



Raport z przeprowadzonych konsultacji dotyczących programu funkcjonalno-użytkowego dla przebudowy ul. Święciechowskiej w Lesznie na odcinku od Ronda Zatorze do granicy miasta

Leszno, luty 2022 r.

I. Cel, termin oraz formy konsultacji społecznych

I.1. Cel i okres trwania konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie od 29.10.2021 do 28.01.2022, a ich celem było poznanie opinii mieszkańców w sprawie przebudowy ulicy Święciechowskiej oraz pozyskanie zrozumienia społecznego i akceptacji dla projektowanych rozwiązań.

Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z Uchwałą Nr XXI/287/2020 Rady Miejskiej Leszno z dnia 23 stycznia 2020 r. w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Miasta Leszno (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2020 r. poz. 1331). Podstawą ich przeprowadzenia było zarządzenie Prezydenta Miasta Leszno nr 5/10/2021 z dnia 06.10.2021 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących programu funkcjonalno-użytkowego dla przebudowy ul. Święciechowskiej w Lesznie na odcinku od Ronda Zatorze do granicy miasta, oraz zarządzenia zmieniające – przedłużające termin konsultacji: nr 16/11/2021 z dnia 15.11.2021 r. i nr 47/12/2021 z dnia 29.12.2021 r.

I.2. Formy konsultacji społecznych

Konsultacje prowadzono w formie otwartych spotkań z mieszkańcami, które odbyły się dn. 3 listopada 2021 o godz. 18.00 w Szkole Podstawowej nr 9 w Lesznie oraz dn. 3 lutego 2022 o godz. 18.00 w Sali sesyjnej Urzędu Miasta przy ul. Karasia 15. Podczas spotkań oraz po ich zakończeniu przyjmowano również uwagi w formie pisemnej i ustnej, w siedzibie Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Leszno oraz drogą mailową na adres wydziału bpw@leszno.pl. Do programu wprowadzono także zmiany na wniosek zarządcy drogi.

II. Informowanie o konsultacjach

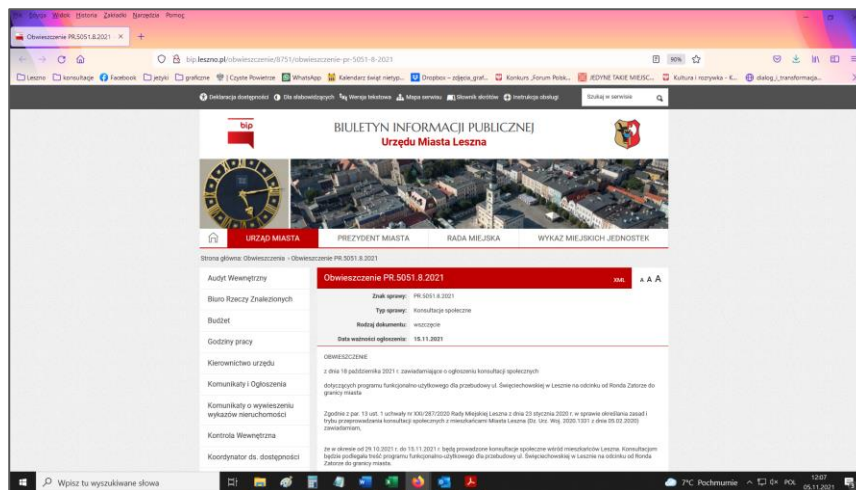
Informacje o prowadzonych konsultacjach zostały opublikowane i przekazane w różnorodnych formach, zapewniających możliwie najlepsze dotarcie do wszystkich potencjalnie zainteresowanych grup mieszkańców i interesariuszy.

Formy informacji o konsultacjach:

1. Biuletyn Informacji Publicznej w zakładce: Obwieszczenia

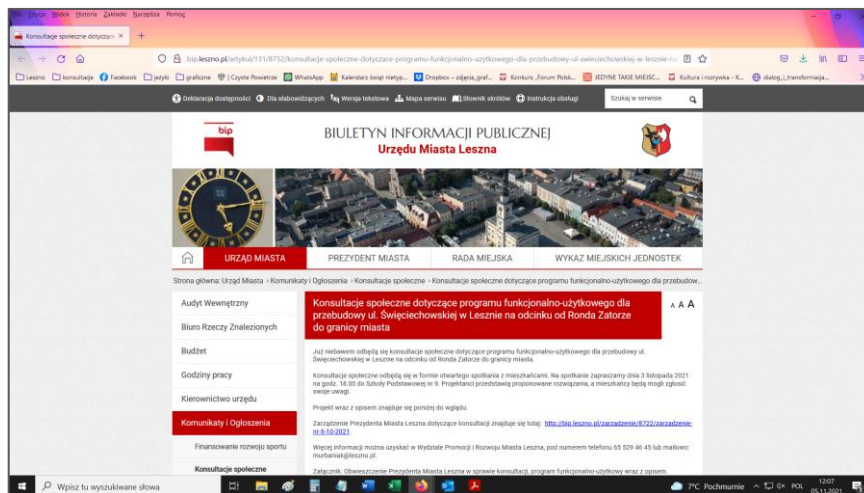
Obwieszczenie zawiadamiające o konsultacjach społecznych:

<http://bip.leszno.pl/obwieszczenie/8751/obwieszczenie-pr-5051-8-2021>



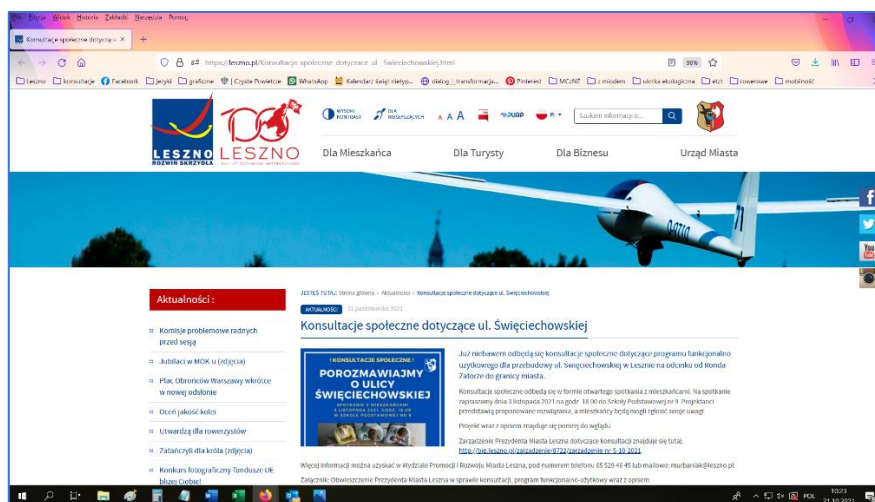
2. Biuletyn Informacji Publicznej w zakładce: Komunikaty i ogłoszenia – Konsultacje społeczne:

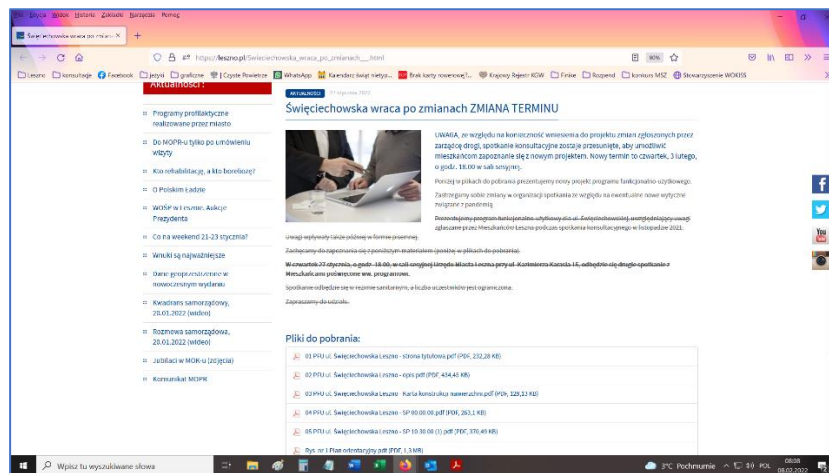
<http://bip.leszno.pl/artykuly/131/konsultacje-spoeczne>



