



BSC-I.7012.6.2024

Opinia Zespołu ds. Mobilności

Zespół ds. Mobilności **jednogłośnie negatywnie opiniuje przedstawiony projekt organizacji ruchu dla drogi S74 przez Kielce**. Zaprojektowane rozwiązania nie uwzględniają potrzeb mieszkańców Kielc i nie były konsultowane ani z mieszkańcami, ani z Urzędem Miasta Kielce. Zaprezentowany projekt skupia się tylko i wyłącznie na zapewnieniu płynności ruchu tranzytowego, całkowicie ignorując potrzeby w zakresie organizacji komunikacji zbiorowej, ruchu lokalnego, pieszego i rowerowego oraz potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.

Prawie w każdym miejscu zaprojektowanej inwestycji nastąpi znaczne pogorszenie warunków ruchu pieszego i rowerowego w porównaniu do stanu istniejącego. **Szczególnie źle sytuacja przedstawia się na skrzyżowaniach**, których wymiary zwiększają się nawet kilkukrotnie, a do tego pojawiają się skanalizowane jezdnie do bezkolizyjnego skrętu w prawo, co odbędzie się kosztem pieszych i rowerzystów. Jest to rozwiązanie bardzo dyskryminujące ruch pieszego i rowerowego - niemożliwe będzie pokonanie tego skrzyżowania w jednym a może nawet dwóch cyklach sygnalizacji świetlnej. Takie skrzyżowania są nie do zaakceptowania w mieście.

Niezrozumiałym jest, że na żadnym etapie projekt nie był konsultowany z Urzędem Miasta Kielce, poczynając od Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU), na który powołuje się wykonawca i który obecnie stanowi dla niego uzasadnienie dla odrzucenia proponowanych zmian. Zaprojektowane rozwiązania będą obowiązywać przez kolejne kilkadziesiąt lat, a ich obecna forma oznacza, że mieszkańcy będą zmuszeni do znoszenia niezliczonych uciążliwości przez dekady. Dodatkowo cała infrastruktura poza głównymi jezdniami drogi ekspresowej, mimo, że nie była w ogóle konsultowana z miastem, ma być zarządzana i utrzymywana przez miasto po wybudowaniu drogi ekspresowej.

Zaprojektowana droga bardzo mocno ingeruje w istniejący drzewostan - ulica Jesionowa zostanie całkowicie zdewastowana. Projekt nie przewiduje żadnych nasadzeń na terenie inwestycji, pojawiają się tylko wyspy z trawnikiem. Podobnie sytuacja wygląda na wysokości Zalewu, który zmniejszy swoją powierzchnię a od południa zostanie częściowo odgradzony ekranami akustycznymi zamiast istniejącym dziś drzewostanem.

Oburzające jest, że pomimo budowy drogi przez środek miasta, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nakazuje miastu finansowanie części infrastruktury. Wszystko, co nie zostało uwzględnione w PFU ma obciążyć miasto, które ma samo to wybudować i sfinansować, w tym drogi dla rowerów, przystanki i chodniki. Dodatkowo projekt przewiduje likwidację istniejących ułatwień dla niezmotywowanych, takich jak droga dla rowerów na al. Solidarności (inwestycja finansowana ze środków UE), ciąg pieszo-rowerowy przy ul. Świętokrzyskiej czy buspasy na ul. Warszawskiej.

Brak konsultacji i ignorowanie głosu mieszkańców oraz władz miasta jest niedopuszczalne. Proponowane rozwiązania nie tylko nie odpowiadają na potrzeby lokalnej społeczności, ale również stwarzają dodatkowe problemy, które będą miały długotrwałe negatywne konsekwencje. Zamiast przyczynić się do zrównoważonego rozwoju miasta i regionu, projekt ten degraduje przestrzeń miejską, pogarsza warunki życia i zaprzecza współczesnym standardom urbanistycznym.



