

Notatka służbowa w związku z wyborem ostatecznego wariantu koncepcja budowy ulicy Spacerowej na odcinku od skrzyżowania ulic Kameralnej.

W budżecie Gminy na 2016 rok zabezpieczone zostały środki finansowe na opracowanie wielobranżowego projektu budowlanego i wykonawczego ulicy Spacerowej na odcinku od skrzyżowania ulic Kameralnej i Julianowskiej do ulicy Działkowej w Józefosławiu oraz aktualizacji projektu drogi 3KDD w zakresie odwodnienia. Biuro Projektów opracowało cztery warianty koncepcji, które zostały przedstawione mieszkańcom na spotkaniu w dniu 16.11.2016r. Zarówno w trakcie spotkania jak i później mieszkańcy zgłaszali swoje uwagi do przedstawionych wariantów. Na podstawie otrzymanych uwag oraz po dyskusjach z przedstawicielami Urzędu Miasta i Gminy, Biuro Projektów opracowało trzy warianty koncepcji (nr 1, 2a ,2b):

Wariant 1 - w wariacie tym ulica Spacerowa pozostaje ulicą dwukierunkową, skrzyżowanie ul. Julianowskiej i ul. Kameralnej zaprojektowano w postaci trójwłotowego małego ronda bez sygnalizacji świetlnej. Zmiana geometrii skrzyżowania ulic Julianowskiej, Kameralnej i Spacerowej wymaga zmiany lokalizacji istniejącego przystanku autobusowego. Przystanek w kierunku Piaseczna zrealizowany jest w formie tzw. bypassu, służącego jako zatoka autobusowa, co zwiększa bezpieczeństwo pasażerów wysiadających z autobusu, którzy zostają odseparowani od jezdni. Przystanek w kierunku Warszawy został zaprojektowany na północnym pasie ul. Kameralnym, z jednoczesnym poszerzeniem chodnika do 4.0 m na całej długości od przystanku do wejścia do szkoły. Przeniesienie przystanków w nowe lokalizacje pozwala na stworzenie przestrzeni publicznej wokół szkoły. Obszar skrzyżowania oraz ww. bypass wyniesiono o ok. 10 cm i zaprojektowano z nawierzchni kontrastującej z pozostałą częścią inwestycji. Powyższe rozwiązanie służy poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwrócenia uwagi kierujących na wjazd do strefy o wzmożonym ruchu pieszych. Najazdy dostosowano do ruchu pojazdów autobusowych.

Na wysokości szkoły wzdłuż ul. Spacerowej zostały zaprojektowane miejsca postojowe usytuowane równolegle do osi jezdni. Na tym odcinku pas drogowy ulicy Spacerowej został maksymalnie zwężony, aby ograniczyć konieczność wykupu i wyburzeń po wschodniej stronie ulicy, utrzymując przy tym dwumetrowy chodnik po zachodniej stronie ulicy i trzymetrowy ciąg pieszo-rowerowy po wschodniej stronie, który jest kontynuacją istniejącego ciągu pieszo-rowerowego na ulicy Julianowskiej. Na dalszym odcinku pas drogowy ulicy Spacerowej został zaprojektowany o szerokości 15,0 m, w granicach którego został przewidziany po zachodniej stronie ulicy chodnik o szerokości 2,0 m, zaś po wschodniej stronie ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m. Zarówno chodnik jak i ciąg pieszo-rowerowy został odsunięty od pasa jezdni pasem zieleni o szerokości 1,5 – 2,0 m.

Ponadto w projekcie przewidziano wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu w postaci wyniesionych skrzyżowań i progów zwalniających wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów. Obecny ślad ulicy Spacerowej dochodzący do ul. Działkowej wykorzystany zostanie jako przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,0 m, wyprowadzającego pieszych i rowerzystów bezpośrednio do wejścia do Lasu Kabackiego. Zakłada się również, że nadal funkcjonowałby przejazd przez teren szkoły w celu dowozu dzieci do szkoły zgodnie z ustaleniami z Dyrekcją ZSP.