3. Strona internetowa www.leszno.pl:

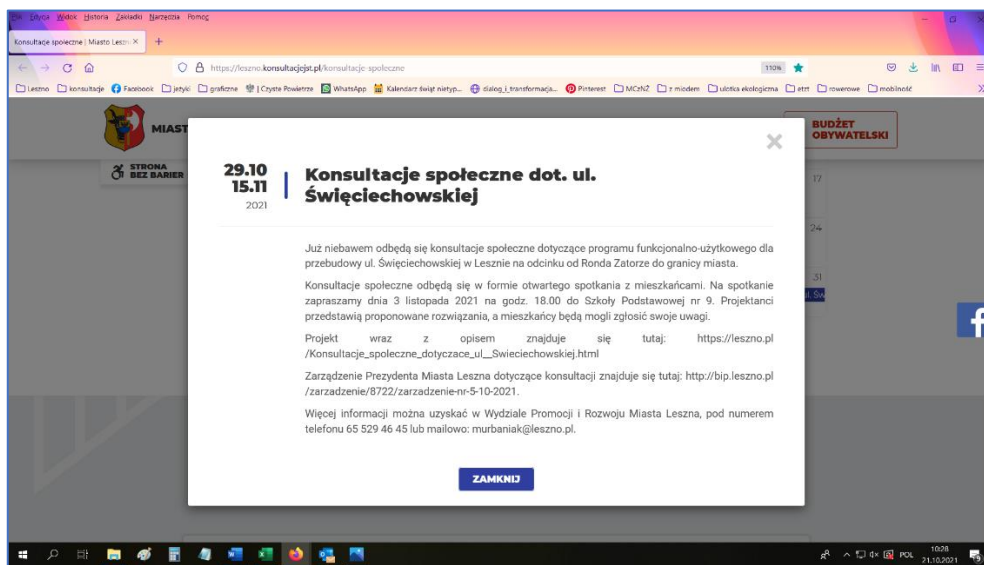
https://leszno.pl/Konsultacje_spoeczne_dotyczace_ul_Swieciechowskiej.html





4. Portal leszno.konsultacjejst.pl:

<https://leszno.konsultacjejst.pl/konsultacje-spoeczne>



5. Kalendarium „Co – gdzie – kiedy” na portalu www.elka.pl.

6. Obwieszczenie Prezydenta Miasta Leszna zamieszczone na obszarze podlegającym konsultacjom (witryny lokali handlowych i usługowych oraz przystanki MZK w dzielnicy Zatorze, przedszkola nr 3 i nr 7, szkoła podstawowa nr 9, budynki Urzędu Miasta Leszna – ok. 30 lokalizacji):



III. Przebieg konsultacji

Opinie i uwagi mieszkańców i interesariuszy zbierano w formie otwartych spotkań konsultacyjnych, które zostały zorganizowane:

- 1) dn. 3 listopada 2021 o godz. 18.00 w Szkole Podstawowej nr 9 w Lesznie. W spotkaniu wzięło udział ponad 70 osób.
- 2) dn. 3 lutego 2021 o godz. 18.00 w Sali sesyjnej Urzędu Miasta Leszna przy ul. K.Karasia 15. W spotkaniu wzięło udział około 30 mieszkańców.



Umożliwiono również składanie uwag w formie pisemnej podczas spotkań, a także przekazywanie ich pisemnie, drogą mailową lub osobiście do Wydziału Inwestycji UML.

Zgłoszono następujące uwagi:

Lp.	Wniosek, petycja, uwagi mieszkańców (w przypadku informacji tekstowej - pisownia oryginalna)	Odpowiedź i ustosunkowanie się projektanta do prośby mieszkańców
1.	Wniosek o wydzielenie miejsc parkingowych przed nieruchomością znajdującą się przy ulicy Święciechowskiej 18. Miejsca te są niezbędne do prowadzenia obecnej działalności gospodarczej. Jestem właścicielem wyżej wymienionej nieruchomości, w której od kilkudziesięciu lat swoją działalność gospodarczą prowadzą trzy firmy: placówka Poczty Polskiej, delikatesy Lewiatan, pogotowie krawieckie. Obecnie przed	NIE UWZGLĘDNIONO - Zgodnie z Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym Art. 49 p. 1 ust. 1) zabrania się zatrzymywania pojazdu na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania; 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem.

	nieruchomością znajduje się parking na pięć miejsc postojowych	W związku z powyższym zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych, rezygnując tym samym z zjazdu do nieruchomości nr 18, która posiada dostęp do drogi publicznej od ul. ks. kard. Stefana Wyszyńskiego.
2.	Mieszkańcy nieruchomości znajdującej się pod numerem 30 zwracają się z prośbą o pozostanie nieruchomości w granicach, jakie obecnie wyznaczają ich ogrodzenia	UWZGLĘDNIONO - Ogrodzenie nieruchomości nr 30 znajduje się w działce o nr ewid. 40/1 stanowiącej własność Skarbu Państwa. Zakres inwestycji został zaprojektowany do przedmiotowego ogrodzenia. Następuje konieczność podziału działki o nr ewid. 40/1 i uregulowaniu jej stanu prawnego.
3.	Jako właściciel nieruchomości położonej w Lesznie zwrócił się z prośbą o możliwość wyznaczenia drugiego zjazdu z ulicy jak przedłożono na mapie (załącznik). Dodatkowy dostęp do działki z ul. Świąteczowskiej umożliwi racjonalniejsze zagospodarowanie zaplecza nieruchomości.	UWZGLĘDNIONO - Wniosek rozpatrzono pozytywnie. Zaprojektowano drugi zjazd do nieruchomości we wskazanej lokalizacji.
4.	Dot. Posesji nr 30- do posesji są dwa wjazdy. Na obecnym projekcie brak wjazdu od strony wschodniej posesji (od strony miasta). Również nie chcemy oddać na rzecz inwestycji fragmentu naszego gruntu przed domem	UWZGLĘDNIONO - Na projekcie zagospodarowania terenu uwzględniono oba zjazdy obsługujące działkę o nr ewid. 404. Ogrodzenie nieruchomości nr 30 znajduje się w działce o nr ewid. 40/1 stanowiącej własność Skarbu Państwa. Zakres inwestycji został zaprojektowany do przedmiotowego ogrodzenia. Następuje konieczność podziału działki o nr ewid. 40/1 i uregulowaniu jej stanu prawnego
5.	W imieniu mieszkańców ul. Serbskiej w Lesznie, uprzejmie proszą o przedstawienie projektu drogi całej ulicy Serbskiej aż do końca posesji nr 4. Obecne rozwiązanie obejmuje jedynie początek zagospodarowania ul. Serbskiej, od strony ul. Świąteczowskiej z pominięciem dalszej części ulicy Serbskiej Jednocześnie informuje, że aktualnie Wydział Gospodarki Nieruchomości Miasta Leszna prowadzi postępowanie w sprawie przejęcia gruntu w ul. Serbskiej, co pozwoli na wybudowanie drogi na całej jej długości	UWZGLĘDNIONO - Wniosek rozpatrzono pozytywnie. Ulicę Serbską zaprojektowano w formie pieszo-jezdni (droga klasy D) jako ulicę ślepą z placem do zawracania w jej końcowym kilometrażu.
6.	Wnioskuje o zachowanie kostki brukowej w jak najszerzym stopniu Wnioskuje o przeniesienie ścieżki rowerowej w obręb ulicy, pozwoli to zachować pas zieleni i drzew Wnioskuje o zachowanie większości drzew starych Zjazdy wyłożyć starą kostką brukową z ulicy	UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO - Wykorzystanie materiału kamiennego z rozbiórki zostanie uwzględnione przy wykonywaniu zatok autobusowych, miejsc postojowych, wyspach, ścieku itp. w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków. Dąży się do rozdzielenia poszczególnych struktur ruchu, pas drogowy ma być bezpieczny dla wszystkich jego użytkowników, zatem przeniesienie ruchu

