



**Pani
Ewa Stachera
Wydział Infrastruktury
Dolnośląski Urząd Wojewódzki
Pl. Powstańców Warszawy 1
50-153 Wrocław**

Wrocław, 21 grudnia 2021 r.

WIM.7223.13.2021.

Dotyczy: Organizacji ruchu drogowego na ulicy Pięćdziesięciu Bohaterów we Wrocławiu.

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze IF-IT.8170.58.2021.PB z dnia 18 listopada 2021 r. dotyczące organizacji ruchu drogowego na ulicy Pięćdziesięciu Bohaterów we Wrocławiu Wydział Inżynierii Miejskiej przedstawia stanowisko w sprawie:

Opis sytuacji:

Ulica Pięćdziesięciu Bohaterów to ulica opisana w obowiązującym planie miejscowym jako droga klasy L (lokalnej). Ulica ta w części bliżej zabudowy mieszkalnej objęta jest strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. Ulica posiada następujące parametry techniczne – jezdnie o szerokości 3,70-4,0 m, z jednostronnym krawężnikiem, bez chodników i oświetlenia, pobocze ziemne po stronie południowej rozjeżdżone przez ruch dwukierunkowy, pas zieleni po stronie północnej, obustronne szpalery drzew. Parametry te i funkcja drogi w układzie komunikacyjnym Miasta nie predysponują ulicy do prowadzenia zwiększonego ruchu kołowego, który zaczęto odnotowywać w ostatnich latach. Stąd zaistniała konieczność podjęcia działań eliminujących te nieprawidłowości.

Poniżej ogólny widok ulicy :



Jak wskazuje się w literaturze fachowej dotyczącej projektowania i uspokajania ruchu na drogach *najważniejszym celem uspokojenia ruchu jest zapewnienie bezpiecznej prędkości pojazdów i egzekwowanie ograniczeń prędkości za pomocą odpowiedniego kształtowania geometrii jezdni i elementów organizacji ruchu, które fizycznie uniemożliwiają rozwijanie nadmiernych prędkości oraz zapobiegają innym niebezpiecznym zachowaniom jak np. wyprzedzanie. Rozwiązania te noszą nazwę środków uspokojenia ruchu. Uspokojenie ruchu przynosi najwięcej pożytku pieszym i rowerzystom, gdyż to oni ponoszą największe ryzyko związane z wypadkiem, jednak z poprawy bezpieczeństwa korzystają wszyscy użytkownicy dróg. **Zmniejszenie uciążliwości transportu drogowego to przede wszystkim eliminacja niepożądanego ruchu tranzytowego z osiedli i centrów miejscowości.** Ruch tranzytowy to ruch pojazdów, który nie ma punktu początkowego ani końcowego na danym obszarze. Eliminacja tranzytu odbywa się poprzez zniechęcanie kierowców do przejeżdżania przez dany obszar za pomocą środków uspokojenia ruchu lub fizyczne uniemożliwienie wjazdu pojazdów ciężarowych lub samochodów osobowych. Poprawa jakości przestrzeni publicznej polega na tworzeniu bezpiecznego i komfortowego środowiska do poruszania się niechronionych uczestników ruchu: pieszych i rowerzystów. (...) Uspokojenie ruchu jest jednocześnie działaniem z dziedziny zarządzania siecią drogową, zarządzania prędkością oraz zagospodarowania przestrzennego. Obejmuje ono wprowadzanie funkcjonalnej hierarchizacji układu drogowego (rozdzielanie i różnicowanie sieci drogowej w zależności od funkcji, jaką pełni droga na danym obszarze) na terenie zabudowanym (J. Bohatkiewicz, S. Biernacki, M. Drach, D. Kozłowski, P. Nowak, *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych*, Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, s. 17 – 18, dostępne pod adresem: http://www.ek-kom.pl/wp-content/uploads/2015/10/zasady_uspokajania_ruchu-EKKOM.pdf)*

W/w Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych wskazują w dalszej części, że: *Idea uspokojenia ruchu musi być ściśle powiązana z hierarchizacją sieci drogowej w rozpatrywanym obszarze. Na tym etapie należy również przeanalizować warunki dostępności do obszaru i wytypować potencjalne miejsca jej ograniczenia tj. zamknięcia wlotów i wylotów do dróg pełniących funkcję tranzytową. Jest to istotne zwłaszcza dla wyeliminowania możliwości wystąpienia skrótów i przejazdów tranzytowych przez dany obszar.*

