokrzyskiej nie projektować zatoki autobusowej – zamiast tego odgiąć tor ruchu pojazdów na pozostałych pasach ruchu na wysokości przystanku z wykorzystaniem pasa zieleni.</p>	<p>Ad7) Szczegółowy projekt faz sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu wykonywany będzie na dalszych etapach realizacji zadania, przy opracowywaniu projektów budowlanych i wykonawczych. Informujemy, że zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.</p> <p>Ad8) Koszt budowy skrzyżowania wielopoziomowego jest nieporównywalnie wyższy od budowy zwykłego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną lub ronda w jednym poziomie. Biorąc pod uwagę znaczną różnicę wysokości terenu między ulicą Konopnicką a projektowanym wlotem przy terenach biurowych, konieczna byłaby również kompletna przebudowa dróg dojazdowych na odcinku kilkuset metrów oraz sąsiadujących z drogą terenów, w celu obniżenia niwelety drogi o kilka metrów do poziomu -1, na którym miałyby się znaleźć skrzyżowanie wielopoziomowe. Ponownie – pociągnęłoby to za sobą ogromne koszty, trudności techniczne związane z ukształtowaniem wysokościowym terenu, konieczność znacznej ingerencji w tereny sąsiadujące, przebudową sieci uzbrojenia terenu oraz powiększeniem pasa drogowego. W naszej ocenie, jest to zadanie o zupełnie innej skali ekonomicznej, zakresie robót budowlanych, wpływie na środowisko i mieszkańców, przy stosunkowo niewielkich korzyściach ruchowych w stosunku do rozwiązania przedstawionego w koncepcji programowej.</p> <p>Ad9) Konsultowane opracowanie nie obejmuje swoim zakresem skrzyżowania al. Solidarności i ul. Świętokrzyskiej. Skrzyżowanie te znajduje się w obszarze zarządzanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Miejski Zarząd Dróg w Kielcach nie ma możliwości zmieniania rozwiązań drogowych funkcjonujących w obszarze drogi S74 (ulicy Świętokrzyskiej). W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Ad10) Budowa wiaduktu nie jest realizowana przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach. Jest to projekt Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która zarządza drogą S74 (ulicą Świętokrzyskiej). Zgodnie z posiadaną przez nas wiedzą, GDDKiA, jest na etapie wyłonienia wykonawcy dla zadania pn.: „Budowa drogi ekspresowej S 74 na odcinku Kielce (S7 węzeł Kielce Zachód - Kielce (DK</p>	
---	--	--



18. (Opcja 1) Brak możliwości dojazdów rowerem do „Projektowanych obiektów mieszkalno-biurowych”

19. (Opcja 1) Rower jest pojazdem i nie skręca pod kątem 90 stopni w miejscu. Przeanalizować lokalizację przejazdu dla rowerów i w ogóle konieczność istnienia ciągu pieszo-rowerowego na ul. Uniwersyteckiej. Rozważyć budowę małego ronda czterowłotowego w narożniku skrzyżowania Al. Solidarności i Świętokrzyskiej, które uspokoi ruch, umożliwi zawracanie, bezpieczny skręt na parking, bezpieczne przejście pieszych i bezpieczne włączenie się do ruchu rowerzystom.



[UWAGA – brak punktu nr 20 we wniosku – dopisek własny]

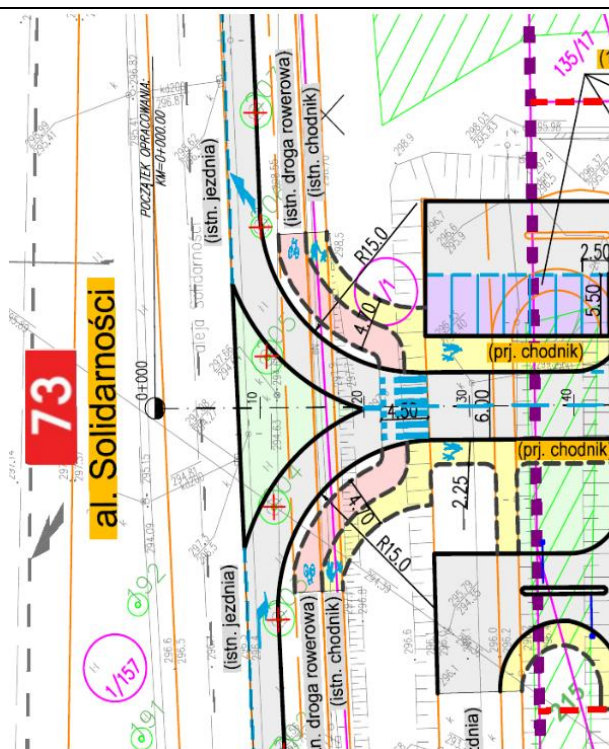
21. (Opcja 2) NIGDY nie projektować takich głupich rozwiązań:

73)", które będzie realizowane w systemie zaprojektuj i zbuduj. Planowany termin rozstrzygnięcia postępowania przetargowego to IV kwartał 2022 r. W ramach wyżej wymienionej inwestycji zaplanowana została przebudowa skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej (S74) z al. Solidarności (DK73), w ramach której nad obecną tarczą skrzyżowania w ciągu ul. Solidarności wybudowana zostanie estakada. W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Ad11) Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu na Al. Solidarności nie możemy wydzielić osobnych pasów ruchów dla autobusów. Wymagałoby to rezygnacji z części pasów do jazdy na wprost lub relacji skrajnych, co miałoby bardzo negatywny wpływ na przepustowość całego układu, prowadząc do powstawania korków, co jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. Teoretyczną alternatywą jest dobudowa zupełnie nowych pasów ruchu, przeznaczonych dla autobusów. Wymagałoby to jednak znacznego zwiększenia zakresu inwestycji i wejścia w tereny sąsiadujące po obu stronach drogi. Wiązałoby się to nie tylko ze zwiększeniem wykupów nieruchomości, ale także ze znacznym zwiększeniem zakresu przebudowy wszystkich sieci uzbrojenia terenu oraz podniesieniem kosztów inwestycji z uwagi na znaczne różnice wysokości i konieczność wykonania murów oporowych. Jak wspomniano wcześniej, nie mamy również możliwości przebudowy i zmiany rozwiązań w obrębie ul. Świętokrzyskiej, która jest zarządzana przez GDDKiA.

Ad12) Inwestycja nie obejmuje przebudowy / zmiany organizacji ruchu na całej ulicy Uniwersyteckiej, która jest zarządzana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, poza zakresem kompetencji Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. W ramach inwestycji planuje się wykonanie wyłącznie włączenia projektowanej jezdni, chodników i ścieżki pieszo – rowerowej do istniejących na ulicy Uniwersyteckiej, w niezbędnym zakresie, za zgodą GDDKiA. W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie dotyczące ulicy Uniwersyteckiej należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Ad13) Zaprojektowane zostaną nowe stacje roweru miejskiego w rejonie projektowanego skrzyżowania.



22. (Opcja 2) Zwęzić nową jezdnię z 6 metrów szerokości do 5,5 metra.

23. (Opcja 3) W przypadku zachowania istnienia ciągu pieszo rowerowego należy przebudować go w całości na asfaltową drogę dla rowerów. W przeciwnym wypadku należy zrezygnować z oznakowania tego krzywego chodnika jako ciąg pieszo-rowerowy. Takie rozwiązania pod względem geometrii są niedopuszczalne i niebezpieczne!



Ad14) Informujemy, że wskazany zakres kolizji z zielenią ma charakter orientacyjny. Precyzyjne określenie zakresu kolizji z istniejącą zielenią możliwe będzie na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu projektu budowlanego oraz wykonawczego (gdy znany będzie finalny i zatwierdzony przebieg drogi oraz sieci uzbrojenia terenu). Planuje się wycinkę wyłącznie tych drzew i krzewów, które bezpośrednio będą kolidować z projektowanymi obiektami budowlanymi lub zagrażać będą bezpieczeństwu ruchu drogowego, z uwagi na swój zły stan zdrowia, ograniczenie widoczności lub naruszenie projektowanej skrajni drogowej. Dla roślin wskazanych wstępnie do wycięcia przeanalizowana zostanie możliwość przesadzenia ich w inną, niekolidującą z projektowanymi obiektami lokalizację. Należy również mieć na uwadze, że nawet w przypadku rozwiązania problemu kolizji z częścią nadziemną drzew, problemem mogą wciąż być kolizje z częścią korzeniową, w związku z wykonaniem nowych konstrukcji oraz sieci uzbrojenia terenu.

Ad15) Uzupełniono w projekcie.

Ad16) W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie nowych nasadzeń, w tym nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy przewidziane do wycinki. Precyzyjne określenie zakresu nasadzeń możliwe będzie na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu projektu budowlanego oraz wykonawczego (gdy znany będzie finalny i zatwierdzony przebieg drogi, sieci uzbrojenia terenu oraz zakres wycinki).

Ad17) Proponowane rozwiązanie wymagające nagłego odgięcia torów jazdy na wszystkich pasach ruchu, bezpośrednio za wlotem skrzyżowania jest w naszej ocenie rozwiązaniem wysoce niebezpiecznym i prowadzącym do sytuacji kolizyjnych na drodze. Propozycja ta również koliduje z rozwiązaniami projektowymi przebudowy drogi S74, realizowanym przez GDDKiA.

Ad18) Dojazd rowerem do projektowanych obiektów mieszkalno-biurowych możliwy jest projektowaną drogą na zasadach ogólnych oraz istniejącymi i projektowanymi drogami rowerowymi i ścieżkami pieszo-rowerowymi zlokalizowanymi wzdłuż ulicy Uniwersyteckiej i al. Solidarności. Z uwagi na dostępną szerokość terenu oraz znaczne różnice wysokości niestety nie ma możliwości wydzielenia drogi rowerowej lub ścieżki

		<p>pieszo-rowerowej wzdłuż projektowanej drogi.</p> <p>Ad19) Jak wspomniano wcześniej, Inwestycja nie obejmuje przebudowy / zmiany organizacji ruchu na całej ulicy Uniwersyteckiej, która jest zarządzana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, poza zakresem kompetencji Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach. W ramach inwestycji planuje się wykonanie wyłącznie włączenia projektowanej jezdni, chodników i ścieżki pieszo – rowerowej do istniejących na ulicy Uniwersyteckiej, w niezbędnym zakresie, za zgodą GDDKiA. W związku z powyższym ewentualne uwagi i sugestie dotyczące ulicy Uniwersyteckiej, w tym te dotyczące likwidacji ścieżki pieszo - rowerowej należy kierować do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Przedstawiona propozycja budowy ronda jest interesująca, niestety nie uwzględnia pewnych uwarunkowań projektowych, które w naszej ocenie uniemożliwiają realizację tego pomysłu: lokalizacja skrzyżowania (ronda) na wierzchołku zakrętu drogi mogłaby być nieintuicyjna i mało czytelna dla kierowców; umiejscowienie skrzyżowania na zakręcie drogi nie uwzględnia również wymagań dot. widoczności, co może prowadzić do kolizji i niebezpiecznych zdarzeń w ruchu drogowym, a tym samym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu; istotnym problemem również mogłyby być istniejące różnice wysokości w terenie; rozwiązanie te również nie uwzględnia projektowanego sposobu zagospodarowania terenów biurowych - dla pierwszego obiektu Inwestor posiada już pozwolenie na budowę.</p> <p>Ad20) (brak punktu nr 20 we wniosku)</p> <p>Ad21) Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Ad22) Z uwagi na planowany ruch pojazdów komunikacji autobusowej planuje się wykonanie jezdni o szerokości 6,0m.</p> <p>Ad23) Zakres objęty punktem nr 23 dotyczący istniejącego ciągu pieszo-rowerowego znajduje się w pasie drogi krajowej nr 74 (w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach). W ramach niniejszego opracowania projektuje się jedynie dowiązanie do już istniejącej ścieżki pieszo - rowerowej.</p>
--	--	---

<p>Wniosek nr 16 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Projekt należy skonsultować i uzgodnić z Zespołem ds. Infrastruktury Rowerowej przy Prezydencie Miasta Kielce.</p> <p>Projekt należy dostosować do istniejącej Strategii Rozwoju Miasta Kielce poprzez priorytetyzację ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego. Należy maksymalnie udroźnić ten rodzaj ruchu, spowalniając niepożądany i niebezpieczny ruch samochodowy.</p> <p>W związku z brakiem istniejących w Kielcach Standardów Infrastruktury Rowerowej czy Standardów Ulicy Miejskiej, należy dostosować projekt do wzorcowych standardów Dolnośląskich, Krakowskich lub Gdańskich.</p> <p>Zminimalizować wycinkę drzew do minimum. W przypadku kolizji z projektem - zaplanować przesadzenie drzewa blisko inwestycji.</p> <p>Dodać przejazdy dla rowerów i przejścia dla pieszych w każdej relacji.</p> <p>Przez obecne przejście dla pieszych przez al. Solidarności zaprojektować sygnalizację świetlną i dodać przejazd rowerowy.</p> <p>Na ul. Uniwersyteckiej oraz równoległej zaprojektowanej zaprojektować przystanki komunikacji miejskiej (bez zatok).</p> <p>Zrezygnować z zaznaczonego na mapie projektu estakady przez S74. Miasto powinno zrobić wszystko aby powstała Wschodnia Obwodnica Kielce i wyprowadzić ruch z miasta, a nie rozbudowywać obecną DK73 co przyniesie odwrotny skutek.</p>	<p>Projekt został przesłany do zaopiniowania przez Zespół ds. Polityki Rowerowej</p> <p>W ramach opracowania uwzględniono potrzeby wszystkich użytkowników dróg – kierowców, pieszych, rowerzystów, osób z niepełnosprawnościami, użytkowników komunikacji miejskiej. W ramach inwestycji projektuje się nowe chodniki, drogi rowerowe, ścieżki pieszo – rowerowe, przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej i poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego, zaprojektowano nowe przystanki autobusowe. Planuje się wykonanie nowych stacji roweru miejskiego. Jednocześnie jednak musimy mieć także na uwadze ruch samochodowy. Al. Solidarności oraz ulica Świętokrzyska stanowią część podstawowego układu komunikacyjnego Miasta Kielce, na osi północ – południe oraz wschód - zachód. Wprowadzanie sztucznych spowolnień i ograniczeń na tych drogach jest niezalecane, może doprowadzić do szybkiego przekroczenia przepustowości jezdni i powstawania korków. Tym samym prowadząc do pogorszenia warunków środowiskowych i zwiększenia emisji spalin i hałasu komunikacyjnego przez pojazdy stojące w kolejce oraz kierowców, którzy zaczną wykorzystywać boczne drogi lokalne i dojazdowe prowadzące przez osiedla mieszkaniowe do ominięcia zatorów. Działania na rzecz poprawy warunków środowiskowych w mieście, priorytetyzacja ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego powinna się skupiać przede wszystkim na działaniach pozytywnych, takich jak promowanie transportu zbiorowego, zapewnienie wygodnego, ekologicznego i punktualnego taboru pojazdów, wprowadzenie systemów wypożyczania rowerów miejskich itp. działań systemowych, które dadzą kierowcom realną i atrakcyjną alternatywę dla indywidualnych pojazdów osobowych.</p> <p>Informujemy, że drogi rowerowe projektuje się z uwzględnieniem szeregu przepisów i zaleceń, w tym m.in. „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” czy "Standardów Projektowych i Wykonawczych dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego". Możliwość realizacji w terenie poszczególnych zapisów „Standardów...” musi być jednak rozpatrywana dla każdego przypadku indywidualnie, z uwzględnieniem m.in. dostępnego miejsca czy ukształtowania terenu. Projektant musi stosować się w pierwszej</p>
--	---	--

