

# OPINIE - EKSPERTYZY

W ZAKRESIE RUCHU DROGOWEGO, TECHNIKI I EKSPLOATACJI POJAZDÓW MECHANICZNYCH

(Bezpieczeństwo ruchu drogowego, Rekonstrukcja zdarzeń drogowych)

**ZBIGNIEW WICKOWSKI**

---

Słupsk dnia 23.12.2016 rok

Pan

Marek Biernacki  
Zastępca Prezydenta Miasta Słupska

W związku z wdrożeniem nowej organizacji ruchu na Osiedlu Słowińskim w Słupsku od 15 grudnia 2016 roku, które jest niewątpliwie nowatorskim rozwiązaniem jak na warunki dotychczasowych organizacji ruchu w Słupsku (aczkolwiek mieszczącym się w przepisach prawa o ruchu drogowym) - poniżej przedstawiam spostrzeżenia wynikające z własnych obserwacji po wdrożeniu nowej organizacji, spostrzeżeń instruktorów i egzaminatorów z procesu szkolenia i egzaminowania a także indywidualnych osób które zgłaszają różnorodne spostrzeżenia dot. tej nowej organizacji ruchu.

Na etapie konsultacji, miejski inżynier ruchu skierował do mnie prośbę o zaopiniowanie nowego projektu organizacji ruchu co uczyniłem w swojej dość obszernej opinii, wskazując na pozytywne generalne założenia wdrożenia tego projektu na tym obszarze, jednak przedstawiłem także dość dużo zastrzeżeń i wniosków których spełnienie mogłoby jeszcze bardziej usprawnić tą organizację ruchu a także wyeliminować potencjalne zagrożenia które mogły by wystąpić po wdrożeniu w życie tego projektu.

Właśnie w niniejszym piśmie ponownie chciałbym zwrócić uwagę na niektóre z nich, ale z uwzględnieniem opinii o których wspomniałem na wstępie i których wdrożenie jest moim zdaniem niezbędne.

Generalnie we wnioskach nie ma żądania powrotu do poprzedniej organizacji bowiem cel podstawowy wdrożenia tych zmian - uspokojenie ruchu w obszarze w którym z różnych względów o których pisałem w swojej opinii - został lub zostanie osiągnięty.

Jednak przyzwyczajenia i dotychczasowe standardy organizacji ruchu odbiegały od wdrożonych obecnie rozwiązań co wymaga skrupulatnego informowania uczestników

poprzez dostępne w prawie o ruchu drogowym rozwiązania prawne i techniczno organizacyjne.

Na pierwszy rzut oka widać jednak, że przy okazji osiągnięcia zamierzonego celu podstawowego, zarządca ruchu pod pretekstem tego rozwiązania oczekuje istotnego efektu kosztowego poprzez istotne zmniejszenie oznakowania poziomego i pionowego w tym obszarze.

Obawiam się że nacisk na ten aspekt nowej organizacji ruchu może częściowo zniweczyć cel podstawowy.

Generalnie w prawie o ruchu drogowym ustawodawca przewidział w takich sytuacji przepis w postaci ustanowienia znaku ostrzegawczego A-5 „skrzyżowanie dróg” który ostrzega o skrzyżowaniu dróg, na którym pierwszeństwo nie jest określone znakami.

Ten właśnie znak według intencji ustawodawcy stosuje się głównie w obszarze zabudowanym (rzadko poza obszarem zabudowanym), bo jak wynika z definicji ogólnej dot. znaków ostrzegawczych - znaki te uprzedzają o miejscach na drodze w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo oraz zobowiązują uczestników do zachowania **szczególnej ostrożności**.

Rezygnacja zarządcy drogi z uprzedzenia kierujących pojazdami o takich miejscach niebezpiecznych poprzez znak pionowy A-5 zmniejsza obciążenie odpowiedzialnością kierującego w przypadku spowodowanie zdarzenia drogowego w takim miejscu. Z pewnością nie zdejmuje z kierującego pełnej odpowiedzialności bo temu ma przeciwdziałać art. 25 ust 1 prawa o ruchu drogowym, ale daje argument kierującemu że przyczyną takiego zdarzenie było niewłaściwe lub niepełne oznakowanie w tym miejscu.