Skala wycinki drzew, zmniejszenie terenów biologicznie czynnych, likwidacja zieleni przydrożnej i osiedlowej oraz związana z tym utrata usług ekosystemowych przez nie świadczonych wydaje się w sprzeczności z zapisami istniejących dokumentów strategicznych, w których mowa o adaptacji miast do zmian klimatu np.: Polityka ekologiczna państwa 2030, Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2030, Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Plan Adaptacji do zmian klimatu Miasta Kielce do roku 2030.

Zespół ds. Mobilności apeluje o natychmiastowe wstrzymanie realizacji obecnego projektu i przeprowadzenie rzetelnych konsultacji z mieszkańcami oraz Miastem Kielce. Oczekujemy, aby każda nowa inwestycja infrastrukturalna była planowana z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców, współczesnych standardów urbanistycznych oraz z poszanowaniem środowiska naturalnego.

Węzeł Kielce-Zachód

W obecnym stanie pokonanie rowerem węzła Kielce-Zachód w ciągu drogi krajowej nr 74 jest możliwe, jednak bardzo niebezpieczne, gdyż w trakcie jego realizacji nie zaprojektowano żadnej infrastruktury rowerowej – co za tym idzie rowerzyści zmuszeni są albo do jazdy jezdniami głównymi (które obecnie nie są oznakowane jako droga ekspresowa) albo nielegalnej jazdy po chodnikach. Realizacja projektu w przedstawionej formie spowoduje, że pokonanie tego węzła w legalny sposób stanie się całkowicie niemożliwe. Aby umożliwić przejazd rowerem przez węzeł konieczne jest wybudowanie ok. 1,2 km dróg dla rowerów / ciągów pieszo-rowerowych w śladzie istniejących chodników (zaznaczone na mapie kolorem czerwonym).



Rysunek 1: Drogi dla rowerów konieczne do wybudowania na węźle Kielce-Zachód

Drogi dla rowerów po obu stronach drogi ekspresowej powinny łączyć się z proponowanymi powyżej ciągami pieszo-rowerowymi i umożliwić bezpieczny i wygodny dojazd do węzła Kielce-Zachód. Niedopuszczalne jest zakończenie drogi dla rowerów w losowym miejscu tworząc dodatkowe miejsca kolizji (tak jak to zaprojektowano na drodze DR-2).

Droga dla rowerów po północnej stronie projektowanej drogi ekspresowej (przy drodze DR-1) powinna zostać poprowadzona bezkolizyjnie przepustem pod ulicą Przęsłową przedłużając ciąg znajdujący się pod istniejącymi łącznicami.

Odcinek od ul. Przęsłowej do ul. Hubalczyków

Odcinek ten mierzy prawie 2 km i na całej jego długości znajduje się jedynie jedno miejsce w którym ruch pieszy, rowerowy oraz ruch lokalny jest skomunikowany po obu stronach - wiadukt WD-1 w odległości ponad 1 km od ul. Hubalczyków. Dodając do tego brak bezpośrednich wejść na wiadukt z chodników oraz ogromną pętlę omijającą Nadleśnictwo, piesi muszą pokonać prawie 2 kilometry, by przedostać się z jednej strony ulicy Łódzkiej na drugą.

Z uwagi na to, że droga ekspresowa dzieli ul. Łódzką na dwie części konieczne będzie kursowanie dwóch osobnych linii autobusowych komunikujących każdą ze stron z osobna. Jeśli ktoś wysiądzie z autobusu po drugiej stronie drogi ekspresowej to będzie musiał pokonać prawie 2 kilometry, żeby

móc dostać się do celu znajdującego się w odległości 200 metrów, lecz po przeciwnej stronie drogi ekspresowej.

Pomimo tego, że ruch tranzytowy zostanie wrzucony na ciąg główny drogi ekspresowej to nadal drogi zbiorcze znajdujące się po jej obu stronach mają parametry umożliwiające rozwijanie dużych prędkości - maksymalna przewidziana przepisami szerokość pasów ruchu 3,5 metra, zatoki autobusowe i brak jakiegokolwiek uspokojenia ruchu.

