

3. OPINIA DO PUNKTU „ROZPOZNANIE PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH W MIEŚCIE”

Wszelkie zmiany w układzie komunikacyjnym centrum miasta powinny być rozpatrywane kompleksowo i uzależnione od planowanej w naszym mieście szeroko rozumianej rewitalizacji centrum. Plany związane z rewitalizacją wyznaczą nam kierunki przebudowy układu dróg. Będziemy mogli wskazać między innymi, które ulice wymagać będą wyłączenie z ruchu kołowego, na których ograniczymy lub uspokoimy ruch, a które stanowiąc będą główne arterie doprowadzające ruch do parkingów i przepraw mostowych przez rzekę Wartę. Wprowadzanie teraz, w oderwaniu od procesu rewitalizacji, istotnych zmian w układzie komunikacyjnym centrum, spowodować może wprowadzenie rozwiązań utrudniających planowane ożywienie centrum. Należy również pamiętać, że zmiany w układzie sieci ulicznej centrum miasta są ściśle powiązane z ewentualną budową nowej przeprawy mostowej przez rzekę Wartę i jej lokalizacją.

Ponadto planując tak radykalne zmiany należy wcześniej zebrać niezbędne materiały wyjściowe i odpowiednio się do nich przygotować. Przydatne przy tym na pewno będą zaktualizowane pomiary ruchu kołowego i modele ruchu. Obecnie Urząd posiada pomiary przeprowadzone w 2008 r., które nie mogą stanowić podstawy do tego typu analiz.

Wymienione w punkcie 3 „Rozpoznanie problemów komunikacyjnych w mieście” były we wcześniejszych latach przedmiotem szczegółowych analiz projektantów i odpowiednich Wydziałów Urzędu Miasta.

W przypadku ulicy Warszawskiej umożliwienie przejazdu na wprost w kierunku Kościoła Katedralnego skutkować będzie znacznym wzrostem natężenia ruchu na ulicy Sikorskiego i skrzyżowaniu ulic Sikorskiego - Bolesława Chrobrego. Przede wszystkim z tego powodu dokumentacja projektowa dla II etapu przebudowy ul. Warszawskiej z 2014 r. nie przewiduje umożliwienia wjazdu z ul. Warszawskiej na wprost w kierunku ul. Sikorskiego. Ponadto rozwiązanie takie byłoby niezgodne z warunkami technicznymi i wymagałoby zgody na odstępstwo od warunków technicznych. Ostatecznie ulica Warszawska zaprojektowana została po śladzie obecnej drogi, z drobnymi modyfikacjami. Na spotkaniu przedstawione zostaną alternatywne rozwiązania, które opracowane zostały w ramach tego zadania.

Natomiast opracowana w lutym 2011 r. koncepcja przebudowy skrzyżowania ulic Walczaka – Jagiełły – Warszawskiej na skrzyżowanie typu rondo pokazała, że rozwiązanie to będzie funkcjonowało prawidłowo tylko w przypadku, gdy ulica Warszawska będzie mieć zachowany obecny przebieg, bez możliwości przejazdu w kierunku ul. Sikorskiego (wariant 1). Przy wykonaniu połączenia ronda z ulicą

Cichońskiego i Warszawską odległość między skrzyżowaniami będzie niezgodna z warunkami technicznymi (wymagana jest odległość nie mniejsza niż 400 m, a zgodnie z koncepcją odległość wynosiłaby 75 m). Dodatkowo mała odległość między skrzyżowaniami spowoduje blokowanie wzajemne sąsiadujących skrzyżowań, ograniczenia ich przepustowości, a nawet wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Temat budowy ronda omówiony został podczas Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 18.02.2011 r. Członkowie Komisji zaopiniowali wówczas pozytywnie wariant budowy ronda przy zachowaniu obecnego przebiegu ul. Warszawskiej. Jednocześnie wskazano zalecenie, że po wybudowaniu ronda w celu poprawy funkcjonalności nowego układu komunikacyjnego należy wprowadzić odwrócenie kierunków ruchu na jednokierunkowej ul. Szkolnej i ul. Ogrodowej.

Jednocześnie należy podkreślić, że wprowadzenie obu omówionych powyżej rozwiązań pogorszy płynność ruchu całego układu komunikacyjnego. Dodatkowo rozwiązanie takie będzie niezgodne z warunkami technicznymi i jego ewentualna realizacja wymagać będzie zgody na odstępstwo od warunków technicznych. Dlatego w pierwszej kolejności należy szczegółowo rozpatrzyć, która ze zmian będzie korzystniejsza dla układu komunikacyjnego miasta i dostosować ją do planów związanych z rewitalizacją miasta.

Ponadto informuję, że ewentualna nieczytelność układu komunikacyjnego centrum miasta dla kierowców zamiejscowych jest zredukowana poprzez zastosowane drogowskazy tablicowe wskazujące kierunki na głównych skrzyżowaniach.

Szczegóły dotyczące II Etapu przebudowy ul. Warszawskiej

Sprawa II etapu przebudowy ul. Warszawskiej została przedstawiona na Komisji Bezpieczeństwa ruchu drogowego 13.09.2013 r. Omówiono na niej 2 kwestie:

1. Wybór geometrii drogi – Komisja zaopiniowała pozytywnie wykonanie przebiegu z ul. Warszawskiej w ul. Sikorskiego uznając je za najkorzystniejsze w kontekście usprawnienia ruchu drogowego w tamtym rejonie miasta
2. Wybór przekroju poprzecznego – wykonawca przedstawił 3 warianty rozwiązania:
 - a) Wariant 1- wydzielone liniami torowisko tramwajowe (stan obecny na ul. Warszawskiej w zakresie etapu I)
 - b) Wariant 2- dwa pasy ruchu bez wydzielonego torowiska (przekrój nieuregulowany występujący obecnie w ul. Sikorskiego)
 - c) Wariant 3- (składający się z 2 podwariantów) - proponowane rozwiązanie zakłada ruch pojazdów po torowisku oraz wymalowanie pasów rowerowych w jezdni.

