

Jasło, dnia 23.06.2021 r.

KT. 7121.165.2021

Pan
Ryszard Pabian
Burmistrz Miasta Jasła
38-200 Jasło, ul. Rynek 12

Stanowisko Organu Zarządzania Ruchem w sprawie złożonych projektów stałej zmiany organizacji ruchu w ciągu skrzyżowań ulic Szopena i Ujejskiego oraz Szopena i Kraszewskiego

W związku z opublikowanym artykułem przez jeden z jasielskich portali informacyjnych zarzucającym Staroście Jasielskiemu brak działań w sprawie przebudowy dwóch skrzyżowań tj. ulicy Szopena z ulicą Kraszewskiego i ulicy Szopena z ulicą Ujejskiego oraz w nawiązaniu do przedłożonego przez Burmistrza Miasta Jasła do tutejszego urzędu raportu z audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego istniejących rozwiązań w zakresie geometrii i organizacji ruchu pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu na wyżej wymienionych dwóch skrzyżowaniach w m. Jasło na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450) Starosta Jasielski, jako Organ Zarządzania Ruchem na drogach powiatowych i gminnych, przypomina i poniżej po raz kolejny przedstawia swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Zarządca dróg gminnych na terenie miasta Jasła - Burmistrz Miasta Jasła, we wrześniu ubiegłego roku zwrócił się z wnioskiem do tutejszego organu o zatwierdzenie projektu stałej zmiany organizacji ruchu obejmujący docelowe oznakowanie wskazanych wyżej skrzyżowań po wykonaniu przebudowy ich geometrii. Burmistrz Miasta Jasła przedłożył dwie koncepcje oznakowania. Projekty stałej zmiany organizacji ruchu opracowane zostały przez Starszego Inspektora Wydziału Inwestycji i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Jasła Pana Krzysztofa Bubę.

Pierwsza koncepcja obejmowała przebudowę skrzyżowań poprzez zastosowanie fizycznych form uspokojenia ruchu w postaci skrzyżowań z wyniesioną wyspą tj. wyniesienie tarczy skrzyżowania do poziomu chodnika przy jezdni, zniesienie ustalonych zasad pierwszeństwa na obu skrzyżowaniach poprzez wprowadzenie znakiem A-5 skrzyżowań równorzędnych, wprowadzenie na wszystkich wlotach ulic strefy ograniczonej prędkości 20 km/h oraz wprowadzenie oznakowania poziomego obligatoryjnie wprowadzonego przy stosowaniu progów zwalniających.

Dru ga koncepcja obejmowała przebudowę skrzyżowań na skrzyżowania z wyniesioną wyspą, wprowadzenie znakiem B-43 strefy ograniczonej prędkości 20 km/h na wszystkich wlotach ulic doprowadzających ruch do strefy oraz wprowadzenie oznakowania poziomego obligatoryjnie wprowadzonego przy stosowaniu progów zwalniających.

W ocenie Organu Zarządzającego Ruchem zaproponowane rozwiązania projektowe w rozpatrywanym przypadku są niezgodne z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zastosowane ich w tej lokalizacji będzie nieefektywne, pogarszające warunki ruchu i przepustowość obu skrzyżowań. Starosta Jasielski o stwierdzonych nieprawidłowościach poinformował zarządcę dróg gminnych – Burmistrza Miasta Jasła i zaproponował wprowadzenie zwiężonych wlotów dróg z pierwszeństwem, przesunięcie

linii P -12 bezwzględne zatrzymanie do środka osi skrzyżowań w celu zwiększenia pola widzenia pojazdów zatrzymujących się przed linią poziomą P-12, a także zastosowanie np. powierzchni wyłączonych na drogach z pierwszeństwem przejazdu w celu wyeliminowania postoju pojazdów przed skrzyżowaniami, mocno ograniczających widoczność pojazdów zatrzymujących się na wlotach dróg podporządkowanych. Koncepcja projektu uspokojenia ruchu została przekazana Przewodniczącemu Rady Miejskiej oraz pracownikom Urzędu Miasta. Przypominamy, że w omawianej sprawie odbyło się również spotkanie, w którym udział wzięli Radni Rady Miejskiej Jasła, Starosta Jasielski, pracownicy Powiatowego Zarządu Dróg w Jasle. W spotkaniu nie wzięli udziału pracownicy Urzędu Miasta Jasła, pomimo ich wcześniejszego poinformowania.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.) zasadę nienadawania pierwszeństwa na skrzyżowaniu stosuje się w szczególności na drogach klas L i D, jeżeli natężenia ruchu na wlotach są dużo mniejsze niż ich przepustowość i zapewniony jest dostateczny poziom swobody ruchu. Ulica Szopena jest drogą klasy technicznej Z, a natężenia ruchu w godzinach szczytu komunikacyjnego są w granicach przepustowości. Stosowanie skrzyżowań równorzędnych jest jedną z nieinwazyjnych form uspokojenia ruchu na drogach o małym natężeniu ruchu kołowego. Jak wskazują opracowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa kierowcy na skrzyżowaniach równorzędnych są zdezorientowani, nie zawsze potrafią zachować się prawidłowo tam gdzie nie ma znaków, a pojazdów jest dużo. Wymuszają pierwszeństwo i zajeżdżają sobie drogę, zapominają o regule prawej dłoni, najpierw stoją, a później w tym samym momencie wszyscy ruszają przed siebie.