		<p>kolejności do obowiązujących krajowych aktów prawnych tj. ustaw czy rozporządzeń (czyli tzw. aktów pierwszego rzędu), a standardy opracowane dla poszczególnych miast czy województw obowiązują jako prawo lokalne i są zatwierdzane przez lokalny samorząd. W przypadkach wątpliwych Projektant musi stosować się do aktów wyższego rzędu</p> <p>Informujemy, że wskazany zakres kolizji z zielenią ma charakter orientacyjny. Precyzyjne określenie zakresu kolizji z istniejącą zielenią możliwe będzie na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu projektu budowlanego oraz wykonawczego (gdzie znany będzie finalny i zatwierdzony przebieg drogi oraz zakresu przebudowy sieci uzbrojenia terenu). Planuje się wycinkę wyłącznie tych drzew i krzewów, które bezpośrednio będą kolidować z projektowanymi obiektami budowlanymi lub zagrażać będą bezpieczeństwu ruchu drogowego, z uwagi na swój zły stan zdrowia lub naruszenie projektowanej skrajni drogowej. Dla roślin wskazanych wstępnie do wycięcia przeanalizowana zostanie możliwość przesadzenia ich w inną, niekolidującą z projektowanymi obiektami lokalizację.</p> <p>Informujemy, że zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.</p> <p>Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej przez obecne przejście dla pieszych przez al. Solidarności jest w naszej ocenie rozwiązaniem niezalecanym. Choć poprawiłoby to bezpieczeństwo ruchu pieszych w tym miejscu, to jednak wpłynęłoby zdecydowanie negatywnie na przepustowość i płynność ruchu pojazdów, potencjalnie prowadząc do korkowania się drogi. W tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem jest wykonanie skrzyżowania skanalizowanego, w całości objętego sygnalizacją świetlną (jak w opcji 1).</p> <p>W ramach inwestycji zakłada się wykonanie nowych przystanków komunikacji autobusowej. Ich szczegółowa lokalizacja będzie jeszcze ustalana z Zarządem Transportu Miejskiego w Kielcach.</p> <p>Informujemy, że wspomniany projekt estakady nie jest realizowany przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, lecz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, do której jako zarządcy drogi S74 należy kierować uwagi w tej sprawie. Z posiadanych</p>
--	--	--

		przez nas informacji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest na etapie wyłaniania wykonawcy dla tego zadania w systemie "zaprojektuj i wybuduj".
Wniosek nr 17 z dnia 05.08.2022	<p>Stanowisko Spółdzielni Mieszkaniowej "Bocianek" w sprawie „Rozwoju terenów inwestycyjnych — rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach". Oryginał pisma został również wysłany tradycyjną pocztą.</p> <p>Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bocianek” popiera przyjęcie rozwiązań zawartych w opcji 1 wariant 1 tj. rozwiązanie z sygnalizacją świetlną. Dzięki terenu rozwiązaniu zdecydowanie poprawi się bezpieczeństwo kierowców, zarówno wjeżdżających na osiedle, jak i opuszczających Bocianek. Kierowcy jadący od centrum, dzięki możliwości lewoskrętu oraz zawracania będą mogli według uznania korzystać zarówno z wjazdu na wysokości ul. Kasprowicza, jak i stacji paliw Orlen. Dzięki sygnalizacji świetlnej zdecydowanie szybszy i bezpieczniejszy będzie wyjazd z Bocianka w lewą stronę, jak i wyjazd przy Orlenie, który będzie można szybko i łatwo opuścić poprzez chwilowe wstrzymanie ruchu na światłach. Dzięki temu rozwiązaniu zdecydowanie również poprawi się komfort i bezpieczeństwo mieszkańców osiedla poruszających się pieszo oraz korzystających z komunikacji miejskiej. Likwidacja obecnego niebezpiecznego przejścia, wytyczenie nowego wraz ze światłami, wyznaczenie nowych przystanków obok przejść z sygnalizacją a także przesunięcie bliżej Bocianka zatoki autobusowej dla osób jadących do centrum, wydają się być rozwiązaniami optymalnymi. Natomiast rozwiązanie z rondem typu „hantla” naszym zdaniem wpłynie negatywnie na skomunikowanie Bocianka z miastem. Likwidacja zrotki dla osób jadących od centrum zdecydowanie wydłuży i utrudni dojazd do osiedla, a także wpłynie na zwiększenie ruchu na rondzie. Nadal bardzo trudnym, a przy większym ruchu -do jakiego dojdzie po skomunikowaniu Uniwersytetu i nowych bloków- niemożliwym będzie wyjazd z osiedla przy stacji Orlen. Jako, że wjazd z Bocianka na nowe rondo będzie ostatnim wjazdem, równica bardzo trudnym, jeśli nie niemożliwym będzie wjazd w godzinach szczytu na rondo w celu jazdy prosto lub skrętu w lewo. Już dziś próba przebiecia się na lewy pas w celu zawrócenia jest manewrem trudnym i niebezpiecznym. Rozwiązanie z rondem jest również niekorzystne dla pieszych. Pozostawienie już bardzo niebezpiecznego przejścia dla pieszych w takiej samej formie, przy planowanym znacznym natężeniu ruchu, spowoduje jeszcze większe zagrożenie dla osób, które z niego korzystają.</p>	<p>Dziękujemy za przekazane uwagi. Informujemy, że proponowany wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną jest rozwiązaniem preferowanym do dalszej realizacji, również z uwagi na wspomniane przez Państwo zalety tego rozwiązania.</p> <p>Informujemy, że w ramach niniejszych konsultacji pojawiły się również wnioski przeciwne – wnioski o likwidację wyjazdu w rejonie Stacji Orlen. Próby przebiecia się na lewy pas w celu wykonania manewru zawracania poprzez istniejące 4 pasy ruchu stanowią potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ostatecznie o możliwości pozostawienia zjazdu w rejonie Stacji Paliw ORLEN zdecyduje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach, zgodnie z kompetencjami</p>
Wniosek nr 18 z dnia 20.08.2022	<p>Koncepcja projektowa przebudowy układu komunikacyjnego w rejonie Alei Solidarności w Kielcach — wg opcji nr 2 wariant 1 i 2 zapewnia mieszkańcom ulicy Świerczyńskiej oraz służbom ratowniczym straży pożarnej, policji, straży miejskiej, pojazdom wywożącym nieczystości z szamb i śmieci, bezpieczny i bezkolizyjny dojazd we wszystkich porach roku oraz daje możliwość odśnieżania ulicy Świerczyńskiej zimą w jej dolnym - południowym odcinku.</p>	<p>Dziękujemy za przekazaną opinię do projektu. Projektowane drogi zapewniają obsługę komunikacyjną dla działek przylegających do projektowanych ciągów drogowych, umożliwiając ich zagospodarowanie czy wykorzystanie w celach budowlanych.</p>

<p>Wniosek nr 19 z dnia 17.08.2022</p>	<p>W załączeniu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kielce przesyła do wiadomości pismo dot. "Opracowania koncepcji projektowej dla zadania pn.: "Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach."</p> <p>Treść pisma: W odpowiedzi na pismo z dnia 28.07.2022 r., znak: 44/07/2022 informuję, że negatywnie opiniuję przesłane materiały dotyczące opracowania koncepcji programowej dla zadania pn. „Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach”.</p> <p>Opracowana koncepcja dla ww. zadania inwestycyjnego przedstawia sposób skomunikowania terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w rejonie al. Solidarności w trzech opcjach wraz z podwariantami. Z części opisowej wynika, że wariantem rekomendowanym do dalszych prac projektowych jest Wariant 1 w Opcji 1, który zakłada wykonanie drogi klasy L (lokalna) będącej przedłużeniem ulicy M. Konopnickiej w kierunku ulicy Uniwersyteckiej. Istniejące skrzyżowanie z al. Solidarności zostanie przebudowane na skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną.</p> <p>Zarządca drogi krajowej po analizie przesłanych materiałów zwraca uwagę, że nowo projektowane skrzyżowanie zostanie zlokalizowane w niedużej odległości od istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 73 (al. Solidarności) z drogą ekspresową S74 (ul. Świętokrzyska), tj. ok. 425 m (odległość pomiędzy osiami skrzyżowania) oraz jeszcze bliższej odległości od końca pasa zjazdowego następnego 2 poziomowego węzła w ciągu DK73. Podkreślić należy, że GDDKiA jest na etapie wyłonienia wykonawcy dla zadania pn.: „Budowa drogi ekspresowej S 74 na odcinku Kielce (S7 węzeł Kielce Zachód - Kielce (DK 73))”, które będzie realizowane w systemie zaprojektuj i zbuduj. Planowany termin rozstrzygnięcia postępowania przetargowego to IV kwartał 2022 r. W ramach wyżej wymienionej inwestycji zaplanowana została przebudowa skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej (S74) z al. Solidarności (DK73). Z Koncepcji Programowej dla tego zadania wynika, że nad obecną tarczą skrzyżowania w ciągu ul. Solidarności wybudowana zostanie estakada, której ostateczna geometria oraz miejsce włączenia w istniejący układ będą wynikały z zatwierdzonego decyzją ZDRID projektu budowlanego. Estakada ta ma za zadanie zwiększenie przepustowości istniejącego skrzyżowania oraz poprawę płynności ruchu na kierunku o bardzo dużym natężeniu ruchu. Zlokalizowanie dodatkowego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną w miejscu wskazanym na planie orientacyjnym zniweluje znaczną część efektu ruchowego spowodowanego planowaną rozbudową węzła Bocianek (skrzyżowanie DK73 i S74). Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w proponowanym rozwiązaniu zastosowane zostały zbyt krótkie odcinki przeplatania, co może być przyczyną zwiększenia liczby wypadków, kolizji i utrudnień w ruchu. Dodatkowo przy płynnej prędkości pojazdów zjeżdżających z estakady ciężkość tych zdarzeń może być większa.</p>	<p>Dziękujemy za przekazane uwagi. Informujemy, że planowana inwestycja będzie podlegała dalszym uzgodnieniom z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, w celu ustalenia rozwiązań projektowych satysfakcjonujących dla wszystkich zainteresowanych stron.</p> <p>Niestety ale koszt budowy proponowanego przez GDDKiA skrzyżowania wielopoziomowego jest nieporównywalnie wyższy od budowy zwykłego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną w jednym poziomie.</p> <p>Biorąc pod uwagę znaczną różnicę wysokości terenu między ulicą Konopnicką a projektowanym wlotem przy terenach biurowych, konieczna byłaby również kompletna przebudowa dróg dojazdowych na odcinku kilkuset metrów oraz sąsiadujących z drogą terenów, w celu obniżenia niwelety drogi o kilka metrów do poziomu -1, na którym miałyby się znaleźć skrzyżowanie. Ponownie – pociągnęłoby to za sobą ogromne koszty, trudności techniczne związane z ukształtowaniem wysokościowym terenu, konieczność znacznej ingerencji w tereny sąsiadujące, przebudową sieci uzbrojenia terenu oraz powiększeniem pasa drogowego.</p> <p>Jest to zadanie o zupełnie innej skali ekonomicznej, zakresie robót budowlanych, wpływie na środowisko i mieszkańców, przy stosunkowo niewielkich korzyściach ruchowych w stosunku do rozwiązania przedstawionego w koncepcji programowej.</p>
--	---	---

	<p>W związku z powyższym zarządca drogi krajowej, wykluczając skrzyżowanie w jednym poziomie sugeruje zastosowanie rozwiązania, które nie ingeruje w przepustowość drogi krajowej nr 73, a jednocześnie uwzględnia wszystkie oczekiwane relacje ruchowe. Należy rozważyć zaprojektowanie skrzyżowania według „Opcji 1” (tj. skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną), ale z tarczą skrzyżowania zlokalizowaną na poziomie „-1”, z pasami zjazdowymi z DK 73 oraz pasami wyjazdowymi na DK 73 po obu stronach pasa rozdziału drogi DK 73. Zastosowanie wskazanego powyżej tylko nieco droższego rozwiązania wydaje się najbardziej efektywne ponieważ nie obniża przepustowości i płynności ruchu na DK73, umożliwia zachowanie bus-pasów uwzględniając jednocześnie wymogi urbanistyczne, ruchowe oraz zdecydowanie poprawiając warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego płynność w stosunku do wariantu rekomendowanego. Pozwoli również na zapewnienie obsługi komunikacyjnej istniejącym terenom inwestycyjnym oraz zapewni skuteczne funkcjonowanie nawet w przypadku dociążenia ruchem z terenów po wschodniej stronie al. Solidarności. Przy tym rozwiązaniu można również, rozważyć pozostawienie na poziomie „0” prawoskrętów (zjazd „z” i wjazd „na” DK73) co zwiększyłoby rezerwę przepustowości skrzyżowania na poziomie „-1”.</p> <p>GDDKiA dopuszcza możliwość połączenia planowanej drogi (przedłużenie ul. Konopnickiej) z istniejącą jezdnią ul. Uniwersyteckiej w chwili obecnej zakończoną placem do zawracania, tylko pod warunkiem, że nie będzie ono ingerowało w przepustowość drogi DK73 (skrzyżowanie na poziomie „-1”). Przebieg oraz ukształtowanie wysokościowe tego połączenia jest ściśle powiązane z przyjętymi rozwiązaniami planowanej rozbudowy węzła „Kielce Bocianek” w ciągu al. Solidarności. Uzgodnienie przebiegu planowanego połączenia oraz określenie parametrów technicznych będzie możliwe po wstępnej akceptacji skorygowanych rozwiązań dla całego układu komunikacyjnego, w tym ukształtowania geometrycznego i wysokościowego planowanego połączenia. GDDKiA sugeruje skoordynowanie prac projektowych z projektantami rozbudowy węzła „Kielce Bocianek”, którzy powinni być znani w IV kwartale br.</p> <p>Brak jest również uzasadnienia do budowy odcinka drogi łączącej ul. Świerczyńską z ul. Uniwersytecką („Opcja 3”). W chwili obecnej ul. Świerczyńską ma zapewnione połączenie z ul. Uniwersytecką poprzez odcinek dodatkowej jezdni wykonany w ramach budowy drogi ekspresowej S74. Planowany zjazd z łącznika na ul. Uniwersytecką został zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie już istniejącego zjazdu.</p> <p>Zatokę autobusową zaprojektowaną bezpośrednio przy tarczy skrzyżowania DK 73 z S74 ze względu na zapewnienie prawidłowego poziomu bezpieczeństwa należy odsunąć na dalszy odcinek al. Solidarności. Wskazana w projekcie lokalizacja może być przyczyną występowania kolizji pomiędzy pojazdami opuszczającymi tarczę skrzyżowania (w tym łącznice), a autobusami wyjeżdżającymi z zatoki. Kierujący autobusem nie będzie miał zapewnionej prawidłowej widoczności przy włączaniu się do ruchu.</p>	
--	--	--

