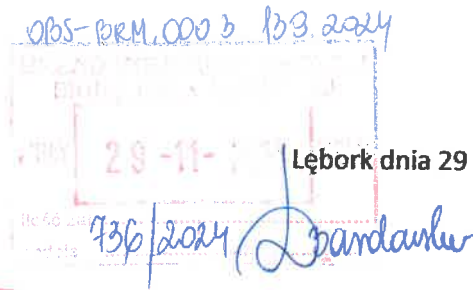


BM  
Skrz



Pan

Jarosław Litwin

Burmistrz Miasta Lęborka

za pośrednictwem

Pana

Radosława Zimnowody

Przewodniczącego Rady Miejskiej w Lęborku

## INTERPELACJA

dotycząca przebudowy skrzyżowań przy ul. Al. Wolności i A. Krajowej , ul. A. Krajowej z ul. Czołgistów , ul. Okrzei z ul. Mireckiego , ul. Aleja Wolności z ul. Kossaka , ul. Zwycięstwa z ul. Armii Wojska Polskiego , ul. Al. Wolności z ul. Niepodległości .

W poprzedniej kadencji kilkakrotnie występowałem z pismami do Pana Burmistrza Miasta Lęborka o przebudowę skrzyżowania ul. A. Krajowej z ul. Wolności oraz przebudowę skrzyżowania A. Krajowej z ul. Czołgistów , ul. Aleja Wolności z ul. Kossaka . 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 otrzymanych 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 , 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 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 . Z otrzymanej odpowiedzi wynikało ,iż przebudowa skrzyżowania ul. Al. Wolności z ul. Kossaka na rondo jest obecnie nie możliwa z powodu wybudowania budynku wielorodzinnego. Bardzo pilnego przebudowania wymaga rondo przy ul. Zwycięstwa z ul. Armii Wojska Polskiego , z ul. Al. Wolności oraz z ul. Niepodległości . Rondo , to powinno być bezkolizyjne , przejścia dla pieszych należy odsunąć na dalszą odległości od ronda oraz powinny powstać przejścia podziemne dla pieszych .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 azyłu – 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 ciężarze 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 rondo 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 poprawią 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 .Z otrzymanych informacji z Urzędu Miasta w Lęborku wynikało , iż rondo mają być także wybudowane na skrzyżowaniu ulic Czołgistów z ul. A. Krajowej oraz skrzyżowania ulic A Krajowej z ul. Mireckiego. **W związku z tym zwracam się z prośbą o bardzo pilne podjęcie działań związanych z pracami dotyczącymi wykonania aktualnych analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego skrzyżowań i ulic , uwzględniającą wyartykułowane wyżej w piśmie uwagi , przeprowadzenie analiz w szerszym wymiarze dniowym i godzinowym z uwzględnieniem sezonu letniego , opisywanie w umowie i wyartykułowanie powodów które przemawiają za przebudową skrzyżowania na mini rondo , bądź zastosowania sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej , budowy przejść podziemnych itd. Poza tym powinna zostać utworzona jedna analiza dla wszystkich newralgicznych skrzyżowań na terenie miasta Lęborka na podstawie której powinny być planowane do przebudowy poszczególne skrzyżowania w taki sposób żeby**

kompleksowo rozwiązać korki panujące na terenie miasta Lęborka. Powyższe zadania powinny stać się głównym priorytetem dla władz miasta z uwagi na pogłębiający się paraliż w ruchu drogowym oraz czas jaki jest potrzebny na realizację tych zadań . W tym względzie nie można już sobie pozwolić na odkładanie tych spraw w czasie , najgorsze co może być to nie podejmowanie żadnych decyzji .

z poważaniem

Krzysztof Świątczak

**Wykonano w 2 egzemplarzach**

Egz. Nr. 1 – adresat

Egz. Nr. 2 – a/a