		<p>rowerowego na jezdnię nie jest możliwe W pasie drogowym jest zabezpieczone miejsce pod budowę ciągu pieszo-rowerowego. Zatem mając na uwadze poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego ciąg pieszo rowerowy został wydzielony z jezdni.</p> <p>Drzewa zostaną zachowane w maksymalnym stopniu, jednakże minimalny pas zieleni zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wynosi 3,00 m (przy przebudowie może zostać zmniejszony do 1,00 m).</p>
7.	<p>1.Wniosek o przesunięcie ścieżki rowerowej na stronę północną</p> <p>2.Opracowanie stałej organizacji ruchu na głównych skrzyżowaniach z Franciszka z Asyżu, Wyszyńskiego, Kilińskiego i Szczepanowskiego</p> <p>3.Wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na ulicach św. Franciszka z Asyżu i Kilińskiego</p> <p>4.Wyeliminować miejsca parkingowe prostopadłe na skrzyżowaniu z ul. Franciszka z Asyżu.</p> <p>5.Uwzględnić wszystkie zmiany jakie nastąpiły w obrębie projektu ulicy, które zostały tu pominięte jak: plac zabaw przy skrzyżowaniu z ul. Herberta, ścieżka rowerowa na ulicy Wolińskiej</p> <p>6.Wrócić do miejsc parkingowych przed Akwawitem (bankomat) oraz przed sklepami spożywczymi. Zapewnić miejsca parkingowe przedsiębiorcom i mieszkańcom budynków wielorodzinnych</p> <p>7.Zbudować rondo na zbiegu ulic Święciechowskiej, Wolińskiej, Mielżyńskiego i sięgacza ul. Wolińskiej (działka nr 10/24), projekt w PFU nie gwarantuje swobodnego wyjazdu z ul. Święciechowskiej</p>	<p>1. UWZGLĘDNIONO - Ścieżka pieszo-rowerowa została przesunięta na stronę północną zgodnie z sugestią.</p> <p>2. Projekt stałej organizacji ruchu opracowany zostanie po akceptacji rozwiązań geometrycznych w planie.</p> <p>3. NIE UWZGLĘDNIONO - Program funkcjonalno-użytkowy nie zakłada zmiany kierunku ruchu na tych ulicach. Zmiana stałej organizacji ruchu na nich nastąpi po zakończeniu niniejszej inwestycji.</p> <p>4. UWZGLĘDNIONO - Wyeliminowano prostopadłe miejsca postojowe. Zaprojektowano miejsca równoległe w odległości 10 m od planowanego przejścia dla pieszych.</p> <p>5. UWZGLĘDNIONO - lokalizację istniejącego placu zabaw. Zmieniono geometrię ul. Zbigniewa Herberta, tak by zaplanować bezpieczne przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowania. Plac zabaw pozostanie w obecnej lokalizacji. Ścieżka realizowana z budżetu obywatelskiego wzdłuż ul. Wolińskiej została uwzględniona w maksymalnym stopniu. Zmianie na planie uległa jej geometria, ze względu na budowę ronda na skrzyżowaniu ul. Wolińskiej z ul. Święciechowską.</p> <p>6. Wprowadzono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodną z obowiązującymi przepisami oraz możliwościami terenowymi.</p> <p>7. UWZGLĘDNIONO - Na skrzyżowaniu ul. Święciechowskiej z ul. Wolińską, Mielżyńskich oraz drogą wewnętrzną zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo średnie o średnicy zewnętrznej 42 m.</p>

	8. Uwzględnić równoczesny remont ul. Serbskiej (ślepa uliczka) jako jednego z sięgaczy ulicy Święciechowskiej.	8. UWZGLĘDNIONO - Ulicę Serbską zaprojektowano w formie pieszo-jezdni (klasy technicznej D) jako ulicę ślepa z placem do zawracania w jej końcowym kilometrażu.
8.	Wniosek o zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na ul. Święciechowskiej z ul. Wyszyńskiego by zapewnić bezpieczeństwo dla dzieci, które tędy idą do szkoły Wniosek o zwiększenie lub utrzymanie liczby miejsc parkingowych. Stworzenie miejsc parkingowych dla rowerów.	NIE UWZGLĘDNIONO - Budowa sygnalizacji świetlnej jest bezzasadna. Zastosowano inne rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Skrzyżowanie ul. Święciechowskiej z ul. ks. kard. Stefana Wyszyńskiego zaprojektowano jako skrzyżowanie wyniesione. Oznakowanie pionowe przejść dla pieszych / przejazdów dla rowerów wykonane zostanie, jako aktywne. Wprowadzono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodną z obowiązującymi przepisami oraz możliwościami terenowymi. Brak miejsca dla zaprojektowanie miejsc parkingowych dla rowerów. Takie miejsce powinno mieć wymiary 85x180 cm.
9.	1. Na wszystkich skrzyżowaniach zaprojektować mini rondo powodujące ruch okrężny 2. Przy granicy miasta (kierunek Święciechowa) zaprojektować rondo, które zbierze ruch z wszystkich ulic przy granicy miasta. Rondo może mieć różne kształty, z zielenią na środku 3. Należy również uwzględnić przebudowę istniejących sięgaczy jak również dodatkowo uwzględnić przebudowę ulicy Serbskiej oraz Kujaskiej dochodzącej do ulicy Święciechowskiej poprzez krótki odcinek ulicy Herberta 4. Zaprojektować możliwie jak najwięcej miejsc parkingowych dla samochodów jak również dla rowerów 5. Zapewnić możliwie najbezpieczniejsze przejścia dla dzieci.	1. NIE UWZGLĘDNIONO - Na drodze klasy technicznej Z nie można projektować mini rond zgodnie z § 75 warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zaś rondo typu „małe” nie mieści się w liniach rozgraniczających pas drogowy. 2. UWZGLĘDNIONO - Na skrzyżowaniu ul. Święciechowskiej z ul. Wolińską, Mielżyńskich oraz drogą wewnętrzną zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo średnie o średnicy zewnętrznej 42 m. 3. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO - Ulicę Serbską zaprojektowano w formie pieszo-jezdni (droga klasy D) jako ulicę ślepa z placem do zawracania w jej końcowym kilometrażu. Zakres PFU obejmuje budowę trzech sięgaczy na działkach o nr ewid. 17, 23, 179, 180. Zakres PFU nie obejmuje przebudowy/budowy ul. Kujawskiej jej przebudowa realizowana będzie odrębnym postępowaniem. 4. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO - Wprowadzono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodną z obowiązującymi przepisami oraz możliwościami terenowymi. Brak miejsca dla zaprojektowanie miejsc parkingowych dla rowerów. Takie miejsce powinno mieć wymiary 85x180 cm. 5. Uwzględniono bezpieczne przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowań ul. Święciechowskiej w ul. Łużycką, Stanisława Szczepanowskiego, ks. kard. Stefana Wyszyńskiego. Skrzyżowania zaprojektowane zostały, jako wyniesione. Oznakowanie pionowe wykonane zostanie, jako aktywne zwiększając