Przepisy dotyczące oznakowania znakiem A-5 są dość jednoznaczne i w wielu sytuacjach dostarczają kierującemu argumentacji na dowód złego lub niepełnego oznakowania takiego miejsca uznanego przez ustawodawcę w oparciu o art. 25 ust 1 za miejsce niebezpieczne.

W tym miejscu zacytuję przepis 2.2.5 „skrzyżowanie dróg” Dziennik ustaw „załącznik do nr 220 poz.2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku „w sprawie szczegółowych warunków technicznych do znaków drogowych i sygnałów drogowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”

#### *2.2.5 Skrzyżowanie dróg*

*Znak A-5 „skrzyżowanie dróg” stosuje się przed skrzyżowaniem dróg z których żadnej nie nadano pierwszeństwa.*

*Znak A-5 stosuje się w **obszarze zabudowanym** jeżeli :*

*-na skrzyżowaniu występuje wlot drogi która na poprzedzającym odcinku ma pierwszeństwo nadane znakiem D-1 A-6 A do A6d lub A6e.*

***-W przypadku gdy skrzyżowanie może nie być wystarczająco postrzegane przez kierujących lub geometria skrzyżowania może sugerować inne zasady pierwszeństwa.***

*Zasadę nienadawania pierwszeństwa na skrzyżowaniu stosuje się w szczególności na drogach klas L i D **jeżeli nateżenie ruchu na wlotach są dużo mniejsze niż ich przepustowość i zapewniony jest dostateczny poziom swobody ruchu.** Rozwiązanie takie stanowi naturalny element uspokojenia ruchu w obszarze zabudowanym. Znak A-5 umieszcza się na wszystkich wlotach skrzyżowania.*

Chciałbym zwrócić uwagę na moje podkreślenia i wytłuszczenia tekstu w w/w przepisie sugerując jednocześnie, że znaki pionowe ostrzegawcze według A-5 powinny być

umieszczone na wlotach skrzyżowań równorzędnych wszędzie a w przypadku dbałości

3

zarządcy drogi o ekonomikę kosztową – co najmniej **w przypadku gdy skrzyżowanie może nie być wystarczająco postrzegane przez kierujących lub geometria skrzyżowania może sugerować inne zasady pierwszeństwa.**

Nie mam wątpliwości że w tym stwierdzeniu mieści się co najmniej ulica Lotha ( z komunikacją pasażerską publiczną ) oraz ulica Klonowa (z całkowicie niewidocznymi wlotami na tę ulicę) z powodu .

Z pewnością urządzenia wmuszające jazdę z prędkością określoną w strefie ograniczonej prędkości (30 km/h) nie są argumentem wystarczającym do zaniechania umiejscowienia znaków pionowych A-5 tym bardziej że urządzenia te w związku z ustaloną prędkością dla tej strefy 30 km/h nie zostały oznakowane znakiem ostrzegawczym (bo zgodnie z przepisem zawartym w pkt.3.2.44 wymienionego wyżej rozporządzenia - nie ma takiego obowiązku)

Rozwiązanie sugerowane w niniejszym piśmie dot. oznakowania skrzyżowań równorzędnych (na podstawie zacytowanych wyżej przepisów) zostało zastosowane między innymi) na mój wniosek w Siemianicach na ulicy Migdałowej o długości podobnej do ulicy Lotha w Słupsku, gdzie na każdym wlocie zastosowano znak A-5 (przy podobnej ilości wlotów).

Mając na uwadze powyższe rozważania oraz argumentację merytoryczną i prawną, niniejszym wnioskuje i ich rozpatrzenie i ewentualne wdrożenie w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu w tym obszarze .

Z pewnością wdrożona korekta w niczym nie umniejszy osiągnięcie celu głównego tj spowolnienia ruchu ale poprawi na pewno wzmocnienie celu dodatkowego tj. ograniczenia zdarzeń drogowych w tej spowolnionej strefie ze skrzyżowaniami równorzędnymi.