Wiadukt WD-1 w ciągu drogi DP-2 nie jest w pełni funkcjonalny jeśli chodzi o ruch pieszy i rowerowy. Droga dla rowerów na wiadukcie nie została skomunikowana z drogą DP-1 (ul. Żelaznogórska) a chodnik na wiadukcie nie został skomunikowany z chodnikami znajdującymi się pod wiaduktem za pomocą schodów (drogi DR-1 oraz DR-2), co zmusza do niepotrzebnego nakładania drogi.

Drogi dla rowerów są niekompletne i zostały zaprojektowane w sposób nieuwzględniający potrzeb rowerzystów. Droga dla rowerów przy drodze DR-2 urywa się w losowym miejscu. Brakuje drogi dla rowerów po wschodniej stronie drogi DP-5.

Węzeł Hubalczyków

Wokół nadleśnictwa poprowadzono pętlę, która znacznie wydłuża ruch pieszy i rowerowy - droga dla rowerów i chodnik powinny zostać poprowadzone pomiędzy drogą ekspresową a Nadleśnictwem.

Na samym węźle zaprojektowano gigantyczne skrzyżowanie, które dodatkowo posiada skanalizowane jezdnie do skrzyżowania w prawo. Jednocześnie przejazdy dla rowerów znajdują się tylko po dwóch stronach skrzyżowania. W całości jest to rozwiązanie bardzo dyskryminujące ruch pieszy i rowerowy - niemożliwe będzie pokonanie tego skrzyżowania w jednym a może nawet dwóch cyklach sygnalizacji świetlnej. Jest to rozwiązanie niedopuszczalne do stosowania w mieście.

Ulica Hubalczyków staje się drogą o dwóch jezdniach, lecz pomimo tego zaprojektowano drogę dla rowerów tylko po jej jednej stronie, dodatkowo nie skomunikowano jej z rondem Mikołajczyka.

Odcinek od ul. Hubalczyków do ul. Olszewskiego

Pod względem obsługi komunikacji miejskiej odcinek zaprojektowano w sposób niezrozumiały – po północnej stronie zaprojektowano dwukierunkową drogę DR-7, natomiast po południowej stronie autobusy będą obsługiwały teren jednokierunkowo po drodze DR-6 przez co mieszkańcy okolic ul. Wróblej będą mogli pojechać autobusem tylko w stronę centrum bez możliwości powrotu.

Pomiędzy ul. Hubalczyków a ul. Olszewskiego istnieje odcinek aż 800 metrów bez żadnej możliwości przedostania się na drugą stronę - uwzględniając to, że po drugiej stronie drogi ekspresowej znajduje się para przystankowa należy umożliwić pieszym i rowerzystom przedostanie się na drugą stronę drogi ekspresowej.

Wzdłuż drogi DR-7 ruch rowerowy w pewnym momencie jest przerzucany z jednej strony drogi na drugą - zasadne jest poprowadzenie jej po stronie południowej na całej długości.

Droga dla rowerów wzdłuż drogi DR-6 jest źle skomunikowana z drogą DJ-1 na wysokości ul. Wróblej. Dodatkowo skomunikowanie ul. Wróblej z łącznicą DR-6 spowoduje wzrost ruchu na ul. Wróblej - ulica ta powinna być zaślepią.

Rondo Łódzka / Olszewskiego / Skrzetlewska

Na ulicy Olszewskiego istnieje buspas, który straci jakikolwiek sens, gdyż autobusy będą musiały się przedostać na lewy pas ruchu. Należy zaprojektować buspasy z ciągłością przez rondo w relacji Olszewskiego -> Łódzka (centrum) oraz Skrzetlewska -> Olszewskiego. Zaprojektowane rozwiązanie jednoznacznie pogorszy warunki ruchu dla komunikacji zbiorowej. Przystanki powinny być zaprojektowane na wszystkich wylotach ronda i maksymalnie przybliżone do skrzyżowania.

