

BM
12.11

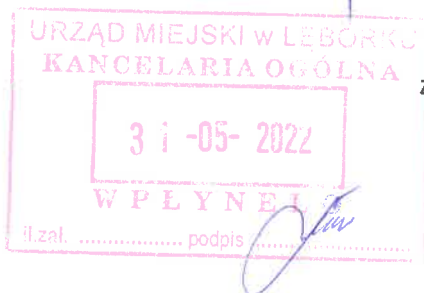


Lębork dnia 31 maja 2022 roku

Pan

Witold Namysłak

Burmistrz Miasta Lęborka



za pośrednictwem

Pana

Jarosława Litwina

Przewodniczącego Rady Miejskiej w Lęborku

ZAPYTANIE

dotyczącej budowy nowych skrzyżowań przy ul. Al. Wolności i A. Krajowej , ul. A. Krajowej z ul. Czołgistów , ul. Okrzei z ul. Mireckiego.

W ostatnim okresie czasu wystąpiłem z zapytaniem do Pana Burmistrza Miasta Lęborka o przebudowę skrzyżowania ul. A. Krajowej z ul. Wolności oraz przebudowę skrzyżowania A. Krajowej z ul. Czołgistów . Na pierwszym jak i drugim skrzyżowaniu proponowałem zmodernizowanie tych skrzyżowań w oparciu o sygnalizację świetlną. Dodatkowo zwróciłem się o nadesłanie stosownych ekspertyz i analiz oraz udzielenie informacji , czy zwracano się o wydanie opinii w tej sprawie przez policję . Z otrzymanej odpowiedzi wynikało , iż wybór formy przebudowy skrzyżowania ul. A. Krajowej z ul. Al. Wolności na rondo został dokonany na podstawie zaleceń „ Analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu ul. Armii Krajowej w Lęborku „ . Na etapie przygotowania prac projektowych nie zwracano się o wydanie opinii przez policję . Powyższa analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego została sporządzona w listopadzie 2012 roku . Celem analizy było : wykonanie analizy stanu istniejącego na podstawie wizji lokalnej , pomiarów natężenia ruchu , danych o zdarzeniach drogowych , wykonanie diagnozy stanu istniejącego i ocenę poziomu BRD , wraz ze wskazaniem elementów niebezpiecznych / ocena Audytora BRD / , ocena poziomu zatłoczenia i warunków ruchu pieszego oraz ocenę spójności układu , zalecenia i rekomendacje wraz z propozycją rozwiązań krótkoterminowych oraz rozwiązań kompleksowych dla ciągu . Pomiary natężeń ruchu na skrzyżowaniach wykonano we wrześniu 2012 roku . Pomiary na skrzyżowaniach ulic prowadzono w godzinach 15.00-16.00 w typowym dniu tygodnia. Analizując otrzymane wyniki , stwierdzono , iż najbardziej obciążone jest skrzyżowanie ulicy Armii Krajowej z ul. Al. Wolności , zarówno pod kątem ilości pojazdów na godzinę , w ewidencji wypadków SEWIK uzyskano dane o wypadkach drogowych , ofiarach i kosztach dla ciągu Armii Krajowej z ul. Al. Wolności w kierunku skrzyżowania z ul. Okrzei . Do analizy włączono skrzyżowanie ulic Okrzei i 1 Maja . Przeanalizowano pięcioletni okres od roku 2007 do 2011 . Na badanym odcinku zarejestrowano 13 wypadków drogowych , w których 2 osoby odniosły obrażenia śmiertelne , a 14 zostało rannych . Analiza zaistniałych wypadków pod kątem rodzaju zdarzenia wskazuje , że w badanym ciągu występują tylko dwa rodzaje wypadków drogowych – zderzenie boczne pojazdów / 6 wypadków , 5 ofiar rannych , 1 ofiara śmiertelna / oraz najechanie na pieszego / 7 wypadków , 9 ofiar rannych , 1 ofiara śmiertelna / . Łączny koszt w/w wypadków wyniósł 5,3 mln zł. Sprawcami wszystkich wypadków byli kierowcy , 6 - wypadków zostało spowodowanych nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu , 5 – nieudzieleniem pierwszeństwa pieszemu . Przyczyny wypadków , w których

