

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Nazwa inwestycji: „Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę dróg dla rowerów oraz pieszych i rowerów na terenie miasta Kielce”

Adres inwestycji: Kielce, ul. Żelazna, plac Niepodległości, ul. Gosiewskiego, ul. Zagnańska, al. Szajnowicza-Iwanowa

Opracowanie: Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce
Biuro Projektów NEOTRANS Sp. z o.o., ul. Wileńska 2, 25-411 Kielce

Kielce, czerwiec 2024 r.

Spis treści

1. Opis przedmiotu konsultacji społecznych	3
2. Termin przeprowadzenia konsultacji	3
3. Opis przebiegu konsultacji	3
4. Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji	6
5. Rekomendacje Zespołu ds. Mobilności	13
6. Ocena uwag i opinii	18
7. Statystyka uwag	18
8. Podsumowanie i wnioski z konsultacji społecznych	19
9. Rysunki przedstawiające rozwiązania projektowe po korekcie wynikającej z przeprowadzonych konsultacji społecznych	21

1. Opis przedmiotu konsultacji społecznych

Przedmiotem konsultacji społecznych był projekt koncepcyjny zadania inwestycyjnego pn.: „Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę dróg dla rowerów oraz pieszych i rowerów na terenie miasta Kielce”, w ramach którego planowana jest budowa dróg dla rowerów (ddr) oraz dróg do ruchu pieszego (ddp) wzdłuż następujących ulic:

- ul. Żelazna – strona zachodnia (**Odcinek 1.1** – rys. D-1/1),
- ul. Gosiewskiego – strona wschodnia (**Odcinek 1.2, 1.3** – rys. D-1/1),
- ul. Zagnańska – strona wschodnia (**Odcinek 1.4, 1.5** – rys. D-1/2, D-1/3),
- dojazd do MOR od ul. Zagnańskiej (**Odcinek 1.6** – rys. D-1/5),
- al. Szajnowicza-Iwanowa – strona północna i południowa (**Odcinek 2.1, 2.2, 2.3** – rys. D-1/4).

W ramach zadania zaprojektowano również Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR) oraz parkingi bike & ride w następujących lokalizacjach:

- plac Niepodległości – parking bike & ride (rys. D-1/1, D-2/1),
- ul. Gosiewskiego – parking bike & ride zlokalizowany przy istniejącej zatoce autobusowej (rys. D-1/1, D-2/1),
- MOR przy zalewie (k. cmentarza, po wschodniej stronie wschodniej ul. Zagnańskiej) (**Odcinek 1.7, 1.8** – rys. D-1/5, D-2/1),
- MOR przy pętli autobusowej na granicy miasta (po stronie zachodniej ul. Zagnańskiej) (**Odcinek 1.9** – rys. D-2/1),
- al. Szajnowicza-Iwanowa – MOR zlokalizowany po południowo-zachodniej stronie, przy skrzyżowaniu z ul. Malików (**Odcinek 2.4** – rys. D-1/4, D-2/1).

Konsultacje miały na celu zapoznanie społeczności z planowanym zamierzeniem oraz zebranie opinii i uwag w celu dokonania wyboru optymalnych rozwiązań.

2. Termin przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje społeczne przeprowadzono w dniach: 29.04.2024 r. – 19.05.2024 r.

3. Opis przebiegu konsultacji

Formularz do opiniowania koncepcji był zamieszczony wraz z materiałami informacyjnymi na stronach internetowych MZD w Kielcach <https://www.mzd.kielce.pl> i UM Kielce <https://konsultacje.kielce.eu>.

Wnioski można było składać za pośrednictwem strony: <https://konsultacje.kielce.eu>, przesać pocztą na adres: Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce, e-mailem: boi@mzd.kielce.pl, e-puap'em (<https://www.mzd.kielce.pl/>) lub e-doręczeniem.

W ramach konsultacji wpłynęło 16 wniosków, których streszczenie oraz sposób załatwienia przedstawiono w pkt 4.



Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
ogłasza

KONSULTACJE SPOŁECZNE

dla inwestycji pn.:

„Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę dróg dla rowerów oraz pieszych i rowerów na terenie miasta Kielce”.

W związku z opracowywaniem dokumentacji projektowej dla ww. inwestycji, w dniach **29.04.2024 r. – 19.05.2024 r.** przeprowadza się konsultacje społeczne. Materiały informacyjne zawierające opis i rysunki przedsięwzięcia są dostępne na stronie internetowej Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach (<https://www.mzd.kielce.pl>) oraz Urzędu Miasta Kielce na platformie „Idea Kielce” – Konsultacje Społeczne (<https://konsultacje.kielce.eu>).

Uwagi i opinie dotyczące wymienionego przedsięwzięcia można będzie składać w terminie do dnia **19.05.2024 r.** za pośrednictwem strony internetowej:

<https://konsultacje.kielce.eu>

oraz pocztą, faxem lub e-mailem na poniższy adres:

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce
fax. (041) 34 02 830
e-mail: boi@mzd.kielce.pl

Formularz do opiniowania koncepcji jest zamieszczony wraz z materiałami informacyjnymi na stronach internetowych MZD w Kielcach <https://www.mzd.kielce.pl> i UM Kielce <https://konsultacje.kielce.eu>.

UWAGA: Konsultacje mają na celu zapoznanie społeczności z planowanym zamierzeniem oraz zebranie opinii i uwag w celu dokonania wyboru optymalnych rozwiązań.

Ogłoszenie zamieszczone na stronie internetowej MZD w Kielcach



KONSULTACJE SPOŁECZNE

„Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę dróg dla rowerów oraz pieszych i rowerów na terenie miasta Kielce”

UWAGI MOŻNA SKŁADAĆ W TERMINIE

29.04.2024 r. - 19.05.2024 r.

Konsultacje dotyczą projektu koncepcyjnego budowy dróg rowerowych, dróg pieszo-rowerowych oraz chodników planowanych do realizacji w 2 lokalizacjach:

- wzdłuż ulic: Żelazna-Gosiewskiego-Zagnańska
- wzdłuż alei Szajnowicza-Iwanowa (od ul. Massalskiego do ul. Malików)

Konsultacje mają na celu zapoznanie mieszkańców z planowanymi inwestycjami, jak również zebranie opinii i uwag w celu dokonania wyboru optymalnych rozwiązań.

Uwagi i opinie można składać za pomocą **formularza on line** (na dole strony) lub **pobrać wzór wniosku** (link poniżej) i przesłać:

- pocztą na adres: *Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce,*
- e-mailem: *boi@mzd.kielce.pl,*
- e-puap'em (*https://www.mzd.kielce.pl/*)
- e-doręczeniem.

[↓ Wzór wniosku/opinii](#)

MATERIAŁY INFORMACYJNE:

Ogłoszenie Prezydenta (245.44 KB)

Plan orientacyjny (13 338.99 KB)

Projekt koncepcyjny - OPIS (842.49 KB)

Rysunki koncepcyjne (dla odcinka D 1.1 do D 1.4 sporządzono 2 wersje, odcinek D 1.5 - 1 wersja):

D 1.1 - D 1.2	wielkość pliku	pobierz	D 1.3 - D 1.5	wielkość pliku	pobierz
D_1.1 Plan sytuacyjny.pdf	2 631.20 KB	pobierz	D_1.3 Plan sytuacyjny.pdf	1 527.70 KB	pobierz
D_1.1 Plan sytuacyjny_W2.pdf	2 563.73 KB	pobierz	D_1.3 Plan sytuacyjny_W2.pdf	1 478.62 KB	pobierz
D_1.2 Plan sytuacyjny.pdf	889.85 KB	pobierz	D_1.4 Plan sytuacyjny.pdf	6 763.02 KB	pobierz
D_1.2 Plan sytuacyjny_W2.pdf	889.96 KB	pobierz	D_1.4 Plan sytuacyjny_vW2.pdf	6 759.57 KB	pobierz
			D_1.5 Plan sytuacyjny.pdf	896.54 KB	pobierz