<p>Wniosek nr 20 z dnia 18.08.2022</p>	<p>1. Najkorzystniejszy jest wariant z skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną.</p> <p>2. W związku z nienormalną odległością pomiędzy skrzyżowaniami w ciągu drogi krajowej klasy GP, na jakiej podstawie określono wymagania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w §9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 t.j.).</p> <p>3 Czy dla rozbudowywanej ulicy Uniwersyteckiej, jako drogi obsługującej ruch terenu przyległego, nie było by bardziej zasadne wykonanie miejsc postojowych usytuowanych równolegle do jezdni aniżeli wydzielanie dodatkowych relacji lewoskrętnych w zjazdy, gdzie ich długości pozwalają na zatrzymanie się maksymalnie 2 pojazdów.</p> <p>4 W wariantcie ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną. zasadnym jest pozostawienie możliwości zjazdu z ul. Solidarności na ul. Uniwersytecką (km około 0,3601 wraz z możliwością skomunikowania planowanej inwestycji usługowo mieszkaniowej w tym rejonie. Rozwiązanie to odciążałoby pas dla relacji prawoskrętej na skrzyżowaniu, który również jest wydzielony jako buspas. Relacja skrętna na zjeździe byłaby możliwa tylko jako w prawo z ul Solidarności a dodatkowo dla zjazdu można byłoby wykonać dodatkowy pas relacji skrętnej w prawo.</p>	<p>Dziękujemy za przekazane uwagi.</p> <p>Ad1) Wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną jest wariantem preferowanym do dalszej realizacji.</p> <p>Ad 2) Informujemy, że odległość pomiędzy skrzyżowaniami jest przyjęta prawidłowo i spełnia obowiązujące przepisy. Al. Solidarności jest ulicą klasy G. Zgodnie z §9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zmianami), dla drogi klasy G „<i>odstęp między skrzyżowaniami (...) na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m, dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami (...) na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400m.</i>”. Projektowana odległość, wynosząca ok. 425m jest więc dopuszczalna i zgodna z przytoczonymi przepisami.</p> <p>Ad3) Drogi budowane w ramach tego zadania mają zapewnić bezpieczeństwo, odpowiednią przepustowość oraz dobre warunki ruchu dla użytkowników. Inwestor inwestycji niedrogowej winien zapewnić odpowiednią, wystarczającą dla obsługi swojej inwestycji liczbę miejsc postojowych na terenie działek stanowiących własność Inwestora.</p> <p>Ad4) Z uwagi na poszerzenie (przesunięcie krawędzi) projektowanej jezdni w stosunku do stanu istniejącego oraz dużą różnicę wysokości pomiędzy dwoma jezdniami, niestety nie ma możliwości wykonania zjazdu z Al. Solidarności o parametrach geometrycznych (pochyleniu podłużnym oraz promieniach łuków) spełniających obowiązujące przepisy.</p>
<p>Wniosek nr 21 z dnia 17.08.2022</p>	<p>Szanowni Państwo</p> <p>W związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi rozbudowy układu komunikacyjnego w ciągu al. Solidarności, jako właściciele nieruchomości graniczącej z planowanymi zmianami niniejszym w załączeniu przedkładamy dwa warianty oparte na koncepcjach przedstawionych przez Państwa, a które zostały opracowane wspólnie z doświadczonymi architektami oraz inżynierami posiadającymi uprawnienia i doświadczenie w projektowaniu dróg.</p> <p>Wnioskujemy zatem o włączenie przedstawionych wariantów do procesu konsultacji w ramach prowadzonego postępowania z uwagi na korzystniejsze rozwiązania dla poszczególnych właścicieli nieruchomości graniczących z planowaną przebudową, oraz dogodniejszym skomunikowaniem</p>	<p>Dziękujemy za zgłoszone uwagi i przedstawione propozycje projektowe.</p> <p>Informujemy, że planowana przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach inwestycja jest realizowana z uwzględnieniem zarówno uwarunkowań lokalnych, jak i planowanych innych inwestycji drogowych oraz inwestycji biurowo - mieszkaniowych na terenach sąsiadujących z inwestycją, w tym planowaną aktywizację terenów zlokalizowanych po wschodniej stronie Al. Solidarności i ulicy Świerczyńskiego.</p>

kampusu Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach zlokalizowanego przy ul. Świętokrzyskiej.

Propozycje przedstawione przez biuro projektowe ALFA PROJEKT ingerują w już zabudowane i zagospodarowane nieruchomości, nie powodując natomiast szkody dla nieruchomości, dla których de facto są wprowadzane zmiany w infrastrukturze drogowej. Poza tym przedstawione koncepcje skupiają się na jednym obszarze a nie rozwiązują globalnie połączeń drogowych, zmian w natężeniach ruchu związanych z nowymi inwestycjami skorelowanymi z projektowanym MPZP oraz już zatwierdzonymi MPZP dla tych obszarów. Wycinkowość i wielowariantowość propozycji może wprowadzać w błąd, bez szerokiego przedstawienia gotowych koncepcji uwzględniających:

- zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla nowych inwestycji,
- wykonania badań natężenia ruchu uwzględniający rozwiązania przyszłe.

Ponieważ nowe, bardzo wysokie wskaźniki intensywności zabudowy uwzględnione w projekcie MPZP dla terenu byłego obiektu Exbudu, mogą spowodować ogromny paraliż komunikacyjny w tej części miasta.

Dlatego przedstawiane przez nas warianty, oparte są na zachowaniu ładu infrastrukturalnego oraz przestrzennego (bez ingerencji w nieruchomości innych właścicieli) wraz z poszanowaniem istniejącego ekosystemu, w tym w szczególności zachowania pomników przyrody. Oczywiście należy podkreślić, iż obie propozycje stanowią punkt wyjściowy do dalszego procedowania nowego układu komunikacyjnego, który - przy zachowaniu odpowiednich rozwiązań - pozwoli pogodzić interesy właścicieli zagospodarowanych już nieruchomości, a jednocześnie odblokuje tereny inwestycyjne zlokalizowane w obszarze pomiędzy ul. Ciekocką, ul. Uniwersytecką oraz ul. Morcinka.


W przypadku pytań prosimy o kontakt telefoniczny lub za pośrednictwem poczty elektronicznej



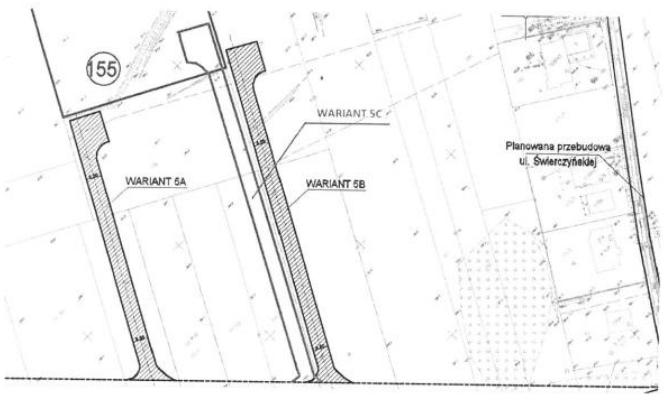
W ramach koncepcji programowej, przeprowadzone zostały 24-godzinne pomiary ruchu, z podziałem na strukturę kierunkową i rodzajową. Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu, wykonanych prognoz i analiz rozkładu ruchu na sieć dobrano proponowane rozwiązania projektowe, uwzględniające obecne i przewidywane natężenia ruchu oraz wymagane przepustowości. Rozwiązania przyjęto przy wykorzystaniu m.in. Modelu Komunikacyjnego Miasta, uwzględniającego planowane zagospodarowanie przestrzennego obszaru, z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania do modeli ruchu, w celu określenia liczby podróży generowanych w obszarze oddziaływania oraz przygotowania modelu prognostycznego.

Dziękujemy za Państwa propozycje projektowe i włożony wkład w planowane rozwiązanie. Przedstawione warianty zostały przez nas przeanalizowane. Prezentują one świeże spojrzenie na możliwe rozwiązania układu komunikacyjnego w obszarze al. Solidarności. Niestety nie uwzględniają one części uwarunkowań terenowych, inwestycyjnych i przepisów prawa, które muszą zostać spełnione przez realizowane warianty, w związku z czym nie możemy ich w przedstawionej formie uwzględnić na konsultacjach społecznych i przyjąć w dalszych pracach projektowych:

- niezrozumiała jest przedstawiona propozycja likwidacji drogi na ulicy Świerczyńskiej. Nie możemy pozbawić mieszkańców tej ulicy dostępu do drogi publicznej, a tym samym dojazdu do ich nieruchomości;
- przedstawiona w obu wariantach droga po północnej stronie obszarów biurowych w zaproponowanym przebiegu koliduje z pomnikami przyrody;
- z uwagi na bardzo duże różnice wysokości oraz spadki terenów niemożliwym będzie wykonanie na tak krótkim odcinku normatywnych łączników pomiędzy obszarami biurowymi a drogą projektowaną po północnej stronie obszaru – tereny biurowe otoczone są wysokimi murami oporowymi;
- proponowane przejścia podziemne w wariantcie B, w znaczny sposób podniosłyby koszty wykonania zadania;
- przedstawione rozwiązania mocno ingerują w obszar położony po stronie ul. Konopnickiej. Z uwagi na znaczne podniesienie poziomu terenu w tym miejscu realizacja proponowanych rozwiązań powodowałaby znaczne problemy techniczne (konieczność wykonania murów oporowych itp.), tym samym podnosząc znacznie koszt

		<p>wykonania całości zadania;</p> <ul style="list-style-type: none"> - proponowane skrzyżowania na al. Solidarności zostały przesunięte w stronę ulicy Świętokrzyskiej. W wyniku tego projektowane skrzyżowania w obu wariantach nie spełniają przepisów dot. wymaganej odległości między skrzyżowaniami; - przedstawione propozycje skrzyżowań na al. Solidarności kolidują z opracowywaną przez GDDKiA inwestycją dotyczącą wykonania estakady, w ramach przebudowy drogi S74; - skrzyżowanie w wariacie A nie uwzględnia w żaden sposób zjazdu z łącznicy węzła – pojazdy wjeżdżałyby z dużą prędkością bezpośrednio na tercję ronda.
<p>Wniosek nr 22 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Dzień dobry</p> <p>W załączeniu przesyłam formularz konsultacji społecznych dla inwestycji: „Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach”</p> <p>Uwagi dotyczą przebiegu drogi dojazdowej do działki o nr 155, do której planowany jest odrębny indywidualny dojazd niezwiązany de facto z poprawą infrastruktury komunikacyjnej okolicy ul. Świerczyńskiej.</p> <p>Rozwiązanie to (przy okazji propozycji dotyczących poprawy infrastruktury komunikacyjnej okolicy Alei Solidarności w Kielcach) ma umożliwić skomunikowanie stanowiącej własność samorządu Województwa Świętokrzyskiego nieruchomości, co jest zrozumiałe, jednak nie powinno odbywać się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kosztem ograniczenia możliwości zagospodarowania nieruchomości aż tylu prywatnych właścicieli, przecinając ich nieruchomości w poprzek, - z nadmiernym, niepotrzebnym obciążeniem dla budżetu miasta. <p>Sam fakt, iż nieruchomość nr 155 stanowi własność innego podmiotu publicznego nie może jeszcze uzasadniać poniesienia aż tak wysokich kosztów z budżetu miasta Kielce na pozyskanie nieruchomości prywatnych. Tym bardziej, co chcę wyraźnie już na tym etapie konsultacji podkreślić, koszty te jak wskazuję poniżej, nie będą oscylować w granicach cen przyjętych dla terenów niebudowlanych, ponieważ proponowane rozwiązania (OPCJA 2 WARIANT 3 i OPCJA 2 WARIANT 4) zakładają nabycie działek lub ich części (co ważne, wraz z powstałymi wskutek wywłaszczenia „resztówkami”), dla których to działek obowiązują prawomocne decyzje ustalające warunki zabudowy dla budynków mieszkaniowych.</p> <p>Jeżeli zatem dostęp do działki numer 155 jest potrzebny to powinien być wykonany przede wszystkim z wykorzystaniem planowanej OPCJI 2 WARIANT 5A/5B (DOJAZD DO DZIAŁKI NR 155), opisanej w części tekstowej opracowania wraz z przedstawieniem graficznym na s. 17. Takie rozwiązanie mimo że nie jest zalecane z uwagi na ukształtowanie terenu będzie bardziej ekonomiczne, gdyż wykorzysta planowaną inwestycję czyli połączenie Alei Solidarności z ulicą Świerczyńską (powołana wyżej OPCJA 2</p>	<p>Dziękujemy za zgłoszone uwagi.</p> <p>Informujemy, że Gmina Kielce zawarła w dniu 18.06.2019r. pisemne porozumienie z Województwem Świętokrzyskim, zobowiązując się do wykonania drogi dojazdowej do działki stanowiącej własność Województwa, przeznaczonej pod inwestycję. Projektowana droga dojazdowa spełni także rolę dojazdu do terenów przyległych stanowiących w większości własność osób prywatnych.</p> <p>Informujemy, że przedstawiona w opracowaniu propozycja poprowadzenia drogi dojazdowej przez działki 175/8 (wariant 3) lub 175/10 i 175/11 (wariant 4) jest w znacznej mierze wymuszona faktem, że są to jedyne niezabudowane nieruchomości w tym obszarze, przez które można poprowadzić drogę dojazdową do ulicy Świerczyńskiej, bez kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową, co było by rozwiązaniem zdecydowanie gorszym.</p> <p>Zgodnie z informacją zamieszczoną w opisie technicznym, na wstępnym etapie projektowym rozważano możliwość wykonania dojazdu do działki nr 155 drogą biegnącą równoległe do ulicy Świerczyńskiej, wzdłuż granic działek 163/1 lub 144/66 łączącej się z jezdnią projektowaną w ramach Opcji 2. Niestety istniejące ukształtowanie terenu w zasadzie kompletnie wyklucza możliwość realizacji takiego wariantu. Pochylenia podłużne terenu dla dróg w tym wariacie (w tym zaproponowanego wariantu 5C, dla którego również sporządzono dodatkowy profil podłużny) wynoszą od 9 do nawet 17%. Dopuszczalne przepisami pochylenia podłużne chodników wynoszą 6%, a jezdni 12%. Tym samym poruszanie się po takiej drodze, nie tylko pieszych i</p>

<p>WARIANT 2), gdyż zostanie poprowadzone przez działki rolne oraz stworzy możliwość dojazdu do drogi publicznej innym działkom, które go nie mają.</p> <p>Proponowany przebieg drogi dojazdowej do działki 155 (OPCJA 2 WARIANT 3) przez działkę 175/8 to propozycja całkowicie chybiona i nieekonomiczna, zwłaszcza że przewiduje w tym miejscu dodatkową przebudowę ulicy Świerczyńskiej. Na działkę 175/8 zostały wydane warunki zabudowy dotyczące budowy budynku mieszkalnego i ma ona charakter budowlany. Jest to pełnowartościowa działka budowlana i przeznaczenie jej na drogę dojazdową jest całkowicie bezzasadne i niezgodne z obowiązującymi zasadami i przepisami. Opcja ta wykorzystuje jej niemal całą powierzchnię, pozostawiając pas o szerokości 2m i długości ok. 35m. Sposób zagospodarowania tej działki w przypadku realizacji takiego przebiegu dojazdu wskazuje, że inwestor będzie musiał wykupić całość tej działki z uwagi na to, że pozostała część nie będzie mogła być wykorzystywana na aktualny cel budowlany, co potwierdza, że ta opcja nie jest ekonomiczna i wiąże się z poniesieniem większych kosztów na wykup tejże działki lub wypłaty należnych odszkodowań z różnych podstaw prawnych.</p> <p>Podobnie wygląda OPCJA 2 WARIANT 4 dojazdu do działki 155 przez działki nr 175/11 i 175/10. Po drugiej stronie zabudowanej działki nr 766 znajduje się już częściowo urządzona droga dojazdowa w kierunku działki nr 155, a zatem bardziej oczywistym i sensownym jest przebieg drogi dojazdowej jako kontynuacji wzdłuż działek o nr 175/11 i 175/10. Rozwiązanie takie z uwagi na część istniejącej drogi oraz mniejszą ingerencję w prawo własności działek sąsiadujących z planowaną drogą, będzie miało nie tylko wpływ na obniżenie kosztów realizacji inwestycji ale również harmonijny i mniej chaotyczny rozkład sieci dróg dojazdowych na tym terenie. Ponadto droga ta będzie wyraźnie krótsza a więc tańsza oraz będzie mniej ingerowała w tereny zielone. Wskazać jednak należy, że działki te stanowią drogę wewnętrzną, jednak opcja ta wymaga również z uwagi na niewystarczającą szerokość tej drogi - wykupu powierzchni sąsiadującej z nimi działki o przeznaczeniu budowlanym oraz gruntowej przebudowy tych działek (aktualnie z tej drogi korzysta jedynie jeden właściciel), co znacznie podraża koszty takiej opcji. Opcja ta zakłada poszerzenie ulicy Świerczyńskiej, co spowoduje, że działka numer 178 której wykup będzie niezbędny całkowicie straci swój charakter.</p> <p>Warto również wskazać na znaczną ingerencję w okoliczne tereny w przypadku organizacji drogi indywidualnej do działki o nr 155 od ul. Świerczyńskiej. Najbardziej racjonalnym dojazdem do działki 155 jest OPCJA 2 WARIANT 5A/5B (DOJAZD DO DZIAŁKI NR 155, czyli dojazd do działki nr 155 drogą biegnącą równolegle do ulicy Świerczyńskiej, wzdłuż granic działek 163/1 lub 144/66 poprzez działkę 156 łączącą się z jezdnią projektowaną w ramach Opcji 2 WARIANTU 2. Za tą opcją przemawia obniżenie kosztów realizacji inwestycji (tereny rolne) ale również harmonijny i mniej chaotyczny rozkład sieci dróg dojazdowych na tym terenie.</p> <p>Proponuję zatem rozważyć usytuowanie sięgacza i zawrotki w sposób poglądowo przedstawiony poniżej kolorem zielonym (jako 5C), czyli poprzez działkę 144/164, 156, kończąc na</p>	<p>rowerzystów ale nawet i pojazdów byłoby mocno utrudnione i niezgodne z przepisami. Projektując drogę do nieruchomości, na której potencjalnie może zostać zlokalizowany budynek użyteczności publicznej lub administracyjny, musimy wziąć pod uwagę również dostępność dla osób starszych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zniwelowanie tak dużej różnicy wysokości i wykonanie normatywnych pochyleń wymagałoby bardzo dużych nakładów prac ziemnych oraz wykonania murów oporowych. Konieczne byłoby także wykonanie drogi w formie serpentyn oraz skomplikowanego układu pochylni dla pieszych i rowerzystów, które znacznie wydłużyłyby drogę. Pomijając kwestie ekonomiczne oraz techniczne, taki układ drogowy byłby bardzo niewygodny i problematyczny w użytkowaniu – tak dla kierowców, jak i przede wszystkim osób pieszych, rowerzystów i osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Kolejnym istotnym czynnikiem jest „uzależnienie” wariantów nr 5 od realizacji drogi przedstawionej w Opcji 2, która stanowi jeden z licznych wariantów projektowych i niekoniecznie zostanie zrealizowana. Tymczasem dla ulicy Świerczyńskiej został już opracowany projekt koncepcyjny i może ona być realizowana bez dalszych przeszkód.</p> <p>To wszystko sprawia, że zaproponowane rozwiązania w wariantach 3 i 4 –stają się jedyną dostępną, możliwą do zrealizowania opcją.</p>
---	--