Na ulicy Skrzetlewskiej należy zaprojektować drogę dla rowerów po zachodniej stronie, przynajmniej do ul. Helenówek.

Odcinek od ul. Olszewskiego do ul. Zagnańskiej

Na tym odcinku bardzo jasno widać, że ruch pieszy i rowerowy został potraktowany marginalnie podczas projektowania tej inwestycji. Skandalicznym jest, że odcinek drogi dla rowerów na odcinku od ul. Skrzetlewskiej do Robotniczej, który jest w fatalnym stanie technicznym w ogóle nie zostanie przebudowany.

Dalej na zachód, istniejąca droga dla rowerów jest przewidziana do likwidacji i w jej miejsce powstanie nieprzepisowej szerokości wspólna droga dla rowerów i pieszych, która w dużej części nie będzie też odseparowana od drogi DR-4, która z niewiadomych powodów jest projektowana jako droga klasy G. W takim przypadku należy zaprojektować drogę dla rowerów o szerokości 2,5 metra oraz chodnik o szerokości 2 metrów oraz odseparować całość od drogi klasy G pasem zieleni o minimalnej szerokości 2 metry.

W połowie odcinka znajduje się linia kolejowa nr 8 oraz przystanek autobusowy Kielce Piaski, który w żaden sposób nie zostanie skomunikowany z ciągiem po południowej stronie. Nie przewidziano też żadnego połączenia z komunikacją miejską - dostęp z przystanku będzie tylko do przystanku w stronę ul. Olszewskiego.

Węzeł Zagnańska

Skrzyżowanie, które do tej pory było dość rozległe zostanie jeszcze bardziej powiększone, pojawią się także dodatkowe skanalizowane jezdnie do skrzyżowania w prawo, co znacznie utrudni ruch pieszy i rowerowy. W ciągu ulicy Zagnańskiej i w ciągu ul. Łódzkiej zabraknie buspasów a autobusy w celu dostania się do przystanków będą musiały zmieniać pasy ruchu. Część przystanków zostanie odsunięta od skrzyżowania nawet o kilkaset metrów, co jeszcze bardziej utrudni możliwość korzystania z komunikacji miejskiej a tym bardziej przesiadek.

W południowo-wschodniej stronie skrzyżowania ekrany akustyczne uniemożliwią jakąkolwiek widoczność pomiędzy pieszymi a rowerzystami.

Odcinek od ul. Zagnańskiej do ul. Warszawskiej

Zaprojektowane rozwiązania bardzo mocno ingerują w Zalew Kielecki i zmniejszają jego powierzchnię. Oprócz tego pojawią się szpalery ekranów akustycznych, które zdewastują krajobraz tego miejsca. Ekran również bardzo mocno ograniczą widoczność przy zjazdach z dróg dla rowerów do Zalewu - łącznie powstaną aż 4 rzędy ekranów akustycznych a szerokość pasa drogowego

wzrośnie do ponad 90 metrów. Zniknie również atrakcyjny pas zieleni, który znajduje się pomiędzy jezdniami ul. Łódzkiej.

Pomimo tego, że układ drogowy, który znajduje się nad istniejącym tunelem pieszo-rowerowym (łąącym wschodnią część Zalewu z Doliną Silnicy) zostanie w całości przebudowany, to nawierzchnia tego tunelu pozostanie bez zmian. Dodatkowo projekt drogi w takim kształcie na zawsze zniszczy szansę na wybudowanie analogicznego tunelu pieszo-rowerowego, który połączy Dolinę ze wschodnią stroną Zalewu. Nie do zaakceptowania jest brak w projekcie drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Łódzkiej. Brakuje również rampy łączącej chodnik z Doliną Silnicy.