Komisja po głosowaniu (niejedno głósnie) zaopiniowała pozytywnie wariant nr 3 jako najbardziej optymalny, dając tym samym priorytet komunikacji tramwajowej.

Sprawa II etapu przebudowy ul. Warszawskiej była ponownie tematem rozważań Komisji w dniu 24.02.2014 r. Projektant przedstawił opracowaną wstępną koncepcję przebudowy ulicy. Komisja podjęła następujące decyzje:

- a) zaakceptowano propozycję zachowanie możliwości zawracania za peronem przystankowym na ul. Warszawskiej w stronę Łaźni z możliwością wjazdu na drogę prowadzącą do szkoły i garaży
- b) zdecydowano o pozostawieniu bez zmian istniejących sygnalizacji świetlnych w zakresie lokalizacji sygnalizatorów i programów sygnalizacji świetlnej; istniejące sygnalizacje w obszarze opracowania pracują w układzie skoordynowanym z innymi sygnalizacjami i jakiegokolwiek zmiany zaburzają ich współdziałanie;
- c) w przypadku skrzyżowania ul. Teatralnej z Cichońskiego i Cichońskiego z Warszawską wybrano rozwiązanie wprowadzające 2 pasy ruchu (w lewo i prawo) na wlocie podporządkowanym w kierunku ulicy Warszawskiej.

Przy wyborze sposobu przebudowy ul. Warszawskiej brano pod uwagę różne warianty (schematy w załączeniu):

1. Wariant I przebudowy- zaopiniowany negatywnie z uwagi na zbyt małą odległość skrzyżowania ul. Warszawska – Cichońskiego ze skrzyżowaniem Jagiełły – Walczaka, co jest niezgodne z warunkami technicznymi dla dróg;
2. Wariant II przebudowy – w tym przypadku tworzenie skrzyżowania ul. Jagiełły – Warszawska – Cichońskiego jest bezcelowe z uwagi na istniejący dojazd z ul. Jagiełły do ul. Sikorskiego ulicą Dzieci Wrzesińskich.

Ostatecznie zostało wybrane rozwiązanie, które zakłada remont ul. Warszawskiej bez zmian przebiegu dróg (schemat w załączeniu).

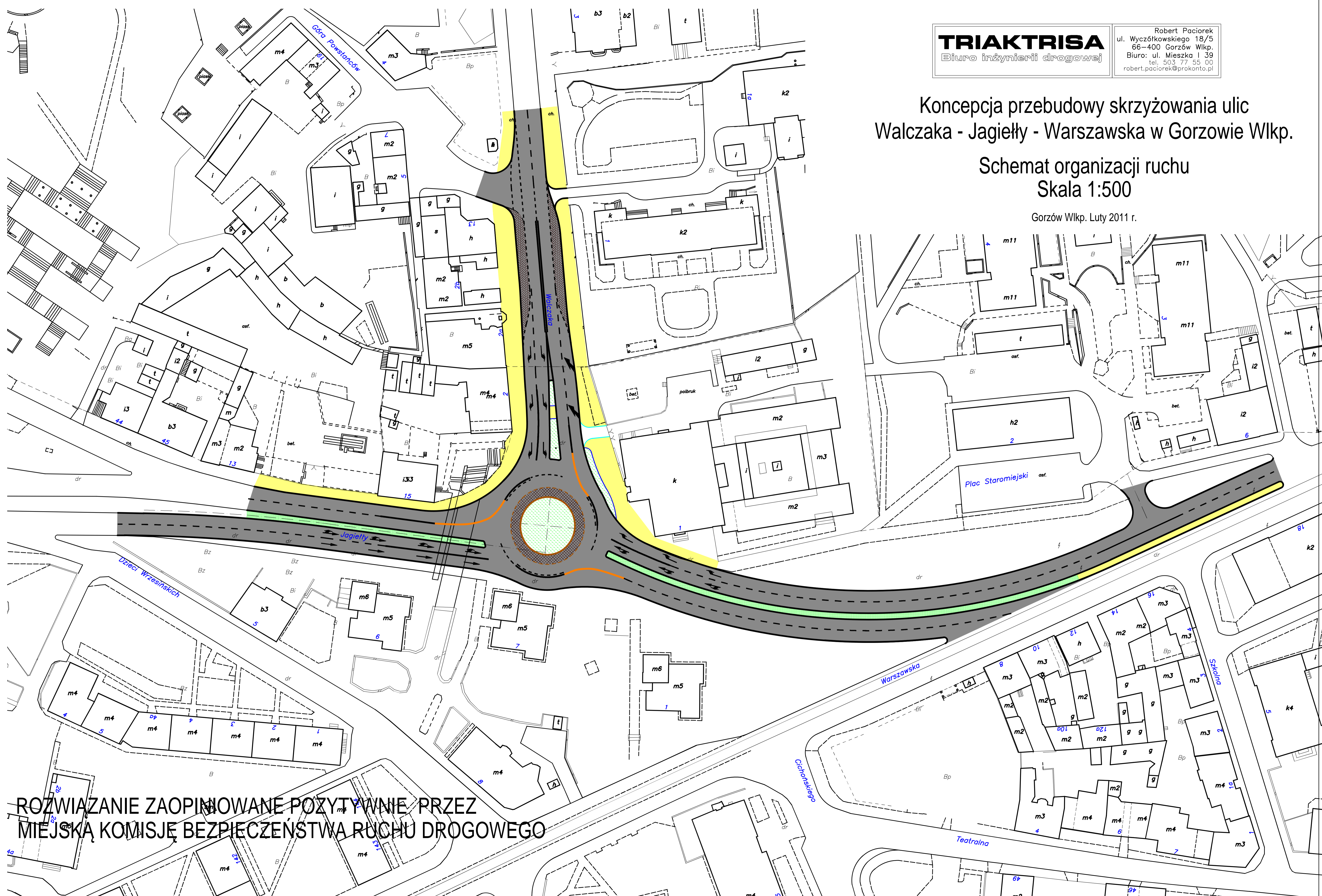
Z poważaniem

Rafał Krajczyński

Koncepcja przebudowy skrzyżowania ulic
Walczaka - Jagielly - Warszawska w Gorzowie Wlkp.