	<p>działce 155. Takie rozwiązanie byłoby najbardziej optymalne, ponieważ działka 144/64 stanowi własność Gminy Kielce oraz posiada wydłużony, trudny do jakiegokolwiek samodzielnego zagospodarowania kształt. Z kolei działka 156 z uwagi na regularny, prostokątny kształt nie doznałaby znaczącego uszczerbku w swojej funkcjonalności, zwłaszcza, jeśli zawrotkę zaprojektować na działce samorządu województwa. Nie jest w mojej ocenie właściwe ponoszenie kosztów z budżetu mieszkańców Kielc na wybudowanie drogi do działki innego samorządu, wyłącznie kosztem nieruchomości prywatnych. Stąd takie rozwiązanie uważam za najkorzystniejsze i dla właścicieli nieruchomości, których działki doznają wskutek projektowanych rozwiązań uszczerbku i dla miasta Kielce, jednocześnie spełniając założoną funkcję projektu, czyli skomunikowania działki samorządu województwa nr 155.</p> <p>Należałoby jednak również rozważyć wydłużenie dojazdu według OPCJI 1 (kolor niebieski). Pozwoliłoby to na wykorzystanie istniejącej już infrastruktury dojazdu do budynków przy Alei Solidarności i znacznie zmniejszyło koszt inwestycji.</p> <p>W pozostałym zakresie nie wnoszę uwag do planowanych koncepcji.</p> 	
<p>Wniosek nr 23 z dnia 21.08.2022</p>	<p>Jako mieszkaniec ul Świerczyńskiej uważam, że najlepsza będzie opcja nr 2 wariant 4. Pozwoli to skomunikować ul. Świerczyńskiej z Al. Solidarności, oraz umożliwi dojazd do działki nr 155, która obecnie jest pozbawiona dojazdu. Działka należy do Urzędu Miasta i obecnie bez dojazdu jest bezwartościowa.</p>	<p>Dziękujemy za przekazaną opinię do projektu.</p> <p>Informujemy, że Gmina Kielce zawarła w dniu 18.06.2019r. pisemne porozumienie z Województwem Świętokrzyskim, zobowiązując się do wykonania drogi dojazdowej do działki stanowiącej własność Województwa, przeznaczonej pod inwestycję. Projektowana droga dojazdowa spełni także rolę dojazdu do terenów przyległych stanowiących w większości własność osób prywatnych.</p> <p>Niestety samo wykonanie drogi dojazdowej do działki nr 155, przedstawionej w opcji nr 2 wariant 3 i 4 nie wystarczy dla zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej całego objętego opracowaniem obszaru. Stąd koniecznym jest również wykonanie</p>

		dróg/skrzyżowań przedstawionych w opcji 1 (wariant 1 i 2) i opcji 2 (wariant 1 i 2), które zapewnią właściwą komunikację z al. Solidarności.
--	--	--

IV. UZYSKANE WARUNKI TECHNICZNE I OPINIE

1. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KIELCACH – OPINIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KIELCACH

25-368 Kielce, ul. Głowackiego 4
Tel. (41) 343-15-93 Fax (41) 344-47-32
www.ztm.kielce.pl ztm@ztm.kielce.pl

NP.420.109.2022.2.rja

Kielce, 12 września 2022 r.

ALFA PROJEKT

Tomasz Płonka

ul. Strońska 4a/21

50-540 Wrocław

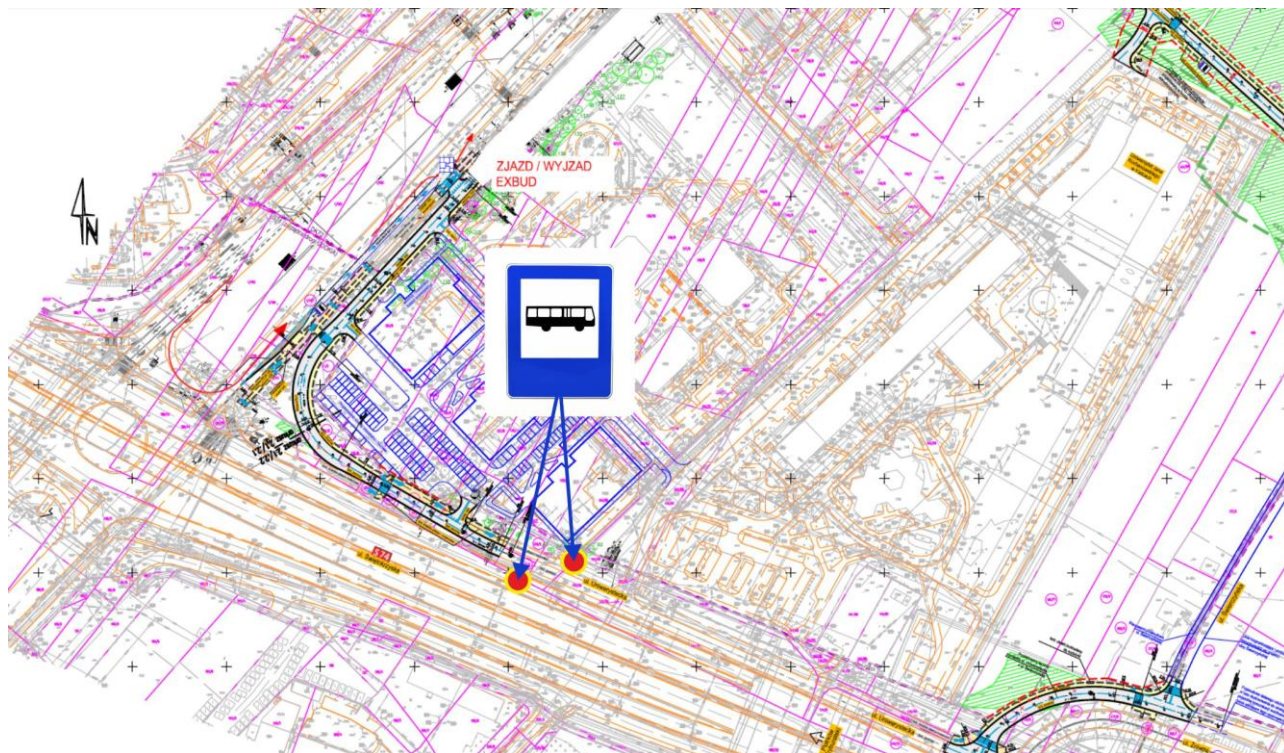
alfa.projekt@interia.pl

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach w związku z otrzymanymi koncepcjami projektowymi dla zadania pn. „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie Al. Solidarności w Kielcach” informuje, że :

- przy projektowaniu należy uwzględnić możliwość dojazdu autobusów komunikacji miejskiej (12 i 18 metrowych) do pętli autobusowej za budynkami Uniwersytetu oraz uruchomienia pary przystanków przy ulicy Uniwersyteckiej z których obsługiwany byłby projektowany kompleks mieszkalno-biurowy (przy skrzyżowaniu al. Solidarności i ul. Świętokrzyskiej) oraz budynek Uniwersytetu zlokalizowany bezpośrednio za istniejącymi budynkami biurowymi.
 - uwzględnić dodatkowy przystanek na wylocie skrzyżowania drogi dojazdowej do Uniwersytetu – w miarę możliwości w pobliżu istniejącego kompleksu biurowego.
- Dotyczy: - Opcja 1 / Wariant 1 + Opcja 3 – rysunek 1.1/1
- Opcja 1 / Wariant 2 + Opcja 3 – rysunek 1.1/2

DYREKTOR
Barbara Damian
mgr Barbara Damian





2. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W KIELCACH – ODPOWIEDŹ

Ad1) Opiniujemy pozytywnie propozycję . Pierwszą parę zatok należałoby zlokalizować w rejonie istniejącego ciągu dla pieszych prowadzącego do Uniwersytetu Jana Kochanowskiego. Wymagałoby to budowy peronów, chodnika po drugiej stronie ulicy, dodatkowego przejścia dla pieszych. Zakres wychodzi poza zleconą dokumentację. Nie wyklucza się proponowanej lokalizacji przystanków pod warunkiem jej uwzględnienia w dokumentacji rozbudowy węzła DK 74 i DK 73 przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kielce.

Ad2) Możliwym jest zlokalizowanie dodatkowego przystanku na jezdni przed proj. skrzyżowaniem ok. km 0+200 (Opcja 1/Wariant 1 oraz Opcja 1/Wariant 2). Możliwość postoju autobusu wyłącznie na jezdni (brak miejsca na wykonanie zatoki autobusowej). Z uwagi na szerokość chodnika (2,25m) stwierdzamy brak możliwości wykonania w tym miejscu szerszego peronu dla pasażerów.

3. WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI - OPINIA



WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI

Znak: SPN.III.7820.38.2022

Kielce, dnia 13-09-2022



ALFA PROJEKT

Tomasz Płonka

ul. Stronńska 4a/21, 50-540 Wrocław

W załączeniu zwracam dokumenty przysłane przy piśmie z dnia 1 września 2022 r., L.dz. 05/09/2022, dotyczącym wyrażenia opinii na temat inwestycji polegającej na budowie i przebudowie dróg w Kielcach, w rejonie al. Solidarności, w obszarze ograniczonym od południa droga ekspresową S74 (ul. Świętokrzyską), od zachodu drogą krajową Nr 73 (al. Solidarności), od północy ul. Wileńską oraz od wschodu ul. Świerczyńską, w odniesieniu do koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju oraz innych programów rządowych, ponieważ tut. organ nie widzi podstaw prawnych do zaopiniowania przedmiotowej inwestycji drogowej.

Z up. WOJEWODY ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Inga Matuszewska
DYREKTOR
Wydziału Skarbu Państwa i Nieruchomości

Załącznik:

zgodnie z treścią pisma

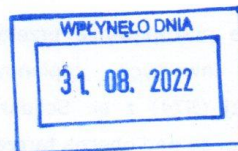
4. WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI – ODPOWIEDŹ

Brak uwag do przedstawionych w koncepcji rozwiązań.

5. GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - OPINIA



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Kielcach



Znak: O.Ki.Z-3.4204.10.2022.MS

Kielce, dnia 17.08.2022 r.

Gmina Kielce

Adres do korespondencji:

**Pan Tomasz Płonka
ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław**

Dotyczy: „Opracowania koncepcji projektowej dla zadania pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach”

W odpowiedzi na pismo z dnia 28.07.2022 r., znak: 44/07/2022 informuję, że negatywnie opiniuję przesłane materiały dotyczące opracowania koncepcji programowej dla zadania pn. „Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al. Solidarności w Kielcach”.

Opracowana koncepcja dla ww. zadania inwestycyjnego przedstawia sposób skomunikowania terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w rejonie al. Solidarności w trzech opcjach wraz z podwariantami. Z części opisowej wynika, że wariantem rekomendowanym do dalszych prac projektowych jest Wariant 1 w Opcji 1, który zakłada wykonanie drogi klasy L (lokalna) będącej przedłużeniem ulicy M. Konopnickiej w kierunku ulicy Uniwersyteckiej. Istniejące skrzyżowanie z al. Solidarności zostanie przebudowane na skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną.

Zarządca drogi krajowej po analizie przesłanych materiałów zwraca uwagę, że nowo projektowane skrzyżowanie zostanie zlokalizowane w niedużej odległości od istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 73 (al. Solidarności) z drogą ekspresową S74 (ul. Świętokrzyska), tj. ok. 425 m (odległość pomiędzy osiami skrzyżowania) oraz jeszcze bliższej odległości od końca pasa zjazdowego następnego 2 poziomowego węzła w ciągu DK73. Podkreślić należy, że GDDKiA jest na etapie wyłonienia wykonawcy dla zadania pn.: „Budowa drogi ekspresowej S 74 na odcinku Kielce (S7 węzeł Kielce Zachód - Kielce (DK 73)”, które będzie realizowane w systemie zaprojektuj i zbuduj. Planowany termin

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Kielcach

ul. Paderewskiego 43/45
25-950 Kielce
tel. 41 34 03 900
faks 41 366 48 04

www.gddkia.gov.pl
e-mail: sekretariat_kielce.gov.pl

rozstrzygnięcia postępowania przetargowego to IV kwartał 2022 r. W ramach wyżej wymienionej inwestycji zaplanowana została przebudowa skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej (S74) z al. Solidarności (DK73). Z koncepcji Programowej dla tego zadania wynika, że nad obecną tarczą skrzyżowania w ciągu ul. Solidarności wybudowana zostanie estakada, której ostateczna geometria oraz miejsce włączenia w istniejący układ będą wynikały z zatwierdzonego decyzją ZDRID projektu budowlanego. Estakada ta ma za zadanie zwiększenie przepustowości istniejącego skrzyżowania oraz poprawę płynności ruchu na kierunku o bardzo dużym natężeniu ruchu. Zlokalizowanie dodatkowego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną w miejscu wskazanym na planie orientacyjnym zniweluje znaczną część efektu ruchowego spowodowanego planowaną rozbudową węzła Bocianek (skrzyżowanie DK73 i S74). Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w proponowanym rozwiązaniu zastosowane zostały zbyt krótkie odcinki przeplatania, co może być przyczyną zwiększenia liczby wypadków, kolizji i utrudnień w ruchu. Dodatkowo przy płynnej prędkości pojazdów zjeżdżających z estakady ciężkość tych zdarzeń może być większa.

W związku z powyższym zarządca drogi krajowej, wykluczając skrzyżowanie w jednym poziomie sugeruje zastosowanie rozwiązania, które nie ingeruje w przepustowość drogi krajowej nr 73, a jednocześnie uwzględnia wszystkie oczekiwane relacje ruchowe. Należy rozważyć zaprojektowanie skrzyżowania według „Opcji 1” (tj. skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną), ale z tarczą skrzyżowania zlokalizowaną na poziomie „-1”, z pasami zjazdowymi z DK 73 oraz pasami wyjazdowymi na DK 73 po obu stronach pasa rozdziału drogi DK 73. Zastosowanie wskazanego powyżej tylko nieco droższego rozwiązania wydaje się najbardziej efektywne ponieważ nie obniża przepustowości i płynności ruchu na DK73, umożliwia zachowanie bus-pasów uwzględniając jednocześnie wymogi urbanistyczne, ruchowe oraz zdecydowanie poprawiając warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego płynność w stosunku do wariantu rekomendowanego. Pozwoli również na zapewnienie obsługi komunikacyjnej istniejącym terenom inwestycyjnym oraz zapewni skuteczne funkcjonowanie nawet w przypadku dociążenia ruchem z terenów po wschodniej stronie al. Solidarności. Przy tym rozwiązaniu można również, rozważyć pozostawienie na poziomie „0” prawoskrętów (zjazd „z” i wjazd „na” DK73) co zwiększyłoby rezerwę przepustowości skrzyżowania na poziomie „-1”.