Wyposażenie miejsc obsługi rowerzystów, przekroje, schematy organizacji ruchu:

WYPOSAŻENIE MOR, PRZEKROJE	wielkość pliku	pobierz	SCHEMATY ORGANIZACJI RUCHU	wielkość pliku	pobierz
D_2.1 Plan sytuacyjny MOR B&R.pdf	1 741.39 KB	pobierz	D_5.1 Schemat istniejącej i projektowanej organizacji ruchu.pdf	3 078.25 KB	pobierz
D_3.1 Wyposażenie MOR oraz B&R.pdf	333.10 KB	pobierz	D_5.2 Schemat istniejącej i projektowanej organizacji ruchu.pdf	903.79 KB	pobierz
D_3.2 Wyposażenie B&R.pdf	272.98 KB	pobierz	D_5.3 Schemat istniejącej i projektowanej organizacji ruchu.pdf	1 759.81 KB	pobierz
D_3.3 Wyposażenie MOR.pdf	339.83 KB	pobierz	D_5.4 Schemat istniejącej i projektowanej organizacji ruchu.pdf	7 540.77 KB	pobierz
D_4.1 Przekrój poprzeczny w rejonie muru oporowego.pdf	412.29 KB	pobierz	D_5.5 Schemat istniejącej i projektowanej organizacji ruchu.pdf	962.88 KB	pobierz
D_4.2 Przekrój poprzeczny w rejonie skarpy.pdf	220.34 KB	pobierz			

Ogłoszenie zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Miasta Kielce

4. Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji

Nr wniosku	Streszczenie wniosku	Sposób uwzględnienia uwag
Wniosek nr 1 z dnia 2024.04.29 r.	1.Akceptacja wersji 1 odcinka D1.1-D1.4. 2. Negatywna opinia na temat rozwiązania w wersji 2 ze względu na łączenie drogi rowerowej z chodnikiem.	Ad. 1Projektant przyjmuje do wiadomości stanowisko wnioskodawcy. Ad. 2 Uwagę uwzględniono. Wzdłuż ul. Żelaznej została zaprojektowana rozdzielona DDP i DDR.
Wniosek nr 2 z dnia 2024.04.29 r.	1.Propozycja lokalizacji przejścia dla pieszych przez Plac Niepodległości na wysokości wejścia do dworca PKP w celu zapewnienia możliwie najkrótszej drogi do przystanków autobusowych. 2.Propozycja wykonania przejść dla pieszych z innej kostki niż „kocie łby” tzn. np. z dużych płaskich betonowych płyt w celu ułatwienia poruszania się z wózkami dziecięcym i inwalidzkim.	Ad. 1 Uwzględniono uwagę i zaprojektowano przejścia dla pieszych przez Plac Niepodległości, na wysokości wejścia do dworca PKP Ad.2 Uwzględniono uwagę i zaprojektowano odpowiednią nawierzchnię w miejscu wskazanego przejścia dla pieszych.
Wniosek nr 3 z dnia 2024.05.05 r.	1.Propozycja doprojektowania fragmentu chodnika przy przejściu podziemnym pod ul. Zagnańską w okolicy ul. Stolarskiej w celu zachowania ciągłość ciągu pieszego. W chwili obecnej ludzie kierujący się w kierunku ulicy Jasnej poruszają się jezdnią ul. Zagnańskiej lub trawnikiem.	Ad. 1 Wniosek odrzucono z uwagi na brak technicznych możliwości wykonania chodnika. Bliskość ścian muru przejścia podziemnego oraz istniejącej szafy pompowni i studni uniemożliwia zachowanie skrajni chodnika (bezpiecznej wolnej przestrzeni). Połączenie ciągów pieszych zapewnione jest na przedłużeniu przejścia dla pieszych po stronie wschodniej wejścia do przejścia podziemnego.
Wniosek nr 4 z dnia 2024.05.05 r.	1. Propozycja wykonania wariantu mieszanego na odcinku Żelaznej od Grunwaldzkiej do Poczty, tj. rozłączna DDR i DDP od Grunwaldzkiej, do końca pasa zieleni (wyjazd z pod budynków PKP), a potem do budynku P.P. łączony pas pieszo-rowerowy (połączenie wariantów 1 i 2). Rozłączny pas dla rowerów poprowadzony bez separacji pionowej i poziomej od ruchu samochodowego o znaczącej prędkości, w tym ruchu ciężarowego spowodowałby, że relatywna prędkość rowerzysty i samochodu się sumuje, tzn. że jeśli rowerzysta by jechał na północ z prędkością 20km/h, a samochód 70km/h, to pęd powietrza będzie miał 90km/h, co przy odległości mijania się pół metra, będzie generować znaczne zawirowania i sytuacje niebezpieczne. Łączony ciąg pieszo-rowerowy da opcję ucieczki w lewo, z dala od samochodów, w razie potrzeby. Natomiast w przypadku jazdy na południe, na odcinku przy grunwaldzkiej, separacja pieszych da większą swobodę rowerzyście i bezpieczeństwo pieszym. Symboliczna separacja zaznaczona tylko na jezdni nie daje	Ad. 1 Uwagę uwzględniono częściowo. Na całym odcinku wzdłuż ul. Żelaznej zaprojektowano oddzielnie DDR i DDP. Zrezygnowano z projektowania pasa dla rowerów przy ul. Żelaznej. Ad. 2 Uwzględniono stanowisko wnioskodawcy, co do wyboru wariantu. Ad. 3 Uwzględniono stanowisko wnioskodawcy, co do wyboru wariantu. Ad. 4 Lokalizacja nowych nasadzeń zostanie ustalona na dalszym etapie prac projektowych, z uwzględnieniem przebiegu istniejących i projektowanych sieci uzbrojenia terenu, bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz dobrej widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach.

	<p>żadnego poczucia bezpieczeństwa w żadnych okolicznościach, ani tym bardziej realnego bezpieczeństwa.</p> <p>2. Wybór wariantu z dodatkowym przejściem dla pieszych (Plac Niepodległości). Należy zapewnić podróżnym wysiadającym z komunikacji miejskiej wygodne i krótkie dojście do budynku dworca.</p> <p>3. Na odcinku Zagnańskiej przy skrzyżowaniu z Okrzei wybór opcji z rozdzielonymi pasami ścieżki przy włączeniu do ruchu ogólnego. Taki wariant upłynnia ruch rowerowy w kierunku południowym przy zachowaniu dobrej widoczności pieszych, a ponadto zmniejsza o jeden punkt przecięcia się ruchu pieszego i rowerowego.</p> <p>4. Uwaga, by przy wszystkich planowanych inwestycjach planować nasadzenia uwzględniając ewentualne braki w budżecie miasta na systematyczne przycinanie zieleńców. Propozycja zastosowania mało ekspansywnych, niepłojących się gatunków roślin oraz sadzenia ich w znacznej odległości od granicy pasa zieleni.</p>	
<p>Wniosek nr 5 z dnia 2024.05.07 r.</p>	<p>1. Na odcinku od Żytnej do wyjazdu z budynku pomocniczego PKP wybór wariantu z rozdzieleniem DDR i DDP. Umożliwi to bezpieczną jazdę na rowerze. Od wymienionego wyjazdu do przejścia dla pieszych przez wyjazd obok poczty/dworca PK wybór wariantu z ciągiem pieszo rowerowym (Połączenie wariantu 1 i wariantu 2). Rozwiązanie z wąskim azylem oddzielającym trasę szybkiego ruchu od DDR wydzielonej z szosy nie sprawdzi się w tym przypadku. Zbyt wiele ciężarówek i rozpędzonych samochodów porusza się wskazanym odcinkiem. Na Żelaznej taka DDR powinna być oddzielona jakąś porządną, wysoka barierą, aby miała rację bytu.</p> <p>2. Teren pod dworcem. Wybór wariantu 2 z przejściem dla pieszych i chodnikiem prowadzącym od przystanku autobusowego do dworca. Ze względu na osoby z ciężkimi bagażami należy zapewnić krótkie i wygodne dojście do dworca.</p> <p>3. Zjazd z DDR na drogę wewnętrzną w okolicy ul Sobola. Wybór wariantu 1. Rozdwojony wjazd/wyjazd powoduje lepszą widoczność i płynniejszy ruch oraz mniej miejsc krzyżowania się z DDP.</p> <p>4 Uwaga by na wąskich pasach posadzić np. ozdobne kępy trawy, albo jakieś wolno rosnące rośliny. Sadząc krzewy zawsze zostawiać margines, nigdy nie sadzić zaraz obok krawężnika.</p>	<p>Ad. 1 Na odcinku wskazanym we wniosku zaprojektowano oddzielnie DDR i DDP.</p> <p>Ad. 2 Uwzględniono stanowisko wnioskodawcy, co do wyboru wariantu.</p> <p>Ad. 3 Uwzględniono stanowisko wnioskodawcy, co do wyboru wariantu.</p> <p>Ad. 4 Uwagę uwzględniono z zastrzeżeniem, że lokalizacja nowych nasadzeń zostanie ustalona na dalszym etapie prac projektowych, z uwzględnieniem przebiegu istniejących i projektowanych sieci uzbrojenia terenu, bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz dobrej widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach.</p>
<p>Wniosek nr 6</p>	<p>Propozycja ścieżki rowerowej Malików - Szczukowice</p>	<p>Wniosek dotyczy obszaru znajdującego się poza zakresem opracowania.</p>