Schemat organizacji ruchu
Skala 1:500

Gorzów Wlkp. Luty 2011 r.

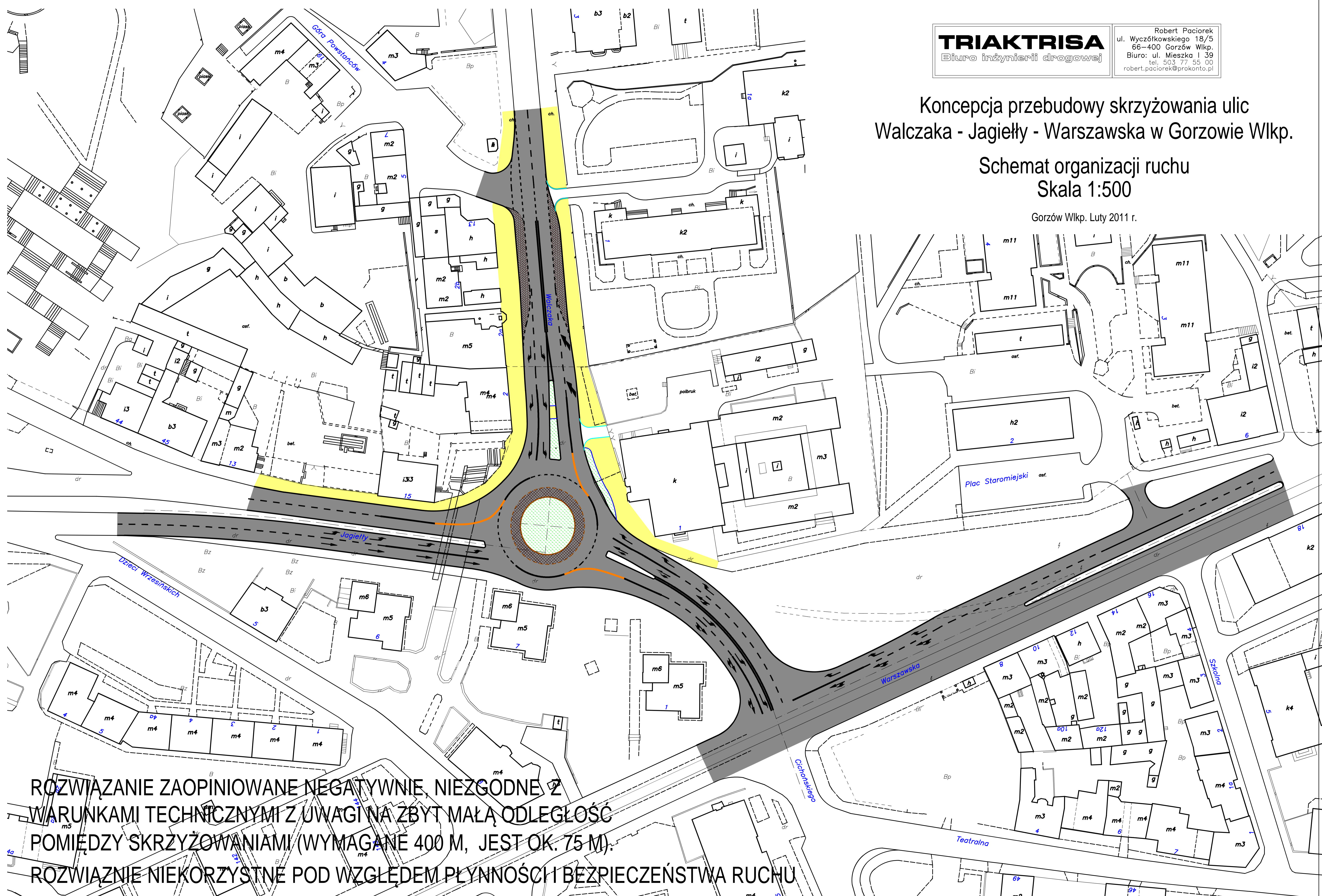


ROZWIĄZANIE ZAOPINIOWANE POZYTYWNE PRZEZ
MIEJSKĄ KOMISJĘ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

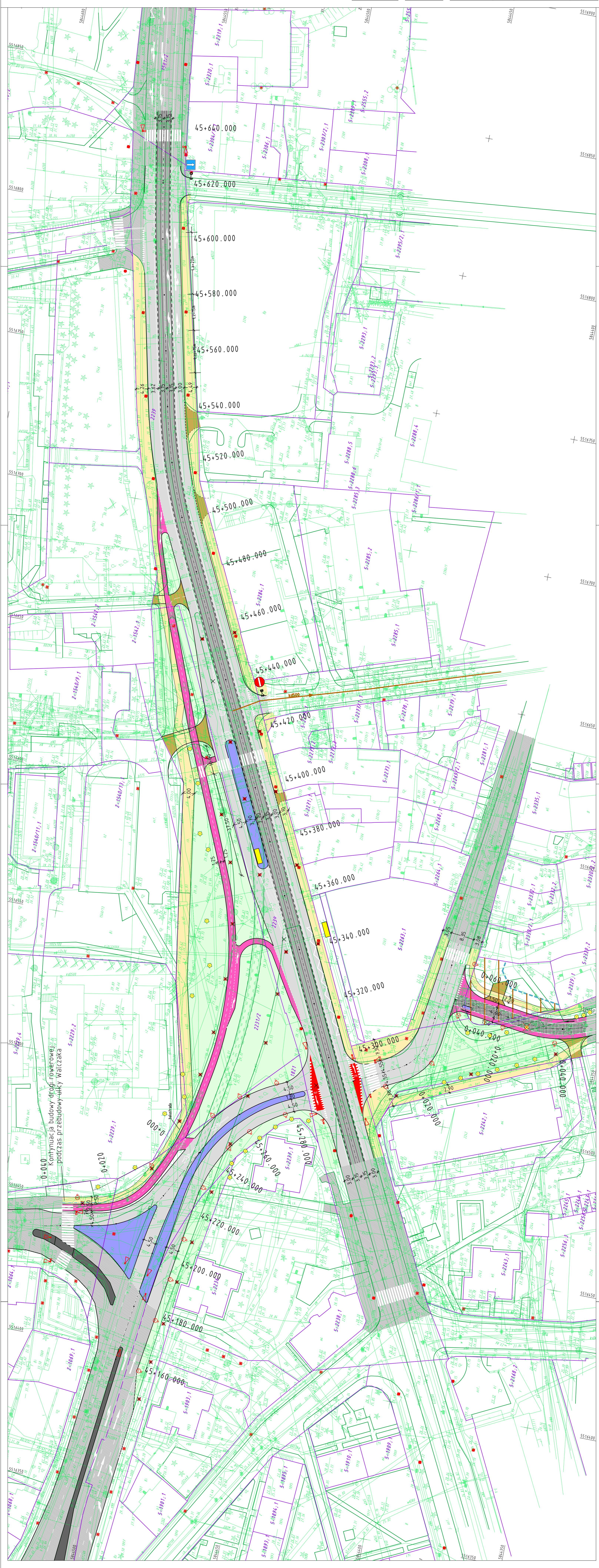
Koncepcja przebudowy skrzyżowania ulic
Walczaka - Jagiełły - Warszawska w Gorzowie Wlkp.

Schemat organizacji ruchu
Skala 1:500

Gorzów Wlkp. Luty 2011 r.



ROZWIĄZANIE ZAOPINIOWANE NEGATYWNIE, NIEZGODNE Z
WARUNKAMI TECHNICZNYMI Z UWAGI NA ZBYT MAŁĄ ODLEGŁOŚĆ
POMIĘDZY SKRZYŻOWANAMI (WYMAGANE 400 M, JEST OK. 75 M).
ROZWIĄZANIE NIEKORZYSTNE POD WZGLĘDEM PŁYNNOSCI I BEZPIECZEŃSTWA RUCHU



LEGENDA

- jezdnia asfaltowa
- chodnik
- zjazd
- droga rowerowa
- torowisko tramwajowe
- istniejące nawierzchnie bez zmian
- wyspa dzieląca
- jezdnia z brukiem
- zieleni niska - trawnik
- drzewa do wyręku wraz z numerem wg zestawienia
- 2237 granica działki/numer działki
- projektowany sygnalizator sygnalizacji świetlnej
- ślad trasy (tramwajowej)
- latarnia do usunięcia
- latarnia projektowana
- drzewo
- linia podziału nieruchomości