GDDKiA dopuszcza możliwość połączenia planowanej drogi (przedłużenie ul. Konopnickiej) z istniejącą jezdnią ul. Uniwersyteckiej w chwili obecnej zakończoną placem do zawracania, tylko pod warunkiem, że nie będzie ono ingerowało w przepustowość drogi DK73 (skrzyżowanie na poziomie „-1”). Przebieg oraz ukształtowanie wysokościowe tego połączenia jest ściśle powiązane z przyjętymi rozwiązaniami planowanej rozbudowy węzła „Kielce Bocianek” w ciągu al. Solidarności. Uzgodnienie przebiegu planowanego połączenia oraz określenie parametrów technicznych

będzie możliwe po wstępnej akceptacji skorygowanych rozwiązań dla całego układu komunikacyjnego, w tym ukształtowania geometrycznego i wysokościowego planowanego połączenia. GDDKiA sugeruje skoordynowanie prac projektowych z projektantami rozbudowy węzła „Kielce Bocianek”, którzy powinni być znani w IV kwartale br.

Brak jest również uzasadnienia do budowy odcinka drogi łączącej ul. Świerczyńską z ul. Uniwersytecką („Opcja 3”). W chwili obecnej ul. Świerczyńska ma zapewnione połączenie z ul. Uniwersytecką poprzez odcinek dodatkowej jezdni wykonany w ramach budowy drogi ekspresowej S74. Planowany zjazd z łącznika na ul. Uniwersytecką został zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie już istniejącego zjazdu.

Zatokę autobusową zaprojektowaną bezpośrednio przy tarczy skrzyżowania DK 73 z S74 ze względu na zapewnienie prawidłowego poziomu bezpieczeństwa należy odsunąć na dalszy odcinek al. Solidarności. Wskazana w projekcie lokalizacja może być przyczyną występowania kolizji pomiędzy pojazdami opuszczającymi tarczę skrzyżowania (w tym łącznice), a autobusami wyjeżdżającymi z zatoki. Kierujący autobusem nie będzie miał zapewnionej prawidłowej widoczności przy włączaniu się do ruchu.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Zbigniew Cichy

6. GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - ODPOWIEDŹ

Dziękujemy za przekazane uwagi. Informujemy, że planowana inwestycja będzie podlegała dalszym uzgodnieniom z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, w celu ustalenia rozwiązań projektowych satysfakcjonujących dla wszystkich zainteresowanych stron.

Niestety ale koszt budowy proponowanego przez GDDKiA skrzyżowania wielopoziomowego jest nieporównywalnie wyższy od budowy zwykłego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną w jednym poziomie.

Biorąc pod uwagę znaczną różnicę wysokości terenu między ulicą Konopnicką a projektowanym wlotem przy terenach biurowych, konieczna byłaby również kompletna przebudowa dróg dojazdowych na odcinku kilkuset metrów oraz sąsiadujących z drogą terenów, w celu obniżenia niwelety drogi o kilka metrów do poziomu -1, na którym miałyby się znaleźć skrzyżowanie. Ponownie – pociągnęłoby to za sobą ogromne koszty, trudności techniczne związane z ukształtowaniem wysokościowym terenu, konieczność znacznej ingerencji w tereny sąsiadujące, przebudową sieci uzbrojenia terenu oraz powiększeniem pasa drogowego.

Jest to zadanie o zupełnie innej skali ekonomicznej, zakresie robót budowlanych, wpływie na środowisko i mieszkańców, przy stosunkowo niewielkich korzyściach ruchowych w stosunku do rozwiązania przedstawionego w koncepcji programowej.

7. URZĄD MIASTA KIELCE – KANCELARIA PREZYDENTA - OPINIA

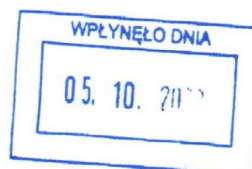
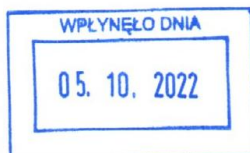


Urząd Miasta Kielce
Kancelaria Prezydenta

Kielce, 26.09.2022 r.

KP-IX.7211.4.2022.RS

ALFA PROJEKT
Tomasz Płonka
ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław



Dotyczy: wydania opinii na temat planowanej inwestycji pn.:
„Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie
al. Solidarności w Kielcach”

W odpowiedzi na pismo znak: 02/09/2022 z dnia 01.09.2022 r. Kancelaria Prezydenta, Stanowisko ds. Zarządzania Ruchem Drogowym informuje, że zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784) tut. jednostka „opiniuje geometrię drogi w projektach budowlanych”, nie na etapie koncepcji programowej.

Niemniej jednak zdaniem tut. Stanowiska najbardziej efektywna będzie „opcja 1”, tj. przedłużenie ulicy M. Konopnickiej do połączenia z ul. Uniwersytecką, wraz z rozbudową skrzyżowania z al. Solidarności – budowa sygnalizacji świetlnej. Poniżej przekazujemy wstępne spostrzeżenia do ww. wariantu.

1. Uwzględnić zmiany zagospodarowania pasa drogowego względem inwestycji pn.: „Kielecki Rower Miejski – zadanie I: Budowa i przebudowa ścieżek rowerowych. Odcinek 2: al. Solidarności - od wjazdu do stacji Orlen do połączenia z DDR w parku im. Dygasińskiego”.
2. Przy realizacji inwestycji zasadnym jest skoordynowanie budowanej sygnalizacji świetlnej z istniejącą na skrzyżowaniu ul. Świętokrzyskiej i al. Solidarności.
3. Na nowym skrzyżowaniu, na północno-zachodnim wlocie al. Solidarności, lewy pas ruchu przeznaczyć jedynie dla relacji skrętu w lewo w kierunku ul. Uniwersyteckiej.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Kancelarii Prezydenta
Agnieszka Nowak-Calińska

8. URZĄD MIASTA KIELCE – KANCELARIA PREZYDENTA – ODPOWIEDŹ

Biorąc pod uwagę m.in. uwarunkowania ruchowe, wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną jest wariantem preferowanym do dalszej realizacji.

Ad1) Uzupełniono w projekcie.

Ad2) Zakłada się skoordynowanie sygnalizacji świetlnej pomiędzy sąsiadującymi skrzyżowaniami we współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach.

Ad3) Układ pasów ruchu na skrzyżowaniu przyjęto w oparciu o istniejące i przewidywane natężenia ruchu i wymagania przepustowości.

9. WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW - OPINIA



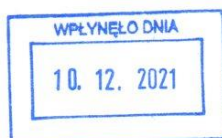
ŚWIĘTOKRZYSKI
WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR
ZABYTKÓW
W KIELCACH

WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW W KIELCACH

ul. Ignacego Paderewskiego 34A, 25-502 Kielce
tel./fax: 41 3301800
e-mail: sekretariat@wuoz.kielce.pl
www.wuoz.kielce.pl

Znak: ZATIRA.IA.5183.200.2021

Kielce, 06.12.2021 r.



Pan
Tomasz Płonka
ALFA PROJEKT
ul. Stroińska 4a/21
50-540 Wrocław

Odpowiadając na pismo L.dz. 16/10/2021 z dnia 15.10.2021 r. (data wpływu 15.11.2021 r.) Pana Tomasza Płonki, reprezentującego Gminę Kielce- Miejski Zarząd Dróg w Kielcach w sprawie zaopiniowania koncepcji projektowej dla zadania pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie Al. Solidarności w Kielcach”, zgodnie z załączonym *Projektem Zagospodarowania Terenu* stanowiącym załącznik graficzny do niniejszej opinii,

Świętokrzyski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Kielcach opiniuje pozytywnie przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, bez uwag.

Przedmiotowa inwestycja w opiniowanym zakresie nie koliduje z zadokumentowanymi zabytkowymi obiektami architektury, zieleni oraz stanowiskami archeologicznymi, objętymi ochroną konserwatorską z mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 710 z późn. zm. – zwanej dalej ustawą o.z.o.z.).

Tym samym inwestycja nie wymaga wydania decyzji konserwatorskiej na podstawie art. 36 ust. 1 ustawy o.z.o.z. i w trybie art. 39 ust. 1 oraz uzgodnienia konserwatorskiego w trybie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.).

Przypominamy, że zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy o.z.o.z., kto w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany:

1. wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
2. zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
3. niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Anna Durażnińska
Starszy specjalista
ds. inspekcji zabytków archeologicznych

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik
2. aa

10. WOJEWÓDZKI KONSERWATOR – ODPOWIEDŹ

Brak uwag do przedstawionych w koncepcji rozwiązań.

11. REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA - OPINIA



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W KIELCACH

Kielce, 29.09.2022 r.

WPN-II.070.71.2022.AŁ

ALFA PROJEKT

Tomasz Płonka
ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław

W odpowiedzi na pismo znak: L.dz. 03/09/2022 z dnia 01.09.2022 r. (data wpływu: 07.09.2022 r.) w sprawie wyrażenia opinii dotyczącej opracowania koncepcji projektowej dla zadania pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie Al. Solidarności w Kielcach”, informuję jak poniżej.

Przedmiotowe zamierzenie tj. obszar ograniczony od południa drogą ekspresową S74, od zachodu drogą krajową 73, od północy ulicą Wileńską oraz od wschodu ulicą Świerczyńską zlokalizowane jest w granicach Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w strefie B i strefie C. Przebieg granicy Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i regulacje prawne dot. obszaru znajdują się w Uchwale Nr XLI/729/10 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Świet. Nr 293, poz. 3020), dostępnej pod adresem:

<http://edziennik.kielce.uw.gov.pl/legalact/2010/293/3020/>.

Na terenie w/w obszaru zlokalizowany jest także grupowy pomnik przyrody: 8 dębów szypułkowych, ustanowionych Uchwałą nr XVIII/413/2011 Rady Miasta Kielce z dnia 17 listopada 2011 roku w sprawie ustanowienia pomników przyrody (Dz. Urz. Woj. Świet. Nr 317, poz. 3868).

W zakresie ochrony gatunkowej obowiązują:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183, z późn.zm.),
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409),
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408).

W granicach oddziaływania planowanej inwestycji nie można wykluczyć występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Prowadzenie prac związanych z przedmiotowym zamierzeniem powinno odbywać się w sposób nienaruszający zakazów w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów podlegających ochronie prawnej, określonych w art. 51 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.). W przypadku braku takiej możliwości, przed przystąpieniem do robót należy uzyskać stosowne zezwolenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska w zależności od statusu ochronnego gatunku i rodzaju zakazu (mówi o tym art. 56 ust. 1 i 2 w/w



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Karola Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce, tel.: 41 34 35 340, fax: 41 34 35 343, sekretariat@kielce.rdos.gov.pl, www.gov.pl/web/rdos-kielce

ustawy). W razie potrzeby w rozwiązaniach projektowych uwzględnić zagadnienia dotyczące migracji zwierząt.

Przy wyborze wariantu przedmiotowej rozbudowy układu komunikacyjnego należy mieć na uwadze cele ochrony występujących tam form ochrony przyrody.

W świetle obowiązujących przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029, z późn. zm.), regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do stwierdzenia obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i wydania w/w decyzji w przypadku przedsięwzięć wymienionych w art. 75 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 1a, 5, 6, 7 cyt. ustawy. Organem właściwym do stwierdzenia obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla pozostałych przedsięwzięć, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 w/w ustawy, jest właściwy wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Mając na uwadze powyższe w przedmiotowym przypadku właściwy terytorialnie organ tj. Prezydent Miasta Kielce na podstawie szczegółowego zakresu przedsięwzięcia, winien zająć stanowisko w kwestii obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego zamierzenia. W przypadku zakwalifikowania planowanego zamierzenia inwestycyjnego do przedsięwzięć wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, regionalny dyrektor ochrony środowiska zajmuje stanowisko w trybie art. 64 lub art. 77 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko jako organ opiniujący bądź uzgadniający.

Małgorzata Olesińska
p. o. Zastępcy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Regionalnego Konserwatora Przyrody
w Kielcach
/-podpisany cyfrowo/

Otrzymuje:

1. Adresat – na adres poczty elektronicznej: alfa.projekt@interia.pl,
2. a/a.

12. REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY – ODPOWIEDŹ

Brak uwag do przedstawionych w koncepcji rozwiązań. MZD w Kielcach wystąpi na etapie opracowania projektu budowlanego z wnioskiem o opinię dotyczącą stwierdzenia obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniu dla planowanej inwestycji.

13. ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI ROWEROWEJ W KIELCACH - OPINIA



Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce
tel. 41 34 02 800; fax 41 34 02 830
e-mail: boi@mzd.kielce.pl

www.mzd.kielce.pl

WR.4024.14.09.2022.RR

Kielce, dnia 03.10.2022 r.



„ALFA PROJEKT”
Tomasz Płonka
50-540 Wrocław
ul. Strońska 4a/21

dot: pisma z dnia 01.09.2022r. znak L.dz.08/09/2022 o wyrażenie opinii dotyczącej opracowywanej koncepcji projektowej (na podstawie umowy o prace projektowe WZP.26.4.31.2021 z dnia 03.08.2021r.) dla zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach”.

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach przekazuje w załączeniu uwagi Zespołu ds. polityki rowerowej w Kielcach do koncepcji projektowej opracowywanej dla inwestycji polegającej na rozbudowie układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach.

Z-ca DYREKTORA
ds. inwestycji
mgr inż. Renata Pajek

W załączeniu:

- 1) Kopia uwag zespołu rowerowego.

