

Informacja z przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących projektu „Budowa układu drogowego ulicy Stolarskiej na odcinku od ul. Garncarskiej do ul. Komunalnej w Pruszczu Gdańskim.”.

Na podstawie uchwały nr XXXIII/370/2021 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 10 listopada 2021 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Pruszcz Gdańskiego przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące „budowy układu drogowego ulicy Stolarskiej na odcinku od ul. Garncarskiej do ul. Komunalnej w Pruszczu Gdańskim”. Konsultacje prowadzone były za pomocą platformy konsultacji społecznych dostępnej na stronie <https://pruszczgdanski.konsultacjejst.pl> w terminie 25.04.2024-14.05.2024.

W ramach prowadzonych konsultacji Ankietę konsultacyjną wypełniło 4 uczestników. - Mieszkańcy wnieśli następujące uwagi (pisownia oryginalna).

I.

1. Na przedstawionej koncepcji napisana jest ulica Tczewska zamiast ulicy Garncarskiej.

Odpowiedz:

Na nowej mapie do celów projektowych, która powstanie po zatwierdzeniu do realizacji koncepcji, zostanie uwzględniona zmiana nazwy.

2. Brak w przedstawionej koncepcji spójności kolorystyki koncepcji z przedstawioną legendą.

Odpowiedz:

Uwaga zostanie uwzględniona.

3. Zwracam się z propozycja, aby wzdłuż ul Garncarskiej zaprojektować tylko ścieżkę rowerową a ciąg pieszo-rowerowy tylko od przejścia dla pieszych do ul. Grunwaldzkiej

Odpowiedz:

Na całej długości ul. Garncarskiej zostanie zaprojektowany ciąg pieszo – rowerowy. Jest to podyktowane opisem zakresu jaki został podany do dofinansowania.

4. Czy wzdłuż ulicy Garncarskiej będzie ścieżka rowerowa z legendy niekoniecznie to wynika.

Odpowiedz:

Wzdłuż ul. Garncarskiej koncepcja przewiduje ciąg pieszo - rowerowy.

5. Czy istnieje możliwość odsunięcia ścieżki od rosnących drzew bliżej płotu od Bricomarche.

Odpowiedz:

Mając na uwadze szerokość pasa drogowego, nie ma możliwość odsunięcia ścieżki od rosnących drzew bliżej płotu od Bricomarche.

6. Czy w koncepcji projektant uwzględnił rosnące drzewa wzdłuż ulicy Garncarskiej od ul Grunwaldzkiej.

Odpowiedz:

Projektant uwzględnił te drzewa w koncepcji. Tam gdzie są w kolizji z Inwestycją wg wytycznych Gminy, trzeba je będzie wyciąć. Po zatwierdzeniu przebiegu drogi zostanie wykonana stosowana inwentaryzacja zieleni dla finalnego układu projektu.

7. Czy projektant uwzględnił kolizję z hydrantami naziemnymi zamieniając je na podziemne wzdłuż ul. Garncarskiej.

Odpowiedz:

Tam gdzie będzie taka konieczność projekt uwzględni stosowne przebudowy istniejącej infrastruktury w oparciu o uzgodnienie z Gminą oraz gestorami sieci uzbrojenia terenu. Takie elementy będą przedmiotem projektu w momencie kiedy zakończy się etap koncepcji.

8. W koncepcji brak uwzględnionych zjazdów z ulicy Garncarskiej oraz ul. Stolarskiej do działki 21/18.

Odpowiedz:

Istniejący zjazd zostanie uzupełniony.

9. Czy w koncepcji uwzględniano przebudowę studni kanalizacji deszczowej na skrzyżowaniu ul. Komunalnej na działce nr 20/12 w okolicach posesji Komunalna 20

Odpowiedz:

Tam gdzie będzie taka konieczność projekt uwzględni stosowne przebudowy istniejącej infrastruktury w oparciu o uzgodnienie z Gminą oraz gestorami sieci uzbrojenia terenu. To jest etap zatwierdzenia koncepcji, a nie wykonywania projektów technicznych i wykonawczych. Jeśli studnia w oparciu o analizę projektową będzie wymagała przeprojektowania, zostanie to wykonane na właściwym etapie.

10. Czy planowane jest likwidacja linii napowietrznej, która przecina prostopadle ul. Stolarską.

Odpowiedz:

Projektant nie ma w swoim zakresie projektu skablowania linii w sytuacji braku kolizji ze skrajnią projektowanej drogi.