Wariant 2a – wariant ten zakłada pozostawienie dwukierunkowego ruchu pojazdów samochodowych oraz jednokierunkowego dla autobusów. Skrzyżowanie ul. Julianowskiej i ul. Kameralnej zostało zaprojektowane jako trójwłotowe mini rondo bez sygnalizacji świetlnej (wraz z wyniesieniem tarczy skrzyżowania i przejść dla pieszych). Na wysokości szkoły przy ulicy Kameralnej został zaprojektowany jednokierunkowy przystanek

autobusowy z jednoczesnym poszerzeniem chodnika do 4.0 m. Teren obecnego przystanku autobusowego został przeznaczony na przestrzeń publiczną. Wzdłuż ul. Spacerowej na długości szkoły zaprojektowano miejsca postojowe usytuowane równolegle do osi jezdni. Ponadto w pasie drogowym zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m po zachodniej stronie ulicy oraz ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m po wschodniej stronie. Zarówno chodnik jak i ciąg pieszo-rowerowy zostały odsunięte od pasa jezdni pasem zieleni o szerokości 1,5 – 2,0 m. Skrzyżowanie ul. Spacerowej z drogą 3KDD zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie wyniesione, mające na celu uspokojenie ruchu.

Wariant 2b – wariant ten zakłada jeden kierunek ruchu na fragmencie ulicy Spacerowej (od 4KDD do ul. Kameralnej) i ul. Kameralnej. Ruch autobusów odbywałby się także w jednym kierunku. Pozostałe rozwiązania są zgodne z zaproponowanymi w wariantcie 2a.

Wnioski:

Po analizie obu wariantów, zarówno pod kątem układu komunikacyjnego, możliwości technicznych oraz organizacji ruchu, na spotkaniu kierownictwa UMiG Piaseczno w dniu 20.12.2016r. do dalszych prac projektowych został wybrany wariant 1.

Przy podjęciu decyzji o wyborze wariantu 1 kierowano się następującymi przesłankami:

1. Poprawa bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej – przystanki autobusowe z bezpieczną przestrzenią wokół nich.
2. Rozdzielenia przystanków komunikacji miejskiej dla autobusów jadących w różnych kierunkach.
3. Poprawa płynności ruchu samochodowego poprzez zastosowanie trzywłotowego mini ronda.
4. Zapewnienie bezpieczeństwa wysiadających dzieci z samochodów odwozących do szkoły, zarówno na ul. Spacerowej jak i ul. Kameralnej a także na terenie szkoły.
5. Wprowadzenie wyniesionych skrzyżowań jako elementów uspokojenia ruchu.
6. Stworzenie uporządkowanej przestrzeni publicznej wokół szkoły.
7. Obsługa komunikacyjna okolicznych posesji i osiedli bez wprowadzania obostrzeń co do kierunku jazdy.
8. Zapewnienie spacerowego charakteru ul. Spacerowej z chodnikiem i ciągiem pieszo-rowerowym (stanowiącym przedłużenie ciągu z ul. Julianowskiej), który zapewni bezpieczną komunikację w kierunku Lasu Kabackiego.
9. Minimalizacja ingerencji w istniejące nieruchomości.

Część uwag mieszkańców dotyczyła wprowadzenia na fragmencie ul. Spacerowej oraz na ul. Kameralnej ruchu jednokierunkowego. Po analizie rozkładu natężenia ruchu na sieci drogowej uznano, że takie rozwiązanie nie ma uzasadnienia ze względu na:

1. Wprowadzenie dodatkowego wzrostu wielkości pracy przewozowej (dłuższe drogi przewozowe). Przeprowadzone pomiary ruchu jednoznacznie wskazują na znaczące rezerwy przepustowości na istniejących ciągach drogowych przy założeniu ruchu dwukierunkowego.
2. Konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu również na sąsiadujących ulicach i wjazdach do posesji.
3. Konieczność wyprowadzenia jednego kierunku linii autobusowych na ulicy Cyraneczki.
4. Wysokie koszty ewentualnego odtworzenia ruchu dwukierunkowego w sytuacji, w której rozwiązanie nie spełni oczekiwań.

Naczelnik Wydziału
Infrastruktury i Transportu Publicznego


mgr inż. Włodzimierz Rasiński