Sprawę prowadzi: Planowania Rozwoju i Ewidencji Dróg
Renata Romanowska tel. 41 34 02 824

Renata Romanowska

Od:

Wysłano:

Do:

DW:

Temat:

Al. Solidarności - Alfa Projekt - uwagi zespołu rowerowego

Witam Pani Renato, poniżej przedstawiam uwagi zespołu rowerowego spisane dziś na spotkaniu roboczym w MZD Kielce. Uwagi dotyczą wariantu preferowanego, czyli skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

1. Drogę dla rowerów projektowaną po zachodniej stronie al. Solidarności należy dowieźć do aktualnie wybudowanej infrastruktury rowerowej.
2. Należy wyznaczyć przejazd rowerowy przez zachodni wlot skrzyżowania w ciągu projektowanej drogi dla rowerów.
3. Należy wyznaczyć przejście i przejazd rowerowy popołudniowej stronie skrzyżowania.
4. Przy projektowaniu peronów przy przystankach autobusowych szczególną uwagę należy zwrócić na ochronę blisko rosnących drzew. Tam gdzie jest to technicznie możliwe należy zawęzić peron i zapewnić ochronę istniejących drzew.
5. Pas do skrętu w lewo zaprojektowany na wschodnim wlocie (przedłużenie ul. Uniwersyteckiej) należy wydłużyć co najmniej do zaprojektowanego przejścia dla pieszych przez ul. Uniwersytecką (przejście z azylem).
6. Projekt sygnalizacji świetlnej powinien uwzględnić detekcję rowerzystów przed przejazdami rowerowymi oraz w miejscach oddalonych o kilkadziesiąt metrów od nich (na ciągach dróg rowerowych, jak detekcja zliczająca, i ewentualnie wydłużająca czas trwania głównej fazy ruchu na sygnalizacji świetlnej).
7. Należy zaprojektować dodatkowe włączenia drogi dla rowerów pomiędzy północno – wschodnim narożnikiem wyspy centralnej (S74 / DK73) a łukiem ul. Uniwersyteckiej, oraz na wysokości przejścia dla pieszych z azylem przez przedłużenie ul. Uniwersyteckiej.
8. W związku z lokalizacją nowego przystanku komunikacji publicznej na wylocie al. Solidarności w kierunku północnym (tuż za wyspą centralną) należy zaprojektować dodatkowe przejście dla pieszych po północnej stronie łuku ul. Uniwersyteckiej (wykorzystując powierzchnię wyłączoną z ruchu. To jak i zaprojektowane już przejście po wschodniej stronie łuku powinno zostać zaprojektowane na wyniesieniach z sinusoidalnymi torami najazdu.
9. Rozważyć zaprojektowanie mini ronda (przejezdnego) w miejsce łuku wprowadzonego na ul. Uniwersyteckiej w rejonie wyspy centralnej. Mini rondo posiadałoby dwa wloty kołowe oraz trzeci wlot rowerowy prowadzący od wyspy centralnej do tego ronda. Przeanalizować wynikającą z tego rozwiązania zajętość terenu w odniesieniu do obecnie przyjętych linii podziałowych na łuku.
10. Zaprojektować fragment drogi dla rowerów łączący południowy koniec ul. Świerczyńskiej i ciąg pieszo rowerowy wzdłuż ul. Uniwersyteckiej w formie prostego odcinka drogi dla rowerów pod obiektem mostowym na przedłużeniu korytarza ul. Świerczyńskiej.
11. Przeanalizować możliwość dopuszczenia skrętu w lewo wyłącznie dla autobusów z prawego pasa wschodniego wlotu przedłużenia ul. Uniwersyteckiej. Rozwiązanie takie daje pewien priorytet komunikacji publicznej, nie zabierając możliwości wykonania skrętu w lewo z lewego pasa (jeżeli będzie to ruchowo uzasadnione).
12. Przeanalizować możliwość wyniesienia przejść i przejazdów dojeżdżających do ul. Uniwersyteckiej oraz do al. Solidarności.
13. Przeanalizować możliwości skutecznego spowolnienia ruchu rowerowego na drogach dla rowerów przed dojazdem w góry al. Solidarności do przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną (do przejazdów przez wlot wschodni i zachodni).

Z poważaniem,
Krzysztof Pawlak
Kierownik Referatu Inżynierii Ruchu i Systemów Sterowania
Miejski Zarząd Dróg w Kielcach

[Strona nr]

14. ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI ROWEROWEJ W KIELCACH – ODPOWIEDŹ

Ad1) Uzupełniono w projekcie.

Ad2) Ad3) Informujemy, że zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

Ad4) Informujemy, że wskazany w opracowaniu zakres kolizji z zielenią ma charakter orientacyjny. Precyzyjne określenie zakresu kolizji z istniejącą zielenią możliwe będzie na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu projektu budowlanego oraz wykonawczego (gdy znany będzie finalny i zatwierdzony przebieg drogi oraz zakres przebudowy sieci uzbrojenia terenu). Planuje się wycinkę wyłącznie tych drzew i krzewów, które bezpośrednio będą kolidować z projektowanymi obiektami budowlanymi lub zagrażać będą bezpieczeństwu ruchu drogowego, z uwagi na swój zły stan zdrowia, naruszenie projektowanej skrajni drogowej lub istotne ograniczenie widoczności, stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla roślin wskazanych wstępnie do wycięcia przeanalizowana zostanie możliwość przesadzenia ich w inną, niekolidującą z projektowanymi obiektami lokalizację.

Ad5) W miarę możliwości skorygowano rozwiązania projektowe.

Ad6) Szczegółowy projekt faz sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu wykonywany będzie na dalszych etapach realizacji zadania, przy opracowywaniu projektów budowlanych i wykonawczych. Informujemy również, że z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu samochodowego podstawowym warunkiem sprawnego funkcjonowania skrzyżowania i zapewnienia wymaganego poziomu swobody ruchu będzie zapewnienie koordynacji sygnalizacji pomiędzy sąsiadującymi skrzyżowaniami.

Ad7) Wniosek został zaakceptowany, w miarę możliwości skorygowano rozwiązania projektowe.

W zakresie dodatkowego włączenia drogi dla rowerów pomiędzy narożnikiem wyspy centralnej S74 i S73 a łukiem ulicy Uniwersyteckiej, informujemy, że przebudowa węzła dróg krajowych 74 i 73 znajduje się w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i aktualnie znajduje się w fazie postępowania przetargowego na wybór Wykonawcy robót w systemie „zaprojektuj i wybuduj”.

Ad8) Wniosek został zaakceptowany, w miarę możliwości skorygowano rozwiązania projektowe.

Ad9) Przedstawiona propozycja budowy ronda jest interesująca, niestety nie uwzględnia pewnych uwarunkowań projektowych, które w naszej ocenie uniemożliwiają realizację tego pomysłu: lokalizacja skrzyżowania (ronda) na wierzchołku zakrętu drogi mogłaby być nieintuicyjna i mało czytelna dla kierowców; umiejscowienie skrzyżowania na zakręcie drogi nie uwzględnia również wymagań dot. widoczności, co może prowadzić do kolizji i niebezpiecznych zdarzeń w ruchu drogowym, a tym samym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu; istotnym problemem również mogłyby być istniejące różnice wysokości w terenie; rozwiązanie te również nie uwzględnia projektowanego sposobu zagospodarowania terenów biurowych. Informujemy również, że teren ten znajduje się w gestii GDDKiA.

Ad10) Teren znajduje się w gestii GDDKiA i nie został objęty zakresem niniejszego opracowania.

Ad11) Wniosek został zaakceptowany, w miarę możliwości korygowano rozwiązania projektowe.

Ad12) Uwaga niezrozumiała.

Ad13) Po przeanalizowaniu możliwych opcji przewidziano wykonanie na dojazdach do skrzyżowania pasów zwalniających – linii wibracyjnych wykonanych jako oznakowanie grubowarstwowe. Szczegółowe rozwiązania będą analizowane na późniejszym etapie realizacji zadania, przy opracowaniu docelowego projektu budowlanego oraz projektu organizacji ruchu.

15. URZĄD MIASTA KIELCE - W. URBANISTYKI I ARCHITEKTURY - OPINIA



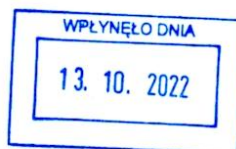
Urząd Miasta Kielce
Wydział Urbanistyki
i Architektury

13.10.2022

Kielce, 06.10.2022 r.

UA-VI.033.70.2022

ALFA PROJEKT
Tomasz Płonka
50-540 Wrocław
Ul. Strońska 4a/21



W odpowiedzi na pismo z dnia 01.09.2022 r (data wpływu do tut. Urzędu 07.09.2022 r.) dotyczącą opinii w sprawie koncepcji „Układu komunikacyjny w rejonie al. Solidarności w Kielcach” Wydział Urbanistyki i Architektury – Biuro Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Kielce wnosi następujące uwagi do przedłożonego opracowania:

Uwaga ogólna:

Uwagi do opracowanych wariantów przekazaliśmy pismem z dnia 13.01.2022 skierowanym do MZD i obecnie większość naszych uwag pokrywa się z poprzednimi.

W ubiegłym roku na zlecenie Naszego Wydziału opracowana została „*Koncepcja zagospodarowania terenu ograniczonego: od południa pasem drogowym ulicy Świętokrzyskiej, od wschodu – granicą miasta Kielce, od północy strefą zieleni miejskiej wyłączoną z zabudowy, zgodnie z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Kielce a od zachodu pasem drogowym alei Solidarności*”. W ramach tego opracowania analizowana była również koncepcja układu drogowego dla tego obszaru. Z analizy tej wynika, że obsługa tego terenu wymaga budowy dodatkowej ulicy równoległej do ul. Uniwersyteckiej.

Wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną Al. Solidarności z przedłużeniem ul. Konopnickiej (Opcja 1/Wariant 1+Opcja 3).

1. Ulica Uniwersytecka nie stanowi drogi publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. Jest dodatkową jezdnią drogi ekspresowej obsługującą teren przyległy do drogi, będącą w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Zdaniem naszego Biura nie jest korzystne oparcie na niej całego układu komunikacyjnego tak znacznego obszaru.
Ostateczna obsługa komunikacyjna tego terenu uzależniona będzie również od przyjętej koncepcji przebiegu wschodniej obwodnicy miasta.
2. Nasze wątpliwości budziła zgodność zaproponowanego rozwiązania z obowiązującym do 21 września br. rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

Rynek 1
25-303 Kielce
tel. 41 36 76 130
www.um.kielce.pl



- Aleja Solidarności jest fragmentem drogi krajowej Nr 73 i zgodnie z przepisami §4 ust. 2 pkt. 1 ww. rozporządzenia powinna spełniać parametry drogi klasy GP. Minimalna dopuszczalna odległość między skrzyżowaniami na drodze klasy GP to 600 m (§9 ust. 1.pkt. 3), a skrzyżowanie z ul. Konopnickiej zaprojektowane zostało w odległości ok. 430 m. Wprawdzie obecnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych dopuszcza w trudnych warunkach klasę G dla dróg krajowych, ale odległość między węzłami na drogach klasy G wynosi 500 m.
- W przedłożonej koncepcji nie jest wskazane, czy przedłużanie ul. Konopnickiej do ul. Uniwersyteckiej wzdłuż ul. Świętokrzyskiej i al. Solidarności realizowane będzie jako odrębna droga publiczna czy jako dodatkowa jezdnia dróg krajowych 74 i 73 (na rysunkach brak wyodrębnionego pasa drogowego).
- Ponadto przedstawione rozwiązania projektowe skrzyżowania nie pokazują ostatecznych rozwiązań koncepcji GDDKiA, co utrudnia ocenę gdzie kończy się obszar oddziaływania węzła Bocianek. Na rysunkach 1.1/1; 1.1/2; 2.1/1.1; 2.1/2.1 na których przerywaną linią wniesiono koncepcje węzła ilość pasów ruchu przy zjeździe z wiaduktu różni się od ilości pasów ruchu na projektowanym skrzyżowaniu.

Wariant z rondem typu „hantla” (Opcja 1 /Wariant 2+Opcja 3):

1. Podobnie jak w wariantcie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną nie są zachowane wymagane rozporządzeniem odległości pomiędzy skrzyżowaniami.
2. Niewątpliwie korzystniejszą jest możliwość włączenia dodatkowo drogi „przy dębach”, jednakże zaproponowany przebieg tej drogi mocno ingeruje w działki prywatne na których wydane zostało (i według naszej wiedzy jest jeszcze ważne) pozwolenie na budowę budynku biurowego.
3. Podobnie jak w poprzednim wariantcie przedstawione rozwiązania projektowe skrzyżowania nie pokazują ostatecznych rozwiązań koncepcji GDDKiA, co utrudnia ocenę gdzie kończy się obszar oddziaływania węzła Bocianek. Na rysunkach na których przerywaną linią wniesiono koncepcje węzła ilość pasów ruchu przy zjeździe z wiaduktu różni się od ilości pasów ruchu na projektowanym skrzyżowaniu.
4. Bliska odległość węzła Bocianek, nieznannej długości odcinki przeplatania i brak możliwości skoordynowania ruchu na obu krzyżowaniach budzą nasze wątpliwości co do przepustowości takiego rozwiązania.
5. Mniej korzystny układ przejść dla pieszych (brak przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania).

Wariant z rondem typu „hantla” (Opcja 2 /Wariant 1 i 4 +Opcja 3):

1. Wg opinii Naszego Wydziału koncepcja budowy drogi przy dębach jest korzystnym rozwiązaniem dla docelowego układu komunikacyjnego w tym rejonie miasta.

2. Zasadnym wydaje się rozważenie możliwości włączenia tej drogi w sposób umożliwiający obsługę obu kierunków ruchu na Al. Solidarności (np. poprzez budowę przejazdu pod jedniami Al. Solidarności).
 - a. Podobnie jak w poprzednim wariantcie zaproponowany przebieg tej drogi mocno ingeruje w działki prywatne na których wydane zostało (i według naszej wiedzy jest jeszcze ważne) pozwolenie na budowę budynku biurowego.

W poprzedniej opinii Naszego Wydziału proponowaliśmy rozważenie alternatywnych rozwiązań skrzyżowania/układu komunikacyjnego w tym obszarze.

W koncepcji rozwiązania przedmiotowego układu komunikacyjnego, sugerujemy wzięcie również pod uwagę skrzyżowania na różnych poziomach, w taki sposób by nie wpływało negatywnie na sąsiadujący węzeł drogowy S74 i DK73 i bezpieczeństwo ruchu drogowego w obszarze oddziaływania tego węzła, oraz dawało możliwość obsługi przylegających terenów inwestycyjnych.

Z poważaniem,


ZASTĘPCA DYREKTORA
mgr inż. Monika Czekaj

Do wiadomości:

1. Miejski Zarząd Dróg
Ul. Prendowskiej 7
25-303 Kielce

16. URZĄD MIASTA KIELCE - W. URBANISTYKI I ARCHITEKTURY - ODPOWIEDŹ

Wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną Al. Solidarności z Przedłużeniem ul. Konopnickiej (Opcja 1/Wariant 1+Opcja 3):

Ad1) W opracowywanej koncepcji projektowej nie zakłada się oparcia całego układu komunikacyjnego na ulicy Uniwersyteckiej. Od strony północnej rozpatrywany obszar będzie obsługiwany nowym ciągiem komunikacyjnym stanowiącym drogę publiczną nazwaną roboczo „Drogą przy dębach”, która włączona zostanie bezpośrednio do alei Solidarności (obsługa komunikacyjna odbywać się będzie na zasadzie prawoskrętów).

Ad2.1) Informujemy, że odległość pomiędzy skrzyżowaniami jest przyjęta prawidłowo. Al. Solidarności jest ulicą klasy G. Zgodnie z §9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zmianami), dla drogi klasy G „odstępy między skrzyżowaniami (...) na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m, dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami (...) na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400m.”. Projektowana odległość między skrzyżowaniami, wynosząca ok. 430m jest więc dopuszczalna i zgodna z przytoczonymi przepisami. Koncepcja projektowa została opracowana w oparciu o przepisy obowiązujące w dniu podpisania umowy. Zgodnie z zapisem § 115 nowego Rozporządzenia, jeżeli przed dniem jego wejścia w życie wszczęte zostało postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu (...) stosuje się przepisy techniczno – budowlane obowiązujące przed dniem 21.09.2022r.

Ad2.2) W kwestii zmiany statusu ulicy Konopnickiej z kategorii drogi wewnętrznej na publiczną aktualnie prowadzone są rozmowy ze Spółdzielnią Mieszkaniową „Bocianek”.

Ad2.3) Zgodnie z posiadaną przez nas wiedzą, GDDKiA, jest na etapie wyłonienia wykonawcy dla zadania pn.: „Budowa drogi ekspresowej S 74 na odcinku Kielce (S7 węzeł Kielce Zachód - Kielce (DK 73))”, które będzie realizowane w systemie zaprojektuj i zbuduj. Planowany termin rozstrzygnięcia postępowania przetargowego to IV kwartał 2022 r. Tym samym nie ma możliwości przedstawienia ostatecznych rozwiązań w tym zakresie, ponieważ nie zostały one jeszcze sporządzone. Rozwiązania projektowe koncepcji projektowej GDDKiA w zakresie zadania „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku S7 Kielce Zachód – Kielce (DK 73)” nie są ostateczne. Dokumentacja projektowa będzie opracowywana w systemie „zaprojektuj i wybuduj” i aktualnie trwa postępowanie przetargowe na wybór Wykonawcy.

Wariant z rondem typu „hantla” (Opcja 1 /Wariant 2+Opcja 3):

Ad1) Projektowana odległość między skrzyżowaniami, jest dopuszczalna i zgodna z przepisami. Uzasadnienie jak wyżej.