		widoczność przejścia. Wszystkie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów zostaną doświetlone dedykowanym oświetleniem.
10.	<p>1. Wniosek, że konieczne byłoby, aby droga na wysokości naszego domu (ul. Świąteczowska 63a) i zjazdu w Chłapowskiego, po przebudowie ulicy Świąteczowskiej, została obniżona do takiego poziomu, jak to ma miejsce na wysokości wszystkich innych nieruchomości zlokalizowanych przy ulicy Świąteczowskiej do mojej posesji oraz ulicy Chłapowskiego.</p> <p>2. Wnioskuje o zaplanowanie dwóch miejsc parkingowych przed posesją, która jest moją własnością, tj. przy ul. Świąteczowskiej 63a (działka 24/1), ewentualnie jednego miejsca parkingowego. Chcę podkreślić, że aktualnie, również często parkują tu pojazdy.</p> <p>3. Wnioskuje o zaplanowanie ścieżki rowerowej po południowej stronie ulicy Świąteczowskiej, a nie po stronie północnej, ponieważ po stronie północnej jest więcej firm prowadzących działalność gospodarczą (hurtownie, warsztaty), co wiąże się z częstymi wjazdami i wyjazdami samochodów ciężarowych i dostawczych do tych posesji zlokalizowanych po stronie północnej, co może stanowić większe zagrożenie dla rowerzystów. Zatem zaplanowanie ścieżki rowerowej po stronie południowej, będzie bezpieczniejsze dla rowerzystów.</p> <p>4. Wnioskuje by zrobić remont ulicy Chłapowskiego oraz ewentualne jej przedłużenie w kierunku ulicy Wolińskiej.</p> <p>5. Wnioskuje też aby ścieżka rowerowa ze względów bezpieczeństwa została poprowadzona: na wysokości ulicy Pankiewicza, ścieżka skręcała we wskazaną ulicę Pankiewicza i prowadziła dalej w kierunku ulicy Bojanowskiego, gdzie ruch pojazdów samochodowych jest dużo mniejszy, niż na ulicy Świąteczowskiej. Zatem,</p>	<p>1. Szczegółowe rozwiązania układu wysokościowego zostaną przedstawione w projekcie wykonawczym na etapie sporządzania dokumentacji projektowej. Jezdnia ma zostać zaprojektowana w ścisłym geometrycznym powiązaniu z posesjami przyległymi, przy zachowaniu normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych.</p> <p>2. NIE UWZGLĘDNIONO – Ze względu na bliską lokalizację posesji nr 63a do skrzyżowania ul. Świąteczowskiej z ul. Dezyderego Chłapowskiego brak możliwości budowy tych miejsc postojowych. Nie ma wymaganej odległości 10 m od skrzyżowania i przejścia dla pieszych.</p> <p>3. NIE UWZGLĘDNIONO – Ścieżkę pieszo-rowerową zaplanowano po stronie północnej ze względu na liczniejsze wnioski mieszkańców.</p> <p>4. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO – W miarę możliwości wprowadzono koncepcję budowy ul. Dezyderego Chłapowskiego zrealizowaną przez inną jednostkę projektową. Jednakże nie jest możliwe wprowadzenie jej w 100%. Koncepcja budowy ul. Dezyderego Chłapowskiego zakładała budowę skrzyżowania skanalizowanego. Przy obecnych liniach rozgraniczających pas drogowy nie ma możliwości zaprojektowania wysp dzielących, tak by nie musieć zajmować gruntów prywatnych.</p> <p>5. NIE UWZGLĘDNIONO – Obowiązujący MPZP nie zezwala na lokalizację ciągu pieszo-rowerowego w proponowanej lokalizacji. MPZP zakłada w tym miejscu budowę ciągu pieszego. Dodatkowo wzdłuż ulicy Wolińskiej w ramach budżetu obywatelskiego prowadzona jest ścieżka pieszo-rowerowa włączająca się do ul. Świąteczowskiej. Zatem poprowadzenie ścieżki dalej ulicą Świąteczowską jest w pełni</p>

	<p>poprowadzenie ścieżki rowerowej ulicą Pankiewicza w kierunku ulicy Bojanowskiego i dalej do granicy miasta, zamiast końcowym odcinkiem ulicy Święciechowskiej, Będzie również dużo bezpieczniejsza dla rowerzystów.</p>	<p>zasadne by stworzyć spójną sieć dróg rowerowych / pieszo-rowerowych.</p>
<p>11.</p>	<p>Wnioskuję:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na wschodnim odcinku ulicy Święciechowskiej ustanowienie ruchu rowerowego wydzielonymi pasami w obrębie jezdni zamiast tworzenia ciągu pieszo-rowerowego 2. Ustanowienie ruchu jednokierunkowego ulicą Kilińskiego w kierunku północnym i Św. Franciszka z Asyżu w kierunku południowym 3. Utworzenie wjazdu na parking kompleksu handlowego od ulicy Święciechowskiej 4. Rezygnacja z wysepek – azyłów dla pieszych na krzyżowaniu ulicy Święciechowskiej i Kardynała Wyszyńskiego 5. Na odcinku między Kardynała Wyszyńskiego a Szczepanowskiego wyznaczenie strefy parkowania po stronie północnej w postaci ciągu miejsc parkingowych zamiast tworzenia zatok, po stronie południowej ograniczenie parkowania do okolic kompleksu sklepów przy ulicy Kardynała Wyszyńskiego 6. Ograniczenie obszaru objętym projektem do pasa drogowego pozostającego w zarządzie Miasta Leszna bez zajmowania nieruchomości przyległych – dotyczy ulicy Święciechowskiej, jak i ulic ją krzyżujących 7. Zaprojektowanie skrzyżowania ulicy Święciechowskiej i Dezyderego Chłapowskiego zgodnie z założeniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego 	<p>UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na całym odcinku ulicy Święciechowskiej wydzielono z jezdni i odseparowano ruch pieszych i rowerów. Ze względu na bliskość przejazdu kolejowego oraz aktualne uwarunkowania (lokalizacja ścieżki pieszo-rowerowej w rejonie ronda Zatorze) nie zdecydowano się na wprowadzenie rowerzystów na jezdnię. 2. Zmiana kierunków ruchu na tych ulicach nastąpi po zakończeniu niniejszej inwestycji. 3. Wjazd na parking kompleksu handlowego istnieje od ul. Franciszka z Asyżu. Ze względu na znaczące natężenie ruchu w tym rejonie, bliskość przejazdu kolejowego oraz skrzyżowań, lokalizację przejścia dla pieszych, nie zdecydowano się na zaprojektowanie kolejnego dojazdu do kompleksu handlowego. 4. Zrezygnowano z budowy azyli dla pieszych. Skrzyżowanie zaprojektowano, jako skrzyżowanie wyniesione. 5. Miejsca postojowe zaprojektowane zostały jako prostopadłe i równoległe w miejscach gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego oraz obowiązujące przepisy. 6. Ulica Święciechowska zostanie przebudowana w istniejących liniach rozgraniczających. Jednakże część działek wymaga podziału i uregulowania ich stanu prawnego, ze względu na istniejące ogrodzenia w pasie drogowym. Wyjątkiem jest obszar skrzyżowania z ul. Stanisława Szczepanowskiego (działka 23/2). Przedmiotowa działka jest działką drogową, a zajęcie jej części pozwoli zaprojektować przejazd pieszo-rowerowy. 7. Skrzyżowanie ul. Święciechowskiej z ul. Dezyderego Chłapowskiego zostało zaprojektowane w oparciu o koncepcje sporządzoną przez inną jednostkę projektową.

