



Szanowny Pan

**Jacek Krawczyk**

Radny Miasta Częstochowy

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego z dnia 7 czerwca 2022 r. w sprawie przebudowy alei Wojska Polskiego, uprzejmie informuję:

Obecnie przebudowywana Aleja Wojska Polskiego w Częstochowie jest drogą krajową nr 1 klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o numerze 1. Na dzień dzisiejszy powyższa numeracja została zmieniona Zarządzeniem Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nadając jej numer 91 bez dokonania odpowiednich regulacji rozporządzeniem na szczeblu ministerialnym.

Ponadto, pomimo oddania do użytkowania autostrady A1 w dalszym ciągu odcinek DK1 (DK91) wchodzi w skład Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Powyższa informacja służy uzasadnieniu przyjętych założeń projektowych przy przebudowie, gdzie jako Inwestor zobowiązani jesteśmy do przyjęcia rozwiązań zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2019 poz. 1643), jak i wytycznymi projektowania dróg w sieci TEN-T wydanych przez Komisję Europejską.

Nadmieniam, że mając na uwadze, iż Aleja Wojska Polskiego w Częstochowie przebiega przez obszar wysoce zurbanizowany oraz jej przebieg przecinający miasto na dwie strefy ma ogromny wpływ na całą infrastrukturę komunikacyjną Miejski Zarząd Dróg na etapie projektowania przyjął konieczność uzyskania odstępstw na naruszenie aż 12 paragrafów wyżej wymienionego rozporządzenia (jak również planuje następne).

Przedmiotem powyższych odstępstw była między innymi możliwość zachowania dostępu dróg lokalnych do Alei Wojska Polskiego w możliwie jak największym zakresie

Odpowiadając na pytania w sprawie dostępności z dróg lokalnych do Alei Wojska Polskiego na odcinku jej obecnej przebudowy uprzejmie informuję:

1. Nie jest planowana zmiana Projektu Budowlanego w zakresie otwarcia skrzyżowania Alei Wojska polskiego z ul. Bór.
2. Został zlecony projekt zmiany Projektu Budowlanego w obrębie obecnej łącznicy węzła Alei Wojska Polskiego z ul. Rakowską polegająca na umożliwieniu zjazdu z K1 (DK91), bez możliwości wyjazdu w stronę Katowic.
3. Nie jest planowana zmiana Projektu Budowlanego w zakresie otwarcia wylotu ul. Okrzei w Aleję Wojska Polskiego.
4. Został zlecony projekt zmiany wlotu i wylotu ul. Sieroszewskiego w Aleję Wojska Polskiego.
5. Zamknięcie lub ograniczenie relacji dla wyżej wymienionych ulic wynikało z obowiązujących warunków technicznych dla dróg klasy GP (głównej ruchu przyspieszonego). W warunkach przebudowy dróg publicznych zarówno Projektant, jak i Inwestor zobowiązani są do doprowadzenia układu komunikacyjnego do zgodności z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2019 poz. 1643). W tym wypadku rozporządzenie narzuca obowiązek ograniczenia dostępności dróg lokalnych do drogi klasy GP w odniesieniu do odległości pomiędzy skrzyżowaniami oraz możliwości lokalizacji skrzyżowania w ciągu łącznic węzłów. Konieczność zachowania zgodności rozwiązań projektowych z warunkami rozporządzenia potwierdził niezależny Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) przeprowadzony przez dr inż. Hab. Kazimierza Jamroza prof. Politechniki Gdańskiej oraz mgr inż. Tomasza Mackuna.

Mając na uwadze skutki drastycznego ograniczenia dostępności z dróg lokalnych do Alei Wojska Polskiego w przypadku ul. Przerwy-Tetmajera, ul. Powstańców Śląskich oraz wlotu w ul. Okrzei wystąpiono za pośrednictwem Wojewody Śląskiego do Ministra Infrastruktury i Rozwoju wyrażenie zgody na odstąpienie od warunków technicznych. Powyższa zgoda została uzyskana. W odniesieniu do ul. Sieroszewskiego i wlotu Alei Wojska Polskiego w ul. Rakowską (zgodnie z odpowiedzią nr 2 i 4), po zakończeniu prac projektowych Miejski Zarząd Dróg w Częstochowie wystąpi do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o wyrażenie zgody na kolejne odstąpienie od warunków technicznych. Po jej uzyskaniu rozwiązania te zostaną wdrożone (co zostało przewidziane w dokumentacji przetargowej na wyłonienie kolejnego Wykonawcy). W przypadku wlotu i wylotu ul. Bór brak jest możliwości zapewnienia bezpiecznego wyłączenia się z ruchu, czy