Ad2) Z uwagi na istniejące ograniczenia terenowe, m.in. pochylenia terenu oraz konieczność ochrony drzew pomnikowych, możliwości prowadzenia drogi oraz lokalizacji wlotu do al. Solidarności są mocno ograniczone. Podstawową zaletą wariantu zakładającego wykonanie ronda jest połączenie w jednym rozwiązaniu opcji 1 (włączenie ulicy M. Konopnickiej do al. Solidarności i przedłużenie do ul. Uniwersyteckiej) oraz opcji 2 (wykonanie drogi dojazdowej od al. Solidarności do ul. Świerczyńskiej). Wadą takiego rozwiązania faktycznie jest zwiększona ingerencja w tereny prywatne.

Ad3) Nie ma możliwości przedstawienia ostatecznych rozwiązań w tym zakresie, ponieważ nie zostały one jeszcze sporządzone. Uzasadnienie jak wyżej.

Ad4) Wykonane pomiary i prognozy ruchu, wraz z przeprowadzoną analizą ruchu wskazują, że dopuszczalne jest zastosowanie skrzyżowania typu rondo dwupasowe. Faktyczną wadą tego rozwiązania jest brak możliwości skoordynowania z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu

Świętokrzyska / al. Solidarności. Stąd m.in. jako rekomendowane do dalszej realizacji wskazano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną, które zapewnia lepsze uwarunkowania ruchowe.

Ad5) Zgadza się, że wariant z rondem charakteryzuje się mniej korzystnym układem przejść dla pieszych. Stąd m.in. jako rekomendowane do dalszej realizacji wskazano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną.

Wariant z rondem typu „hantla” (Opcja 2 /Wariant 1 i 4 +Opcja 3):

Ad1 i 2) Budowa drogi po północnej stronie terenów biurowych i Uniwersytetu umożliwi dobre skomunikowanie z al. Solidarności obszarów zlokalizowanych po wschodniej stronie, co jest szczególnie istotne w perspektywie planowanego dalszego rozwoju tych terenów. Niestety włączenie drogi w ten sposób, nie umożliwi obsługi obu kierunków ruchu na Al. Solidarności. Niemożliwym w tym wariantcie jest również zapewnienie połączenia z ul. Konopnickiej oraz terenów zlokalizowanych po wschodniej i zachodniej stronie al. Solidarności. Teoretycznym rozwiązaniem tego problemu faktycznie mogłoby być wykonanie skrzyżowania/węzła wielopoziomowego.

Niestety jednak koszt budowy skrzyżowania wielopoziomowego jest nieporównywalnie wyższy od budowy zwykłego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną lub ronda w jednym poziomie.

Biorąc pod uwagę znaczną różnicę wysokości terenu między obszarami po obu stronach al. Solidarności, konieczna byłaby również kompletna przebudowa dróg dojazdowych na odcinku kilkuset metrów oraz sąsiadujących z drogą terenów, w celu obniżenia niwelety drogi o kilka metrów do poziomu -1, na którym miałyby się znaleźć skrzyżowanie. Ponownie – pociągnęłoby to za sobą ogromne koszty, trudności techniczne związane z ukształtowaniem wysokościowym terenu, konieczność znacznej ingerencji w tereny sąsiadujące, przebudową sieci uzbrojenia terenu oraz powiększeniem pasa drogowego. Dodatkowym problemem jest istniejący zjazd z łącznicy węzła Jawroskiego, która również wymagałaby przebudowy.

Jest to zadanie o zupełnie innej skali ekonomicznej, zakresie robót budowlanych, wpływie na środowisko i mieszkańców, przy stosunkowo niewielkich korzyściach ruchowych w stosunku do rozwiązania przedstawionego w koncepcji programowej, w szczególności skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

17. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO - OPINIA



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Departament Nieruchomości, Geodezji i Planowania Przestrzennego

NGP-I.761.2.24.2022

Kielce, dnia 17 października 2022 r.

Pan
Tomasz Płonka
Alfa Projekt
ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław

Odpowiadając na pismo z dnia 1 września 2022 r. (L.dz. 06/09/2022, data wpływu do tutejszego Urzędu dnia 7 września 2022 r.) w sprawie wyrażenia opinii dotyczącej planowanej inwestycji, dla której opracowano koncepcję projektową dla zadania pod nazwą „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności”, uprzejmie informuję, że planowana inwestycja nie stoi w sprzeczności z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego, przyjętego uchwałą Nr XXVII/377/20 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 28 grudnia 2020 r. oraz opracowywanym przez Zespół Planowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego „Regionalnym planem transportowym województwa świętokrzyskiego do roku 2030”.

Nadmieniam, że w sprawie skomunikowania nieruchomości położonej w Kielcach przy ul. Wileńskiej (dawniej ul. Bęczkowska), oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków, w obrębie 0012, jako działka nr 155 o pow. 0,5308 ha, zostało zawarte w dniu 18 czerwca 2019 r. porozumienie pomiędzy Województwem Świętokrzyskim a Gminą Kielce.

Zgodnie z § 2 ust. 1 tego porozumienia, Gmina Kielce zobowiązała się, że w celu skomunikowania wyżej opisanej nieruchomości położonej w Kielcach przy ul. Wileńskiej, stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego, podejmie niezwłoczne działania, których celem będzie wybudowanie publicznej drogi gminnej.

Jednocześnie informuję, że z przedstawionych opcji i wariantów najbliższa zawartemu porozumieniu jest opcja 2 – wariant 5A, z którego zrezygnowano, łącznie z wariantem 1 lub 2 wraz z uzupełnieniem opcją 3.

Najkorzystniej z przedstawionych opcji i wariantów dla nieruchomości stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków, w obrębie 0012, jako działka nr 155, jest opcja 1 – wariant 2 przy jednoczesnej realizacji opcji 2 – wariant 1 lub 2 łącznie z wariantem 3 (dojazd do działki nr 155) wraz z uzupełnieniem opcją 3.

tel., 41 342 18 75
fax: 41 344 40 88
sekretariat.NGP@sejmik.kielce.pl
al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce

1

W związku z tym, że w przedłożonej koncepcji rekomendowana jest opcja 1 – wariant 1 wraz z opcją 3, wnoskuję o uzupełnienie go o rozwiązanie uwzględniające skomunikowanie działki o nr 155 stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego, zgodnie z powołanym wyżej porozumieniem.

W załączeniu przekazuję pismo Zespołu Planowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego Biura Rozwoju Regionalnego w Kielcach dotyczące opracowanej koncepcji.

Zał. 1

Z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Rafał Kosiński

Dyrektor Departamentu Nieruchomości,
Geodezji i Planowania Przestrzennego

Otrzymują:

1. adresat

2. aa

NGP

Doręczono osobiście



ŚWIĘTOKRZYSKIE BIURO ROZWOJU REGIONALNEGO

ul. Targowa 18, 25-520 Kielce:
tel. (041) 362-70-12, (041) 343-83-20, e-mail: sekretariat@sbrr.pl
Zespół Planowania Przestrzennego Województwa
tel. (041) 343-81-74, wex. 3010-3070, e-mail: zppw@sbrr.pl



NGP-I
21.09.2022

Znak: SBRR.ZPP.0602.164.2022

Kielce, dn. 20.09.2022 r.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Departament Nieruchomości
Geodezji i Planowania Przestrzennego

Wpłynęło dnia 21.09.2022
Nr pisma RRP-45455-22
Podpis Sobieraj

P.D. Wójcik
21.09.2022

Treść dokumentacji zgodna z treścią
umieszczoną na dokumencie elektronicznym.
Dekretacja zgodna z dekreacją elektroniczną dokonaną
w dniu 21.09.2022
przez P.D. Wójcik w systemie EZD
Podpis pracownika Wójcik



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO KANCELARIA URZĘDU	
WPIŁNYŁO dnia	20.09.2022
Nr Rejestru	RRP-45455-222
Podpis	Wójcik

Pan Rafał Kosiński
Dyrektor
Departamentu Nieruchomości,
Geodezji i Planowania Przestrzennego
Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Świętokrzyskiego

W odpowiedzi na pismo znak: NGP-I.761.2.24.2022 z dnia 13 września 2022 roku, przekazujące dokumentację dotyczącą koncepcji projektowej dla zadania pod nazwą „Rozwój terenów inwestycyjnych — rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach”, w celu odniesienia się do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego (PZP MOF OW) oraz innych programów wojewódzkich, Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego w Kielcach informuje, że nie znajduje w przedmiotowej dokumentacji żadnych elementów lub rozwiązań, które byłyby sprzeczne z zapisami ww. PZP MOF OW. Plan ten nie wskazuje szczegółowych rozwiązań komunikacyjnych w obszarze objętym przedłożoną koncepcją, zakłada jednak dalszą rozbudowę układu komunikacyjnego obszaru funkcjonalnego Kielc, w tym samych Kielc, w celu dostosowania go do zmieniających się potrzeb mieszkańców. Jednocześnie PZP MOF OW zakłada rozwój obszarów inwestycyjnych i aktywności gospodarczej jako niezbędnego elementu rozwoju gospodarczego regionu. Planowana inwestycja wpisuje się w oba te działania i jak wskazano powyżej, należy uznać, że nie stoi w sprzeczności z zapisami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego.

SBRR nie ma jednak możliwości wypowiedzenia się w zakresie odniesienia przedłożonej koncepcji projektowej do wszystkich programów wojewódzkich funkcjonujących bądź realizowanych na obszarze naszego Regionu. Jednakże tematycznie powiązany z przedmiotem przedstawionej koncepcji jest opracowywany w tut. Biurze Regionalny plan transportowy województwa świętokrzyskiego do roku 2030. Projekt tego dokumentu główny nacisk kładzie na poprawę powiązań województwa z siecią transportową TEN-T oraz zwiększenie mobilności mieszkańców regionu poprzez rozwój bezpiecznego i „zielonego” transportu, w tym w szczególności zbiorowego transportu publicznego. Zauważa również potrzebę rozwoju samej sieci transportowej województwa jako jednego z podstawowych elementów, niezbędnego do rozwoju gospodarczego regionu. Dotyczy to, po pierwsze,

- 3 -

skomunikowania obszarów aktywności gospodarczej zlokalizowanych na obszarze województwa z sąsiednimi regionami i siecią TEN-T, a po drugie, realizacji sprawnego układu transportowego w tych obszarach i w ich otoczeniu. Analiza przedłożonej dokumentacji pozwala uznać, że planowana inwestycja jest realizacją tego drugiego wymogu, co powoduje, że nie stoi ona również w sprzeczności z zapisami projektu *Regionalnego planu transportowego województwa świętokrzyskiego do roku 2030*.

Z poważaniem

DYREKTOR
Świętokrzyskiego Biura Rozwoju
Regionalnego w Kielcach
Krzysztof Domagała

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

18. URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIEGO – ODPOWIEDŹ

Informujemy, że uwzględniając m.in. uwarunkowania ruchowe, wariant ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną (opcja 1 — wariant 1) jest wariantem preferowanym do dalszej realizacji.

Biorąc powyższe pod uwagę, zapisy zawartego Porozumienia z Województwem Świętokrzyskim oraz Państwa pismo, informujemy, że w uzupełnieniu do projektowanego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, zakłada się skomunikowanie działki nr 155, poprzez wykonanie dojazdu od strony ulicy Świerczyńskiej, zgodnie z przedstawioną opcją 2.

Jednocześnie informujemy, że nie ma możliwości wykonania dojazdu do dz. nr 155 w formie przedstawionej na wariancie 5A oraz 5B, zgodnie z informacją zamieszczoną w opisie technicznym. Pochylenia podłużne terenu dla dróg w tym wariancie wynoszą od 9 do nawet 17%. Dopuszczalne przepisami pochylenia podłużne chodników wynoszą 6%, a jezdni 12%. Tym samym poruszanie się po takiej drodze, nie tylko pieszych i rowerzystów ale nawet i pojazdów byłoby mocno utrudnione. Projektując drogę do nieruchomości, musimy wziąć pod uwagę również dostępność dla osób starszych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zniwelowanie tak dużej różnicy wysokości i wykonanie normatywnych pochyłeń wymagałoby bardzo dużych nakładów prac ziemnych oraz wykonania murów oporowych. Konieczne byłoby także wykonanie drogi w formie serpentyn oraz skomplikowanego układu pochylni dla pieszych i rowerzystów, które znacznie wydłużyłyby drogę. Pomijając kwestie ekonomiczne oraz techniczne, taki układ drogowy byłby bardzo niewygodny i problematyczny w użytkowaniu – tak dla kierowców, jak i przede wszystkim osób pieszych, rowerzystów i osób z niepełnosprawnościami. Kolejnym istotnym czynnikiem jest „uzależnienie” wariantów nr 5 od realizacji drogi przedstawionej w Opcji 2, która stanowi jeden z licznych wariantów projektowych i niekoniecznie zostanie zrealizowana. Tymczasem dla ulicy Świerczyńskiej został już opracowany projekt koncepcyjny i może ona być realizowana bez dalszych przeszkód. To wszystko sprawia, że zaproponowane rozwiązania w opcji 2 - wariancie 4, stają się jedyną dostępną, możliwą do zrealizowania opcją realizacji dojazdu do działki nr 155.

Pismo Zespołu Planowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego Biura Rozwoju Regionalnego w Kielcach - Brak uwag do przedstawionych w koncepcji rozwiązań.

19. WODY POLSKIE - OPINIA



Kraków, dnia 24.10.2022 r.

KR.RZŚ.412.1.17.2022.PK



ALFA PROJECT
Tomasz Płonka
ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie, w odpowiedzi na pismo znak: 04/09/2022 z dnia 01.09.2022 r., w sprawie wyrażenia opinii dot. gospodarki wodnej oraz ochrony wód dla terenu objętego wykonaniem dokumentacji dla zadania pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych - rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie Al. Solidarności w Kielcach” informuje, że według danych zawartych w systemie informacyjnym gospodarowania wodami inwestycja zlokalizowana będzie w sąsiedztwie dwóch ujęć wód podziemnych. Ujęcia zlokalizowane są one w odległości ok. 100 m od drogi S74. Ujęcie ID WISMA 12240 znajduje się przy ul. Górnej 22, natomiast ujęcie ID WISMA 6868 znajduje się przy ul. Żniwnej 8. Lokalizacja ujęć została przedstawiona na załączniku nr 1. Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest poza obszarami stref ochronnych ujęć wód składających się łącznie z terenu ochrony bezpośredniej i terenu ochrony pośredniej. Realizacja inwestycji nie może negatywnie wpływać na wody podziemne ujmowane ww. ujęciami.

Jednocześnie informujemy, że planowana inwestycja zlokalizowana będzie w zlewniach jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Czarna Nida od Pierzchnianki do Morawki z Luborzanką (od Zalewu Cedzyna do ujęcia) kod: JCWPRW20008216459, a także na obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd kod: PLGW2000101. Realizacja inwestycji nie może negatywnie wpływać na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla ww. jednolitych części wód oraz obszarów chronionych, o których mowa art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, z późn. zm.). Ustalenia co do ww. jednolitych części wód i obszarów chronionych znajdują się w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.)).

Przedsięwzięcie planowane jest również w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (zwane dalej: GZWP) Nr 417 Kielce. GZWP zostały wyznaczone perspektywicznie w celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Przy projektowaniu nowych obiektów, w tym dróg należy uwzględnić szczególnie ochronę tego obszaru. Dla GZWP 417 został sporządzony „Dodatek do „Dokumentacji hydrogeologicznej rejonu eksploatacji (RE) Kielce w tym GZWP 417 Kielce” w związku z ustanawianiem obszarów ochronnych Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 417 Kielce”, zatwierdzony decyzją z dnia 3 czerwca 2016 r., znak: DGK-II.4731.109.2015.AJ przez Ministra Środowiska. Zgodnie z ustaleniami tej dokumentacji przedmiotowa inwestycja w „opcji nr 2” zlokalizowana jest na projektowanym obszarze ochronnym GZWP. Proponowane w dokumentacji warunki ochrony dotyczą budowy nowych obiektów oraz działań mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne. Wszystkie inwestycje w obszarze ochronnym GZWP mogące potencjalnie wpływać na wody podziemne objęto zaleceniem opracowania oceny oddziaływania na środowisko w szczególności na wody podziemne, wraz z dokumentacją hydrogeologiczną określającą

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków
tel.: +48 (12) 62 84 130 | faks: +48 (12) 42 32 153 | e-mail:
krakow@wody.gov.pl

www.wody.gov.pl

warunki hydrogeologiczne w związku z projektowaniem inwestycji. Do chwili obecnej Dyrektor RZGW w Krakowie nie wystąpił do Wojewody Świętokrzyskiego z wnioskiem o ustanowienie obszaru ochronnego GZWP nr 417, zgodnie z dyspozycją zawartą w art. 141 ustawy Prawo wodne.