Skrzyżowanie z ul. Klonową zostanie odtworzone w istniejącym kształcie, co pogrzebie na długi czas możliwość skręcania autobusów z ul. Klonowej w stronę ul. Marszałkowskiej - taka relacja powinna być dostępna dla autobusów komunikacji miejskiej. Odtworzenie oznacza również brak sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu, co jest niezgodne z aktualnymi przepisami i zwyczajnie niebezpieczne. Odtworzenie nie oznacza jednak, że to miejsce będzie wyglądało tak samo - osoba znajdująca się na tym skrzyżowaniu zamiast być otoczona tak jak dziś - zielenią, będzie otoczona z każdej strony szpalerami gigantycznych ekranów akustycznych.

Na ulicy Jesionowej drogi dla rowerów zostaną poprowadzone po nieprawidłowej stronie chodnika, natomiast po północnej stronie droga dla rowerów w ogóle nie została zaprojektowana. Skrzyżowanie z ul. Marszałkowską również będzie okrażone ekranami akustycznymi absurdalnie ograniczając widoczność dla pieszych i rowerzystów. Przejście dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Marszałkowską zostało zaprojektowane w nieakceptowalny sposób, brakuje również przejazdu dla rowerów.

Pomimo poprowadzenia drogi ekspresowej w „tunelu” ulica Jesionowa z pięknej zielonej zadrzewionej alei zamieni się quasi-autostradę otoczoną z obu stron ekranami akustycznymi. Pomimo przeniesienia znacznej części ruchu do tunelu parametry drogi na powierzchni nie ulegną zmianie, nie pojawią się również żadne ułatwienia dla komunikacji miejskiej jak buspasy w ciągu ul. Jesionowej.

Okolice ul. Warszawskiej

Pomimo tego, że skrzyżowanie z ul. Warszawską nie jest żadnym węzłem, to zostało ono zaprojektowane w sposób maksymalnie terenochłonny. Podobnie jak na poprzednich skrzyżowaniach również i tutaj pojawiają się skanalizowane jezdnie do bezkolizyjnego skrętu w prawo. Jedynym wyjątkiem jest południowo-wschodni narożnik, gdzie wskutek budowy nowych boisk szkolnych wykonawca został zmuszony do rezygnacji z tego rozwiązania - pokazuje to, że te skanalizowane prawoskręty wcale nie są konieczne i wynikają tylko i wyłącznie z decyzji projektanta, który za priorytet postawił sobie przepustowość ruchu samochodowego.

Ponieważ skrzyżowanie to znajduje się wśród ścisłej zabudowy to w każdym jego narożniku pojawiają się ekrany akustyczne - niektóre nawet w odległości 1 metra od okien budynków. Pomimo tego, że ulica Warszawska nie jest w ciągu drogi ekspresowej, to po obu jej stronach, aż do połowy osiedli Bocianek i Sady powstaną ekrany akustyczne.

Pomimo tego, że po obu stronach ulicy Warszawskiej docelowo mają powstać drogi dla rowerów projektant nie tylko ich nie zaprojektował ale zablokował możliwość ich budowy w przyszłości. Znamienne jest to, że na ulicy Warszawskiej znalazło się natomiast miejsce dla dodatkowych

zawrotek a nie znalazło się miejsce na drogi dla rowerów oraz przystanku autobusowego w stronę centrum.

Ulica Świętokrzyska

Pomimo tego, że ulica Świętokrzyska 10 lat temu została rozepchnięta do gigantycznej szerokości to zostanie ona jeszcze bardziej poszerzona - tym razem pas drogowy zbliży się wprost do ul. Konopnickiej a z drugiej strony do ściany Galerii Echo. Poprowadzenie drogi ekspresowej w wykopie wcale nie zmienia sytuacji w tym miejscu, bo nadal drogi zbiorcze będą miały takie same a nawet wyższe parametry niż dotychczas.

Na wzroście szerokości zyska tylko ruch samochodowy, droga dla rowerów po południowej stronie urwie się tuż przed wjazdem do Galerii Echo, a istniejąca dziś na dalszym odcinku droga dla rowerów i pieszych zostanie całkowicie zlikwidowana. Droga dla rowerów po północnej stronie również się urwie tuż przed wjazdem do stacji Orlen.

