



Gdańsk, dnia 18 listopada 2020 r.

Szanowna Pani
Monika Mazurowska
Przewodnicząca Zarządu Dzielnicy Aniołki
zd.aniolki@gmail.com
aniolki@radadzielnicy.gdansk.pl

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze 59/2020/MM z dnia 28 września 2020 r. (data wpływu: 02.10.2020 r.) dotyczące zgłoszeń mieszkańców dzielnicy Aniołki w związku ze zmianą organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Piramowicza, uprzejmie informuję, że poleciłem Zespołowi ds. Zarządzania Ruchem przeprowadzenie analizy przekazanych przez radę dzielnicy wyników ankiety. Jednocześnie dziękując Przedstawicielom Rady Dzielnicy Aniołki za wkład pracy i zaangażowanie w tematy istotne dla lokalnej społeczności, przedstawiam odpowiedzi na sugestie i wnioski mieszkańców, które najczęściej powtarzały się w załączonym materiale badawczym.

1. Naprawa nawierzchni jezdni w rejonie torowiska tramwajowego, na skrzyżowaniu al. Hallera - al. Zwycięstwa:

Za prace utrzymaniowe infrastruktury tramwajowej na terenie miasta Gdańsk od dnia 01.10.2019 r. odpowiedzialne są Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. W celu poprawy stanu nawierzchni drogowych w torach tramwajowych Dział Torów GAIT podjął szereg działań umożliwiających realizację tego zadania.

Stan techniczny nawierzchni drogowych jest ściśle powiązany ze stanem technicznym nawierzchni stalowych torów tramwajowych i dlatego ogłoszonych zostało szereg przetargów na dostawę zwrotnic tramwajowych, na napawanie, na szlifowanie szyn i rozjazdów oraz naprawę nawierzchni drogowych etc.

Skuteczną naprawę nawierzchni drogowych w torach można wykonać tylko pod warunkiem, że tory będą stabilne i dlatego naprawy docelowe łączy się z wymianą zużytych elementów, napawaniem i szlifowaniem szyn i rozjazdów. I tak na przykład rozstrzygnięty przetarg na dostawę zwrotnic umożliwi wymiany zwrotnic w al. Hallera przy Operze Bałtyckiej. W następnej kolejności odtworzenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów. Napawanie i szlifowanie (przetarg na razie nierozstrzygnięty) w rejonie rozjazdu usytuowanego w przejściu dla pieszych przy przystankach tramwajowych umożliwi skuteczne położenie kostki brukowej.



Do czasu wykonania napraw docelowych wykonujemy naprawy zapewniające bezpieczne użytkowanie przejść i przejazdów rowerowych.

Więcej informacji o obecnych przetargach jest dostępnych na stronie internetowej:
<https://www.gait.pl/firma/bip/przetargi/>

2. Ograniczenie prędkości rowerzystów poprzez instalację barierek drogowych lub ustawienie znaków „STOP” na drodze dla rowerów:

Barierka drogowa w rejonie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu ul. Piramowicza - al. Zwycięstwa została ustawiona w grudniu 2019 r. Jej usytuowanie wymusza odgięcie toru jazdy oraz ogranicza prędkość przejazdu rowerzystów w obszarze skrzyżowania.

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. Nr 220 poz. 2181, z późn. zm.) - znak B-20 „stop” stosuje się w celu wprowadzenia w określonych warunkach obowiązku zatrzymania pojazdu przed wjazdem na skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem. W przedmiotowej lokalizacji to pojazdy poruszające się ul. Piramowicza znajdują się na drodze podporządkowanej. Dodatkowo zgodnie z obowiązującymi przepisami kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe. Wobec powyższego nie ma podstaw aby ustawić znak „stop”, który obowiązywałby rowerzystów poruszających się al. Zwycięstwa po drodze dla rowerów.

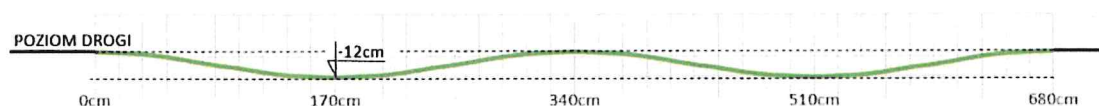
3. Montaż progów zwalniających dla rowerzystów:

Popieramy zasadność stosowania na drogach wszelkich działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Tym niemniej w chwili obecnej w żadnym akcie prawnym na poziomie ustawowym nie ma regulacji dotyczących montażu progów zwalniających na drogach dla rowerów. Obecne przepisy nie wskazują jednoznacznie wytycznych w tym zakresie. Natomiast na zlecenie Ministra Infrastruktury opracowywane są wzorce i standardy, które mogą być wskazówkami dla zarządzających ruchem i zarządców dróg. Obecnie trwa proces konsultacji społecznych odcień opracowania wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów w zakresie m.in.: projektowania dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów.