Zbigniew Wiczkowski

Członek Zespołu ds. BRD  
Przy Prezydencie Miasta Słupska

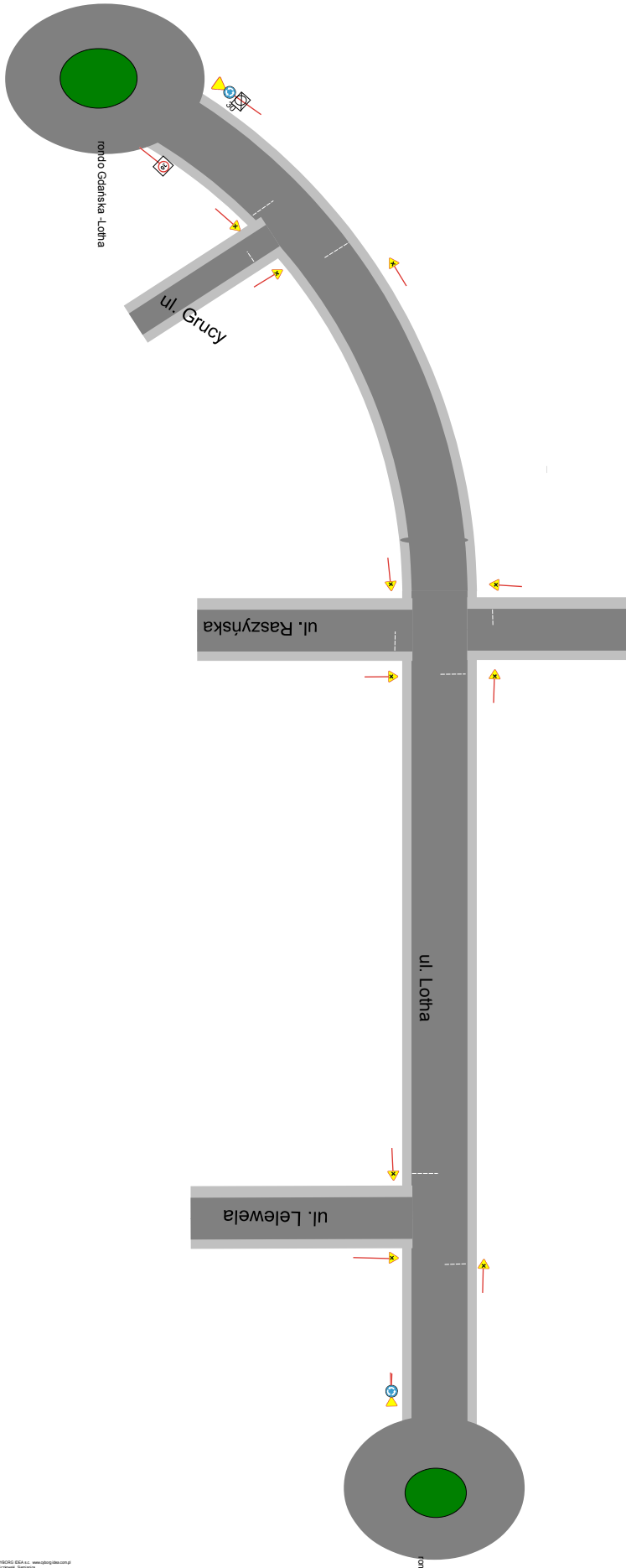
Załącznik- 1

- opinia dot. projektu nowej organizacji ruchu na etapie jej planowania.
- propozycja na szkicu ewentualnego uwzględnienia wniosku

Do wiadomości :

- Sebastian Michałowski – miejski inżynier ruchu
- Dyrektor ZIM Słupsk
- KMP Słupsk





---

ŚLUPSK dnia 6.09.2016

Ldz. 2016

Pan  
Inż. Sebastian Michałowski  
Miejski Inżynier Ruchu

#### OPINIA

sporządzona na prośbę Urzędu Miejskiego w Słupsku w piśmie nr KiT-RDT-II.7226.70.2016 z dnia 5.09.2016 roku  
w sprawie: wprowadzenia strefy „tempo 30” , skrzyżowań równorzędnych i uspokojonego ruchu na osiedlu Słowińskiego w Słupsku, tj kwartału wyznaczonego ulicami Gdańska, Sierpinka, Świętego Piotra, Kaszubską , Madalińskiego, Hołdu Pruskiego, Lawendową.

Opinie sporządzono na podstawie przedłożonego do pisma „Projektu stałej organizacji ruchu osiedle Słowińska” naniesionego na planie sytuacyjnym w skali 1:1000 – autorstwa inż. Sebastiana Michałowskiego z sierpnia 2016 roku.