Wariant Ib

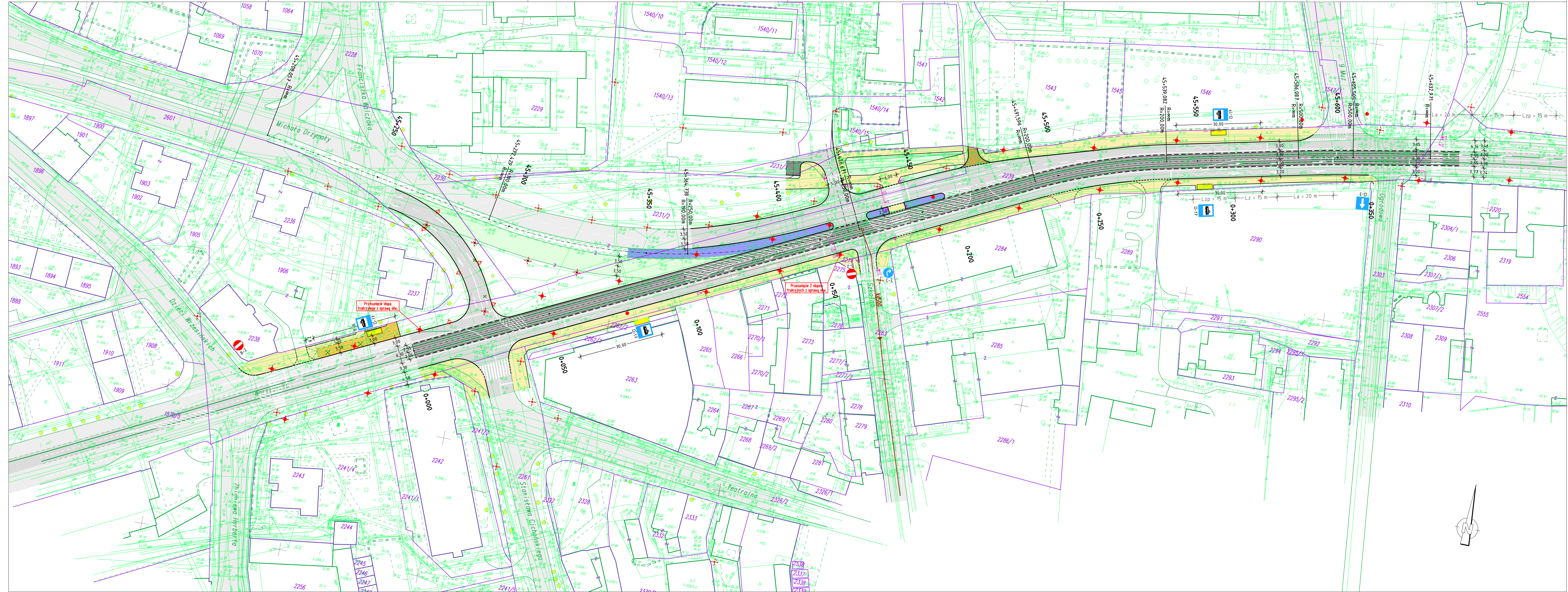
intertojekt

GORZÓWSKA INŻYNIERSKA FIRMA KONSULTINGOWA
Spółka z o.o.

Pocimiejska 71a
66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon (95) 720 86 95
Fax (95) 720 86 96

INWESTOR:
Miasto Gorzów Wlkp.
ul. Sikorskiego 3-4
66-400 Gorzów Wlkp.

Obiekt budowlany: Przebudowa ulicy Warszawskiej - II etap	Skala: 1 : 500
Plan sytuacji	
Projektant: mgr inż. Andrzej Cegielnik Kartuska 10 66-400 Gorzów Wlkp.	Nr rys.: 30.01.15 data:
Rodzaj opracowania: Projekt wykonawczy	Branża: W-1.2 Strona:



LEGENDA

Stan projektowany

- jezdnia bitumiczna
- torowisko z płyt betonowych
- stanowiska postojowe z kostki bet.
- chodnik z kostki betonowej
- peron z kostki betonowej
- zielen niska - trawnik
- istn. jezdnie bitumiczne / brukowe
- istn. torowisko z płyt betonowych
- obrzeże betonowe
- krawężnik kamenny (2 cm)
- krawężnik kamenny (2 cm)
- drzewa do wycinki
- elementy oznakowania (tylko informacyjne)
- pochylenie poprzeczne nawierzchni
- sygnalizacja świetlna

Stan istniejący

- treść mapy zasadniczej
- granica działki
- numer działki
- drzewo liściaste / iglaste
- latarnia
- stulp trakcji tramwajowej
- latarnia na słupie trakcji tramwajowej

Wariant IIc

interprojekt
 GORZOWSKA INŻYNIERSKA FIRMA KONSULTINGOWA
 Spółka z o.o.

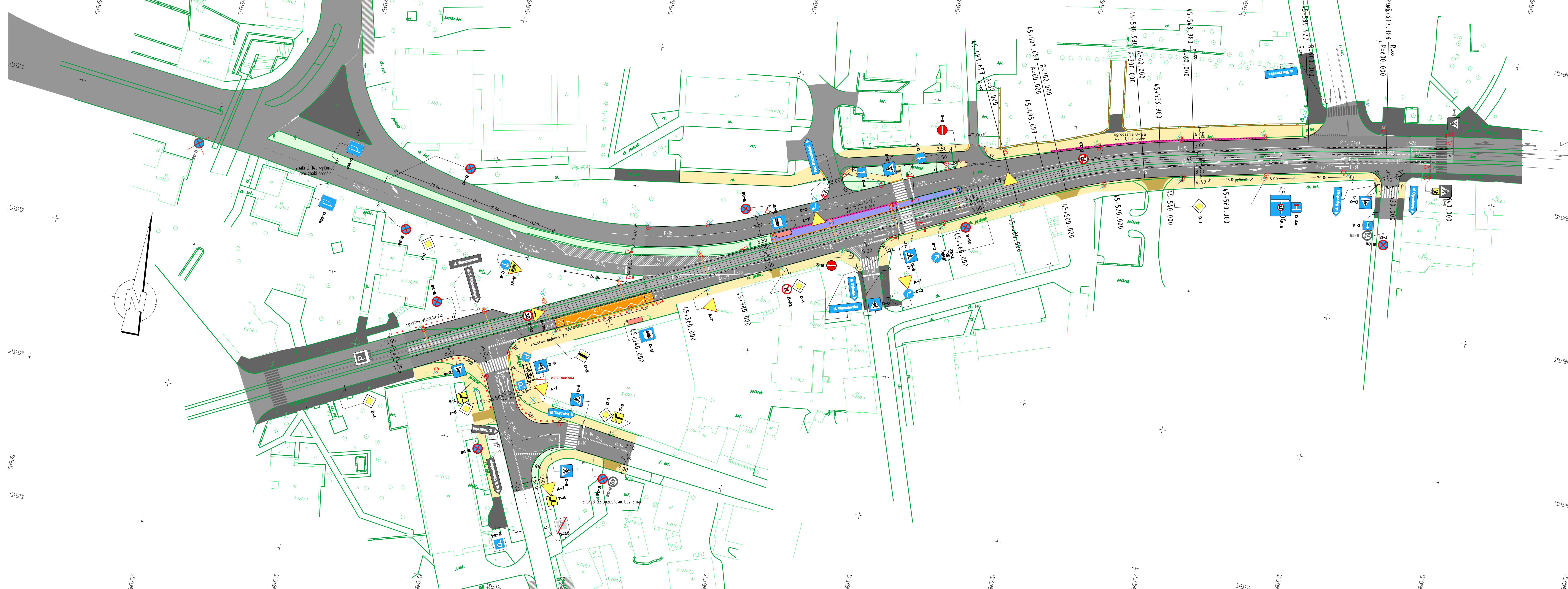
Podmiejska 21a
 66-400 Gorzów Wlkp.