W dokumencie przewidziano wskazanie środków uspokojenia ruchu na drogach dla rowerów w postaci urządzeń zwalniających (tj. progu lub fali zwalniającej, tarki wywołującej efekt dźwiękowy). Natomiast na obecnym etapie brakuje szczegółów realizacyjnych. Dla przykładu fala spowalniająca powinna mieć profil sinusoidalny. Jej zastosowanie byłoby możliwe w przypadku występowania samodzielnej drogi dla rowerów lub gdy droga dla rowerów byłaby odseparowana od chodnika pasem zieleni. W przeciwnym razie na styku tych dwóch powierzchni tworzyłby się uskok. W związku z powyższym możliwości jej realizacji są bardzo ograniczone.

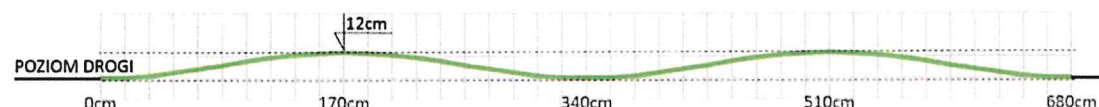
W przypadku przebudowy drogi lub czasowej organizacji ruchu można stosować prefabrykowane elementy uspokojenia ruchu takie jak tarki wywołujące efekt dźwiękowy. Jednakże doświadczenia w zakresie ich stosowania pokazują, że urządzenia te są skuteczne jedynie w początkowym okresie ich używalności. Oznakowanie strukturalne szybko ulega wytarciu, w związku z czym efekt spowolnienia rowerzystów uzyskiwany jest wyłącznie w początkowym okresie.



Kiedy stosować: Na drogach dla rowerów, pasach ruchu dla rowerów a także na drogach dla pieszych i rowerów, jeśli ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników drogi uzasadnione jest ograniczenie prędkości rowerów. Dotyczy to potencjalnych konfliktów pomiędzy ruchem rowerów i ruchem pieszych lub ruchem rowerów i ruchem innych pojazdów.

Uwagi: Należy zwrócić szczególną uwagę na odwodnienie.
Nie stosować na велоstradach (V) oraz gdy $V_{dpr} = 40$ km/h.

Rys. 18.1. Sinusoidalna fala spowalniająca ruch rowerów do 20 km/h – fala wklęsła



Kiedy stosować: Na drogach dla rowerów, pasach ruchu dla rowerów a także na drogach dla pieszych i rowerów, jeśli ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników drogi uzasadnione jest ograniczenie prędkości rowerów. Dotyczy to potencjalnych konfliktów pomiędzy ruchem rowerów i ruchem pieszych lub ruchem rowerów i ruchem innych pojazdów.

Uwagi: Nie stosować na велоstradach (V) oraz gdy $V_{dpr} = 40$ km/h.

Rys. 18.2. Sinusoidalna fala spowalniająca ruch rowerów do 20 km/h – fala wypukła

Źródło: WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów



4. Montaż luster drogowych na skrzyżowaniu ul. Piramowicza - al. Zwycięstwa:

Przed zmianą organizacji ruchu drogowego w ciągu ul. Piramowicza w celu poprawy bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów zastosowano szereg rozwiązań, m.in.:

- zachowano ciągłość drogi rowerowej oraz chodnika, przez co kierowcy zbliżający się do najazdu na wyniesienie zmuszeni byli ograniczyć prędkość przejazdu;
- wybudowano wyspę azylu, zawężającą przekrój jezdni ul. Piramowicza w celu poprawy widoczności i wyeliminowania możliwości ustawiania się pojazdów w dwóch rzędach na wlocie;
- ustawiono barierkę drogową w ciągu drogi dla rowerów, aby przez wymuszenie odgięcia toru jazdy ograniczać prędkość przejazdu rowerzystów w obszarze skrzyżowania;
- zamontowano lustra drogowe w celu poprawy widoczności rowerzystów występujące po obu stronach wylotu ul. Piramowicza.