z dnia 2024.05.12 r.		
Wniosek nr 7 z dnia 2024.05.14 r.	<p>1. preferowany projekt nie wariantowy (zwłaszcza poparcie dla budowy osobnego chodnika i ddr w tym częściowo na jezdni ul. Żelaznej), z pewnymi wyjątkami.</p> <p>2. przy budowie chodników dla pieszych należy uwzględniać rodzaj kostki brukowej lub innego budulca, który został użyty na istniejącym chodniku, jeśli ten będzie przebudowywany, w szczególności dot. to traktu pieszego przy ul. Gosiewskiego na wysokości skweru E. Modrzejewskiego, oraz ul. Żelaznej na wysokości pl. Niepodległości, żeby stan obecny ze stanem przyszłym ze sobą współgrały</p> <p>3. przy budowie ddr na przejazdach nie należy stosować krawężników, a zapewnić komfortową i płynną jazdę (ciągłość asfaltu);</p> <p>4. na zakończeniu ślepego odcinaka ul. Zagnańskiej (za posesją nr 50) należy rozważyć rezygnację z budowy chodnika wokół zawrotki, zostawić jak obecnie (chodnik kończy się przy altanie śmietnikowej), ewentualnie wyznaczyć przejście pieszce (dz. nr 33, obr. 0010);</p> <p>5. ul. Okrzei przyłączeniu z ul. Zagnańską: drzewa posadzone w ramach proj. z budżetu obywatelskiego należy przesadzić obok, a nie wycinać.</p> <p>6. ul. Okrzei przy włączeniu w ul. Zagnańską: wybór opcji złączeniem ddr z ul. Zagnańską/Okrzei (zbiorczą) wg opcji wariantowej (mniej zajętości terenu i mniej ingerencji w zieleń), ale należy odpowiednio oznakować skrzyżowanie drogi zbiorczej z ddr;</p> <p>7. Uwaga dot. skrzyżowania dróg zbiorczych ul. Zagnańskiej przy bezpośrednim wlocie do ul. Zagnańskiej (głównej), (posesja Zagnańska 84, blisko CH Plaza), z uwagi na duże natężenie ruchu kołowego, dla rowerzystów może być niebezpieczne, bowiem już teraz dochodzi tam do niebezpiecznych sytuacji. Należy wyznaczyć strefy zatrzymania się rowerzysty i/lub pasy poruszania się rowerzysty i odpowiednio oznakować to skrzyżowanie. W przeciwnym razie stanowić będzie zagrożenie bezpieczeństwa (dz. nr 45/17, nr 46/37, nr 25/6 obr. 0010).</p>	<p>Ad. 1 Na odcinku wskazanym we wniosku zaprojektowano oddzielnie DDR i DDP. Rezygnowano z projektowania pasa dla rowerów przy ul. Żelaznej.</p> <p>Ad. 2 Na dalszym etapie prac projektowych zostanie rozważony dokładny rodzaj nawierzchni.</p> <p>Ad. 3 Uwagę uwzględniono. Przy projektowanych przejazdach dla rowerów rezygnowano z krawężników, zachowując ciągłość asfaltu.</p> <p>Ad. 4 Uwagi nie uwzględniono. W celu zapewnienia ciągłości i separacji ruchu pieszego oraz bezpieczeństwa pieszych, zasadnym jest poprowadzenie chodnika wokół zawrotki.</p> <p>Ad. 5 Projekt zieleni, uwzględniający roślinność możliwą do przesadzenia, zostanie opracowany na późniejszym etapie prac projektowych, po przeprowadzeniu szczegółowej inwentaryzacji istniejącej zieleni.</p> <p>Ad. 6 Uwzględniono stanowisko wnioskodawcy co do wyboru wariantu. Ostateczny projekt organizacji ruchu zostanie wykonany w późniejszym etapie prac projektowych i zaopiniowany przez wszystkie niezbędne instytucje.</p> <p>Ad. 7 Zakres inwestycji przewiduje zakończenie trasy rowerowej na wysokości nowych budynków mieszkaniowo-usługowych („Plazy”), z uwagi na włączenie w tym miejscu do planowanych dróg dla rowerów, które będą realizowane w ramach budowy drogi ekspresowej nr 74 przez GDDKiA Oddział Kielce.</p>
Wniosek nr 8 z dnia 2024.05.15 r.	Prośba o wydłużenie drogi dla rowerów po stronie północnej al. Szajnowicza-Iwanowa do samego ronda z wykorzystaniem istniejącej jezdni. Jezdnię dla samochodów zaprojektować w	Uwagi nie uwzględniono. Po przeprowadzeniu analizy sytuacyjnej wykluczono rozwiązanie z wykorzystaniem istniejącej jezdni i wprowadzenia po północnej stronie drogi dla rowerów jako