Telefon (95) 720 86 95
 Fax (95) 720 86 96

Investor: **Miasto Gorzów Wielkopolski**
 ul. Sikorskiego 3-4
 66-400 Gorzów Wlkp.

Obiekt budowlany: **Ulica Warszawska w Gorzowie Wlkp. - II etap**
 Droga powiatowa nr 2533F / Droga wojewódzka nr 132

Plan sytuacyjny		Skala: 1:500	
Projektant:	mgr inż. Andrzej Cegielnik Uprawnienia budowlane do projekt. bez ograniczeń w spec. konstrukcyjno-budowlanej nr 7/GW/98	30.09.13 data podpis
Sprawdził:	 data podpis
Rodzaj opracowania:	Koncepcja	Branża:	Drogowa
Nr rys.:	W-2.3	Strona:	



- LEGENDA**
- Navierzchnie
 - nowa nawierzchnia bitumiczna jezdni
 - nowe prefabrykowane torowisko
 - nowe chodniki (kostka betonowa)
 - Oznakowanie pionowe
 - ◆ D-1 Oznakowanie pionowe projektowane
 - Ⓞ B-33 Oznakowanie pionowe istniejące bez zmian
 - Ⓧ Miejsce i sposób ustawienia znaku (słupek fi 50)
 - Ⓧ Miejsce i sposób ustawienia znaku (słupek fi 50 z wysięgnikiem)
 - Oznakowanie poziome
 - Oznakowanie poziome istniejące
 - Oznakowanie poziome projektowane
 - Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - słupek blokujący U-12z; h= 0,8m
 - ogradzenie U-12a; h=1,1m, stare

inteprojekt
GORZOWSKA INŻYNIERSKA FIRMA KONSULTINGOWA
Spółka z o.o.

Podmiejska 21a
66-400 Gorzów Wlkp. Telefon (95) 720 86 95
Fax (95) 720 86 96

Inwestor: **Miasto Gorzów Wlkp.**
ul. Sikorskiego 3-4
66-400 Gorzów Wlkp.

Objekt budowlany:
Przebudowa ulicy Warszawskiej w Gorzowie Wlkp. - II etap

Plan stałej organizacji ruchu		Skala: 1 : 500	
Projektant:	mgr inż. Krzysztof Leśnicki	29.05.14
Branża:	Faza:	Nr rys.:	Strona:
Organizacja ruchu	Projekt wykonawczy	DR-2	

LEGENDA

projektowane



D-18

projektowana



Podmiejska 21a
66-400 Gorzów Wlkp.

Investor:

Kontrakt:

Pr

Plan sytuacyjny

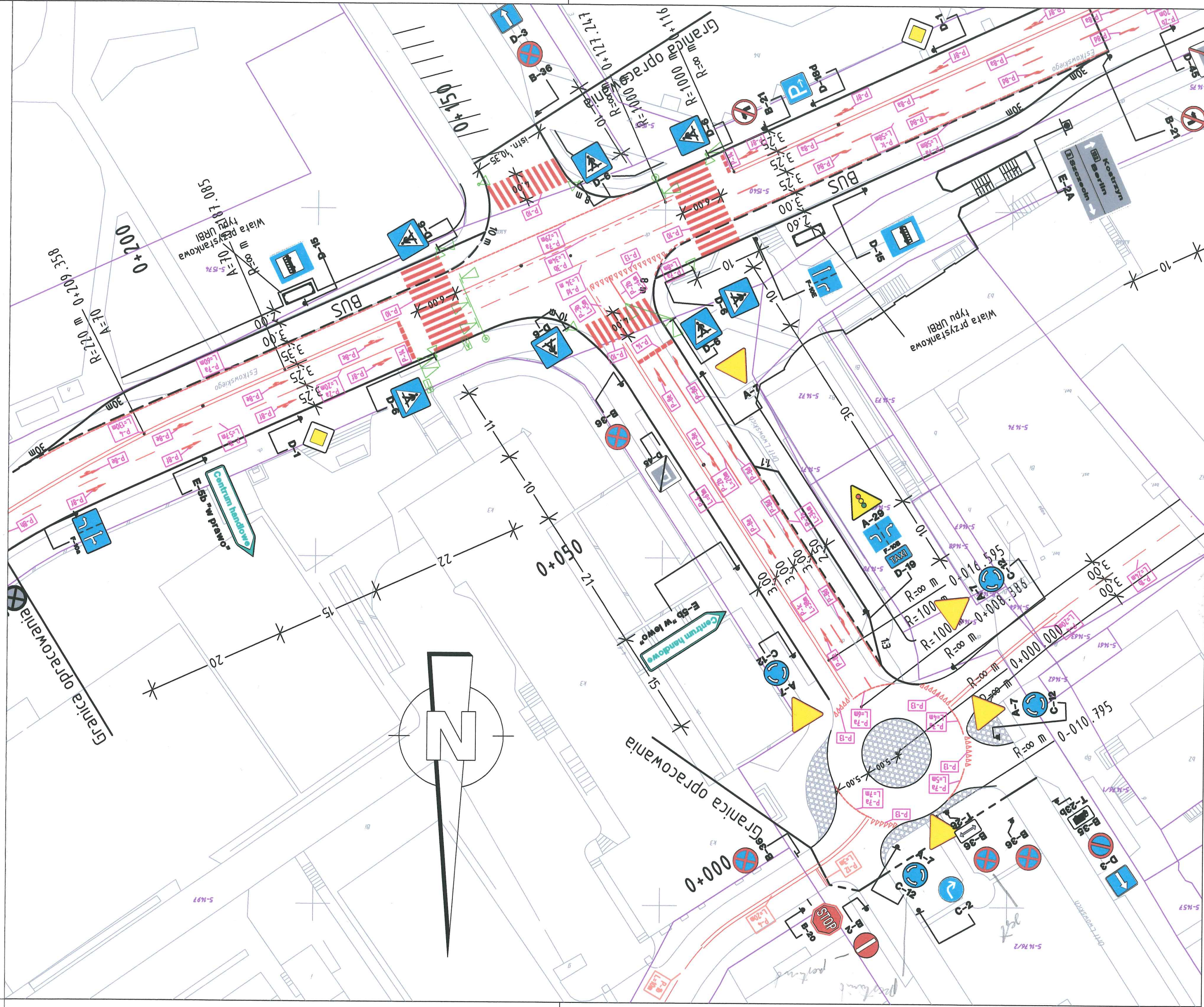
mgr inż.
Uprawnienie
konstrukc.