przesunięcia przejścia/przejazdu rowerowego w inną lokalizację dla zapewnienia strefy buforu dla pojazdów ustępujących pierwszeństwo pieszego czy rowerzysty. Brak jest też możliwości zapewnienia bezpiecznego włączenia się do ruchu w Aleję Wojska Polskiego z uwagi na mieszanie się relacji wyjazdu z ul. Bór na zjazd na stację benzynową. Stąd rezygnacja z występowania o odstąpienia dla tego skrzyżowania oraz wcześniejsza decyzja o znacznej rozbudowie skrzyżowania z I. Równoległą. W zakresie wylotu z ul. Okrzei jego realizacja mogłaby powodować próby bezpośredniego włączenia się w kierunki tranzytowe z przecięciem poprzecznym łącznicy, co może powodować zagrożenie wypadkiem najbardziej niebezpiecznym w skutkach, tj. uderzeniem bocznym.

6. Budowa bezpośredniego połączenia ul. Legionów z ul. Kanał Kohna jest niemożliwa z powodu różnicy wysokości pomiędzy tarczą przyszłego ronda, a koroną wałów przeciwpowodziowych (na krótkim odcinku). Ponadto układ komunikacyjny wokół Galerii Jurajskiej nie jest siecią dróg publicznych, a drogami wewnętrznymi zlokalizowanymi na terenach użytkowania wieczystego podmiotów prywatnych.
7. Istniejące przejście dla pieszych w rejonie ul. Zamenhoffa w obecnym rozwiązaniu Projektu Budowlanego nie ma kontynuacji pod estakadą z uwagi na przewidziany w tym miejscu nasyp nowej estakady. Dla zachowania rejonów dostępności przekroczeń Alei Wojska Polskiego na poziomie ok. 200 metrów w to miejsce przewidziano budowę przejścia podziemnego, przy czym alternatywna budowa kładki dla pieszych w tym miejscu wiązała by się z jej znaczną wysokością dla pokonania różnicy wysokości nasypu i wymaganej skrajni drogowej. Dla zapewnienia wygody użytkowników przewidziano budowę wind dla niepełnosprawnych.
8. W związku z zamknięciem skrzyżowania Alei Wojska Polskiego z ul. Bór przewiduje się przeniesienie się ruchu kołowego na następne skrzyżowania, w tym krzyżowanie z ul. Jagiellońską. Lokalizacja zatoki autobusowej za skrzyżowaniem (zgodnie z zasadami projektowania powyższych elementów drogowych) pozwala autobusom na łatwiejsze włączanie się do ruchu z uwagi na jego segregację wymuszoną sygnalizacją świetlną. Komunikacja pieszych z przystankiem linii tramwajowej będzie możliwa poprzez dotychczas funkcjonujące przejścia na tarczy skrzyżowania.
9. Dla zachowania dotychczasowych przebiegów linii komunikacji publicznej nr 12, 24, 32 jak poinformowano w punkcie 2 i 5 niniejszych odpowiedzi podjęte zostały działania w tym kierunku.

W odniesieniu do sugestii Pana Radnego uprzejmie informuję:

1. Dla skrzyżowania Alei Wojska Polskiego z ul. Bór, Sieroszewskiego, Okrzei stanowisko Miejskiego Zarządu Dróg w Częstochowie oraz jego uwarunkowania podane zostały wyżej. W zakresie wylotu ul. Rakowskiej niemożliwe jest zachowanie normatywnego pasa włączenia z uwagi na bezpośrednią lokalizację po stronie południowej obiektu infrastruktury kolejowej. W tym również miejscu Aleja Wojska Polskiego przechodzi z układu 2 x 3 pasy ruchu na 2 x 2 pasy ruchu, co uniemożliwia wykorzystanie skrajnych pasów jako zbiorczo rozprowadzających.
2. Lokalizacja przystanku autobusowego Pusta 02 zakłada jednakową odległość od ul. Pustej i Iglastej oraz możliwość dojścia do przystanku od strony Alei Niepodległości poprzez układ ciągów pieszych na skwerze będącym własnością Gminy Miasto Częstochowa. Przesunięcie przystanku w stronę kładki dla pieszych zakłóci proporcję dostępności przystanku dla pasażerów z zachodniej części tego rejonu Alei Wojska Polskiego.
3. Argumentację dla przyjętej lokalizacji przystanku Estakada 04 podano w odpowiedzi na Pana pytanie nr 8.
4. Na etapie prac koncepcyjnych ilość i lokalizacja przyszłych zatok autobusowych była konsultowana ze służbami zajmującymi się planowaniem przewozów pasażerskich. Z powyższych konsultacji wynikało, iż przyjęte rozwiązanie obsługi tzw. „rejonu zainteresowania” potencjalnych pasażerów dla istniejącej w tym rejonie zabudowy mieszkalnej.
5. Światło poziome zaprojektowanego obiektu inżynierskiego w ciągu Alei Wojska Polskiego nad ul. Krakowską i Rejtana nie pozwala na przeprowadzenie pod DK1 normatywnego ciągu pieszego i rowerowego. Niezależnie od powyższego sugerowany przebieg połączenia pieszego i rowerowego w bezpośrednim sąsiedztwie łącznic węzła (ronda) wymaga wyznaczenia ich w jednym poziomie z łącznicami w kilku miejscach. Obecnie funkcjonujące przepisy regulujące pierwszeństwo pieszego i rowerzysty na wyznaczonym przejściu w znacznym stopniu zakłóca ruch kołowy (niezależnie od stwarzanych w ten sposób zagrożeń wypadkami). Obecne rozwiązania zapewniają bezkolizyjne przekroczenia Alei Wojska Polskiego z wykorzystaniem ciągów pod mostem nad rzeką Wartą i wiaduktu drogowego nad torami PKP.
6. Argumentację dotyczącą przejścia dla pieszych w rejonie ul. Zamenhoffa podano w punkcie 7 odpowiedzi na pytania Pana Radnego.
7. Sugestia Pana Radnego jest w ocenie Miejskiego Zarządu Dróg zasadna. W przypadku zaistnienia takiej możliwości (zachodzi konieczność zmiany zagospodarowania terenu w stosunku do przewidzianego w Decyzji Wojewody Śląskiego), proponowane rozwiązanie zostanie wprowadzone.

8. Uprzejmie informuję, że na tym etapie realizacji inwestycji zaprojektowanie oraz budowa dodatkowych kładek dla pieszych z uwagi na ograniczenia czasowe i budżetowe jest niemożliwe.
9. W zakresie zmiany sposobu zagospodarowania zielenią w odniesieniu do drzew oznaczonych nr 410 i 411 nie jest możliwa ich adaptacja zamiast wycinki z uwagi na ich lokalizację na ciągu pieszym i rowerowym. W przypadku drzew oznaczonych jako 302-303 Miejski Zarząd Dróg dysponuje na dzień dzisiejszy ilościową inwentaryzacją robót przerwanych w tym zakresie bez określenia lokalizacji poszczególnych drzew. Jeżeli przedmiotowe drzewa nie zostały dotychczas wycięte będzie rozpatrzona możliwość ich pozostawienia, pod warunkiem, iż planowana w ich sąsiedztwie linia zasilania oświetlenia drogowego będzie mogła w bezpieczny dla niej sposób zabudowana.
10. Dokumentacja projektowa przewiduje wykonanie nasadzeń zastępczych. Lokalizacją poszczególnych drzew i krzewów poza przewidywaną w dokumentacji projektowej będzie ustalona ze służbami ochrony środowiska tut. Urzędu .
11. Uprzejmie informuję, że na tym etapie realizacji inwestycji zaprojektowanie oraz budowa dodatkowych kładek dla pieszych z uwagi na ograniczenia czasowe i budżetowe jest niemożliwe. Jednocześnie informuję, że do istniejących ekranów po wschodniej i zachodniej stronie Alei Wojska Polskiego przewidziano dobudowę ekranu centralnego w pasie rozdziału jezdni. Powyższe winno znacznie poprawić klimat akustyczny w tym rejonie. Przeprowadzone analizy hałasu dla zaprojektowanego rozwiązania wskazują, iż budynki wielorodzinne przy ul. Rakowskiej nie znajdują się w zasięgu izofon wyznaczających przekroczenia norm hałasu w porze dziennej i nocnej. W zakresie zabudowy jednorodzinnej przy ul. Spacerowej przewidziano budowę dodatkowych ekranów.

Zastępca Prezydenta  
Miasta Częstochowy  
(-) Piotr Grzybowski