



# Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego Słupsk, ul. Mierosławskiego 10

Tel./fax: 059 841 28 00, 842 48 39, e-mail: [sekretariat@word.slupsk.pl](mailto:sekretariat@word.slupsk.pl)

[www.word.slupsk.pl](http://www.word.slupsk.pl)

NIP 839-25-19-119

REGON 770944590

SŁUPSK dnia 06.09.2016

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 Słowińskim w Słupsku, tj kwartału wyznaczonego ulicami Gdańska, Sierpinka, Świętego Piotra, Kaszubska, Madalińskiego, Hołdu Pruskiego, Lawendowa.

Opinie sporządzono na podstawie przedłożonego do pisma „Projektu stałej organizacji ruchu osiedle Słowińskie” 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 przyzwyczajzeń, 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 niezdyscyplinowanych 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 wspomniałem 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 niepochlebnych jak zwykle przy tego rodzaju zmianach.

Szczególnie dlatego że jest to ewidentna nowość w podejścia 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 przeze 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