	<p>Leszna w parametrach wynikających z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>8.Odrzucenie koncepcji zwężenia jezdni do 6,00 m jako bezdyskusyjnie absurdalnej.</p>	<p>8. Jezdnię zaprojektowano o szerokości 7,00 m. Jest to maksymalna szerokość o jakiej można zaprojektować drogę klasy Z.</p>
12.	<p>1.Wniosek o niezabieranie 2m z frontu działek przylegających przylegających do ulicy Święciechowskiej.</p> <p>2.Można by zrezygnować z miejsc postojowych prostopadłych na rzecz równoległych (lub do parkowania skośnego)</p> <p>3.Wnioskuje by też rozważyć zaprojektowanie ścieżek zaprojektowanie ścieżek rowerowych razem z jezdnią. Wtedy mamy przykładowo: 1,5m chodnika +1,5m pas zieleni+9m pas drogowo-rowerowy (1,5+3+3+1,5)+5m pas zieleni/ miejsca parkingowe+1,5m chodnik. Taki układ byłby bardzo wygodny, nie mieszałby też ruchu pieszego i rowerowego {szczególnie że projektowana prędkość to 40 km/h} a jednocześnie zmieściłby się w obecnej szerokości ulicy (18,5m)).</p> <p>4.Łużycka – niepotrzebne zaprojektowanie zatoczki autobusowej przy tak małym ruchu na tej ulicy.</p>	<p>UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO</p> <p>1. Ulica Święciechowska zostanie przebudowana w istniejących liniach rozgraniczających. Jednakże część działek wymaga podziału i uregulowania ich stanu prawnego, ze względu na istniejące ogrodzenia w pasie drogowym.</p> <p>2. Miejsca postojowe zaprojektowane zostały jako prostopadłe i równoległe w miejscach gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego oraz obowiązujące przepisy.</p> <p>3. Pas drogowy (po rezygnacji z przejmowania gruntów prywatnych) posiada szerokość od ok. 13,00 m do ok. 20,00 m. Zatem nie ma możliwości zastosowania takiego rozwiązania. Ogólnie dąży się do rozdzielania poszczególnych stref ruchu, więc pozostawienie rowerystów na jezdni przeczy przyjętym schematom i zasadom BRD.</p> <p>4. Zatoka w ul. Łużyckiej jest zatoką istniejącą. Zmniejszono obszar opracowania i jej przebudowa nie będzie wchodziła w zakres niniejszej inwestycji.</p>
13.	<p>Prośba o wyniesienie skrzyżowaniu ulic Święciechowskiej z Łużycką</p>	<p>UWZGLĘDNIONO – Skrzyżowanie ulicy Święciechowskiej z ul. Łużycką zaprojektowano jako skrzyżowanie wyniesione.</p>
14.	<p>Prośba o zaprojektowanie wjazdu na posesję (osoby zgłaszającej – przyp. autora) zgłaszającej, ponieważ nie został uwzględniony.</p>	<p>UWZGLĘDNIONO – Zjazd został uwzględniony w projekcie zagospodarowania terenu.</p>
15.	<p>Zaproponował sygnalizację świetlną pulsacyjną na skrzyżowaniu ulic Święciechowskiej i Wyszyńskiego Wniosek o rondo – wyjazd z ulicy Święciechowskiej w stronę ulicy Wolińskiej i połączyć też z wyjazdem z ulicy Mielżyńskich</p>	<p>UWZGLĘDNIONO – Na skrzyżowaniu ul. Święciechowskiej z ul. Wolińską, Mielżyńskich oraz drogą wewnętrzną zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo średnie o średnicy zewnętrznej 42 m.</p>

16.	<p>Wykonać pomiar natężenia ruchu na Skrzyżowaniach. Wniosek żeby zmienić kierunek ruchu pojazdów: ulica Franciszka z Asyżu ruch jednokierunkowy w stronę ul. Święciechowskiej Ulica Kilińskiego ruch jednokierunkowy skierowany od ulicy Święciechowskiej.</p>	<p>WYKONANE W PÓŹNIEJSZYM ETAPIE -Zmiana kierunków ruchu na tych ulicach nastąpi po zakończeniu niniejszej inwestycji.</p>
17.	<p>1. Dopasowanie i przygotowanie projektu do docelowej organizacji ruchu w obrębie ulic św. Franciszka z Asyżu, Kilińskiego i Święciechowskiej. Sugerowany jest ruch jednokierunkowy na dwóch pierwszych ulicach.</p> <p>2. Kwestię ustanowienia przystanków autobusowych zgodnie z przepisami oraz potrzebami mieszkańców uznajemy za prerogatywę Zakładu Komunikacji Miejskiej w Lesznie. Z naszej strony wskazujemy, że powinny one być położone w miarę możliwości w strych lokalizacjach lub w pobliżu. Sposób usytuowania przystanków pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Szczepanowskiego i Drzymały jest niezgodny z zasadami. Dla przystanku przy Akwawicie należałoby rozważyć zmiany albo poprzez wygospodarowania zatoki albo przez oznakowanie liniowe jak np. w okolicach cmentarza na ulicy Kąkolewskiej.</p> <p>3. Uważamy za istotne wygospodarowanie miejsc parkingowych kosztem pasów zieleni, które przy jezdni mają wystarczającą szerokość. Można rozważyć utworzenie parkingu buforowego na działce 49/24 oraz miejsc parkingowych na działkach 30/13 i 113.</p> <p>4. W celu płynnego ruchu rowerowego zgodnego z przepisami zasadne byłoby ujednoczenie przejazdów ścieżki rowerowej przez skrzyżowania albo w linii prostej tak jak</p>	<p>1. UWZGLĘDNIONO – Projekt stałej organizacji ruchu zostanie wkreślony po zaakceptowaniu geometrii układu drogowego</p> <p>2. UWZGLĘDNIONO – Lokalizacja przystanków zostanie uzgodniona z Zakładem Komunikacji Miejskiej w Lesznie. Lokalizacja przystanków komunikacyjnych została skorygowana, zostały one wkreślone w miejscach, gdzie możliwe jest zaprojektowanie peronu o wymaganych przepisami parametrach tj. 1,50 x 20 m. W rejonie Akwawitu przywrócona została zatoka autobusowa kosztem długości pasa lewoskrętu.</p> <p>3. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO Zaprojektowano dodatkowe miejsca postojowe kosztem pasów zieleni w miejscach, gdzie jego szerokość na to pozwoliła. W miejscach, gdzie szerokość pasa zieleni wynosiła 2,50 i więcej, wkreślono miejsca równoległe. Szerokość pasów zieleni nie pozwoliła na zaprojektowanie dodatkowych miejsc postojowych. Parking buforowy na działce o nr ewid. 49/24 zostanie zaprojektowany odrębnym staraniem Miasta Leszno, ze względu na konieczność zmiany przeznaczenia terenu w MPZP. Na działce o nr ewid. 30/13 Właściciel posesji nr 74 własnym staraniem wykonał plac postojowy i teren ten dzierżawi od Miasta. Utworzenie miejsc postojowych na działce o nr ewid. 113 nie jest możliwe ze względu na realizowanie dostępu do posesji o nr ewid. 116/1, 97 poprzez istniejące zjazdy.</p> <p>4. UWZGLĘDNIONO – Przejazdy dla pieszych i rowerów oraz przejścia dla pieszych zostaną odsunięte od krawędzi jezdni o ok. 5,00 m.</p>

na ul. św. Franciszka z Asyżu albo odsunięte tak jak np. na ul. Kilińskiego.

5. Zauważywszy brak konsekwencji w usytuowaniu pasów zieleni wzdłuż ulicy Święciechowskiej, które znajdują się raz przy jezdni innym razem przy posesjach. Sugerujemy przesunięcie ze względów bezpieczeństwa zasady lokalizacji zieleni pomiędzy chodnikiem a jezdnią i między ścieżką rowerową a jezdnią.

6. Uznajemy za priorytetowe bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów a szczególnie dzieci i młodzieży na przejściach i przejazdach w drodze do szkół i przedszkoli przez ulicę Święciechowską. Postulujemy wprowadzenie oprócz wyniesienia skrzyżowania z ulicą Wyszyńskiego dodatkowych elementów typu „SmartPass” czyli inteligentnych przejść. Takie samo rozwiązanie proponujemy na skrzyżowaniu z ulicą Szczepanowskiego. Dotyczyć miałyby przejść na wprost przez ulicę Święciechowską.

7. W celu poprawy bezpieczeństwa oraz drożności ulicy należałoby rozważyć poprawę geometrii niektórych skrzyżowań oraz wjazdów i wyjazdów z ronda biorąc pod uwagę etapowość remontu i związana z tym konieczność przeorganizowania ruchu drogowego dla pojazdów ciężarowych. Znacznym ułatwieniem dla kierowców byłaby zmiana kształtu wysepek w obrębie ronda na eliptyczne. Istotną zmianą mogłaby być likwidacja wysepki przed lewoskrętem na ul. Kilińskiego oraz skrócenie długości tego lewoskrętu. W tym miejscu powinno wystarczyć oznakowanie poziome.

