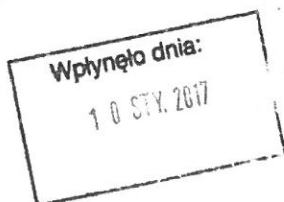


ZIN.072-1/36/17

Wrocław, dn. 05.01.2017 r.



Pani
Tomasz Płonka
Właściciel
Alfa Projekt
Ul. Strońska 4a/21
50-540 Wrocław

Dotyczy: opiniowania programu funkcjonalno-użytkowego (PFU) dla zadania pn. „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 396 w zakresie przebudowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych w m. Olawa (na odcinku od skrzyżowania ul. B. Chrobrego do skrzyżowania DW 396 z DW 455 przy ul. Oleśnickiej)”.

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na Pana pismo L.dz 21/12/2016 z 21 grudnia 2016 r. (data wpłynięcia: 28 grudnia 2016 r.) Instytut Rozwoju Terytorialnego, zgodnie z Uchwałą Nr 1987/V/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 22 marca 2016 r., przekazuje następujące uwagi do przedłożonego PFU:

1. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów projektowane na wlotach do DW 396 (ul. Chrobrego oraz ul. Oleśnicka) należy zaprojektować jako wyniesione (celem zachowania niwelety drogi rowerowej i chodnika), zgodnie ze *Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego* (link poniżej; s. 44, Podrozdział 4.1.10).
2. Na wszystkich odcinkach dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów należy zgodnie ze *Standardami...* (s. 42, Podrozdział 4.1.9) stosować warstwę ścieralną z mieszanek mineralno-asfaltowych. W związku z tym na odcinku nr 3 projektowanej trasy należy odpowiednio zmienić projektowaną konstrukcję warstwy ścieralnej z kostki betonowej.
3. Należy zaprojektować fizyczne wygradzenia uniemożliwiające parkowanie na ciągach pieszo-rowerowych zgodnie ze *Standardami...* (s. 73, Podrozdział 6.9), szczególnie w rejonie DT „Kwadraciak” oraz ul. 3 Maja.
4. Ze względu na ograniczoną przestrzeń na wydzielanie z chodnika części jezdnej dla rowerów na odcinku od początku opracowania po stronie wschodniej (ul. 3 Maja) do przejazdu dla rowerzystów przez ul. Chrobrego (ok. km 0+100) oraz, po stronie zachodniej, od przejścia z przejazdem dla rowerów ok. km 0+100 do wlotu strefy zamieszkania ok. km 0+140, należy zaprojektować na tym odcinku wspólny ciąg pieszo-rowerowy.
5. Ze względu na zasadę zachowywania ciągłości infrastruktury rowerowej należy wyznaczyć wspólną drogę dla pieszych i rowerów na istniejącym chodniku po zachodniej stronie ul. Chrobrego od ok. km 0+050 (w rejonie prawoskrętu z ul. Chrobrego w ul. 3 Maja) do ok. km 0+100 (w rejonie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Chrobrego) wraz z połączeniem jej przejazdem rowerowym z wyspą przy prawoskręcie z ul. Chrobrego w ul. 3 Maja. Aby uzyskać

wymaganą szerokość wspólnego ciągu pieszo-rowerowego (m.in. 3,0 m) oraz zapewnić miejsce na trawnik i słupki, po zachodniej stronie ul. Chrobrego należy skorygować przebieg krawężników, tj. zwęzić jezdnię, zacieśniając tuk na prawoskręcie w ul. 3 Maja.

Dzięki takiemu rozwiązaniu rowerzyści poruszający się po zachodniej stronie ul. Chrobrego w kierunku centrum będą mogli znacznie szybciej przedostać się na drugą stronę ul. 3 Maja (dwa przejazdy dla rowerzystów zamiast sześciu) i znacznie obniżyć się współczynnik wydłużenia trasy. Ponadto zapobiegnie to konfliktom pomiędzy pieszymi a rowerzystami, które wywoływałyby niezgodny z prawem ruch rowerowy po chodniku w tym miejscu.