1. Przedstawiony projekt organizacji ruchu na wymienionym wyżej obszarze jest próbą zorganizowania jednorodnego (lub prawie jednorodnego) typu organizacji ruchu wobec różnorodnych dotychczas form i typów organizacji ruchu tworzonych na tym obszarze na przestrzeni wielu ostatnich lat. Różnorodne, cząstkowe organizacje ruchu na poszczególnych elementach tego obszaru nie uwzględniały istniejącej na tym obszarze przewagi funkcji mieszkaniowej niskiej (jednorodzinnej) . Proces urbanizacji tego obszaru wraz z rozwojem ogólnym miasta utrwalił na tym obszarze funkcje mieszkaniową w związku z czym przedstawiony projekt wychodzi naprzeciw zagęszczeniu liczby ludności na tym zurbanizowanym obszarze a w kontekście tego zagęszczenia – bezpieczne przemieszczania się ludności w różnych formach transportu i komunikacji na tym obszarze i obsługi komunikacyjnej tego obszaru z obszarami przylegającymi do obszaru „tempo 30”



2. Dodatkowym argumentem przemawiającym za wdrożeniem tego projektu (tempo 30) jest różnorodna infrastruktura pasów drogowych i urządzeń ruchu drogowego nie pozwalająca na wyodrębnienie w ramach tych pasów drogowych wystarczająco bezpiecznej infrastruktury dla najsłabszych uczestników ruchu drogowego (piesi i rowerzyści).

3. Innym argumentem przemawiającym za wdrożeniem tego projektu jest brak warunków infrastrukturalnych do obsługi transportowej wielkogabarytowymi pojazdami wewnątrz tego obszaru środkami komunikacji publicznej. Wyjątkiem zrozumiałym są utrwalone linie komunikacji miejskiej z przystankami na odcinkach ulic Lelewela i Prof. Lotha, Klonowa a w przyszłości ul. Lawendowa.

4. Układ przeważającej ilości skrzyżowań proponowanych jako równorzędne i ich geometria jest dość przejrzysty, nie sugerujący wizualnie uczestnikom ruchu cech podrzędności lub nadrzędności niektórych wlotów na skrzyżowaniu w stosunku do innych (pozostałych), co nie wymaga dodatkowego oznakowania według znaku A-6 na wlotach na te skrzyżowania - innych niż proponowana informacja na tablicach informacyjnych na wlotach do tego obszaru. Wyjątkami wynikającymi także z przyzwyczajęń, sugerującymi kierującym drogę z pierwszeństwem przejazdu także na skrzyżowaniach mogą być odcinki ze skrzyżowaniami: Raszyńska - Piastów, Lelewela - Piastów, Gelerta - Rydygiera, Lipowa - Lelewela.

W mojej ocenie tego wlotach na tych (może jeszcze innych) należałoby zastosować fizyczne szykany.

Te wskazane miejsca mogą być niestety odcinkami które będą prowokowały niedyscyplinowanych kierowców do rozwijania nadmiernej prędkości, powodując istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Projektant prawdopodobnie także przewiduje to zagrożenie wskazując na projekcie na odcinku ulicy Raszyńskiej szykany na jezdni.

Moim zdaniem takie szykany należy wykorzystać także w innych miejscach po ocenie sytuacji ruchowej po wprowadzeniu w życie tego projektu i po okresowym monitorowaniu tej sytuacji a szczególnie po ocenie zachowania kierujących i wskazaniu ewentualnych miejsc które dodatkowo trzeba wyposażyć w fizyczne szykany w poprzek jezdni lub innego rodzaju systemu spowalniania ruchu.

5. Pozytywnym elementem propozycji w projekcie jest likwidacja w tym obszarze lokalnych mikro „stref mieszkaniowych” które były zorganizowane niezgodnie z przepisami prawa albo niezgodnie z intencją ustawodawcy. Częstkowe obszary stref zamieszkania w kontekście całego obszaru o podobnej funkcji (mieszkaniowej) były błędem a często wprowadzały uczestników ruchu w błąd.

O tego typu argumentach wspominałem we wcześniej w opracowanej i przekazanej władzom miasta opinii pn. „Strefy zamieszkania w Słupsku – poprawa czy pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców”. Absolutny w mojej ocenie brak zrozumienia dla pozostawienia w projekcie „strefy zamieszkania” dotyczącej krótkiego odcinka od skrzyżowania z ruchem okrężnym ulicy Obrońców Wybrzeża do bramy cmentarza. Absurdalność tej strefy uzasadniałem także w moim opracowaniu dot. Stref. Zachęcam do lektury opinii w części tego fragmentu dotyczącej.