11. Czy istniejący nowy płot działki 21/25 nie jest w kolizji z projektowanym rondem ul. Garncarskiej i Stolarskiej.

Odpowiedz:

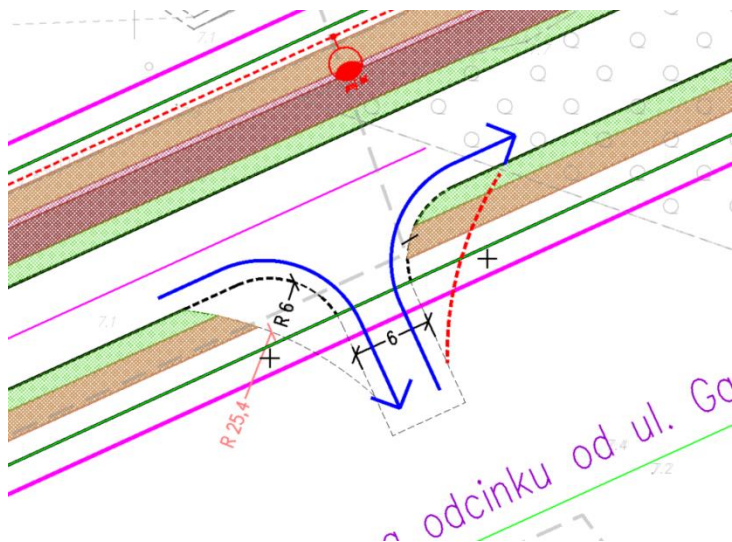
Na etapie robót budowlanych właściciel usunie płot z terenu projektowanego ronda.

12. Czy istnieje możliwość wypłaszczeni skarp ul. Stolarskiej po obu stronach jezdni w celu uniknięcia konieczności w przyszłości montowania barierek wynikających z różnicy poziomów terenu a projektowana jezdnią.

Odpowiedz:

Skarpy będą dostosowane do przebiegu drogi w planie przy jednoczesnym zachowaniu parametrów przewidzianych w przepisach techniczno-budowlanych.

13. Proszę o zaprojektowanie symetrycznych zabruków na zjazdach na działki po południowej stronie proj. ul. Stolarskiej, umożliwiających nie tylko zjazd pojazdów ciężarowych z ul. Stolarskiej na działkę ale także WYJAZD (w prawą stronę) pojazdów z działki na ul. Stolarską. Poniżej szkic, czerwoną linią oznaczono wnioskowany do wprowadzenia zabruk, niebieską linią kierunki ruchu pojazdów.



Odpowiedz:

Z uwagi na ruch ciągników siodłowych możliwe jest wykonanie dodatkowego zabruku o promieniu $R=12m$.

14. Zwracam się o zwiększenie zabruków na obu wyspach centralnych na rondach (zmniejszenie wyspy środkowej do średnicy 10m). Umożliwi to przejazd pojazdów nietypowych i ładunków gabarytowych (okoliczne tereny w miejscowym planie mają przeznaczenie przemysłowe i produkcyjne i mają powierzchnię powyżej 20ha).

Odpowiedz:

Proponowane rozwiązanie jest zgodne z wymaganiami pojazdów ciężarowych normalno gabarytowych dla których projektuje się drogi wg wskazań z wytycznych WR-D. Zgodnie z wytycznymi WR-D 31-3 zaprojektowano rondo jednopasowe typu miejskiego. Z racji tego, iż teren znajduje się w granicach miasta, a także z uwagi na zapisy MPZP mówiące o wyposażeniu pasa drogowego w drogi dla pieszych i drogi dla rowerów, taki typ ronda jest wskazany do zastosowania. Z uwagi na przewidziany ruch pojazdów ciężarowych z przyczepami oraz ciągników siodłowych z naczepami przyjęto możliwie najwyższe parametry ronda. Średnica zewnętrzna wynosi 36m i jest to największa możliwa do zastosowania w przewidzianym przez MPZP pasie drogowym. Szerokość pasa ruchu wynosi 5m oraz opaska 2m dając jezdnię 7m do poruszania się przez pojazd ciężarowy. Jest to szerokość wystarczająca. Przepisy nie pozwalają na zastosowanie mniejszej średnicy wyspy środkowej przy zadanej średnicy zewnętrznej. Gdyby zastosować wyspę o średnicy 10m do średnica zewnętrzna zmniejszyłaby się do 28m czyli o 8m mniej niż mamy.

Drogi projektuje się na pojazdy normatywne, a nie ponadnormatywne. Przejazd nienormatywny wymaga od zarządcy drogi wydania stosownej zgody na przejazd. Jeśli przejazd taki wymaga korekt i dodatkowych utwardzeń muszą być one wykonane przed przejazdem i rozebrane po przejeździe przez firmę transportową w ramach indywidualnej zgody jednorazowej.

