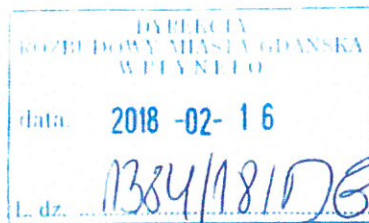


Gdańsk 14.02.2018 r.



**Dyrekcja Rozbudowy
Miasta Gdańska**

**ul. Żagłowa 11
80-560 Gdańsk**

Numer pisma: ZDiZ/01/2018.

Dot.: Przebudowy ul. Nad Jarem i Zakosy w Gdańsku.
str. 3 + załącznik str.1

Remont chodników wzdłuż ul. Nad Jarem wywodzi się ze starań mieszkańców o wybudowanie chodnika doprowadzającego bezpiecznie pieszych do przystanku autobusowego i przejścia przy Serwisie Hyundai. Dotychczas nie było na odcinku wzdłuż ww. serwisu chodnika, część powierzchni stanowią miejsca postojowe utwardzone we własnym zakresie przez właściciela bez wyraźnego wyodrębnienia strefy pieszej.

Gdański Zarząd Dróg Zieleni odpowiedział pozytywnie na wskazany problem, zostało ustalone spotkanie w terenie. Obecny na wizji lokalnej Z-ca Kierownika Działu Utrzymania Dróg – P. Wiesław Szańca zauważył potrzebę remontu chodnika w większym zakresie, proponując jednocześnie poszerzenie nienormatywnego chodnika co najmniej do szerokości 1,5 m wraz z wybudowaniem chodnika o podobnych parametrach po drugiej stronie ulicy przynajmniej na długości istniejącej zabudowy.

W przygotowywanej dokumentacji można dostrzec kilka błędów projektowych:

1. Błąd w postaci odtwarzania wąskiego chodnika o szerokości 1 m.

Prosta analiza mapy okolicy, ale też proponowanych obecnie rozwiązań przez DRMG wskazuje, że piesi pojawiają się przede wszystkim po stronie obecnego nienormatywnie wąskiego chodnika (strona pd.-wsch. posesje 31b-31d), ponieważ po tej stronie jest więcej zabudowy, jest to strefa dojścia do ulicy Brukowej, wreszcie, jest to przedłużenie ciągu chodnika do ul. Skarpowej i dalszej części ul. Nad Jarem.

Szerokość 1,5 m jest to minimum, które pozwala na sprawne wyminięcie się dwóch osób bez potrzeby schodzenia jednej osoby na jezdnię (tak funkcjonuje to dzisiaj), pozwala na swobodny spacer dziecka z rodzicem za rękę, asystowanie osobie starszej i niepełnosprawnej. Jest żenujące, że tak oczywiste sprawy muszą być przedstawiane inwestorowi i projektantom i same z siebie nie stanowią punktu wyjścia do projektowania w sytuacji kiedy nie ograniczają tego żadne inne okoliczności, np. trudny teren lub infrastruktura.

Próba odbudowy nienormatywnego chodnika w jego obecnych wymiarach jest co najmniej zaskakująca. Nie da się uzasadnić żadnymi racjonalnymi argumentami i wskazuje na brak analizy potrzeb mieszkańców – osób, które ten element infrastruktury użytkują. Zaproponowane rozwiązania nie poprawiają sytuacji, mieszkańcy nadal będą poruszać się chodnikiem o 1m szerokości. Jest to marnotrawienie środków publicznych. Nie takiej inwestycji oczekują mieszkańcy.

Chcielibyśmy wierzyć, że jest to tylko przypadkowy błąd- i zostanie naprawiony.
Należy zauważyć że podana na planie szerokość chodnika wynosi min. 1,05m, czyli po odjęciu szerokości krawężnika 0,15 m zostaje 0,9 m (!!) szerokości nawierzchni użytecznej dla pieszego.

2. Źle zaprojektowany nowy chodnik po drugiej stronie ulicy.