Projektant:

Branża:


Drogowa


1126PR-1 WC MARK.W2.PLT

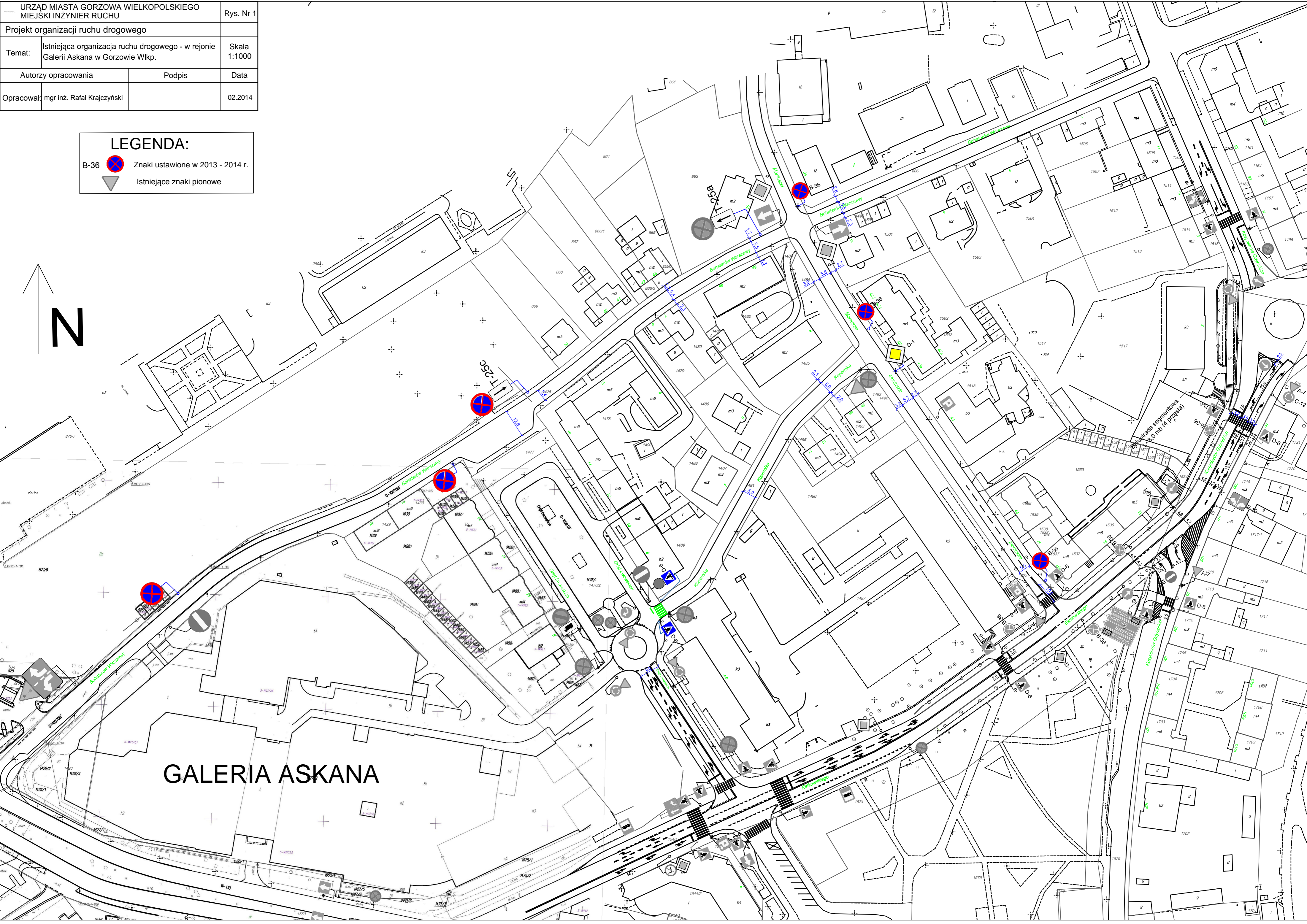
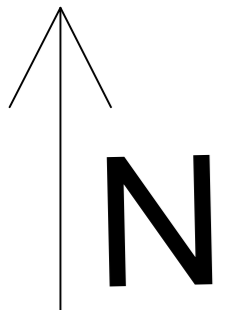


URZĄD MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO MIEJSKI INŻYNIER RUCHU		Rys. Nr 1
Projekt organizacji ruchu drogowego		
Temat:	Istniejąca organizacja ruchu drogowego - w rejonie Galerii Askana w Gorzowie Wlkp.	Skala 1:1000
Autorzy opracowania	Podpis	Data
Opracował: mgr inż. Rafał Krajczyński		02.2014

LEGENDA:

B-36  Znaki ustawione w 2013 - 2014 r.