6. Ewidentne oszczędności kosztów w związku ze zdecydowanym ograniczeniem znaków drogowych poziomych i pionowych w proponowanej organizacji ruchu należy wykorzystać choćby w części na instalację trwałych i stałych elementów spowalniających ruch w tym obszarze. (możliwości co do wyboru rodzajów trwałych elementów spowalniających SA znaczne)

7. Zgodnie z moim postulatem, w projekcie przewidziano zamknięcie obustronne jednej nitki skrzyżowania z trójkątną wyspą centralną ( Sierpinka w ulicę Na wzgórzu od kierunku ulicy Gdańskiej.



Istniejący od dawna układ na tym skrzyżowaniu powoduje nieporozumienia, kolizje i nieczytelność organizacji ruchu co w szczególności widoczne jest w procesie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Likwidacja tego odcinka będzie z pewnością pozytywnie odebrana przez mieszkańców budynku przylegającego do tego odcinka.

Układ na skrzyżowaniu po wyłączeniu tego odcinka będzie przejrzysty o czterech prostopadłych wlotach na skrzyżowanie. Będzie bardziej bezpieczny.

8.Propozycja nowej organizacji ruchu na tym obszarze z pewnością wywoła wiele komentarzy i opinii także tych niepocholebnych jak zwykle przy tego rodzaju zmianach. Szczególnie dlatego że jest to ewidentna nowość w podejściu do organizacji ruchu dla tego typu obszarów.

Mieszkańcy mocno zurbanizowanych obszarach aglomeracji miejskich wciąż apelują do władz samorządowych lub państwowych o podejmowaniu działań zmierzających do nie pogarszania bezpieczeństwa mieszkańców w związku z wzrostem ruchu komunikacyjnego w tych zurbanizowanych, szczególnie mieszkaniowych obszarach.

Wdrożenie takiego rozwiązania na dość dużym obszarze i obszarze rozwojowym pozwoli na uniknięcie w bliższej i dalszej perspektywie składania wielu indywidualnych wniosków do władzy samorządowej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w tych obszarach.

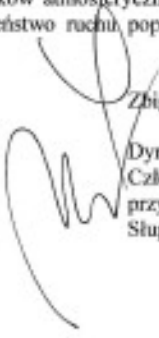
9.Zatwierdzona nowa organizacja ruchu przez Prezydenta Miasta Słupska na tym obszarze winna być przedmiotem szerokiej informacji we wszystkich dostępnych formach (środkach przekazu) i to długo przed datą jej wprowadzenia.

10.Moim zdaniem konsekwentne wdrożenie tego rozwiązania na obszarze Osiedla Słowińskie będzie doskonałym poligonem i przyzwyczajeniem dla mieszkańców co pozwoli na organizację stref skrzyżowań równorzędnych lub stref „tempo 30” albo obu stref na tym samym obszarze w innych rejonach miast, choćby „tempo 30” na postulowanym od dawna przez mnie obszarze w centrum miasta ograniczonym ulicami: ul. Kowalska, Grodzka, Murarska, Filmowa, Mikołajska, Dominikańska, Mostnika.

11.Po wdrożeniu nowej organizacji ruchu na obszarze osiedla Słowińskie – niezbędna jest w początkowym okresie jej funkcjonowania konsekwentna kontrola ruchu przez uprawnione do tego organy, szczególnie przez policję.

Wdrożenie takich rozwiązań bez konsekwentnego ich egzekwowania przez uczestników ruchu oraz tolerowanie niewłaściwych zachowań uczestników ruchu przez mieszkańców tych stref doprowadzi do tego, że zmiana organizacji ruchu na tym obszarze pozostanie martwym prawem tak jak „strefa zamieszkania” w wymienionym wyżej obszarze w centrum miasta Słupska.

12. najlepszym okresem wdrożenia tej organizacji ruchu byłby moim zdaniem okres jesienno zimowy, kiedy to z powodu utrudnionych warunków atmosferyczno drogowym w sposób naturalny kierujący zachowują większe bezpieczeństwo ruchu poprzez jazdę z mniejszą prędkością.



Zbigniew Wiczkowski

Dyrektor WORD SŁUPSK  
Członek Zespołu BRD  
przy Prezydencie Miasta  
Słupska