	kierunku południowym wykorzystując zapas powierzchni wyłączonej z ruchu.	kolejnego wlotu do ronda, ze względu na niezachowanie normatywnych promieni łuków dla relacji skrzyżnych, co mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, powierzchnie wyłączone z ruchu nie zapewnią fizycznego ograniczenia ruchu pojazdów i mogą być nieczytelne w okresie zimowym czy w przypadku nieregularnej konserwacji oznakowania poziomego. Równocześnie należy mieć na uwadze, że powyższe rozwiązanie będzie tylko tymczasowym wariantem do momentu realizacji inwestycji pn: „Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do Węzła Drogowego Kielce-Zachód na połączeniu DK 74 z S7”.
Wniosek nr 9 z dnia 2024.05.15 r	Z uwagi na duże pochylenie wzdłużne prosba o odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego zgodnie z wariantem 1.	Ad. 1 Uwagę uwzględniono. Na odcinku wzdłuż ul. Żelaznej zaprojektowano oddzielnie DDR i DDP.
Wniosek nr 10 z dnia 2024.05.15 r.	Prośba o poprowadzenie drogi dla rowerów od strony jezdni. Z uwagi na ograniczone miejsce należy zmniejszyć łuk zjazdu z ul. Gosiewskiego w kierunku dworca. Pozyskane miejsce powinno zapewnić możliwość bardziej bezpiecznego prowadzenia drogi dla rowerów i ograniczyć liczbę punktów kolizji z ruchem pieszych.	Uwagę uwzględniono częściowo. Ruch rowerowy poprowadzono od strony jezdni, jednakże ze względu na zachowanie przejeźdności skrzyżowania nie zmniejszono wartości łuku kołowego na prawo skąd ul. Gosiewskiego w plac Niepodległości.
Wniosek nr 11 z dnia 2024.05.15 r.	Wybór wariantu 2, który przesuwą stację Kieleckiego Roweru Miejskiego w kierunku północnym.	Przyjęto poparcie dla wariantu 2. Uwaga została uwzględniona.
Wniosek nr 12 z dnia 2024.05.15 r.	Prośba o zaprojektowanie przejazdów dla rowerów przez ul. Żelazną (strona południowa skrzyżowania) oraz przez ul. Czarnowską.	Uwagi nie uwzględniono. Wykonanie przejazdów przez ul. Żelazną i ul. Czarnowską było przedmiotem analiz przez Zamawiającego przed procedurą przetargową, jednak z uwagi na ograniczoną ilość miejsca w rejonie hotelu Grand Hotel i możliwości połączenia przejazdów, zrezygnowano z ich realizacji w ramach przedmiotowego zadania.
Wniosek nr 13 z dnia 2024.05.15 r.	Prośba o wyprostowanie przebiegu drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych, a także o zastosowanie wyniesionego przejścia dla rowerów i chodnika (zjazd z al. Szajnowicza-Iwanowa w kierunku działki 869/65)	Uwagę uwzględniono częściowo. Wprowadzono wyprostowanie przebiegów drogi dla rowerów oraz chodnika. Możliwość zastosowania wyniesionego przejścia w danej lokalizacji zostanie rozważona na dalszym etapie projektowania po uwzględnieniu aspektów finansowych inwestycji, związanych z budową dodatkowych elementów odwodnienia.
Wniosek nr 14 z dnia 2024.05.15 r.	Wybór wariantu 2 z uwagi na brak konieczności wycinki drzew.	Projektant przyjmuje do wiadomości stanowisko wnioskodawcy. Uwaga została uwzględniona.

<p>Wniosek nr 15 z dnia 2024.05.15 r.</p>	<p>1. Sprzeciw likwidacji miejsc postojowych przy PKP. Ograniczanie miejsc spowoduje, że mniej osób skorzysta z kolei a co dopiero gdy mówimy o podróżowaniu koleją jako park & ride, czyli zostawianiu auta na cały dzień.</p> <p>2. Uwaga by projektować zieleni dopiero całościowo jak zostanie rozwiązana kwestia parkingu, czy to nad torami czy innego i wtedy cały plac przebudować tak aby był atrakcyjny.</p> <p>3. Propozycja by brak miejsc rozwiązać jakąś formą tymczasową. Np. ul. Mielczarskiego zaadaptować na parking z jednej strony, do parkowania skośnego jest na tyle szeroka, nim powstanie coś z prawdziwego zdarzenia.</p> <p>4. Sprzeciw likwidacji osobnego prawo skrętu dla aut. Propozycja przy zwężeniach gdzie ciąg rowerowy zamienia się w pieszo rowerowy, bądź obok jest tylko skromny wąski chodnik, przy skrzyżowaniach nie należy upraszczać podtrzymania wysokiej prędkości rowerzystom, a odwrotnie uspakając ich jazdę, budować ciaśniejsze łuki, progi zwalniające, chronić najsłabszych czyli pieszych. Działania w przypadku rowerzystów powinny być podobne jak w przypadku ruchu samochodowego, progi zwalniające szykany czy inne wymuszone spowolnienia. Prośba o zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo pieszych.</p>	<p>Ad. 1 Wyjaśniamy, że likwidacja miejsc jest nieunikniona dla bezpiecznego poprowadzenia ruchu rowerowego przez Plac Niepodległości. Aby ułatwić dowóz osób korzystających z połączenia kolejowego, zwiększono liczbę stanowisk Kiss&Ride pod głównym wejściem do dworca PKP. Dla istniejących stanowisk postojowych przy placu Niepodległości nie obowiązuje zasada park&ride, jest to strefa płatnego parkowania.</p> <p>Ad. 2 Wyjaśniamy, że przedmiotem inwestycji jest budowa infrastruktury pieszo-rowerowej. Przebudowa placu będzie wykonana tylko w niezbędnym zakresie. Docelowy projekt zieleni zostanie opracowany w późniejszym etapie prac projektowych po dokładnej inwentaryzacji istniejącej roślinności.</p> <p>Ad. 3 Wniosek dotyczy obszaru znajdującego się poza zakresem danego opracowania.</p> <p>Ad. 4 Uwagę uwzględniono. Na istniejącym prawoskręcie zaprojektowano przejazdy rowerowe i włączenie ddr do ul. Czarnowskiej.</p>
<p>Wniosek nr 16 z dnia 2024.05.15 r.</p>	<p>1. Kontraruch rowerowy na ulicy Wspólnej jest dostępny dla rowerzystów poruszających się po wschodniej jezdni ulicy Żelaznej. Zostały nawet tam umieszczone stosowne znaki – tabliczka T-22 „Nie dotyczy rowerów” pod znakiem B-22 „Zakaz skrętu w lewo. W związku z tym logicznym było by zaprojektować infrastrukturę rowerową w taki sposób, aby umożliwiała rowerzyście legalny wjazd na ulicę Wspólną. Również rowerzysta jadący od Armii Krajowej niestety zostanie bez możliwości wjazdu na DDR po stronie zachodniej i naraża się na konsekwencje prawne w związku z różną interpretacją tych samych przepisów przez różnych policjantów, sędziów czy urzędników. Poprowadzenie więc drogi dla rowerów po stronie wschodniej, było by rozwiązaniem bardziej przyjaznym poruszającym się jednośladami, jednakże istotnym jest fakt, że ze względu na natężenie ruchu pieszych w tym miejscu prawdopodobnie nie było by możliwe wytyczenie ciągu pieszo rowerowego zgodnie z prawem i wymagana była by budowa oddzielnej drogi dla rowerów. Również rowerzysta w tym miejscu nie może poruszać się po chodniku.</p>	<p>Ad. 1 Wyjaśniamy, że przebieg projektowanej ddr został dobrany tak, by przede wszystkim skomunikować dla rowerzystów Dworzec PKP i Centrum Komunikacyjne z połączeniem z istniejącymi ścieżkami. Jednostronne poprowadzenie ddr wzdłuż ul. Żelaznej wynika z dostępności terenu, który w tym rejonie jest gęsto zabudowany. Jednocześnie informujemy, że ddr wzdłuż ul. Armii Krajowej planowana jest w ramach odrębnej inwestycji.</p> <p>Ad. 2 Uwagę uwzględniono częściowo. Wjazd w ul. Czarnowską zapewniony będzie za przejazdem przez prawoskręt w ul. Gosiewskiego, gdzie ddr będzie połączona z jezdnią. Wykonanie przejazdów przez ul. Żelazną i ul. Czarnowską było przedmiotem analiz, jednak z uwagi na ograniczoność miejsca w rejonie hotelu Grand Hotel i możliwości połączenia przejazdów, zrezygnowano z ich realizacji w ramach przedmiotowego zadania.</p> <p>Ad. 3 Uwagę uwzględniono z zastrzeżeniem, że projekt organizacji ruchu zostanie sporządzony na dalszym etapie projektowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przez drogi dla rowerów zostaną wyznaczone sugerowane przejścia lub oznakowane</p>