Teren objęty wnioskiem znajduje się około 1,0 km od Dopływu spod Nowego Folwarku (zlewnia Lubrzanki) oraz 1,5 km od potoku Silnica, dla których nie zostały opracowane mapy zagrożenia powodziowego (art. 169 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne t.j. Dz.U. 2021 poz. 2233, z późn. zm.). Zatem, w rejonie przedmiotowego terenu nie zostały wyznaczone tzw. obszary szczególnego zagrożenia powodzią od ww. cieków w myśl zapisów ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne.

W związku z planowaną rozbudową układu komunikacyjnego w rejonie Al. Solidarności w Kielcach oraz projektowanym sposobem odprowadzania wód opadowych i roztopowych do istniejącej sieci kanalizacyjnej należy mieć na uwadze ewentualną konieczność uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód ze zwiększonej powierzchni drogi i w zwiększonej ilości. Potrzeba uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego będzie wiązać się z odrębnym postępowaniem.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie informuje, że wybór wariantu i związanych z tym rozwiązań projektowych, należy do inwestora i projektanta. Zdaniem tut. Zarządu na etapie projektowania inwestycji należy rozpoznać wszystkie elementy oddziaływań inwestycji i dokonać oceny jej wpływu na wody podziemne i powierzchniowe oraz w odniesieniu do potrzeby ochrony tych wód zaproponować stosowne rozwiązania. Konieczne do uzyskania decyzje wynikają z aktualnie obowiązujących przepisów prawa i zależą od zakresu projektowanych działań.

Z up. DYREKTORA

Z-ca DYREKTORA



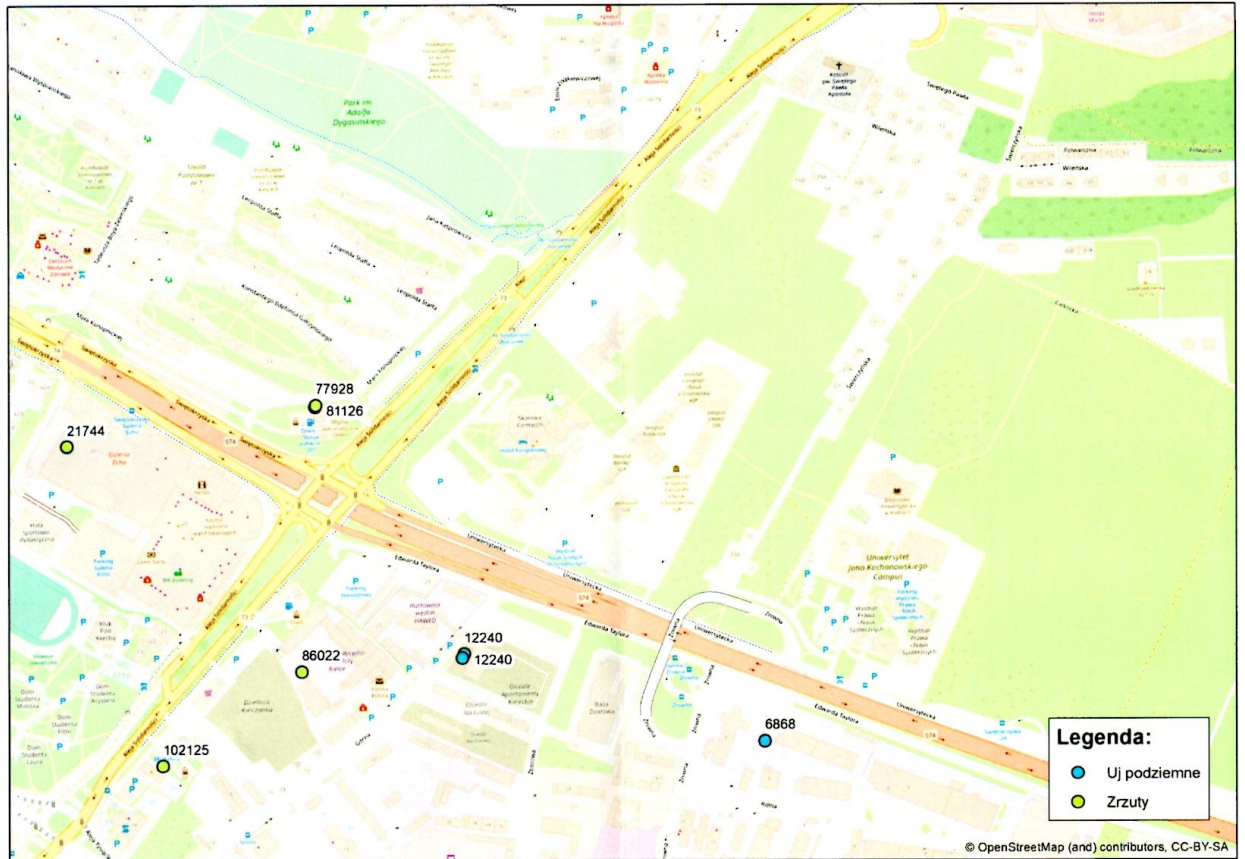
Kacper Rosa

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik graficzny – wysyłka pocztą
2. RZŚ a/a.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków
tel.: +48 (12) 62 84 130 | faks: +48 (12) 42 32 153 | e-mail:
krakow@wody.gov.pl

www.wody.gov.pl



20. WODY POLSKIE – ODPOWIEDŹ

Ewentualna konieczność uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód ze zwiększonej powierzchni drogi i zwiększonej ilości wód opadowych ustalona zostanie na dalszym etapie prac projektowych, przy opracowywaniu projektu budowlanego. Dla wybranego wariantu opracowania Inwestor wystąpi z wnioskiem o ustalenie potrzeby uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego.

V. *DALSZE REKOMENDACJE*

Biorąc pod uwagę zgłoszone w trakcie Konsultacji Społecznych opinie i wnioski, do dalszego opracowania rekomenduje się:

- Przedłużenie ulicy Konopnickiej w kierunku ulicy Uniwersyteckiej, wraz z wykonaniem skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na Al. Solidarności, zgodnie z Opcją 1 – Wariant 1. Rozwiązanie skorygowano w oparciu o otrzymane uwagi.
- Wykonanie połączenia ulic Świerczyńskiej i Al. Solidarności, zgodnie z Opcją 2 – Wariant 2. Połączenie drogowe omijające obszar parkingu przy terenach biurowych, o przebiegu zbliżonym do pomników przyrody, z łącznikiem prostym od strony północnej do terenów uniwersyteckich i biurowych. Rozwiązanie skorygowano w oparciu o otrzymane uwagi.
- Wykonanie dojazdu do działki stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego (nr 155 obręb 0012), zgodnie z Opcją 2 – Wariant 4. Połączenie drogowe z wykorzystaniem działki nr 175/11, pomiędzy budynkami 31-33. Rozwiązanie skorygowano w oparciu o otrzymane uwagi.
- Wykonanie łącznika pomiędzy ulicą Świerczyńską a Uniwersytecką, zgodnie z Opcją 3. Rozwiązanie skorygowano w oparciu o otrzymane uwagi.

VI. ZAŁĄCZNIKI

1. WSTĘPNA KONCEPCJA PROGRAMOWA

Integralną część raportu z przeprowadzonych Konsultacji Społecznych stanowi załączona Wstępna koncepcja Programowa, przedstawiająca przyjęte rozwiązania projektowe, skorygowane w oparciu o otrzymane w ramach Konsultacji Społecznych wnioski.

2. STRONA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



KONSULTACJE SPOŁECZNE

dla inwestycji pn: „Rozwój terenów inwestycyjnych
- rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie al.
Solidarności w Kielcach”

UWAGI MOŻNA SKŁADAĆ W TERMINIE

1.08.2022 r. - 21.08.2022 r.

Przedmiotem konsultacji jest koncepcja projektowa rozbudowy układu komunikacyjnego obszaru po północnej stronie drogi ekspresowej S74 i wschodniej stronie alei Solidarności - drogi krajowej nr 73. Obszar od północy ograniczony jest ulicą Wileńską, a od wschodu ulicą Świerczyńską.

Konsultacje mają na celu zapoznanie społeczności z planowanym zamierzeniem, jak również zebranie opinii i uwag w celu dokonania wyboru optymalnego rozwiązania.

- OGŁOSZENIE PREZYDENTA (266.60 KB)
- Plan orientacyjny (772.47 KB)
- Plan poglądowy - skrzyżowanie (8 008.22 KB)
- Plan poglądowy - rondo (8 225.18 KB)
- Plan poglądowy - połączenie z ul. Świerczyńską (7 968.85 KB)
- Opis wstępnej koncepcji układu komunikacyjnego (3 502.64 KB)

Poniżej zamieszczamy rysunki techniczne dla trzech opcji i ich dalszych wariantów.

OPCJA PIERWSZA	wielkość pliku	pobierz	OPCJA DRUGA	wielkość pliku	pobierz
Rysunek nr 2.1_1.1 - plan sytuacyjny - opcja 1 - wariant 1 - arkusz 1 z 2.pdf	4 235.57 KB	pobierz	Rysunek nr 2.2_1 - plan sytuacyjny - opcja 2 - wariant 1.pdf	1 865.11 KB	pobierz
Rysunek nr 2.1_1.2 - plan sytuacyjny - opcja 1 - wariant 1 - arkusz 2 z 2.pdf	2 368.62 KB	pobierz	Rysunek nr 2.2_2 - plan sytuacyjny - opcja 2 - wariant 2.pdf	1 797.32 KB	pobierz
Rysunek nr 2.1_2.1 - plan sytuacyjny - opcja 1 - wariant 2 - arkusz 1 z 2.pdf	5 026.56 KB	pobierz	Rysunek nr 2.2_3 - plan sytuacyjny - opcja 2 - wariant 3.pdf	977.14 KB	pobierz
Rysunek nr 2.1_2.2 - plan sytuacyjny - opcja 1 - wariant 2 - arkusz 2 z 2.pdf	2 368.62 KB	pobierz	Rysunek nr 2.2_4 - plan sytuacyjny - opcja 2 - wariant 4.pdf	995.47 KB	pobierz
Rysunek nr 3.1_1.1 - plansza zbiorcza sieci - opcja 1 - wariant 1 - arkusz 1 z 2.pdf	3 670.62 KB	pobierz	Rysunek nr 3.2_1 - plansza zbiorcza sieci - opcja 2 - wariant 1.pdf	1 502.90 KB	pobierz
Rysunek nr 3.1_1.2 - plansza zbiorcza sieci - opcja 1 - wariant 1 - arkusz 2 z 2.pdf	2 189.85 KB	pobierz	Rysunek nr 3.2_2 - plansza zbiorcza sieci - opcja 2 - wariant 2.pdf	1 453.42 KB	pobierz
Rysunek nr 3.1_2.1 - plansza zbiorcza sieci - opcja 1 - wariant 2 - arkusz 1 z 2.pdf	4 481.26 KB	pobierz	Rysunek nr 3.2_3 - plansza zbiorcza sieci - opcja 2 - wariant 3.pdf	926.36 KB	pobierz
Rysunek nr 3.1_2.2 - plansza zbiorcza sieci - opcja 1 - wariant 2 - arkusz 2 z 2.pdf	1 862.17 KB	pobierz	Rysunek nr 3.2_4 - plansza zbiorcza sieci - opcja 2 - wariant 4.pdf	918.31 KB	pobierz
OPCJA TRZECIA	wielkość pliku	pobierz			
Rysunek nr 2.3_1 - plan sytuacyjny - opcja 3 - wariant 1.pdf	1 795.45 KB	pobierz			
Rysunek nr 3.3_1 - plansza zbiorcza sieci - opcja 3 - wariant 1.pdf	1 500.90 KB	pobierz			

Uwagi i opinie dotyczące wymienionego przedsięwzięcia można będzie składać pocztą, faxem lub e-mailem na poniższy adres (wzór uwag/opinii na dole strony):

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce.
fax. (41) 34 02 830 lub e-mail: boi@mzd.kielce.pl

Można również skorzystać z poniżej zamieszczonego formularza i wysłać uwagę/opinię on-line.

[Wzór wniosku/opinii](#)

3. FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG



Konsultacje społeczne
FORMULARZ DO OPINIOWANIA KONCEPCJI
dla inwestycji pn.:

„Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach”

MIEJSCOWOŚĆ I DATA

IMIĘ I NAZWISKO

ADRES ZAMIESZKANIA

ADRES DO KORESPONDENCJI

(wypełnić w przypadku gdy jest inny niż adres zamieszkania)

NR TELEFONU

LOKALIZACJA NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA

(ulica, obręb, nr działki, nr budynku)

UWAGI / OPINIE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wyrażam zgodę na przetwarzanie przez Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg z siedzibą w Kielcach przy ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce, danych osobowych zawartych w niniejszym formularzu w celu późniejszych kontaktów w przedmiotowej sprawie.

Klauzula Informacyjna dotycząca przetwarzania danych osobowych dostępna jest w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach, na stronie internetowej: www.mzd.kielce.pl w zakładce Centrum Prywatności oraz pod adresem internetowym: http://www.mzd.kielce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=2202&Itemid=154.

.....
(podpis)

INSTRUKCJA:

1. Prosimy czytelnie wypełnić formularz.
2. W razie potrzeby formularz można wypełnić na dwóch stronach.
3. Formularz do opiniowania można pobrać na stronie internetowej MZD w Kielcach (www.mzd.kielce.pl) oraz UM Kielce (www.konsultacje.kielce.eu).
4. Wniosek można składać za pośrednictwem strony www.konsultacje.kielce.eu lub przesłać pocztą, faxem lub e-mailem na adres: **Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce, fax. (41) 34 02 830 lub e-mail: boi@mzd.kielce.pl**

4. OGŁOSZENIE O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH



Prezydent
Miasta Kielce

WR.4024.14.8.2022.RR

Kielce, 29.07.2022 r.

OGŁOSZENIE PREZYDENTA MIASTA KIELCE O PRZEPROWADZENIU KONSULTACJI

1. Przedmiot konsultacji

Przedmiotem konsultacji społecznych jest inwestycja pn.: „Rozwój terenów inwestycyjnych – rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie alei Solidarności w Kielcach”

2. Obszar, którego dotyczą konsultacje:

Koncepcja projektowa rozbudowy układu komunikacyjnego zlokalizowanego w Kielcach po północnej stronie drogi ekspresowej S74 i wschodniej stronie alei Solidarności. Rozpatrywany obszar ograniczony jest:

- od południa ulicą Świętokrzyską (drogą krajową nr S74 w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kielce, klasy technicznej S – ekspresowa);
- od zachodu aleją Solidarności (drogą krajową nr 73, klasy technicznej G – główna);
- od północy ulicą Wileńską (droga gminna nr 301015 T);
- od wschodu ulicą Świerczyńską (droga gminna nr 301336 T).

3. Forma konsultacji

Ankieta na platformie Idea Kielce (<https://konsultacje.kielce.eu>).

4. Termin przeprowadzenia konsultacji

01.08.2022 r. – 21.08.2022 r.

5. Szczegółowy harmonogram przeprowadzenia konsultacji

Brak

6. Komórka organizacyjna odpowiedzialna merytorycznie za przeprowadzenie konsultacji

Wydział Planowania Rozwoju Dróg – Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7.

Prezydent Miasta Kielce


Bogdan Wenta



5. ZDJĘCIA DOKUMENTUJĄCE WYWIESZONE W RAMACH KONSULTACJI OGŁOSZENIA W TERENIE PLANOWANEJ INWESTYCJI