8. Należałoby jeszcze raz przeanalizować średnice ronda, opierając się na wielkości ronda np. na ul. Unii Europejskiej, które w wystarczający sposób zapewnia ruch drogowy wszystkich pojazdów. Możliwe jest zastosowanie również ronda o kształcie elipsy bardziej przesuniętego w kierunku garaży.

5. **UWZGLĘDNIONO** – Chodnik na całym odcinku zostanie odsunięty pod posesje prywatne.

6. **UWZGLĘDNIONO** – Na skrzyżowaniu ul. Święciechowskiej z ul. ks. kard. Stefana Wyszyńskiego oraz z ul. Stanisława Szczepanowskiego zostaną wprowadzone inteligentne przejścia.

7. **UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO** - Geometria skrzyżowań w ciągu ul. Święciechowskiej zostanie skorygowana tj. kąt przecięcia się osi dróg zostanie w miarę możliwości terenowych zbliżony do kąta 90°. Dla ronda zostały wykonane analizy przejezdności, które przy obecnym układzie geometrycznym zostały spełnione. Zmiana kształtu wysp na dojazdach do ronda na trójkątne spowoduje ich wydłużenie, ze względu na fakt, iż szerokość wyspy w miejscu azylu dla pieszych musi wynosić min. 2,00 m (szerokość samej kostki). Zatem podjęto decyzję o pozostawieniu ich w dotychczasowym kształcie, jednakże wyspy zostaną maksymalnie skrócone. Wyspy na skrzyżowaniu ul. Święciechowskiej z ul. Jana Kilińskiego zostaną zlikwidowane. Pas lewoskrętu zostanie skrócony w celu wykonania zatoki autobusowej w tym miejscu.

8. **UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO** - Dla ronda wykonano analizy przejezdności dla wariantu obecnej i mniejszej średnicy zewnętrznej. Dla mniejszej średnicy ronda konieczne byłoby zaprojektowanie dodatkowych poszerzeń „rękawków” tak by pojazdy miarodajnie nie niszczyły przejazdami krawężników. Po wykonaniu tych poszerzeń otrzymujemy obecną średnicę ronda.

Zmiana kształtu ronda na eliptyczny również nie spełni swojego zadania. Przesunięcie go w stronę garaży tylko wyostri kąt włączenia dróg, łuki

	<p>9. W ramach tak dużej inwestycji można by rozważyć przebudowę skrzyżowania z ul. Herbarta w celu bezpieczniejszego wyjazdu z tej ulicy pod kątem zbliżonym do prostopadłego. Taka możliwość daje szeroki pas zieleni po stronie wschodniej.</p> <p>10. Należałoby rozważyć celowość wykorzystania starej kostki brukowej we wjazdach, zatoczkach i sięgaczach z uwagi na poziom hałasu, problemy z utrzymaniem oraz słabą wytrzymałością oznakowania poziomego na kostce granitowej.</p> <p>11. Z dotychczasowych obserwacji ruchu na skrzyżowaniu z ulicą św. Franciszka z Asyżu wynika, że istnieje problem ze skrętem autobusów. Należałoby rozważyć poszerzenie wyjazdu z ulicy Franciszka z Asyżu kosztem pasa zieleni.</p> <p>12. Usytuowany chodnik przy placu zabaw na skrzyżowaniu z ul. Herbarta ze względów bezpieczeństwa należałoby zostawić w obecnym położeniu oddzielając go od jezdni tak jak obecnie pasem zieleni.</p> <p>13. Dla wygody mieszkańców ścieżka rowerowa od ronda do sklepu DINO może przebiegać po obu stronach ulicy i dalej kończyć się za DINO przejściem dla pieszych i rowerowych na stronę południową.</p> <p>14. Z uwagi na usytuowanie stacji benzynowej na łuku drogi celowym byłoby zaprojektowanie bezpieczniejszego wjazdu i wyjazdu na ul. Święciechowską.</p>	<p>włączeniowe będą się przenikać a przejezdność dla pojazdu miarodajnego tj. ciągnika siodłowego niespełniona.</p> <p>9. UWZGLĘDNONO - Skorygowano kąt włączenia osi ul. Zbigniewa Herberta w ulicę Święciechowską kosztem zaprojektowanych miejsc postojowych oraz pasa zieleni. Kąt został zbliżony do wartości 90°.</p> <p>10. UWZGLĘDNONO - O miejscu wbudowania tej kostki zadecyduje Konserwator zabytków. Naszą propozycją jest żeby wbudować ją na zatokach, miejscach postojowych, poszerzeniach, umocnieniach wylotów z przepustów, wyspach i opaskach.</p> <p>11. UWZGLĘDNIONO - Zmieniono kąt włączenia osi ul. św. Franciszka z Asyżu w ul. Święciechowską. Kąt został zbliżony do wartości 90°. Poprawiono promienie włączeniowe oraz zrobiono analizę przejezdności dla zmienionych parametrów geometrycznych.</p> <p>12. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWO- Chodnik został przeprojektowany. Odsunięto go od krawędzi jezdni.</p> <p>13. UWZGLĘDNIONO CZĘŚCIOWE - W tym miejscu zamiast chodnika zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową.</p> <p>14. W TEJ CHWILI NIE UWZGLĘDNIONO Problem rozwiązany zostanie za pomocą rozwiązań w stałej organizacji ruchu. Zmiana geometrii zjazdów wiązałaby się z koniecznością wejścia w teren stacji i korekty/przebudowy ich wewnętrznego układu komunikacyjnego.</p>
18.	<p>Jestem przeciwna ścieżce rowerowej po północnej stronie według najnowszego projektu przebudowy ul. Święciechowskiej w Lesznie. Z zasad bezpieczeństwa wynika, że zaproponowane rozwiązanie położenia ścieżki rowerowej po północnej stronie nie spełnia zasad bezpieczeństwa gdyż :</p> <p>1. Nie eliminuje przeplatania się torów ruchu rowerzystów i pieszych, ponieważ ruch pieszych został przekierowany na drogę</p>	<p>NIE UWZGLĘDNIONO</p> <p>1. Zlokalizowanie ścieżki pieszo-rowerowej po jakiegokolwiek stronie nie wyeliminuje przeplatania się poszczególnych rodzajów ruchu. Wydzielenie osobno</p>

<p>rowerową i odbywa się w sposób ciągły, co stanowi potencjalne źródło kolizji po stronie północnej.</p> <p>2. Nie eliminuje punktów kolizji z ruchem samochodowym. Miejsca wyjazdów z posesji bezpośrednio na drogę rowerową są takimi miejscami. Miejsca te są miejscami potencjalnie wypadkowymi, w żaden sposób nieoznakowanymi, rowerzysta nie ma pojęcia o niebezpieczeństwie ze strony wyjeżdżających pojazdów</p> <p>3. Brak zapewnienia wzajemnego kontaktu wzrokowego pomiędzy poszczególnymi użytkownikami. Rowerzysta jadąc drogą rowerową nie widzi samochodu z odpowiedniej odległości, aby mógł w bezpieczny sposób zareagować. Zauważy go w momencie, gdy pojazd wyjedzie z posesji na drogę rowerową, co może skutkować wypadkiem. Kierowca samochodu wyjeżdżającego z posesji ma ograniczoną widoczność (budynek , murek, płot, krzewy, drzewa) i nie jest w stanie ocenić czy po drodze rowerowej porusza się rowerzysta. Kierowca musi zatrzymać się na ścieżce rowerowej aby otworzyć bramę lub ją zamknąć. Polskie drogi i ścieżki rowerowe oraz kultura jazdy jest jeszcze na niskim poziomie. Wprawdzie zmieniło się wiele, ale jeszcze daleko nam do pełnej kultury i bezpieczeństwa jazdy rowerem, więc zasada bezpieczeństwa jest ważnym elementem drogi rowerowej a oznacza, że infrastruktura rowerowa powinna gwarantować bezpieczeństwo ruchu drogowego, zarówno rowerzystom jak i pozostałym użytkownikom drogi. W zakresie bezpieczeństwa ruchu zasada ta oznacza, że przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy dążyć do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalizacji liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, - eliminacji przeplatania się torów ruchu rowerzystów, rowerzystów i samochodów, rowerzystów i pieszych, -zapewnienia wzajemnego kontaktu wzrokowego pomiędzy poszczególnymi użytkownikami drogi. <p>Urząd Miasta, Prezydent Miasta Leszna chce uprzywilejować rowerzystów kosztem mieszkających mieszkańców, którzy płacą podatki i chcą być traktowani jak reszta mieszkańców i czuć się bezpiecznie, co gwarantuje nam Konstytucja Art. 32. Nikt nie</p>	<p>ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszego (oznakowaniem pionowych)</p> <p>2. Nie da się wyeliminować punktów kolizyjnych ze zjazdami. Zmiana lokalizacji ścieżki tego nie zmieni. Po każdej stronie występują zjazdy indywidualne i publiczne.</p> <p>3. Zmiana lokalizacji ścieżki pieszo-rowerowej tego nie zmieni. Po każdej stronie występują zjazdy indywidualne i publiczne oraz inne przeszkody, które zlokalizowane są na posesjach prywatnych, a ich eliminacja nie jest możliwa. Warunki widoczności mogą zostać zapewnione jedynie w obrębie pasa drogowego.</p>
--	--