<p>2. Ważną kwestią jest umożliwienie rowerzystom poruszającym się ulicą Żelazną bądź Gosiewskiego wjazd w ulicę Czarnowską. Obecny projekt w obu wariantach przewiduje przejazdy rowerowe tylko na dwóch wlotach skrzyżowania ulic Gosiewskiego, Żelaznej i Czarnowskiej. Utworzenie przejazdów dookoła pozwoliło by rowerzystom w bezpieczny sposób wjechać na ulicę Czarnowską.</p> <p>3. Należy pamiętać o prawidłowym wytyczeniu miejsc, w których piesi mogą przechodzić przez DDR. Nie jest więc wskazane, aby malować samą linię P-10 bez ustawienia znaku D-6, gdyż sama linia P-10 nie daje pieszemu pierwszeństwa i tworzy tylko przejście sugerowane, a do wyznaczenia pełnoprawnego PDP jest potrzebny właśnie znak D-6. Takie miejsca prowadzą więc do konfliktów między uczestnikami ruchu oraz mogą przyczyniać się do nadmiernych kolizji rowerzystów z pieszymi. Są one także słabo widoczne gdy pada deszcz, śnieg czy na nawierzchni jest dużo piachu. Znak pionowy gwarantuje, że rowerzysta zauważy takie miejsce.</p> <p>4. Część trasy dla rowerów prowadząca wzdłuż ulicy Zagnańskiej, konkretnie obok „Kielce Plaza”, niestety pomimo możliwości poruszania się w obie strony, tak naprawdę nie oferuje możliwości wjazdu na nią rowerzystom jadącym od skrzyżowania Jesionowej, Łódzkiej i Zagnańskiej, gdyż brak jest tam przejazdu rowerowego i fragmentu drogi dla rowerów. W efekcie ruch rowerów na tej trasie będzie głównie w jednym kierunku, a rowerzyści jadący z Zagnańska do Kielc będą zmuszeni używać drogi dwupasmowej, a następnie zmienić pas na ten, do skrętu w lewo, aby skręcając w Okrzei, móc wjechać na drogę dla rowerów, co do najbezpieczniejszych manewrów nie należy. Propozycja zmniejszenia niebezpieczeństwa w tym rejonie tworząc wjazd na fragment drogi dla rowerów po prawej stronie zachodniej jezdni ulicy Zagnańskiej w obrębie niesygnalizowanego przejścia dla pieszych. Umożliwiło by to bezpieczny przejazd i skorzystanie z DDR po drugiej stronie ulicy. Propozycja by dodać w tym samym miejscu zjazd z DDR na jezdnię. To znowu umożliwiło by jadącym rowerzystom po wschodniej stronie przejazd na drugą stronę i dojazd do takich obiektów jak TEB Edukacja czy wjazd do posesji</p>	<p>przejścia dla pieszych.</p> <p>Ad. 4 Uwagi nie uwzględniono ze względu na niejasny opis proponowanego rozwiązania. Jednocześnie wyjaśnia się, że zakres inwestycji przewiduje zakończenie trasy rowerowej na wysokości nowych budynków mieszkaniowo-usługowych („Plazy”), z uwagi na włączenie w tym miejscu do planowanych dróg dla rowerów, które będą realizowane w ramach budowy drogi ekspresowej nr 74 przez GDDKiA Oddział Kielce.</p> <p>Ad. 5 Uwagi nie uwzględniono ze względu na to, że przejazd ten będzie realizowany w zakresie odrębnej inwestycji.</p>
--	---

	<p>na ulicy Stolarskiej i Jasnej.</p> <p>5. Propozycja by na skrzyżowaniu Szajnowicza-Iwanowa z Massalskiego utworzyć przejazd przez ulicę Massalskiego. Pozwoliło by to rowerzystom bezproblemowo dojechać w głąb osiedla Ślichowice.</p>	
<p>Wniosek nr 17 z dnia 2024.05.19 r</p>	<p>1 – preferowana kombinacja z wydzieloną ddr od ul. Grunwaldzkiej na całym zakresie z uwzględnieniem rozwiązania polegającego na likwidacji wydzielonego pasa do skrętu w prawo z ul. Czarnowskiej w ul. Gosiewskiego – zaproponowano zmianę geometrii DDR przy przejeździe rowerowym przy budynku poczty oraz na skrzyżowaniu Gosiewskiego/Czarnowska;</p> <p>3 – korekta geometrii przy włączeniu do jezdni zbierającej ul. Zagnańskiej (dodatkowy wlot na skrzyżowaniu z ul. Sobola;</p> <p>4 – zmiana (powiększenie ronda na ul. Malików wraz ze zmianą geometrii i oznakowania P-21 w sposób umożliwiający poprowadzenie dwukierunkowej DDR również po północnej stronie al. Szajnowicza-Iwanowa.</p>	<p>Ad.1 Uwagę uwzględniono częściowo. Na odcinku wzdłuż ul. Żelaznej zaprojektowano oddzielnie DDR oraz DDP. Przyjęto wariant zakładający pozostawienie prawo skrętu z ul. Czarnowskiej (analiza przedstawiona w punkcie 5 danego opracowania). Przy budynku Poczty Polskiej złagodzony skos dojazdu do przejazdu dla rowerzystów, ze względów bezpieczeństwa pozostawiając poprowadzenie przejazdu dla rowerzystów prostopadłe do osi jezdni. Pozostawiono usytuowanie DDR od wewnętrznej strony skrzyżowania.</p> <p>Ad. 3 Uwagi nie uwzględniono, wprowadzone włókowania na drogach dla rowerów mają na celu zapewnienie odpowiedniej prędkości i bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.</p> <p>Ad. 4 Uwagi nie uwzględniono. Po przeprowadzeniu analizy sytuacyjnej wykluczono rozwiązanie z wykorzystaniem istniejącej jezdni i wprowadzenia po północnej stronie drogi dla rowerów jako kolejnego wlotu do ronda, ze względu na niezachowanie normatywnych promieni łuków dla relacji skrętnych, co mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, powierzchnie wyłączone z ruchu nie zapewnią fizycznego ograniczenia ruchu pojazdów i mogą być nieczytelne w okresie zimowym czy w przypadku nieregularnej konserwacji oznakowania poziomego.</p> <p>Równocześnie należy mieć na uwadze, że powyższe rozwiązanie będzie tylko tymczasowym wariantem do momentu realizacji inwestycji pn: „Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do Węzła Drogowego Kielce-Zachód na połączeniu DK 74 z S7”</p>

5. Rekomendacje Zespołu ds. Mobilności

Żelazna i Plac Niepodległości:

1. Zespół pozytywnie ocenia Wariant 1 na ulicy Żelaznej w zakresie odseparowania ruchu rowerowego od pieszego.

- Uwzględniono rekomendację dla wariantu 1, który przyjęto do realizacji dalszych prac projektowych.

2. Zespół rekomenduje maksymalne możliwe obniżenie niwelety na odcinku drogi dla rowerów przy ul. Żelaznej.

- Przyjęto rekomendację z zastrzeżeniem, że możliwość obniżenia niwelety zostanie dokładnie przeanalizowana na dalszym etapie projektowania po uzyskaniu szczegółowych pomiarów wysokościowych.

3. Zespół rekomenduje odseparowanie ruchu pieszego od rowerowego wraz z jednoczesnym odseparowaniem ruchu rowerowego pasem zieleni od jezdni ul. Żelaznej (jak w wariacie 2) z usunięciem miejsc dla autokarów.

- Rekomendację uwzględniono. Z uwagi na trudne warunki terenowe oraz konieczność usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami, zaprojektowano dwukierunkową drogę dla rowerów o szerokości 2,0 m. Usunięto miejsce dla autokarów.

4. Zespół rekomenduje wyniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez zjazd z Placu Niepodległości oraz zmniejszenie promieni łuków przed przejazdem dla rowerów.

- Rekomendacji nie uwzględniono. Przeprowadzone analizy wykazały, że wyniesienie przejścia może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo pojazdów chcących wyjechać z Placu Niepodległości na ul. Żelazną. Zbyt mała odległość między krawędzią jezdni, a projektowaną wyniesioną powierzchnią nie pozwala na bezpieczne zatrzymanie pojazdu przed włączeniem się do ruchu. Poza tym prędkość pojazdów wyjeżdżających z placu, który pełni rolę parkingu, przyjęto na poziomie 30 km/h (równocześnie istniejąca nawierzchnia nie umożliwi rozwinięcia większej prędkości), więc nie ma potrzeby wprowadzania uspokojenia ruchu. Wprowadzono korektę łuku oraz skosu najazdowego przed przejazdem dla rowerzystów.