 Istniejące znaki pionowe



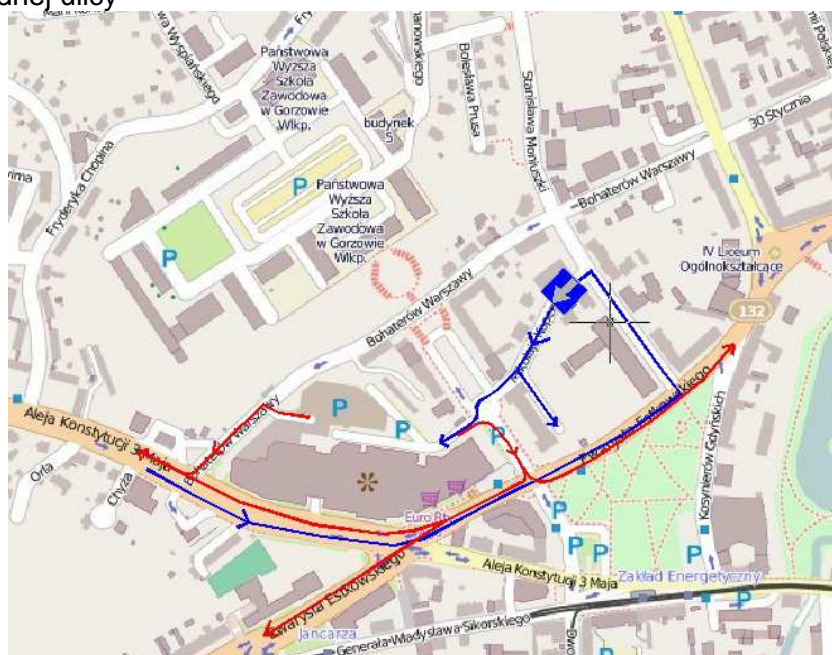
Analiza zasadności wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kopernika.

- aktualnie wprowadzony jest jednostronny zakaz zatrzymywania się, szerokość jezdni wynosi 5,6 – 6,0 m, a pojazdy parkują po jednej stronie w całości na jezdni zostawiając około 4,0 m dla ruchu dwukierunkowego, co utrudnia wymijanie się pojazdów; w celu rozwiązania problemu bez ograniczania możliwości parkowania pojazdów na ul. Kopernika należy rozważyć możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego



WARIANT I: kierunek od ul. Moniuszki do Ronda Orłąt Lwowskich:

- takie rozwiązanie zachowa w miarę prosty dojazd mieszkańców z kierunku od ul. Kostrzyńskiej czy Al. Konstytucji 3 Maja do Centrum Handlowego Askana; (należy pamiętać, że nie ma lewoskrętu z ul. Estkowskiego do Ronda Orłąt Lwowskich);
- w przypadku potrzeby dojazdu z centrum handlowego do ul. Chopina lub/i osiedla Staszica kierowcy mogą opuścić centrum handlowe drugim wyjazdem ulicą Bohaterów Warszawy;
- poprawa płynności ruchu na ul. Kopernika;
- minusem rozwiązania jest ograniczenie alternatywy wyjazdu z centrum handlowego i zwiększenie natężenia ruchu na ul. Orłąt Lwowskich przed sygnalizacją świetlną;
- ponadto wyjazd z nowego (aktualnie budowanego) parkingu AWF-u odbywać się będzie musiał przez ul. Orłąt Lwowskich; czyli ruch z Askany i AWF-u będzie kumulował się będzie na jedynej ulicy



WARIANT II: kierunek od Ronda Orłąt Lwowskich do ul. Moniuszki:

- Utrudniony dojazd do Askany - kierowcy jadący od ul. Kostrzyńskiej czy Al. Konstytucji 3 Maja chcący wjechać do Askany od ul. Orłąt Lwowskich będą zmuszeni zawrócić na Rondzie Kosynierów Gdyńskich lub ulicą Moniuszki i Boh. Warszawy dojechać do drugiego wjazdu do centrum handlowego; możliwy będzie również wjazd od Al. Konstytucji 3 Maja w ul. Bohaterów Warszawy;
- Zwiększone natężenie ruchu na Rondzie Kosynierów Gdyńskich – minus rozwiązania
- Plusem natomiast jest większa alternatywna wyjazdu z centrum handlowego (szczególnie w przypadku konieczności ewakuacji centrum lub w okresie świątecznym);
- Możliwość wyjazdu z przyszłego parkingu AWF-u przez ul. Kopernika i Moniuszki



WARIANT III: wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kopernika i Moniuszki (odcinek od Estkowskiego do Boh. Warszawy)

- takie rozwiązanie zapewni dojazd mieszkańców z kierunku od ul. Kostrzyńskiej czy Al. Konstytucji 3 Maja do Centrum Handlowego Askana; (należy pamiętać, że nie ma lewoskrętu z ul. Estkowskiego do Ronda Orłąt Lwowskich);
- w przypadku potrzeby dojazdu do ul. Chopina i osiedla Staszica kierowcy mogą opuścić centrum handlowe drugim wyjazdem ulicą Bohaterów Warszawy;
- minusem rozwiązania jest ograniczenie alternatywy wyjazdu z centrum handlowego, przyszłego parkingu AWF i spod budynków zlokalizowanych przy ul. Kopernika i Moniuszki (szczególnie niebezpieczne w przypadku konieczności przeprowadzenia ewakuacji)
- zmiana skutkować będzie zwiększeniem natężenia ruchu na ul. Orłąt Lwowskich przed sygnalizacją świetlną oraz zwiększeniem natężenia ruchu na Rondzie Kosynierów Gdyńskich;
- wydłużenie trasy dojazdu/wyjazdu mieszkańców do głównych ulic i instytucji przy nich zlokalizowanych;
- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zwiększy ilość potencjalnych miejsc do parkowania, umożliwi usunięcie zakazów zatrzymywania się na ul. Moniuszki;
- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kopernika i Moniuszki zachęci do zwiększenia prędkości przejazdu (konieczność wymijania pojazdów zaparkowanych uspokaja ruchu)