	może być dyskryminowany w życiu społecznym. Nie chciałbym żyć w ciągłym konflikcie z kimkolwiek a zwłaszcza z rowerzystami. Taki problem dotyczy wielu mieszkańców. Zapraszam na wizję lokalną.	
19.	Chciałbym bardzo podziękować za dzisiejsze spotkanie. Chciałbym również pochwalić zmieniony przez Państwa projekt. Jednak podczas dzisiejszego spotkania pojawiła się inicjatywa aby przed posesjami 30 i 32 zamiast pozostawić zaprojektowane przez Państwa tereny zielone stworzyć miejsca parkingowe. Po rozmowie z zamieszkującymi posesję 30/2, szczególnie właścicielką Aleksandrą Kmiecik, właścicielką posesji 30/1 Jolantą Fiebich oraz właścicielką posesji 32 Panią Bożeną Kulczak chcemy zgłosić nasz przeciw do wnoszonych przez grupę innych mieszkańców postulatów zbudowania miejsc parkingowych. Prosimy o pozostawienie terenów zielonych. Nasza prośbę argumentujemy nade wszystko kwestiami bezpieczeństwa (wyjazd z posesji zostałyby przesłonięty przez parkujące samochody) jak i estetyki tego miejsca.	NIE UWZGLĘDNIONO - Miejsca postojowe prostopadłe w tamtym rejonie się nie mieszczą. Przed posesją 32 z uwagi na lokalizację przejścia dla pieszych i przejazdów dla rowerów nie jest możliwe zlokalizowanie miejsc postojowych w odległości 10 m od przejścia dla pieszych. Jedynie przed posesją nr 28 oraz 26 możliwe jest zlokalizowanie kilku miejsc równoległych
20.	<p>1. Wprowadzenie zjazdu na strefę przemysłową zgodnie z MPZP.</p> <p>2. Wprowadzenie jezdni dodatkowej (zamiast zjazdu na działkę o nr ewid. 5379) oraz miejsc postojowych od strony jezdni ul. Wolińskiej / Święciechowskiej.</p> <p>3. Przeprojektowanie ul. Mielżyńskich na pieszo-jezdnię.</p> <p>4. Wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu na rondzie od strony Święciechowy w kierunku centrum miasta.</p>	<p>1. NIE UWZGLĘDNIONO - Nie widzimy potrzeby wprowadzenia zjazdu na strefę przemysłową oznaczoną w MPZP jako 89KDG. Obszar ten przeznaczony jest na budowę drogi klasy G. Skrzyżowanie drogi klasy G z Z zgodnie z obowiązującymi przepisami może zostać zrealizowane za pomocą węzła, skrzyżowania skanalizowanego lub ronda. W tym momencie na takie rozwiązania nie ma miejsca w pasie drogowym. Proponujemy, aby tą kwestią zająć się w odrębnej dokumentacji.</p> <p>2. UWZGLĘDNIONO - W tym miejscu zaprojektowano jezdnie dodatkową oraz miejsca postojowe dla samochodów osobowych.</p> <p>3. UWZGLĘDNIONO - Jezdnia ul. Mielżyńskich w rejonie skrzyżowania z ul. Święciechowską zostanie zaprojektowana w układzie ulicznym, dopiero za przejściem dla pieszych zmianie ulegnie charakter jezdni na pieszo-jezdnię.</p> <p>4. NIE UWZGLĘDNIONO - Brak możliwości (brak miejsca w pasie drogowym). Wykonanie dodatkowego pasa ruchu do jazdy na wprost wymagałoby zajęcia działek sąsiednich. Na odcinku poprzedzającym rondo od strony Święciechowy</p>

<p>5. Zlokalizowanie ścieżki pieszo-rowerowej od km 0+200 do nowoprojektowanego ronda w ciągu ul. Święciechowskiej i Wolińskiej za pasem zieleni przydrożnej.</p> <p>6. Zaprojektowanie przejścia i przejazdu dla rowerów na wszystkich wyplotach ronda.</p> <p>7. Przeprojektowanie ścieżki pieszo-rowerowej na działce o nr ewid. 49/24, tak by przesunąć ją maksymalnie w stronę garaży. W przyszłości Miasto planuje na tej działce parking.</p> <p>8. W obrębie skrzyżowania z ul. Chłapkowskiego zaprojektowanie ścieżki pieszo-rowerowej o ruchu mieszanym (nie należy wydzielać osobno ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszego). Wprowadza to zamęt na jedynym takim skrzyżowaniu w ciągu całej ulicy. Dodatkowo prosimy o rezygnację z pasa zieleni pomiędzy ścieżką rowerową a ciągiem pieszym, można go zastąpić buforem/separatorem np. z kostki.</p> <p>9. Wniosek o zawężenie ulic jednokierunkowych oraz tych które planuje się wprowadzić jako jednokierunkowe.</p> <p>10. Prośba o rezygnację z wyspy w obrębie skrzyżowania ul. Stefana Wyszyńskiego z ul. Święciechowską.</p> <p>11. Lokalizacja stojaków dla rowerów w pasach zieleni.</p> <p>12. Zmiana szerokości jezdni na 6,50 m.</p>	<p>występują duże różnice wysokościowe, których nie uda się zniwelować w przypadku poszerzenia pasa drogowego ze względu na bliską lokalizację budynków.</p> <p>5. UWZGLĘDNIONO – Na tym odcinku drogi ścieżka zostanie przeprojektowana bliżej posesji i zostanie oddzielona od jezdni pasem zieleni.</p> <p>6. UWZGLĘDNIONO - Przejazd pieszo-rowerowy zaprojektowany zostanie na wszystkich wylotach ronda.</p> <p>7. UWZGLĘDNIONO- Ścieżka pieszo-rowerowa zostanie zaprojektowana wzdłuż linii garaży.</p> <p>8. UWZGLĘDNIONO CZEŚCIOWO - W obrębie wszystkich skrzyżowań w ciągu ul. Święciechowskiej zaprojektowano ścieżki pieszo-rowerowe o ruchu mieszanym. Może pojawić się problem z utrzymaniem tego pasa zieleni pomiędzy ścieżką rowerową a ciągiem pieszym dlatego proponujemy wprowadzić tam separator z innego rodzaju kostki.</p> <p>9. UWZGLĘDNIONO - Jezdnie zostaną zawężone do parametrów dróg jednokierunkowych za pomocą elementów stałej organizacji ruchu.</p> <p>10. UWZGLĘDNIONO - Zrezygnowano z budowy tej wyspy ze względu na strukturę ruchu pojazdów.</p> <p>11. NIE UWZGLĘDNIONO - Jedno miejsce dla rowerów to obszar 0,65x1,80 m. Lokalizacja tych stojaków w miejscach zieleni na skrzyżowaniach będzie ograniczać widoczność w ich rejonie. Stojaki / miejsca postojowe dla rowerów nie zostaną wprowadzone ze względu na ograniczenie widoczności i brak miejsca.</p> <p>12. NIE UWZGLĘDNIONO - Opinia negatywna. Ze względu na strukturę ruchu pojazdów zdecydowano pozostawić szerokość 7,00 m. Zmiana szerokości na 6,50 m nie wniesie nic w zakresie dodatkowych miejsc postojowych.</p>
---	--