5. Zespół pozytywnie ocenia fakt zaprojektowania przejścia dla pieszych do wejścia dworca (wariant 2).

Zespół wnosi o:

• ścieżki naprowadzające systemu FON powinny naprowadzać nie tylko do przejść dla pieszych, ale także do wejścia do budynku dworca kolejowego oraz wejść do tunelu;

- Rekomendacja zostanie uwzględniona. Zaprojektowanie elementów systemu FON zostanie wprowadzone do dokumentacji na etapie projektu technicznego.

• zastosowanie gładkiej nawierzchni np. z płaskich płyt lub płaskiej kostki;

- Rekomendację uwzględniono. Zaprojektowano nawierzchnię z płyt gładkich 50x50cm.

• wyznaczenie 2 miejsc K&R oraz TAXI po zachodniej stronie placu.

- Rekomendację uwzględniono. Oznakowanie miejsc zostanie uwzględnione w projekcie organizacji ruchu.

Skrzyżowanie Żelazna / Plac Niepodległości / Gosiewskiego / Czarnowska:

6. Zespół pozytywnie ocenia fakt zaprojektowania przejścia dla pieszych do budynku dworca.

Zespół wnosi o:

- fizyczne ograniczenie możliwości parkowania po zachodniej stronie przejścia;
 - Rekomendację uwzględniono. Powiększono strefę chodnika z wyniesionym krawężnikiem do poziomu jezdni w celu ograniczenia możliwości parkowania.
- zastosowanie gładkiej nawierzchni np. z płaskich płyt lub płaskiej kostki;
 - Rekomendację uwzględniono. Zaprojektowano nawierzchnię z płyt gładkich 50x50cm.

7. W północno-zachodnim narożniku skrzyżowania na wysokości budynku Żelazna 22A (sklep Żabka) Zespół negatywnie ocenia prowadzenie ruch rowerowego bezpośrednio przy ścianie budynku co może powodować kolizje z pieszymi.

Zespół rekomenduje:

- prowadzenie DDR od strony jezdni względem chodnika;
 - Rekomendację uwzględniono.
- zawężenie wylotu ze skrzyżowania w stronę Placu Niepodległości;
 - Rekomendacji nie uwzględniono. Z uwagi na przejezdność skrzyżowania i trajektorie poruszających się po skrzyżowaniu pojazdów, nie zmniejszono promienia łuku na wlocie.
- doprojektowanie krótkiego odcinka DDR w stronę północną, jako perspektywiczne przedłużenie drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Gosiewskiego (wraz z wjazdem na DDR z jezdni).
 - Rekomendacji nie uwzględniono. Zaprojektowano możliwość wjazdu z ul. Gosiewskiego na projektowaną drogę dla rowerów. Nie wprowadzono perspektywicznego wydłużenia trasy dla rowerów, gdyż nie zostałaby zachowana jej ciągłość (§40.1 Rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych).

8. W północno-wschodnim narożniku skrzyżowania Zespół rekomenduje Wariant 2 w zakresie likwidacji wyspy kanalizującej skręt w prawo.

- Rekomendacji nie uwzględniono. Dokonano analizy obu wariantów pod względem ruchowym i ekonomicznym, co pozwoliło stwierdzić, że:
 - z uwagi na zachowanie przejezdności i odpowiednich warunków ruchu na danym skrzyżowaniu, wariantem korzystniejszym jest wariant polegający na pozostawieniu istniejącego pasa do skrętu w prawo (mniejsza kolejka pojazdów na pasie ruchu na wprost i w lewo, większa przepustowość danego pasa ruchu, brak blokowania pasa ruchu na wprost przez pojazdy wykonujące manewr skrętu w prawo),
 - z uwagi na warunki finansowe wariantem korzystniejszym jest wariant polegający na pozostawieniu istniejącego pasa do skrętu w prawo (brak konieczności przebudowy jezdni w celu zapewnienia wymaganego promienia skrętu w prawo, brak konieczności przebudowy istniejącego oświetlenia,

mniejsza ingerencja w istniejące sygnalizatory, mniejsza ingerencja w program istniejącej sygnalizacji),

- rezygnacja z prawo skrętu niesie za sobą konieczność przesunięcia istniejącego przejścia dla pieszych przez jezdnię północą ul. Czarnowskiej (odsunięcie od tarczy skrzyżowania, w celu zapewnienia najkrótszego odcinka przejścia), co wydłuży czas tracone (czas ewakuacji pojazdów) w cyklu sygnalizacji. Zmiana lokalizacji przejścia niesie za sobą również konieczność przebudowy istniejących masztów sygnalizacji, a także przebudowę odcinka chodnika w pasie rozdziału między jezdnią północą a południową ul. Czarnowskiej,

- z uwagi na planowaną wysoką zabudowę mieszkalną w rejonie ul. Panoramicznej, korzystniejszy będzie wariant pozostawienia prawo skrętu dla przeniesienia spodziewanego wzrostu natężenia ruchu na wlocie i wylocie ul. Czarnowskiej.

Z uwagi na powyższe, do dalszego etapu projektowego został przyjęty wariant korzystniejszy polegający na pozostawieniu istniejącego prawo skrętu z ul. Czarnowskiej w ul. Gosiewskiego.

Zespół rekomenduje:

• *doprojektowanie krótkiego odcinka DDR w stronę zachodnią, jako perspektywiczne przedłużenie drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Czarnowskiej wraz z tymczasowym włączeniem z ul. Czarnowskiej;*

- Rekomendacji nie uwzględniono. Zaprojektowano możliwość wjazdu z ul. Czarnowskiej na projektowaną drogę dla rowerów. Nie wprowadzono perspektywicznego wydłużenia trasy dla rowerów, gdyż nie zostałyby zachowana jej ciągłość (§40.1 Rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych).

• *opracowanie programu działania sygnalizacji świetlnej, który umożliwi pokonanie obu jezdni ul. Gosiewskiego przez pieszych i rowerzystów w jednym cyklu;*

- Przyjęto rekomendację z zastrzeżeniem, że analiza programu sygnalizacji zostanie przeprowadzona na dalszym etapie projektowania wraz ze sprawdzeniem warunków ruchu kołowego.

Gosiewskiego:

9. *Zespół pozytywnie ocenia zaprojektowaną drogę dla rowerów wzdłuż ul. Gosiewskiego. Zespół rekomenduje zwiększenie promienia zachodniego łuku przy włączeniu drogi dla rowerów do jezdni serwisowej pod ul. 1 Maja do wartości 10 metrów lub wyższej;*

- Rekomendację uwzględniono.

Zagnańska:

10. *Zespół rekomenduje dodanie łuku lub poszerzenie wlotu na styku włączenia drogi dla rowerów do miejsca do zawracania.*

- Rekomendację uwzględniono.

11. *Zespół pozytywnie ocenia wykonanie przejazdu przez ul. Zagnańską. Jednocześnie Zespół wnosi o doprojektowanie fragmentu drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Zagnańskiej wraz z wjazdem na nią z jezdni co umożliwi bezpieczny skręt w lewo dla ruchu rowerowego oraz umożliwi łatwą rozbudowę drogi dla rowerów po tej stronie w przyszłości.*

- Rekomendacji nie uwzględniono. Zaprojektowano możliwość wjazdu z ul. Zagnańskiej na projektowaną drogę dla rowerów. Nie wprowadzono perspektywicznego wydłużenia trasy dla rowerów, gdyż nie zostałyby zachowana jej ciągłość (§40.1 Rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych).

12. Na wysokości ul. Sobola Zespół rekomenduje włączenie drogi dla rowerów jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Sobola (jak w wariantcie 2).