Węzeł Bocianek

Wybudowane ponad 10 lat temu skrzyżowanie zostanie wyposażone tylko i wyłącznie w zmiany korzystne dla kierowców. Nie powstaną brakujące przystanki autobusowe, brakujące przejazdy dla rowerów czy tak bardzo potrzebne tu buspasy w ciągu Al. Solidarności. Powstanie natomiast wiadukt, oraz zostanie poszerzony prawoskręt, który wtłoczy jeszcze więcej ruchu tranzytowego w niewydolne już dziś Aleję Solidarności oraz ul. Źródłową.

Wskutek budowy wiaduktu powstaną ekrany akustyczne, które z kolei doprowadzą do likwidacji niedawno wybudowanej drogi dla rowerów po zachodniej stronie Al. Solidarności. Jednocześnie poszerzenie jezdni na wysokości Galerii Echo na wiele lat zablokuje możliwość połączenia dwóch bardzo ważnych fragmentów dróg dla rowerów, z których jedna dziś urywa się na wysokości osiedla Bocianek a druga na wysokości Politechniki Świętokrzyskiej.

Na zmianach ucierpią też piesi - zlikwidowane zostanie przejście dla pieszych przez Al. Solidarności na wysokości ul. Bocianek oraz na zawsze zostanie zablokowana możliwość wybudowania przejścia dla pieszych przez Al. Solidarności na wysokości wjazdu do Galerii Echo, które istniało w tym miejscu na czas przebudowy skrzyżowania z Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego.

Budowa wiaduktu w ciągu DK 73 jest sprzeczna z współczesną wiedzą urbanistyczną czy polityką zrównoważonej mobilności i spowoduje jeszcze bardziej oddalenie perspektywy na powstanie wschodniej obwodnicy. Powstanie wiaduktu spowoduje zmianę cyklu sygnalizacji świetlnej, który jeszcze mocniej pogorszy warunki dla ruchu pieszo-rowerowego - czas fazy w relacji północ-południe zostanie znacznie skrócony. Dziś piesi i rowerzyści mają szansę pokonać skrzyżowanie w całości, gdyż poruszają się w cieniu długiej fazy dla samochodów. W relacji wschód-zachód istnieje tunel w ciągu drogi S74 i tam fazy są bardzo krótkie - piesi nie mają szans na pokonanie Al. Solidarności w ciągu jednej fazy.

Podsumowanie

Podsumowując, **Zespół ds. Mobilności wyraża swój stanowczy sprzeciw wobec zaproponowanego kształtu projektu organizacji ruchu dla drogi S74 przez Kielce.** Proponowane rozwiązania koncentrują się wyłącznie na ruchu tranzytowym, ignorując potrzeby mieszkańców, w tym

komunikację zbiorową, ruch lokalny, pieszy i rowerowy, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami. Brak konsultacji z władzami Miasta Kielce oraz mieszkańcami od początku procesu projektowania jest nieakceptowalny. Wprowadzone zmiany pogorszą warunki ruchu pieszego i rowerowego, co jest szczególnie widoczne na skrzyżowaniach i węzłach, gdzie wymiary skrzyżowań zwiększają się kosztem pieszych i rowerzystów.

Wprowadzone rozwiązania są nie tylko dyskryminujące dla pieszych i rowerzystów, ale także prowadzą do degradacji przestrzeni miejskiej, pogarszając warunki życia mieszkańców i ignorując współczesne standardy urbanistyczne. Zespół ds. Mobilności stoi na stanowisku natychmiastowego wstrzymania realizacji obecnego projektu i przeprowadzenia rzetelnych konsultacji z mieszkańcami oraz Miastem Kielce. Każda nowa inwestycja infrastrukturalna powinna być planowana z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców, współczesnych standardów urbanistycznych oraz z poszanowaniem środowiska naturalnego, aby nie tylko ułatwiać życie mieszkańcom, ale także wspierać rozwój zrównoważonej mobilności w mieście.

Przewodnicząca Zespołu