6. Wyniesione przejście i przejazd dla rowerzystów przez ul. Młyńską należy przenieść bliżej tarczy skrzyżowania, tak, aby tor ruchu rowerzysty nie był odginany bezpośrednio przed przejazdem dla rowerzystów, zgodnie ze *Standardami...* (s. 57, Podrozdział 5.2.1). W tym celu należy zacieśnić tuk na prawoskręcie z ul. Chrobrego w ul. Młyńską.
7. Z uwagi na lokalizację istotnych celów i źródeł podróży po wschodniej stronie ul. Chrobrego (DT „Kwadraciak” i liczne bloki mieszkalne) powinno się zaprojektować infrastrukturę rowerową po tej stronie drogi. Uniknie się dzięki temu wydłużenia czasu podróży wynikającego z konieczności przekraczania ulicy Chrobrego oraz wysoce prawdopodobnych konfliktów pomiędzy pieszymi a rowerzystami, które generowałby niezgodny z prawem ruch rowerowy odbywający się na tym odcinku chodnika. W związku z tym należy wyznaczyć drogę dla rowerów pomiędzy istniejącymi przejściami dla pieszych przez ul. Chrobrego w ok. km 0+260 i w ok. km. 0+580, przy czym pierwsze z nich (ok. km 0+260) należy analogicznie do drugiego uzupełnić o przejazd dla rowerzystów. Drogę rowerową należy zlokalizować bliżej krawędzi jezdni względem chodnika, a minięcie zatoki autobusowej zrealizować zgodnie z zapisami *Standardów...* (s. 45, Podrozdział „Przystanki autobusowe”).
8. Z tego samego powodu jak w pkt. 7, powinno się zaprojektować infrastrukturę rowerową po wschodniej stronie ul. Chrobrego od skrzyżowania z ul. Młyńską do przejścia dla pieszych w ok. km 0+260 (przed DT „Kwadraciak”). Mając na uwadze negatywną opinię Konserwatora Zabytków dot. wycinki drzew pomiędzy tymi punktami, proponujemy zaprojektowanie w tym rejonie wydzielonej konstrukcyjnie, jednokierunkowej drogi dla rowerów o szer. 1,5 m, na wyniesieniu wzdłuż jezdni, pamiętając o ochronie zieleni przyulicznej przed zasoleniem. Dzięki takiemu rozwiązaniu DT „Kwadraciak” oraz położone dalej bloki mieszkalne dostępne będą dla rowerzystów poruszających się po prawej stronie ul. Chrobrego w obu kierunkach, przy czym jadący od DT „Kwadraciak” w kierunku centrum byłiby nadal obowiązani do korzystania z drogi dla pieszych i rowerów po drugiej stronie ulicy na odcinku do ul. Młyńskiej. Szerokość jezdni na tym odcinku powinna w takim przypadku zostać zmniejszona do ok. 7,5 m, co jednak nadal mieści się w wymaganiach dla drogi klasy G.
9. Ruch rowerowy z drogi dla pieszych i rowerzystów na odcinku nr 5 należy sprowadzić na jezdnię przed skrzyżowaniem z ul. Rybacką za pomocą zjazdu umożliwiającego płynne i bezpieczne włączenie się do ruchu na jezdni przed skrzyżowaniem, a następnie wyznaczyć tor ruchu rowerzystów na ul. Chrobrego oraz moście na Odrze za pomocą znaków P-27 („Sierżant rowerowy”) zgodnie ze *Standardami...* (s. 49, Podrozdział 4.5) i nie rzadziej niż co 50 m. Za mostem na Odrze należy analogicznie umożliwić rowerzystom płynny zjazd z jezdni na drogę dla rowerów. Dodatkowo proponujemy, by przed miejscem włączenia się rowerzystów do ruchu na jezdni zastosować oznakowanie pionowe A-24.
10. Analogicznie do oznakowania P-27 opisywanego w pkt. 9 należy oznaczyć tor ruchu rowerzystów jadących przez most na Odrze w kierunku do centrum: od ok. km 0+880 do rejonu skrzyżowania z ul. Rybacką.

11. Powinno się obniżyć krawężnik na dł. 1,5 m na łuku ul. Rybackiej, przed wjazdem na most, celem zapewnienia możliwości ewakuacji rowerzystów z jezdni na chodnik przed mostem.
12. Ze względu na potencjał, jaki dla turystycznego ruchu rowerowego stanowią wały wzdłuż rzeki Odry, a także zaplanowany w tym miejscu przebieg Odrzańskiej Drogi Rowerowej (link poniżej) powinno się:
 - a. Zaprojektować przejazd dla rowerzystów przy przejściu dla pieszych przez ul. Oleśnicką w ok. km 0+880 i połączyć go z projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Oleśnickiej. Od przejazdu, po stronie zachodniej, zaprojektować wydzielony łącznik do ul. Nadbrzeże. Dzięki temu rowerzyści jadący z kierunku centrum miasta będą mogli przedostać się na wały na prawym brzegu Odry w kierunku północnym, do których prowadzi ul. Nadbrzeże – i *vice versa*.
 - b. Zaprojektować rampę umożliwiającą wjazd i zjazd z opisywanego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Oleśnicką oraz drogi dla rowerów wzdłuż ul. Oleśnickiej na wały na prawym brzegu Odry w kierunku południowym.
13. Powinno się skorygować (zacieśnić) łuk do prawoskrętu z ul. Chrobrego w ul. Rybacką, w kier. wschodnim, a następnie przesunąć przejście dla pieszych przez ul. Chrobrego maksymalnie blisko tarczy skrzyżowania wraz z azyłami fizycznie wygradzającymi przestrzeń na przejściu pomiędzy pasami ruchu.
14. Powinno się zachować stałą szerokość dróg dla pieszych i rowerów po obu stronach jezdni na odcinkach nr 4 i 5: szer. 2 m dla rowerów i 2 m dla pieszych (z punktowymi zwężeniami przy drzewach), a w rejonie przystanku autobusowego poprowadzić trasę zgodnie z zapisami *Standardów...* (s. 45, Podrozdział „Przystanki autobusowe”).

Informujemy, że *Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego* dostępne są na portalu Dolnośląskiej Polityki Rowerowej (pod adresem <http://dpr.irt.wroc.pl/?p=530>). Opracowanie dot. Odrzańskiej Drogi Rowerowej dostępne jest pod adresem: dpr.irt.wroc.pl/index.php/odrzanska-droga-rowerowa-koncepcja-przebiegu-trasy-odr/. W razie pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt.

Z poważaniem

DYREKTOR
Instytutu Rozwoju Terytorialnego

dr Maciej Zathey

Otrzymują/Do wiadomości:

1. adresat;
2. Dyrektor DSDiK;
3. Zespół Uzgadniania Dokumentacji DSDiK.

Sporządził: Robert Skrzypczyński
Osoba do kontaktu: Robert Skrzypczyński
tel.: (71) 374 95 34
e-mail: robert.skrzypczynski@irt.wroc.pl

INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO
ul. J. WI. Dawida 1a, 50-527 Wrocław
tel.: +48 71 374 95 00
fax: +48 71 374 95 13
e-mail: irt@irt.wroc.pl
web: www.irt.wroc.pl