- Uwzględniono rekomendację dla wariantu 2, który przyjęto do realizacji dalszych prac projektowych

Szajnowicza-Iwanowa:

13. Zespół pozytywnie ocenia Wariant 2 w zakresie przesunięcia stacji Kieleckiego Roweru Miejskiego w kierunku północnym.

- Uwzględniono rekomendację dla wariantu 2, który przyjęto do realizacji dalszych prac projektowych

14. Zespół pozytywnie ocenia Wariant 2 w zakresie poprowadzenia drogi dla rowerów za przezroczystym ekranem akustycznym.

- Uwzględniono rekomendację dla wariantu 2, który przyjęto do realizacji dalszych prac projektowych

Zespół rekomenduje:

• *nasadzenie drzew zamiast krzewów pomiędzy DDP a DDR (należy przysunąć projektowaną linię energetyczną zasilającą oświetlenie do krawędzi DDR lub DDP),*

- Przyjęto rekomendację z zastrzeżeniem, że szczegółowy projekt nasadzeń zieleni zostanie opracowany na późniejszym etapie projektowania. Przy projektowaniu nasadzeń zostanie uwzględniona istniejąca i projektowana infrastruktura techniczna w obrębie inwestycji.

• *zaprojektowanie łącznika od DDR do wejścia do żłobka.*

- Rekomendację uwzględniono. Z uwagi na duże natężenie pieszych przed wejściem do żłobka oraz zapewnienie bezwzględnej pierwszeństwa pieszym na skrzyżowaniu drogi pieszej i rowerowej, zastosowano nawierzchnię jak na drodze dla pieszych.

15. Zespół rekomenduje zaprojektowanie wyniesionego przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych przez dojazd do działki 869/33.

- Przyjęto rekomendację z zastrzeżeniem, że ostateczna decyzja w kwestii zastosowania tego rozwiązania zostanie podjęta po przeanalizowaniu warunków bezpieczeństwa i oszacowaniu kosztów z uwagi na konieczność budowy dwóch wpustów ulicznych z przykanalikami.

16. Zespół rekomenduje:

• *doprojektowanie drogi dla rowerów obok chodnika prowadzącego do działki 869/52*

- Rekomendację uwzględniono.

- *przesunięcie zaprojektowanego chodnika prowadzącego do przystanku autobusowego na przedłużeniu chodnika prowadzącego do działki 869/52 (tak jak istniejący przedsept)*

- Rekomendację uwzględniono.

- *dodanie dodatkowego chodnika w śladzie przedseptu.*

- Rekomendację uwzględniono.

17. *Na Rondzie Zientarskiego Zespół rekomenduje doprojektowanie chodników w stronę południową na przedłużeniu obu przejść dla pieszych*

- Rekomendację uwzględniono.

18. *Na zjazdach do działek 869/81 oraz 869/60 Zespół rekomenduje zastosowanie wyniesionego przejazdu dla rowerów i chodnika.*

- Przyjęto rekomendację z zastrzeżeniem, że ostateczna decyzja w kwestii zastosowania tego rozwiązania zostanie podjęta po przeanalizowaniu warunków bezpieczeństwa i oszacowaniu kosztów z uwagi na konieczność budowy dwóch wpustów ulicznych z przykanalikami.

19. *Na zjeździe do działki 869/65 Zespół rekomenduje wyprostowanie przebiegu drogi dla rowerów i chodnika .*

- Rekomendację uwzględniono.

20. *Na końcowym odcinku Al. Szajnowicza-Iwanowa (przy ul. Malików) przewidzieć skomunikowanie dróg dla rowerów po obu stronach jezdni.*

- Komunikacja między drogami dla rowerów po obu stronach jezdni al. Szajnowicza-Iwanowa jest możliwa poprzez oddalone o 500 m rondo Zientarskiego.

Budowa przejścia dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów przy skrzyżowaniu al. Szajnowicza-Iwanowa z ul. Malików nie jest możliwa z uwagi na ograniczenia terenowe (inwestycja realizowana jest w obrębie istniejącego pasa drogowego trybem zgłoszenia robót). Równocześnie po stronie południowej przy wyjeździe z ronda (na pasie wyłączonym z ruchu, przy krawędzi jezdni), zgodnie z projektem otrzymanym z Urzędu Miasta, zostały zaprojektowane stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych.

Poza tym należy brać pod uwagę, że obecnie skrzyżowanie funkcjonuje jako tymczasowe, a jego rozbudowa czy przebudowa (w celu dostosowania parametrów skrzyżowania do obowiązujących przepisów i przejezdności pojazdów normatywnych) wiązałaby się z koniecznością wykupu gruntów sąsiednich i przebudową sieci uzbrojenia terenu, co nie obejmuje zakresu danego zamówienia i wiąże się ze znacznymi kosztami dla Zamawiającego, które dla tej inwestycji nie zostały przewidziane.

Odsunięcie przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych od skrzyżowania (proponowane na wysokości zjazdu do działki nr 407/3) jest niemożliwe do realizacji z uwagi na następujące aspekty:

- zaprojektowanie przejazdu dla rowerzystów bez sygnalizacji świetlnej jest możliwe tylko przez jeden pas ruchu w jednym kierunku (w obecnej sytuacji mamy po dwa pasy ruchu w każdym kierunku);

- odsunięcie przejścia i przejazdu od skrzyżowania jest rozwiązaniem niekorzystnym pod względem bezpieczeństwa ruchu – pojazdy po zjeździe z ronda przyśpieszają włączając się do ruchu;

- budowa przejścia dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów przez tak szeroką jezdnię, z ograniczeniem długości przejścia jedynie oznakowaniem

poziomym, jest rozwiązaniem niekorzystnym z uwagi na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów – w okresie zimowym nieodśnieżona jezdnia, czy brak regularnej konserwacji oznakowania poziomego, nie pozwalają kierowcom jednoznacznie określić lokalizacji przejścia.

Po przeprowadzeniu analizy sytuacyjnej wykluczono rozwiązanie z wykorzystaniem istniejącej jezdni i wprowadzenia po północnej stronie drogi dla rowerów jako kolejnego wlotu do ronda, ze względu na niezachowanie normatywnych promieni łuków dla relacji skrętnych, co mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, powierzchnie wyłączane z ruchu nie zapewnią fizycznego ograniczenia ruchu pojazdów i mogą być nieczytelne w okresie zimowym czy w przypadku nieregularnej konserwacji oznakowania poziomego.

Równocześnie należy mieć na uwadze, że powyższe rozwiązanie będzie tylko tymczasowym wariantem do momentu realizacji inwestycji pn: „Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do Węzła Drogowego Kielce-Zachód na połączeniu DK 74 z S7”.

6. Ocena uwag i opinii

Na etapie trwania konsultacji społecznych wpłynęło łącznie 17 wniosków. Równoległe w tym czasie odbyło się posiedzenie Zespołu ds. Mobilności, w trakcie którego otrzymano pozytywną opinię ze wskazaniem rekomendacji do przedstawionego projektu (pismo znak: BSC-I.7012.3.2024 z dnia 23.05.2024r.). Większość uwag przedstawionych przez mieszkańców była spójna z sugestiami zawartymi w Opinii Zespołu ds. Mobilności.

Ocena uwag wskazuje na kompleksowe podejście do poprawy infrastruktury drogowej, w tym głównie rowerowej. Uwagi uwzględniają kluczowe aspekty bezpieczeństwa, komfortu oraz funkcjonalności infrastruktury niskoemisyjnej.

Wprowadzenie tych uwag ma na celu:

1. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa: Działania takie jak odseparowanie ruchu, wyniesienie przejść oraz korekty promieni łuków mają na celu zredukowanie ryzyka wypadków.
2. Zwiększenie komfortu: Propozycje dotyczące gładkiej nawierzchni i ścieżek naprowadzających poprawią wygodę użytkowników.
3. Zrównoważony rozwój przestrzeni: Uwagi dotyczące nasadzenia drzew i zieleni pozytywnie wpłyną na estetykę oraz środowisko.
4. Spójność infrastruktury rowerowej: Doprojektowanie dodatkowych odcinków dróg rowerowych i analiza programu sygnalizacji świetlnej wspierają płynność i ciągłość ruchu rowerowego.