21.	<p>W nawiązaniu do poprzedniego pisma w sprawie przebudowy ulicy Święciechowskiej ponownie proszę o ujęcie w zamierzonej inwestycji przebudowę ulicy Święciechowskiej. Ponadto zasadne jest poprowadzenie ścieżki rowerowej poprzez działkę nr 226 od ulicy - narożnik ulicy Święciechowskiej i Łużyckiej do ulicy Lubuskiej.</p> <p>Budowa ścieżki rowerowej zwiększy bezpieczeństwo.</p>	<p>NIE UWZGLĘDNIONO - W MPZP obszar ten przeznaczony jest na ciąg pieszy. W przypadku chęci lokalizacji tam ścieżki rowerowej dwukierunkowej należałoby dokonać podziału działek i zrealizować inwestycję procedurą ZRID lub zmienić MPZP, bo ścieżka rowerowa w tym istniejącym pasie się nie zmieści. Projekt powinien zostać zrealizowany inną procedurą projektową. Zostanie przygotowana odnoga na ścieżkę rowerową, tak by w przyszłości można było połączyć z nią ścieżkę rowerową.</p>
22.	<p>Dlaczego ścieżka rowerowa z kostki betonowej a nie asfaltu / betonu – lepszy komfort jazdy?</p> <p>Zgłaszamy wniosek w sprawie ścieżki rowerowej, która ma przebieg ulicą Święciechowską. Uważamy, że nawierzchnia powinna być wykonana z asfaltu (betonu) lub podobnego materiału. Rawbruk jest materiałem, który powoduje poślizg roweru, opony wchodzą w łączą między kostkami, co zwiększa prawdopodobieństwo przewrócenia. Podczas jazdy rowerem wprawiany jest z drganie. Ponadto kostka brukowa podczas użytkowania się ściera. Tłumaczenie, że przez ulicę Święciechowską biegnie dużo przewodów nie powinno być powodem ułożenia rawbruku. Kostka po ponownym nałożeniu zapada się. Asfalt (beton) można wyciąć w formie kwadratu / prostokąta i po naprawie zalać. Asfalt/beton powoduje, że jazda rowerem jest bardziej komfortowa i bezpieczna np. ul. Słowiańska i ul. Grunwaldzka. itp.</p>	<p>NIE UWZGLĘDNIONO - W jezdni drogi klasy technicznej Z nie mogą być zlokalizowane sieci uzbrojenia podziemnego. Również w pasach zieleni gdzie mają zostać wykonane nasadzenia tych sieci być nie powinno. W pasie drogowym zlokalizowane są liczne sieci m.in. kilka linii energetycznych, teletechniczny, sieć wodociągowa, gazowa, deszczowa i ogólnospławna. O ile na umieszczenie sieci deszczowej i sanitarnej w jezdni można uzyskać odstępstwo od Ministra, to pozostałe sieci zgodnie z warunkami ich właścicieli nie mogą być umieszczone pod jezdnią. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni min.-asf. może spowodować konieczność przebudowy wszystkich sieci umieszczonych pod ścieżką, konieczność ich strefowanie i może okazać się, że tych sieci nie uda zmieścić się w pasie drogowym i konieczne będzie ich umieszczenie w działkach prywatnych. Aby tego uniknąć ścieżka wykonana zostanie z bezfazowej kostki betonowej</p>
22.	<p>Pozwalam sobie zwrócić uwagę na element projektu dotyczący zaplanowanej organizacji ruchu na dwóch ważnych skrzyżowaniach. Na skrzyżowaniach ulicy Święciechowskiej z ulicą Wyszyńskiego oraz ulicy Święciechowskiej z ulicami Szczepanowskiego i Łużycką zaplanowano w obecnym projekcie przejazdu dla rowerów wzdłuż wszystkich czterech przejść dla pieszych. Po stronie północnej ulicy Święciechowskiej zaplanowano ciąg pieszo-rowerowy i jego przeprowadzenie przez ulice poprzeczne przejazdami dla rowerów jest oczywiste. Jednak po stronie południowej ulicy Święciechowskiej, na ulicach Szczepanowskiego i Łużyckiej oraz południowej części Wyszyńskiego nie ma dróg rowerowych, tak więc łączenie znajdujących się w tych lokalizacjach chodników przejazdami rowerowymi z ciągiem pieszo-rowerowym i</p>	<p>NIE UWZGLĘDNIONO - W związku z rozwojem sieci dróg pieszo – rowerowych przejazdy pieszo-rowerowe pozostają. Pozwoli to na nieingerowanie w rejon skrzyżowań w przypadku budowy ciągów rowerowych / pieszo-rowerowych. Rowerzysta w obszarze, gdzie brak kontynuacji ścieżki zostanie skierowany na jezdnie, by chociaż rejon skrzyżowania mógł pokonać bezpiecznie.</p>

<p>wprowadzanie na nie ruchu rowerowego jest niezasadne. Przejazdy rowerowe co do zasady winny łączyć fragmenty drogi, na których jazda rowerem jest dozwolona i separowana od ruchu samochodowego. Ponadto zauważyć trzeba, że ulice Wyszyńskiego, Szczepanowskiego i Łużycka są ulicami podporządkowanymi w stosunku do Świąciechowskiej i na każdej z nich przed skrzyżowaniami znajduje się znak STOP. Zasady pierwszeństwa są więc jednoznacznie określone i obowiązują wszystkich uczestników ruchu. Próba ich modyfikacji dla wybranej grupy uczestników ruchu – w tym przypadku rowerzystów - poprzez nadawanie im pozornego pierwszeństwa przy przejeżdżaniu drogi głównej, nieuchronnie wprowadzi chaos i zmniejszy bezpieczeństwo rowerzystów zamiast je zwiększyć. Należy też pamiętać, że południkowy ruch rowerowy w ciągu ulic Wyszyńskiego oraz Szczepanowskiego – Łużycka jest okresowo bardzo duży i związany z obiektami takimi jak Szkoła Podstawowa nr 9, Skateplaza i strefa Przemysłowa VASA, tak więc każde odstępstwo od ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego wymaga roztropnej analizy celowości i skutków. Uwaga dotyczy nie tyle aspektów konstrukcyjnych drogi, co organizacji ruchu. Dobrze się stało, że obecna treść projektu przewiduje rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające w przyszłości poprowadzenie przejazdów rowerowych krzyżujących ulicę Świąciechowską w przypadku stworzenia dróg rowerowych wzdłuż jej południowych przecznic. Obecnie jednak ustanowienie przejazdów rowerowych wzdłuż wszystkich przejść dla pieszych na przedmiotowych skrzyżowaniach wydaje się niezasadne. Kwestia była rozważana w ostatnich dniach. `</p>	
--	--

IV. Wynik konsultacji

Wynik konsultacji jest ważny. Wszelkie uwagi, które uznano za zasadne i możliwe do realizacji zgodnie z aktualnymi przepisami, zostały uwzględnione w programie funkcjonalno-użytkowym dla ul. Świąciechowskiej od Ronda Zatorze do granicy miasta.

*Opracowała: Magdalena Urbaniak,
Wydział Rozwoju Urzędu Miasta Leszna
Luty 2022*