odnotowano ofiary śmiertelne to: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego oraz wjazd przy czerwonym świetle. Rodzaje wypadków drogowych wg miejsca zdarzenia: skrzyżowanie ul. Armii Krajowej z ul. Al. Wolności – 8 wypadków, 10 ofiar rannych, 1 ofiara śmiertelna, skrzyżowanie ul. Armii Krajowej z ul. Czołgistów – 3 wypadki, 2 ofiary ranne, 1 ofiara śmiertelna, skrzyżowanie ul. Okrzei z ul. 1 Maja – 2 wypadki drogowe, 2 ofiary ranne. Na podstawie analizy stanu istniejącego przedmiotowej ulicy i skrzyżowań w jej ciągu stwierdzono takie problemy jak: ulica Armii Krajowej charakteryzuje się dużą dostępnością, co w praktyce oznacza, że istnieje dużo zjazdów – głównie prywatnych, ale też publicznych do obiektów handlowych itd., w ciągu ul. Armii Krajowej widoczny jest brak spójnej infrastruktury pozwalającej na prowadzenie ruchu rowerowego, występują jedynie fragmenty ścieżki rowerowej, w ciągu ul. Armii Krajowej parkowanie odbywa się bezpośrednio przy krawędzi jezdni, co jest negatywne z uwagi na brak widoczności, pogorszenie się warunków bezpieczeństwa i dyskomfort innych użytkowników, analiza natężeń ruchu na ulicach oraz skrzyżowaniach w ich ciągu wykazała, iż w obecnym stanie warunki ruchu w obszarze ulic są bardzo dobre, jednakże biorąc pod uwagę możliwość wzrostu ruchu w najbliższych latach, może wystąpić konieczność podjęcia zmian w organizacji ruchu w analizowanym obszarze, duża ilość wypadków wskazuje na problemy organizacji ruchu oraz zachowań kierowców. Analizując otrzymane wyniki stwierdzono, że na skrzyżowaniach występują rezerwy przepustowości. Największe wartości średnich strat czasu przypadających na jeden pojazd występują na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej z ul. Al. Wolności wielkości 13,8 s/P. Mimo to występują bardzo dobre warunki ruchu. Nadesłana kserokopia analizy kończy się następującymi wnioskami: ulica Armii Krajowej w Łęborku pełni ważną funkcję obsługi terenów mieszkaniowych i handlowo – usługowych a także stanowi dojazd do centrum miasta. Jej sprawność ma znaczenie dla obsługi istniejących i planowanych obiektów zlokalizowanych w sąsiedztwie tych ciągów. Pomierzone natężenie w roku 2012 wyniosło na ul. Armii Krajowej 4750-6690 P/24h, na odcinku ul. Okrzei – 5710 P/24h, dane o zdarzeniach drogowych wskazują, iż jest to ulica niebezpieczna. Na analizowanym odcinku zarejestrowano aż 13 wypadków drogowych, w których 2 osoby odniosły obrażenia śmiertelne, a 14 zostało rannych. Łączny koszt ww. wypadków wyniósł 5,3 mln zł. Głównie zdarzenia to najechania na pieszego oraz zderzenia boczne. Należy podejrzewać, iż główną przyczyną tych zdarzeń są problemy widoczności oraz niedostosowanie prędkości. Stan istniejący posiada wiele mankamentów, do których należy zaliczyć: ograniczenie widoczności, brak urządzeń dla ruchu rowerowego, parkowanie na jezdni, ograniczające widoczność na zjazdach, brak urządzeń uspokojenia ruchu. Na podstawie pomiarów, wizji lokalnej, analizy danych i własnej wiedzy inżynierskiej opracowano koncepcje przebudowy istniejącego układu ulicznego. Zaproponowano: przebudowę skrzyżowania Armii Krajowej z ul. Al. Wolności na skrzyżowanie typu mini rondo, ograniczenia w parkowaniu, wybudowanie środkowego pasa dzielącego, przejezdnego, wybrukowanego zawężającego istniejący pas ruchu, zmianę organizacji parkowania na parking przy obiektach handlowych, drogę rowerową na relacji ul. Mireckiego-1 Maja, dla stanu istniejącego oraz planowanego wykonano obliczenia przepustowości. Wszystkie skrzyżowania w obu stanach wykazują się I poziomem swobody ruchu, przy przebudowie skrzyżowań zwykłych z pierwszeństwem na skrzyżowaniu typu mini rondo powiększają się średnie straty czasu przypadające na jeden pojazd lecz poprawia się znacznie poziom bezpieczeństwa ruchu. Zaproponowane rozwiązania przede wszystkim podniosą poziom bezpieczeństwa ruchu pojazdów a także poprawią poziom bezpieczeństwa dla niechronionych użytkowników ruchu. Reasumując zgromadzone dane należy uznać, iż obecnie straciły one na aktualności. Od badanego okresu minęło kilkanaście lat i w tym czasie nastąpił wzrost natężenia w ruchu drogowym jak również częściowo przebudowano infrastrukturę drogową. W nadesłanej analizie skupiono swoją uwagę wyłącznie na analizie ruchu samochodowego (jego natężenia oraz struktury kierunkowej i rodzajowej), zupełnie ignorując potrzeby ruchowe niechronionych uczestników ruchu – pieszych, w tym dzieci, oraz rowerzystów. Panuje ogólnie przyjęte przekonanie, że dla pieszych wystarczy zrobić przejścia malowane na jezdni – z ewentualną wyspą azylu