7. Statystyka uwag

Uwagi w głównej mierze dotyczą poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników infrastruktury drogowej, w szczególności pieszych i rowerzystów. Kluczowe aspekty to:

1. Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego:
 - Odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego i samochodowego.
 - Wyniesienie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów.
 - Ograniczenie możliwości parkowania w miejscach mogących powodować zagrożenie.
2. Komfort i Dostępność:
 - Zastosowanie gładkiej nawierzchni na przejściach dla pieszych w rejonie placu Niepodległości dla poprawy komfortu poruszania się.
 - Zapewnienie ciągłości i spójności dróg dla rowerów.
 - Zastosowanie systemu FON do kluczowych punktów, takich jak wejścia do dworca czy rejon przejść dla pieszych.
3. Zieleni i Estetyka:
 - Nasadzenie drzew zamiast krzewów dla poprawy estetyki i funkcji ekologicznych przestrzeni.
4. Infrastruktura Rowerowa:
 - Doprojektowanie krótkich odcinków dróg dla rowerów w perspektywie ich dalszej rozbudowy.
 - Zwiększenie promieni łuków na skrzyżowaniach dla poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu rowerowego.
5. Program Sygnalizacji Świetlnej:
 - Opracowanie programu umożliwiającego bezpieczne i sprawne pokonanie skrzyżowań przez pieszych i rowerzystów.
6. Miejsca Postojowe:
 - Wyznaczenie miejsc K&R oraz TAXI w strategicznych lokalizacjach.
7. Uwagi Techniczne i Projektowe:
 - Analiza możliwości obniżenia niwelety wzdłuż ul. Żelaznej w celu zmniejszenia spadku podłużnego wzdłuż ddr i ddp.
 - Korekty łuków i skosów najazdowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Podsumowując, większość uwag skupia się na poprawie funkcjonalności, bezpieczeństwa i komfortu użytkownika infrastruktury drogowej z naciskiem na potrzeby rowerzystów i pieszych.

8. Podsumowanie i wnioski z konsultacji społecznych

Uwagi i rekomendacje pozytywnie wprowadzone:

1. Odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego na ul. Żelaznej (Wariant 1).
2. Odseparowanie ruchu pieszego od rowerowego pasem zieleni od jezdni na ul. Żelaznej (Wariant 2).
3. Zaprojektowanie przejścia dla pieszych do wejścia dworca (Wariant 2).
4. Ścieżki naprowadzające systemu FON do wejścia dworca i tunelu.
5. Zastosowanie gładkiej nawierzchni z płaskich płyt 50x50 cm.
6. Wyznaczenie 2 miejsc K&R oraz TAXI po zachodniej stronie placu.

7. Fizyczne ograniczenie możliwości parkowania po zachodniej stronie przejścia na skrzyżowaniu Żelazna / Plac Niepodległości / Gosiewskiego / Czarnowska.
8. Przeniesienie ruchu rowerowego od strony jezdni względem chodnika przy budynku Żelazna 22A.
9. Pozostawienie wyspy kanalizującej ruch przy skrócie w prawo z ul. Czarnowskiej w ul. Gosiewskiego (zgodnie z wnioskiem z konsultacji społecznych).
10. Zwiększenie promienia zachodniego łuku przy włączeniu drogi dla rowerów do jezdni serwisowej pod ul. 1 Maja.
11. Dodanie łuku lub poszerzenie wlotu na styku włączenia drogi dla rowerów do miejsca do zawracania na ul. Zagnańskiej.
12. Włączenie drogi dla rowerów jako czwarty wlot skrzyżowania z ul. Sobola.
13. Przesunięcie stacji Kieleckiego Roweru Miejskiego (Wariant 2).
14. Droga dla rowerów za przezroczystym ekranem akustycznym (Wariant 2).
15. Zaprojektowanie łącznika od DDR do wejścia do żłobka.
16. Doprojektowanie drogi dla rowerów obok chodnika prowadzącego do działki 869/52.
17. Przesunięcie zaprojektowanego chodnika prowadzącego do przystanku autobusowego.
18. Dodanie dodatkowego chodnika w śladzie przedępu.
19. Doprojektowanie chodników w stronę południową na Rondzie Zientarskiego.
20. Wyprostowanie przebiegu drogi dla rowerów i chodnika na zjeździe do działki 869/65.

Uwagi i rekomendacje częściowo wprowadzone:

1. Obniżenie niwelety na odcinku drogi dla rowerów przy ul. Żelaznej - do analizy na dalszym etapie projektowania.
2. Wyniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez zjazd z Placu Niepodległości oraz zmniejszenie promieni łuków - częściowa korekta łuku.
3. Doprojektowanie krótkiego odcinka DDR w stronę północną przy skrzyżowaniu Żelazna / Plac Niepodległości / Gosiewskiego / Czarnowska.
4. Doprojektowanie krótkiego odcinka DDR w stronę zachodnią przy skrzyżowaniu Żelazna / Plac Niepodległości / Gosiewskiego / Czarnowska.
5. Zaprojektowanie wyniesionego przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych przez dojazd do działki 869/33 oraz zjazdów do działek 869/81 i 869/60 - realizacja uzależniona od warunków finansowych i bezpieczeństwa.

Uwagi i rekomendacje do analizy:

1. Opracowanie programu sygnalizacji świetlnej umożliwiającej pokonanie obu jezdni ul. Gosiewskiego w jednym cyklu.
2. Nasadzenie drzew zamiast krzewów pomiędzy DDP a DDR.
3. Obniżenie niwelety na odcinku drogi dla rowerów przy ul. Żelaznej - do analizy na dalszym etapie projektowania.

Uwagi i rekomendacje odrzucone:

1. Zawężenie wylotu ze skrzyżowania w stronę Placu Niepodległości ze względu na przejezdność i bezpieczeństwo.
2. Skomunikowanie dróg dla rowerów po obu stronach jezdni na końcowym odcinku al. Szajnowicza-Iwanowa - z uwagi na ograniczenia terenowe i bezpieczeństwo ruchu, a przede wszystkim dostosowanie rozwiązania sytuacyjnego do obowiązujących przepisów.
3. Likwidacja prawo skrętu z ul. Czarnowskiej w ul. Gosiewskiego (rekomendacja Zespołu ds. Mobilności).

Uwagi mieszkańców wskazują na chęć poprawy bezpieczeństwa i komfortu zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów. Przeważająca większość propozycji ma pozytywny wpływ na projekt, poprawiając jego funkcjonalność i zgodność z potrzebami użytkowników.

Choć zdecydowana większość postulatów skoncentrowała się głównie na poprawie warunków ruchu dla rowerzystów, warto byłoby również bardziej uwzględnić potrzeby pieszych. Ruch pieszy często jest znacznie bardziej intensywny niż ruch rowerowy, dlatego istotne jest, aby projekt uwzględniał obie te grupy użytkowników. Taka równowaga przyczyni się do stworzenia przestrzeni miejskiej, która będzie bardziej dostępna i bezpieczna dla wszystkich.

Uwagi zostały wprowadzone zgodnie z możliwością techniczną (zakres opracowania), możliwościami wynikającymi z przepisów prawa oraz zgodnie z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

9. Rysunki przedstawiające rozwiązania projektowe po korekcie wynikającej z przeprowadzonych konsultacji społecznych

Zmiany uwzględnione w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały przedstawione na załączonych do niniejszego raportu rysunkach i opracowaniach:

- Rys. D-1/1 ÷ D-1/5
- Rys. D-2/1
- Rys. D-3/1 ÷ D-3/3
- Rys. D-5/1 ÷ D-5/5