

Poznań, dnia 9 kwietnia 2025 r.

X1.107. odp
Rada Miasta i Gminy Kórnik
wpł. dn. 14.04.2025

Pan
Przemysław Pacholski
Burmistrz Miasta i Gminy Kórnik

Odpowiadając na interpelację z dnia 25 lutego 2025 r. Klubu Radnych Kórnickiego Forum Obywatelskiego w sprawie trwających prac nad przebudową drogi wojewódzkiej nr 434 na odcinku od zjazdu z drogi S11 na węźle Kórnik Północ do ronda w miejscowości Mościenica w skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 431 i proponowanych rozwiązań komunikacyjnych w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przy projektowanych rondach na wysokości ul. Woźniaka i ul. Mościenickiej, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu informuje, że skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 434 (ul. Mosińska) z drogą powiatową 247OP (ul. Mościenicka) zaprojektowano jako trzywlotowe skrzyżowanie typu rondo turbinowe z dwoma pasami ruchu, które znacząco wpłynie na uspokojenie ruchu na drodze. W celu umożliwienia bezpiecznego ruchu pieszych oraz rowerzystów w obszarze przecięcia dróg zaprojektowano chodniki i ścieżkę pieszo – rowerową, a jezdnie na wlotach i wylotach skrzyżowania rozdzielono wypami dzielącymi, na których zaprojektowano azyle dla pieszych wraz z ich doświetleniem i oznakowaniem poziomym w postaci pól uwagi.

Na skrzyżowaniu ulicy Woźniaka i ulicy Poznańskiej w Kórniku zaprojektowano czterowlotowe skrzyżowanie typu rondo turbinowe z dwoma pasami ruchu, które znacząco wpłynie na uspokojenie ruchu na drodze. W celu umożliwienia bezpiecznego ruchu pieszych oraz rowerzystów w obszarze przecięcia dróg zaprojektowano chodniki i ścieżkę pieszo – rowerową, a jezdnie na wlotach i wylotach skrzyżowania rozdzielono wypami dzielącymi, na których zaprojektowano azyle dla pieszych wraz z ich doświetleniem i oznakowaniem poziomym w postaci pól uwagi.

Rondo jest skrzyżowaniem poprawiającym bezpieczeństwo i ułatwiającym kierowcom włączenie się do ruchu poprzez redukcję ilości punktów kolizyjnych oraz wprowadzającym uspokojenie ruchu (co jest korzystne w obszarach zabudowy miejskiej) przy zachowaniu wysokiej przepustowości. Projekt zakłada wykonanie drogi dla pieszych i rowerów na całym odcinku trasy.

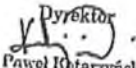
Zastosowanie wymienionych rozwiązań zapewnia w szczególności spełnienie podstawowych wymagań dotyczących podniesienia stanu bezpieczeństwa dróg oraz ich parametrów eksploatacyjnych, a także zaspokojenia oczekiwanych przez społeczeństwo potrzeb komunikacyjnych i bezpieczeństwa użytkowania.

Odnosząc się do sugerowanych elementów: kładka, tunel – informujemy, że ze względu na ukształtowanie wysokościowe trasy – niewielkie wyniesienie ponad teren, bliskość jeziora Kórnickiego, rozwiązania te, wiązałyby się z wykonaniem obiektów inżynierskich, które muszą być wyposażone w elementy obsługi osób niepełnosprawnych – dojazdy o małym pochyleniu. Powiązanie pochylni z kładką lub tunelem wymaga pozyskania dodatkowych powierzchni pod pas drogowy, co nie jest możliwe

do wykonania we wskazanych miejscach ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu (istniejąca zabudowa: gospodarstwo rolne, zabudowa usługowa, mieszkaniowa). Jednocześnie budowa kładki lub tunelu wiąże się z nieporównywalnie wyższym kosztem w odniesieniu do zaplanowanych obecnie rozwiązań w poziomie jezdni dla przeprowadzenia pieszych i rowerów.

Przykłady dużych miast, gdzie funkcjonują przejścia podziemne i tradycyjne wskazują, że większość pieszych korzysta z tradycyjnych pasów na poziomie jezdni. Przejścia podziemne wybudowane dla ruchu pieszego są skrzętnie omijane, nie są dobrze postrzegane przez mieszkańców. To jest kwestia strachu, obawy i dostępu dla osób starszych, niepełnosprawnych, z małymi dziećmi, ale też rowerzystów. Często przejścia podziemne ulegają dewastacji.

Kładki dla pieszych są przejściami, które sprawdzają się tam, gdzie w ciągu pieszym konieczne jest wykonanie tylko niewielkiej rampy, a ulica znajduje się w zagłębieniu. Rzadko tego rodzaju przejścia budowane są na skrzyżowaniach. Kładki na płaskim terenie, ze schodami, mają jednak tę wadę, iż są barierą dla rowerów i wymagają uciążliwej wspinaczki. Bardziej wskazane jest stosowanie przejść w poziomie jezdni, co ułatwia pieszym przekraczanie jezdni i ułatwia poruszanie się w centrach miast. Zaprojektowane w projekcie przejścia w poziomie ulicy są oczywiście najpowszechniejsze oraz wyposażone są w wyspę pomiędzy pasami ruchu. Posiadają właściwie ukształtowane krawężniki, które eliminują bariery dla rowerów, wózków dziecięcych i inwalidzkich. Przyjęte rozwiązania są spójne z zasadą dostępności architektonicznej (ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami) poprzez zapewnienie wolnych od barier przestrzeni komunikacyjnych pionowych i poziomych między innymi dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a także dla osób z niepełnosprawnością wzroku.


Paweł Kłtarzyński

Do wiadomości:

1. WD,
2. WUD,
3. WP,
4. a/a.