– i sprawa jest załatwiona. Jak pokazuje praktyka w wielu miejscach, szczególnie w miastach, natężenie ruchu pieszego jest jednak tak duże, że powinno się je uwzględniać przy dobieraniu np. wymiarów i powierzchni wysp, szerokości chodników czy innych elementów infrastruktury. Kolejnym problemem może być zbyt mała dostępna szerokość pasa drogowego. Ponadto decyzja o przebudowie tradycyjnego skrzyżowania na małe rondo musi być oczywiście poprzedzona szczegółową, rzetelną analizą uwzględniającą m.in. rozkład i wielkość natężenia ruchu, strukturę rodzajową pojazdów, odległość od sąsiednich skrzyżowań, stopień i równomierność obciążenia wlotów – przy bardzo dużym natężeniu ruchu lub dominującej jednej relacji przebudowa skrzyżowania na mini rondo może nie mieć wpływu na poprawę sytuacji ruchowej, wielkość udziału w strukturze ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów – zbyt duży udział pojazdów o znacznych ciężarach i gabarytach może powodować szybką degradację przejezdnej wyspy środkowej wykonywanej najczęściej z kostki granitowej, rzeczywiste prędkości rozwijane na ulicach dojazdowych – brak czynników wymuszających zmniejszenie prędkości przed skrzyżowaniem może powodować trudności w „postrzeganiu” mini ronda i wymuszanie pierwszeństwa oraz przejazdu przez wyspę na wprost, geometrię ulic dojazdowych w planie i profilu – mini rondo powinno być dobrze widoczne z każdego kierunku i nie powinno być wykonywane na skrzyżowaniach ze znacznym pochyleniem. Wszystkie skrzyżowania typu mini rondo powiększają średnie straty czasu przypadające na jeden pojazd lecz poprawiają poziom bezpieczeństwa ruchu. W przypadku skrzyżowań o bardzo dużym i w miarę równomiernym obciążeniu wlotów sensownym rozwiązaniem jest zastosowanie sygnalizacji świetlnej do sterowania ruchem pojazdów i pieszych. Wyposażonej w czasomierze zmiany świateł oraz uzupełnioną o sygnały kierunkowe / bezkolizyjne /. Dodatkowe możliwości stwarza zastosowanie sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej, która dostosowuje się do warunków ruchu, a w okresach pozaszczytowych jej funkcjonowanie nie powoduje bezsensownej straty czasu w oczekiwaniu na sygnał zielony, gdy na pozostałych wlotach nie ma pojazdów. Pomiary na skrzyżowaniach ulic prowadzono tylko w godzinach 15.00-16.00 w typowym dniu tygodnia i były wykonane w miesiącu wrześniu.

Mając powyższe na uwadze proszę o udzielenie odpowiedzi na niżej zadane pytania :

- kiedy zostanie wykonana aktualna analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego skrzyżowań i ulic, uwzględniająca wyartykułowane wyżej w piśmie uwagi.
- czy w przedmiotowej analizie na podstawie szczegółowych danych oraz pomiarów natężeń ruchu na skrzyżowaniach będzie można je przeprowadzić w szerszym wymiarze dniowym i godzinowym z uwzględnieniem sezonu letniego.
- czy w nowej umowie zostanie położony dużo większy nacisk na opisanie i wyartykułowanie powodów które przemawiają za przebudową skrzyżowania na mini rondo, bądź zastosowania sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej.

z poważaniem

Krzysztof Świątczak

Wykonano w 2 egzemplarzach

Egz. Nr. 1 – adresat

Egz. Nr. 2 – a/a