W strefie ruchu uspokojonego pierwszeństwo powinni mieć niechronieni uczestnicy ruchu; to nie pieszy przechodzi czy rowerzysta przejeżdża przez wjazd dla samochodów, tylko samochód przejeżdża przez chodnik lub ścieżkę rowerową. Pieszy w strefie ruchu uspokojonego powinien czuć się bezpiecznie i to bezpieczeństwo trzeba mu zapewnić. W analizowanym przypadku jest ewidentna segregacja ruchu. Jezdnia dla pojazdów, a wyniesiony krawężnik nad jezdnię z chodnikiem dla pieszego. Świadczy to, że wprowadzanie strefy ruchu ograniczonej prędkości nie będzie przez kierowców honorowane. Wprowadzając strefy ograniczonej prędkości należy pamiętać, że kierowca samochodu będzie jechał tak szybko, jak mu się będzie wydawało, że może jechać. Nie ma co liczyć na to, że kierowca zmniejszy prędkość tylko na widok znaku drogowego, tj. B-43 strefa ograniczonej prędkości 20 km/h. Droga jest zaprojektowana bezpiecznie wtedy, kiedy znaki ograniczające prędkość są zbędne, a sama geometria i otoczenie drogi wskazują kierowcy bezpieczną prędkość i bezpieczne zachowania. Ponadto wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 20 km/h jest niezgodnie z wyżej wymienionym rozporządzeniem.

Zmiany rodzaju nawierzchni w rejonie skrzyżowania ze zmianami wysokościowego ukształtowania obszaru skrzyżowania można projektować w określonych warunkach. W przedłożonych projektach stałej zmiany organizacji ruchu nie przedłożono pomiarów natężenia ruchu oraz analiz ruchowych, które poparłyby potrzebę tak radykalnej zmiany organizacji ruchu i zmiany geometrii skrzyżowań oraz jaki będzie ich późniejszy wpływ na przepustowość i przejezdność skrzyżowań. Wyniesione wyspy skrzyżowań działają jak progi zwalniające i dlatego przy ich wprowadzaniu należy uwzględnić aspekty komfortu jazdy szczególnie dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz konieczność zwalniania przed progiem pojazdów uprzywilejowanych – pogotowia, straży pożarnej, policji podczas wykonywania interwencji. Progi negatywnie oddziałują na stan techniczny konstrukcji drogi oraz na urządzenia znajdujące się w drodze sieci wodociągowe, kanalizacyjne i sieci gazowe. Utrudniają odśnieżanie jezdni oraz prawidłowe odwodnienie drogi. Ponadto powodują hałas i drgania szczególnie uciążliwe dla posesji znajdujących się w bliskości zlokalizowanego progu. Im większy próg, tym kierowca silniej

hamuje, a potem tym silniej przyspiesza. Kiedy ruch jest za duży samochody z hukiem przejeżdżają przez progi. Huk, to już poważny problem. Autobusy, które teoretycznie powinny przejeżdżać ponad progami, a faktycznie zawadzają o nie, to kolejny problem – powodują powstawanie silnych wstrząsów (punktowe wibracje) i hałasu odczuwalnych w okolicznych zabudowaniach, co skutkuje nawet pękaniem ścian. Na Zachodzie Europy od progów się odchodzi. Zamiast nich stosuje się zwężenia dróg lub szykany, które trzeba omijać. Mają podobne zalety, a znacznie mniej wad: nie generują tyle wibracji i hałasu, nie narażają zdrowia mieszkańców, kierowców i bezpieczeństwa pasażerów karetek pogotowia, nie utrudniają odśnieżania, nie niszczą aut, są bezpieczniejsze dla rowerzystów i motocyklistów.

Zadaniem Organu Zarządzającego Ruchem na drodze jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, efektywne wykorzystanie dróg publicznych oraz uwzględnienie potrzeb społeczności lokalnych. Przy rozpatrywaniu zmian w organizacji ruchu Organ Zarządzający Ruchem na drodze musi także przestrzegać regulacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.).

Przedłożony w dniu 04.05.2021 r. audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczący istniejącego oznakowania pionowego, poziomego i geometrii skrzyżowań pod kątem wskazania ewentualnych rozwiązań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach ulicy Szopena z ulicą Kraszewskiego oraz ulicy Szopena z ulicą Ujejskiego w swoim opisie wskazuje również na zastosowanie zwężonych wlotów dróg z pierwszeństwem przejazdu. Ulica Ujejskiego i ulica Kraszewskiego są ulicami alternatywnymi do przeciążonej ruchem głównej ulicy miejskiej 3-go Maja. Ulice te stanowią szybszą trasę przejazdu i są chętnie wybierane przez mieszkańców i służby ratownicze. Stanowią nieprzerwany ciąg drogowy począwszy od skrzyżowania ulic Jagiełły i Kościuszki do ulicy Wincentego Pola.

Projektując organizację ruchu należy wziąć pod uwagę również przyzwyczajenia kierowców oraz możliwość występowania jazdy na pamięć. Radykalne zmiany, np. zmiana geometrii skrzyżowania, czy zmiana pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu może, znacząco wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z uwagi na powyższe, w ocenie tutejszego Organu zaproponowane przez Burmistrza Miasta Jasła rozwiązania w projektach stałej zmiany organizacji ruchu przedłożonych we wrześniu ubiegłego roku nie poprawią bezpieczeństwa ruchu na tych skrzyżowaniach, a nadesłany raport z audytu bezpieczeństwa ruchu nie wskazuje w tej sprawie jednego konkretnego, optymalnego rozwiązania.

STAROSTA
Adam Pawluś

Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a