15. W obecnym etapie projektu ul. Stolarskiej już sam wjazd z ul. Garncarskiej w ul. Stolarską wymaga wykonania przez pojazd zakrętu o kącie 270 stopni ($\frac{3}{4}$ koła). Zwiększenie zabruku nie spowoduje negatywnych skutków drogowych (nadmierne zwiększenie prędkości pojazdów osobowych) a będzie zapobiegać uszkodzeniom

infrastruktury drogowej przez pojazdy gabarytowe, o większym niż normatywy promieniu skrętu.

Odpowiedz:

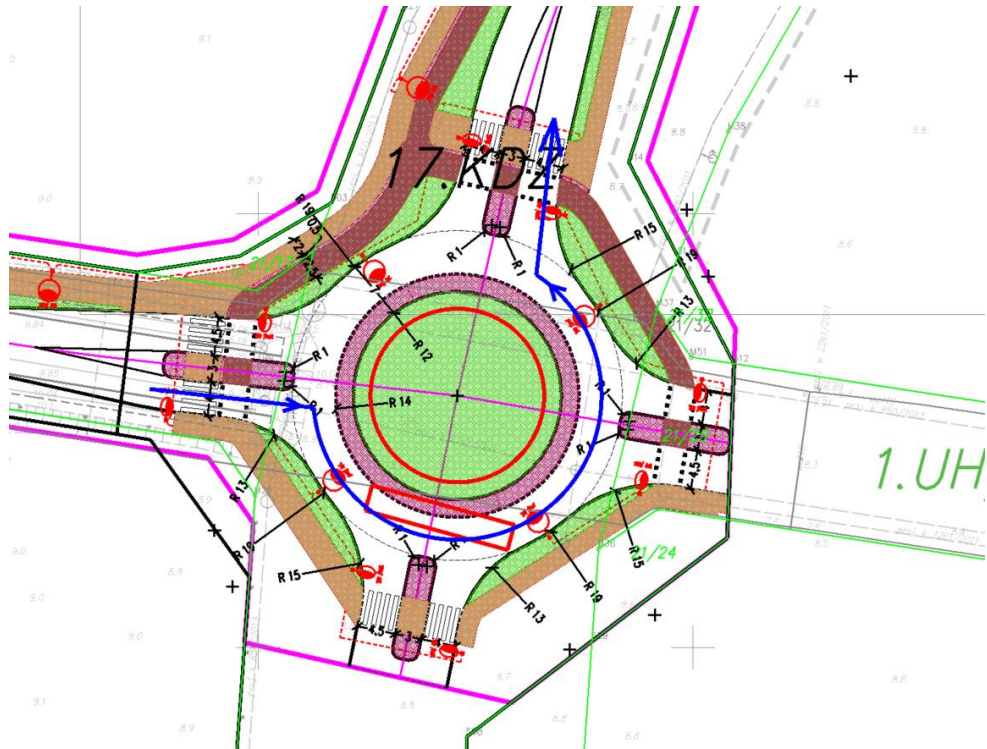
Zastosowano takie parametry dzięki którym możliwe jest pokonanie przejazdu pojazdu normatywnego przez rondo, które posiada bardzo wysokie parametry. Nie ma żadnych powodów, które determinowałyby konieczność zmian zastosowanych rozwiązań. Kryterium prędkości pojazdów osobowych nie jest dla projektanta jakimkolwiek wskaźnikiem przy doborze parametrów skrzyżowania, lecz przepisy budowlane w tym wytyczne WR-D dobrane do klasy drogi oraz pojazdu miarodajnego wskazanego w przepisach dla właściwej klasy drogi.

