

tw. chodnika technologicznego i zwęzić pas środkowy dla relacji w lewo (autor opinii nie zna szczegółów przekroju poprzecznego obiektu).

- c) Stwierdzenia zawartego w piśmie Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury (TA1-JL-075-3044/09 dotyczące prowadzenia ruchu pieszego, w tym dzieci, po ciągu pieszo jezdnym na odcinku Kochanowice-Kochcice (ostatni akapit na pierwszej stronie) w kraju, który ma najwyższe wskaźniki ofiar śmiertelnych wśród pieszych nie można zrozumieć, zwłaszcza jeśli wychodzi ono z resortu prowadzącego Sekretariat KR BRD. W całym kraju buduje się tysiące kilometrów chodników, a tym miejscu zapewne specyfikacje i projektant tego nie uwzględnili przez przeoczenie.
- d) Można się zgodzić ze stwierdzeniem zawartym w tym piśmie resortu infrastruktury, że ruch rowerowy może być prowadzony po zaprojektowanych jezdniach i nie jest konieczna droga rowerowa, zwłaszcza, że trudno oczekiwać na drodze powiatowej bardzo dużego natężenia ruchu. Przedmiotowy chodnik będzie także potrzebny na obiekcie dla rowerzystów bowiem wielu z nich będzie przy dużym pochyleniu prowadzić rower pod górę, co na jezdni nie jest zbyt bezpieczne, jeśli widoczność może się okazać niedostateczna.
- e) Należy podkreślić, że poprowadzenie ciągu pieszego w ul. Lublinieckiej nie rozwiązuje problemu na ciągu Wiejska-Jawornicka. Ponadto niweleta ul. Lublinieckiej z uwagi na bardzo duże pochylenia chodnika (zastosowano nawet schody) oraz brak widoczności na zatrzymanie (ograniczenia prędkości na takich drogach nie są skuteczne) jest niekorzystna pod względem funkcjonalnym i brd pieszych i rowerzystów.

3. Uwagi do rozwiązań projektowych węzła Karo.

- a) Na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 46 z drogą powiatową łączącą miejscowości Sadow, Podlesie, Jawornica (po stronie południowej obwodnicy) oraz Kochcice, Szklarnia i Pawełki (po stronie północnej) zaprojektowano węzeł typu „Karo” na którym DK46 przechodzi dołem a droga powiatowa góra w łuku pionowym. Na węźle dla prowadzenia relacji skrajnych zaprojektowane zostały dwa skrzyżowania częściowo skanalizowane z wyspami podłużnymi na wlotach ulic Wiejskiej i Jawornickiej. Przyjęty typ węzła nie budzi zastrzeżeń. Wątpliwości można mieć co do niwelety (którą opiniodawca nie dysponował), co wynika z krótkich stycznych..
- b) Na wlotach ulic Wiejskiej i Jawornickiej zaprojektowano długie bardzo wąskie wyspy. Taki kształt wysp nie zapewnia redukcji prędkości, ważnej przy przejeździe przez dwa skrzyżowania węzła Karo. Należy je skorygować na bardziej „pękate” tak aby wygięte zostały tory przejazdu i powstał efekt zwężenia. Szkoda, że ciągu ulic Wiejskiej i Jawornickiej nie wygięto dla uzyskania efekty.
- c) Wyspy trójkątne na włączeniach łącznic są zbyt małe aby właściwie odegrać swoją rolę.

4. Możliwość wykonania zjazdu z obwodnicy DK46 do Kochcic od strony Kochanowic

- a) Według projektu zjazd do Kochcic zapewnia węzeł Karo z niewielkim wydłużeniem drogi.
- b) Wg obowiązujących Warunków Technicznych jest możliwe wykonanie zjazdu (skrót do Kochcic po istniejącej do tej pory drodze) od strony Kochanowic. Byłby to wyłącznie zjazd w prawo, a nie skrzyżowanie i w przypadku klasy GP taki zjazd poza terenem zabudowy w odległości 1 km byłby możliwy (zapis Warunków Technicznych nie uwzględnia w tym przypadku zjazdu tylko dla skrętów w prawo). Z faktu nieuwzględnienia tego zjazdu w projekcie wynikać mogą dodatkowe koszty, a ponadto skrzyżowanie w miejscowości Biedowice mogłoby się okazać bardziej kłopotliwe niż obecnie pod względem ruchowym, gdyż długa prosta zachęcałaby do rozwijania wyższych prędkości.