Obecny projekt DRMG nie zakłada wybudowania chodnika zaprojektowanego po drugiej stronie ulicy na całej długości przebudowy jezdni, mało tego, zaprojektowany chodnik urywa się „nigdzie” – przed wlotem ul. Brukowej, bez jakiegokolwiek związku z kierunkami ruchu pieszych. W projekcie, w rejonie ronda, chodnik meandruje przy zjazdach i przy latarni co praktycznie przełoży się na wyjście pieszego na jezdnię lub przejście najkrótszą drogą. Istniejąca latarnia mogłaby pozostać w szerokości chodnika – rozwiązanie takie zastosowano przy przebudowie chodnika wzdłuż ul. Powstańców Warszawskich oraz Beethovena.

Konkluzja pkt. 1 i 2:

Rzeczywista poprawa warunków ruchu pieszego w ciągu ul. Nad Jarem nastąpiłaby wystarczająco po poszerzeniu istniejącego chodnika po jednej stronie do 2 m i z wyznaczeniem (obniżenie) sugerowanego przejścia przed rondem w kierunku Serwisu Hyundai. Ta strona ulicy na odcinku rondo-Brukowa posiada tylko jeden zjazd na posesję. Przeciwna strona ulicy jest często wykorzystywana jako parking i przy „źle” zaprojektowanym chodniku taki stan rzeczy pozostanie.

Poszerzenie istniejącego chodnika uporządkuje ruch pieszy, nie zwiększając zaprojektowanej zlewni odpływu wód deszczowych. Należy zauważyć, że projektowanej zlewni nie zwiększyłoby także wybudowanie dwóch chodników o szerokości 1,5m.

3. Sposób zastosowania środków uspokojenia ruchu na skrzyżowaniu w rejonie wylotu ul. Brukowej.

Opadająca w dół w kierunku ul. Skarpowej niweleta ul. Nad Jarem zachęca kierowców do zwiększania prędkości. Jednocześnie wylot ul. Brukowej jest słabo widoczny. Powoduje to wymuszanie pierwszeństwa przez pojazdy jadące z góry ul. Nad Jarem – kierowcy nie zauważają, że przejeżdżają przez skrzyżowanie równorzędne. Dla respektowania równorzędności kierunków ruchu na skrzyżowaniu potrzebne są dodatkowe środki (np. wyniesiona tarcza skrzyżowania). Tymczasem projektant zastosował próg zwalniający u wylotu ul. Brukowej. Takie rozwiązanie miało by sens przy jednoczesnym przywróceniu istniejącej kiedyś organizacji ruchu – podporządkowania wylotu ul. Brukowej w stosunku do ul. Nad Jarem.

Zastosowanie na zjazdach zasady chodnika przejezdnego.

Dotyczy w szczególności zjazdów do szeregu budynków Nad Jarem 32d-32g.

Zarówno pojazd zjeżdżający w zjazd, jak i z niego wyjeżdżający musi ustąpić pierwszeństwa pieszemu idącemu ciągiem pieszym. W związku z tym zjazdy należy tak projektować, by kierujący pojazdem zdawał sobie jasno sprawę, że zjazd jest częścią chodnika.

Powyższe jest istotne ze względu na nagminne zastawianie chodnika na wysokości posesji Nad Jarem 32d-32g – mieszkańcy tych domów prawdopodobnie wykonali remont zjazdów i chodnika we własnym zakresie (materiał własny nawierzchni od ściany domu do krawężnika) i niekiedy traktują chodnik jak swoją własność.

W związku z powyższym dziękujemy za zastosowane rozwiązanie projektowe (proj. przebudowa naw. zjazdu/chodnika na płyty betonowe szare 8×30×30 w ciągu chodnika) i prosimy o staranne egzekwowanie tego rozwiązania podczas prac budowlanych.

Wnosimy o:

1. Zwiększenie szerokości nienormatywnie wąskiego chodnika w ciągu ul. Nad Jarem (strona pd.-wsch. posesje 31b-31d)
2. Przedłużenie (do wylotu ul. Brukowej) oraz poprawienie (meandry przy rondzie) przebiegu chodnika po pn-zach stronie ul. Nad Jarem z jednoczesnym zmniejszeniem jego szerokości (zachowanie wielkości zlewni wód opadowych).
3. Zastosowanie odpowiednich środków uspokojenia ruchu na skrzyżowaniu w rejonie wylotu ul. Brukowej.