16. W szczególności, że prawo unijne zmierza w kierunku dopuszczenia do ruchu zestawów i długości ponad 20m:

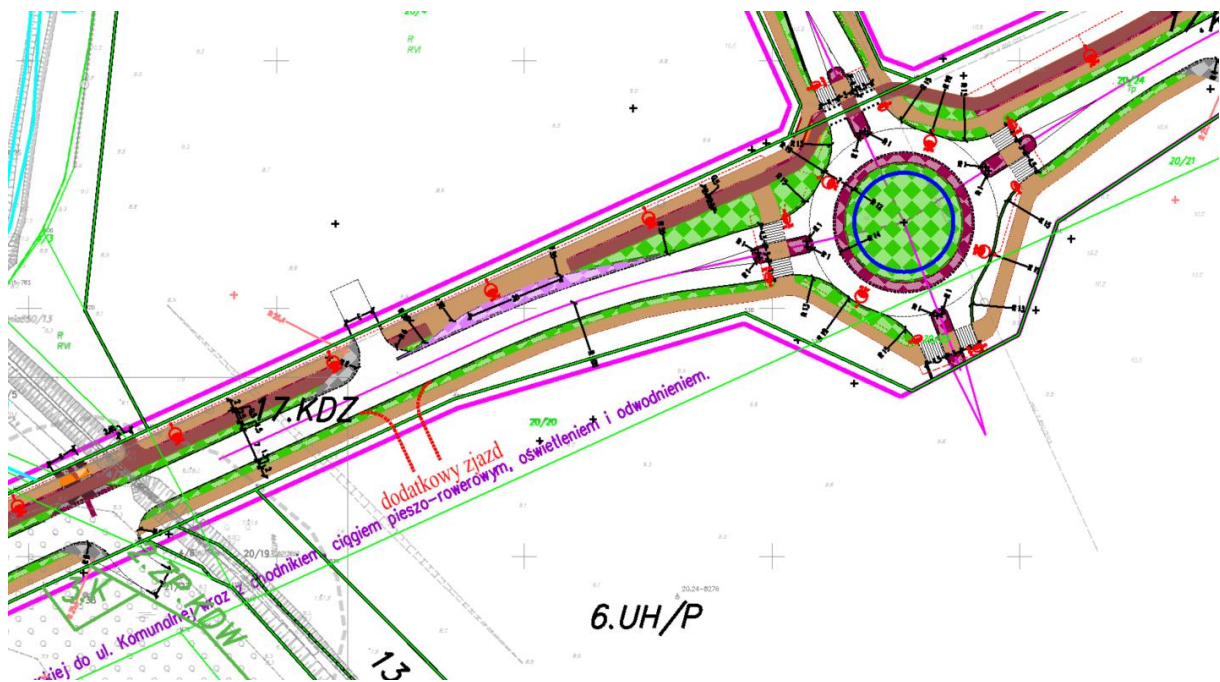


Odpowiedz:

Nie istnieją podstawy prawne, w oparciu o które projektant zaprojektuje drogę dla pojazdu przedstawionego na fotografii. Jeśli autor opinii zna przepisy techniczno-budowlane dotyczące dróg publicznych oraz stosowne wytyczne WR-D do projektowania dróg pod takie parametry to proszę o ich przedstawienie. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że projektant nie projektuje w oparciu o trendy oraz kierunki w „których coś zmierza” lub nie, lecz w oparciu o stan prawny wskazany w ustawach i rozporządzeniach, towarzyszące temu wytyczne GDDKiA, wszystko adresowane dla pojazdów normalno gabarytowych. Aktualnie pokazany na zdjęciu pojazd nie może wykonywać przejazdów normatywnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy obowiązujące na terenie Australii albo RPA nie obowiązują w naszym kraju.



17. Ze względu na wielkość działki (ponad 5 ha) Zwracam się o zaprojektowanie dodatkowego zjazdu do działki 20/29 w miejscu wskazanym na szkicu. Umożliwi to nie tylko lepsze skomunikowanie terenu ale także dostęp serwisowy do wschodniej krawędzi rowu melioracyjnego odwadniającego teren do Strugi Gęś.



Odpowiedz

Wjazd zostanie zaprojektowany jeśli będzie zgodny z MPZP.

18. Zwracam się z prośbą o umieszczenie w projekcie szerszego wjazdu na działkę 2.U/P od ul. Komunalnej. Brama może mieć 8m.

Odpowiedz

Dla bramy o szerokości 8m należy zaprojektować zgodnie z WR-D 33 zjazd zwykły klasy B o szerokości 7,0m aby zachować skrajnię 0,5m po obu stronach zjazdu.

19. Dotyczy szerokości wjazdów na działkę 20/4 (1.UH/P). Zaproponowane wjazdy o szerokości 6,0 m nie spełniają wymogów dla transportu ciężarowego (TIR) i uniemożliwiają swobodnym dysponowaniem tej nieruchomości. Tereny te przeznaczone są jako przemysłowe i przy projektowaniu dróg należy uwzględnić oczekiwania właścicieli tych nieruchomości. 04.03.2024 złożyłem wniosek o uwzględnieniu wjazdów i ich szerokości. Proszę o korektę projektu wjazdu i tak jak w wniosku;

- 1. 8,0 m od ulicy Stolarskiej**
- 2. 7,5 m od ulicy Komunalnej**

Odpowiedz

Zgodnie z WR-D 33 szerokości jezdni zjazdów 7,5m oraz 8,0m możliwe są do zastosowania przy założeniu, iż zjazd zwykły będzie klasy B. Z racji, że są to tereny przemysłowe projektant przychyliła się do prośby wnioskodawcy z tym zastrzeżeniem, że autor opinii przedstawi projekt dróg wewnętrznych o szerokościach odpowiednio 7,5 oraz 8m do których miałby ten zjazd prowadzić. Zjazd bowiem nie może być szerszy niż droga, na którą prowadzi.