W związku z powyższym wyjaśniamy, że ustawienie luster drogowych w przedmiotowej lokalizacji nie przyniosło oczekiwanych efektów.

5. Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Piramowicza - al. Zwycięstwa:

Zgodnie z §127 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza niż:

- na ulicy klasy GP - 600 m
- na ulicy klasy G - 400 m,
- na ulicy klasy Z - 200 m.

Z uwagi na odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną przez al. Zwycięstwa od skrzyżowania z ul. Piramowicza, która wynosi ok. 85 metrów nie jest możliwe wybudowanie sygnalizacji świetlnej na ww. skrzyżowaniu nawet po zastosowaniu §127 ust. 6 ww. Rozporządzenia dopuszczającego zmniejszenie odległości, o których mowa w ust. 5, do 50%.



6. Montaż znaków ostrzegawczych - aktywnych wskazujących rowerzystów poruszających się drogą dla rowerów:

Z uwagi na bardzo duże natężenia ruchu rowerowego w ciągu głównej arterii rowerowej miasta zastosowanie proponowanego oznakowania aktywnego na wlocie ul. Piramowicza skutkowałoby jego stałym wzbudzeniem, co obniżałoby skuteczność tego rozwiązania. Wówczas kierowcy widzieliby stale podświetlony znak drogowy.

Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że natężenie ruchu rowerowego w godzinach szczytu porannego i popołudniowego wynosi ok. 220 - 270 rowerów na godzinę. Analiza została przeprowadzona w miesiącu październiku (tj. poza głównym sezonem rowerowym), co dodatkowo pokazuje skalę przejazdów w tej lokalizacji.

7. Zmiana kierunku ruchu na ul. Konarskiego:

Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Konarskiego wiązałoby się ze zwiększeniem natężenia ruchu drogowego w ciągu przedmiotowej ulicy oraz pogorszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów przy skrzyżowaniu z al. Zwycięstwa. Obecna organizacja ruchu zdecydowanie zmniejsza ryzyko występowania zdarzeń drogowych z niechronionymi uczestnikami ruchu, którzy poruszają się jednym z głównych ciągów komunikacyjnych w naszym mieście. Ponadto różnica wysokości pomiędzy alejami Hallera i Zwycięstwa powoduje znaczne pochylenie niwelety na wspomnianym wlocie, co w połączeniu z występującymi z obu stron ogrodzeniami posesji dodatkowo utrudnia możliwość obserwacji drogi rowerowej, chodnika i jezdni.

8. Możliwość poprowadzenia ruchu drogowego przez ul. Uphagena (tj. przejazd ul. Piramowicza od wiaduktu kolejowego przez ul. Uphagena):

Ulica Uphagena jest drogą lokalną, objętą strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. Służy przede wszystkim miejscowym potrzebom. Nie pełni funkcji drogi tranzytowej dla tego rejonu dzielnicy. Przeniesienie natężeń ruchu samochodowego na lokalną ulicę Uphagena przyczyni się do pogorszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu w tym obszarze.



9. Możliwość zmiany pasów ruchu na al. Hallera, przy skrzyżowaniu z al. Zwycięstwa - tj. pas lewy wyłącznie do skrętu w lewo oraz pas prawy wyłącznie do skrętu w prawo:

W dniach 13-14 października 2020 r. na skrzyżowaniu al. Zwycięstwa - al. Hallera zostały przeprowadzone pomiary ruchu drogowego uwzględniające natężenia pojazdów na poszczególnych pasach ruchu al. Hallera, z rozróżnieniem kierunków w których się poruszały, w godzinach szczytu porannego oraz popołudniowego. Udział pojazdów w relacji do Wrzeszcza uwzględnia również czas trwania tzw. zielonej strzałki. Wyniki prezentuje poniższa tabela:

wtorek, 13.10.2020 r.	skrzyżowanie al. Hallera - al. Zwycięstwa		
pas ruchu	lewy	prawy	
kierunek poruszania się pojazdów	w lewo (do Śródmieścia)	w lewo (do Śródmieścia)	w prawo (do Wrzeszcza)
szczyt poranny godz. 7.00 - 9.00	560 pojazdów	390 pojazdów	472 pojazdy
suma	950 pojazdów (67%)		472 pojazdy (33%)
szczyt popołudniowy godz. 15.00 - 17.00	574 pojazdy	312 pojazdów	789 pojazdy
suma	886 pojazdów (53%)		789 pojazdy (47%)
środa, 14.10.2020 r.	skrzyżowanie al. Hallera - al. Zwycięstwa		
pas ruchu	lewy	prawy	
kierunek poruszania się pojazdów	w lewo (do Śródmieścia)	w lewo (do Śródmieścia)	w prawo (do Wrzeszcza)
szczyt poranny godz. 7.00 - 9.00	493 pojazdy	363 pojazdy	457 pojazdów
suma	856 pojazdów (65%)		457 pojazdów (35%)
szczyt popołudniowy godz. 15.00 - 17.00	573 pojazdy	329 pojazdów	794 pojazdy
suma	902 pojazdów (53%)		794 pojazdy (47%)

Dodatkowo z przeprowadzonych obserwacji wynika, że pojazdy włączające się do ruchu w al. Zwycięstwa, w czasie trwania sygnału zielonej strzałki warunkowej w prawo stanowiły ok. 25% wszystkich pojazdów skręcających w kierunku Wrzeszcza.

Jednocześnie mając na uwadze specyfikę wyjazdu na czerwonym sygnale ogólnym i zielonej strzałce skierowanej w prawo (m.in. konieczność zatrzymania pojazdu przed sygnalizatorem, upewnienie się czy nie występuje kolizja z innymi uczestnikami ruchu), a także biorąc pod uwagę czas trwania ww. sygnału w godzinach szczytu popołudniowego przeprowadzone analizy pokazują, że w przedmiotowej lokalizacji strzałka warunkowa wykorzystywana jest na poziomie 40 - 50 % swojej przepustowości. Ponadto z przeprowadzonych obserwacji wynika, że w godzinach 7.00 - 9.00 znaczna część pojazdów (67% i 65% wszystkich kierowców znajdujących się na wlocie



skrzyżowania) porusza się w kierunku dzielnicy Śródmieście. Wskazany manewr może być obecnie wykonywany z dwóch pasów ruchu.

Wnioskowana zmiana w docelowej organizacji ruchu drogowego na przedmiotowym skrzyżowaniu powinna zapewniać optymalne warunki ruchu, zarówno kierowcom poruszającym się w godzinach szczytu porannego jak i popołudniowego. W naszej opinii w sytuacji przyporządkowania każdego z pasów ruchu do jednego z kierunków (tj. pasa lewego wyłącznie do skrętu w lewo oraz pasa prawego wyłącznie do skrętu w prawo) istnieje obawa blokowania kierowców poruszających się w kierunku Wrzeszcza przez kolejkę pojazdów ustawiających się wyłącznie na lewym pasie ruchu. W efekcie wnioskowana zmiana może przyczynić się do pogorszenia warunków ruchu w omawianej lokalizacji.

Równocześnie należy mieć na uwadze, że na przedmiotowym odcinku al. Hallera funkcjonuje transport zbiorowy. Obecnie autobusy miejskie poruszające się w kierunku Śródmieścia mają możliwość zajęcia dowolnego z dwóch pasów ruchu. W przypadku rozdzielania tych relacji pojazdy komunikacji miejskiej będą oczekiwać w kolejce, która obecnie rozkłada się na dwa pasy ruchu.

10. Wprowadzenie zmian w programie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Hallera - al. Zwycięstwa:

Mając na uwadze wzrost natężenia ruchu w ciągu al. Hallera pierwsze działania mające na celu poprawę przejezdności zostały wdrożone we wrześniu br. Wówczas dla pojazdów poruszających się al. Hallera w kierunku skrzyżowania z al. Zwycięstwa został wydłużony sygnał zielony.

Mając powyższe zgłoszenia na uwadze pragnę podkreślić, że wprowadzone rozwiązania w ciągu ul. Piramowicza wynikały bezpośrednio z konieczności zapewnienia większego bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg. Dodatkowo nadmieniam, że mimo wprowadzonych zmian nadal będą prowadzone obserwacje w terenie oraz monitorowanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w analizowanym rejonie. Jednocześnie nie wykluczam, że w przyszłości zostaną wprowadzone kolejne korekty w zakresie organizacji ruchu na przedmiotowym obszarze.

Do wiadomości:

1. Urząd Miejski w Gdańsku - WGK, Zespół ds. Zarządzania Ruchem - a/a.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA
z up.

Piotr Grzeliak
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA GDAŃSKA