Taka praca dla osiedla Bieńkowice na etapie projektowania przed laty strefy ruchu uspokojonego została wykonana. Określono, że drogą zapewniającą połączenia zewnętrzne jest ulica Mościckiego opisana w planach miejscowych jako droga klasy zbiorczej a ruch na osiedlu Bieńkowice rozprowadzany jest sięgaczowo poprzez wyłączoną ze strefy ruchu uspokojonego ulicę Ziemniaczaną. Pozostałe ulice osiedla zostały oznakowane jako strefa ruchu uspokojonego. (strefa ograniczonej prędkości powinna obejmować ulice o jednorodnym charakterze nieprowadzące ruchu tranzytowego – zapis ze Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.) Podstawowe reguły projektowania dróg wskazują, że nie powinno się tak kształtować układu dróg, aby prowadzić ruch tranzytowy przez drogi niższych klas. Miejszem wytypowanym do ograniczenia dostępności do obszaru o ruchu uspokojonym w sytuacji wzrostu natężenia ruchu na drodze była między innymi ulica Pięćdziesięciu Bohaterów. Podjęte w ostatnim czasie działania podyktowane były znacznym wzrostem natężenia ruchu na tej ulicy niezwiązanym z obsługą i dojazdem do ulic osiedla lecz obejmującym w większości przejazdy tranzytowe przez osiedle a tym samym skutkującym wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego jak również wzrostem uciążliwości komunikacyjnych dla mieszkańców osiedla.

Z uwagi na:

- a) odnotowywany ruch tranzytowy, sprzeczny z funkcją tej ulicy, która powinna prowadzić wyłącznie ruch dojazdowy do osiedla;
- b) zagrożenie z powodu braku chodników, piesi korzystają z jezdni, istniejące pobocza ziemne nie nadają się do komunikacji pieszej,

- c) nieprawidłowe parametry drogi dla ruchu dwukierunkowego o obserwowanym natężeniu
- d) niedostateczną szerokość jezdni wykluczającą prowadzenie zwiększonego ruchu kołowego, co skutkuje jazdą poboczami i ich rozjeżdżaniem;

niezbędne stało się fizyczne wyeliminowanie możliwości tranzytu pojazdów samochodowych ulicą Pięćdziesięciu Bohaterów.

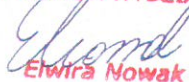
Wskazują Państwo w swoim piśmie, że projekt jest lakoniczny i nie zawiera żadnego uzasadnienia dla tak doniosłej zmiany organizacji ruchu jaką jest całkowite zamknięcie drogi dla ruchu samochodowego. Jednocześnie dalej zauważają Państwo, że w treści opisu technicznego znajduje się stwierdzenie, iż celem opracowania jest zmiana organizacji ruchu w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu i ograniczenia tranzytu. I to jest najważniejsze uzasadnienie korekty. Ze względu na swoją rangę, ochrona życia i bezpieczeństwa obywateli – także w aspekcie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo na drogach – w sytuacjach kolizyjnych zdecydowanie przeważa nad pozostałymi interesami. To właśnie potrzeba zapewnienia uniwersalnych wymogów bezpieczeństwa nakazała zmienić dotychczasowe rozwiązanie, które zmuszało niezmotoryzowanych uczestników ruchu do poruszania się po ruchliwej wąskiej jezdni, zaś od zmotoryzowanych uczestników wymagało przy obserwowanym natężeniu ruchu praktycznie każdorazowo zjeżdżania z jezdni i poruszania się ziemnym poboczem.

Odnosząc się do tekstu dotyczącego zapisów ustawy o drogach publicznych o możliwości korzystania z dróg publicznych przez każdego zgodnie z jej przeznaczeniem to z ulicy tej nadal może korzystać każdy w zakresie istniejącej organizacji ruchu. Ustawodawca przewidział znaki B-1 zakaz ruchu i możliwość ich montowania przy docelowej organizacji ruchu.

Wskazywane w piśmie ustanowienie na ulicy Pięćdziesięciu Bohaterów strefy zamieszkania i montaż progów zwalniających choć wpłynęłyby na ograniczenie prędkości przejazdu to jednak jak pokazują nasze doświadczenia z innych obszarów Miasta w żaden sposób nie wyeliminowałyby ruchu tranzytowego ani nie poprawiłyby warunków dla ruchu kołowego dwukierunkowego czy komfortu w komunikacji pieszej.

W Państwa piśmie zwrócona jest też uwaga na niewłaściwe wykorzystanie słupka blokującego U-12 c oraz zapór drogowych U-20b. Wskazywany jest pkt 5.5 i pkt 11.2 załącznika nr 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przepisy przewidują stosowanie w celu separacji ruchu lokalnego i tranzytowego (co ma także miejsce w omawianym przypadku) między innymi słupków metalowych lub z tworzywa sztucznego w formie prostej lub ozdobnej, przewidują również stosowanie separatorów, azyli, balustrady, poręczy, ogrodzeń segmentowych i łańcuchowych. Podstawowym celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia. Cel ten poprzez zastosowane rozwiązanie jest spełniony a wygrozdzenie jest widoczne i czytelne dla kierowców. Jeśli Państwa zdaniem winien zostać zastosowany inny rodzaj wygrozdzenia to proszę o jego wskazanie.

DYREKTOR WYDZIAŁU


Elwira Nowak

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

