

Cieszyn, dnia 21.06.2017r.

RADA POWIATU
CIESZYŃSKIEGO

data

27.06.2017

nr

Sz. P.

Andrzej Bacza

Radny Powiatu Cieszyńskiego

W odpowiedzi na Pana wniosek z dnia 30.05.2017r. w sprawie wykonania szczegółowej analizy ruchu na „przebudowanym tymczasowo” na rondo skrzyżowaniu ulic Bielskiej i Wiślańskiej, Zarząd Powiatu Cieszyńskiego na wstępie zauważa, że z uwagi na fakt, że zaprojektowana i wykonana przez służby Miejskiego Zarządu Dróg w Cieszynie zmiana organizacji ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu została uruchomiona końcem maja br., w związku z czym wyciąganie na chwilę obecną konkretnych wniosków i opinii, po krótkim okresie funkcjonowania przedmiotowego ronda, jest zdecydowanie przedwczesne.

Z doświadczenia z lat ubiegłych, gdzie w ramach przebudowy skrzyżowania nastąpiła zmiana organizacji ruchu na rondo, jednoznacznie wynika, że musi upłynąć pewien okres czasu zanim uczestnicy ruchu przyzwyczają się do wprowadzonych zmian i „nauczą” się sprawnie przejeżdżać przez skrzyżowanie.

Niewątpliwie każda zmiana organizacji ruchu ze skrzyżowania tradycyjnego bez sygnalizacji świetlnej na rondo, niesie z jednej strony pogorszenie warunków grupie dotychczas poruszającej się drogą z pierwszeństwem, z drugiej ułatwienie włączenia się do ruchu kierowcom z wlotów dotychczas podporządkowanych i przekraczanie jezdni pieszym co jak wskazuje praktyka w perspektywie niesie za sobą znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu. W przypadku tego skrzyżowania duże natężenie ruchu samochodowego na ul. Bielskiej w obu kierunkach skutecznie uniemożliwiało włączenie się do ruchu również sporej ilości samochodów oczekujących na wlocie ul. Wiślańskiej (dowodem długie kolejki oczekujących na wlocie w godzinach szczytów zarówno porannego jak i popołudniowego). Przy takich warunkach bardzo często po przekroczeniu granicznego akceptowanego czasu oczekiwania dochodziło do wymuszania pierwszeństwa przez kierowców oczekujących na ul. Wiślańskiej, co z kolei stwarzało zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu poprzez generowanie niebezpiecznych sytuacji na drodze (skutkiem częste kolizje).

Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na tego typu skrzyżowaniach powoduje w miarę równomierne rozładowanie ruchu we wszystkich relacjach, co jak już wcześniej wspomniano

nieuchronnie zawsze dzieje się w pewnym stopniu „kosztem” relacji, które pierwotnie miały pierwszeństwo przejazdu, jednak ze znaczącą korzyścią dla relacji do tej pory podporządkowanej.

Ze wstępnych obserwacji wynika, że po zmianie organizacji ruchu jedynie w okresie popołudniowego szczytu komunikacyjnego pojawia się dłuższa kolejka pojazdów na wlotach, które do tej pory były relacjami z pierwszeństwem przejazdu (głównie obciążony jest wlot ul. Bielskiej od centrum Cieszyna). Generalnie wynika to z faktu, że w okresie szczytu popołudniowego na przedmiotowym skrzyżowaniu następuje wzrost natężenia ruchu drogowego o ok. 40% w stosunku do godzin pozaszczytowych, a dominującymi relacjami są: relacja centrum – Bielsko (dwukierunkowo) i centrum – Ustroń (dwukierunkowo). Natomiast w okresie szczytu porannego (podczas którego obciążenie skrzyżowania ruchem wzrasta o ok. 20% w stosunku do okresu pozaszczytowego) oraz poza godzinami szczytu ruch odbywa się dość płynnie, ze znaczącą poprawą warunków włączenia się do ruchu z relacji poprzecznej (wcześniej podporządkowanej), tj. od Ustronia.

Problemy ruchowe w godzinach szczytu komunikacyjnego na kluczowych skrzyżowaniach występują niemal w każdym większym mieście, co jest ściśle powiązane z silnym zurbanizowaniem terenu, relokacją ludzi z Centrum na obszary podmiejskie i stale rosnącym natężeniem ruchu drogowego (w tym związanego z pracą), co wyraźnie widać na analizowanym skrzyżowaniu chociażby w zmiennej w ciągu dnia strukturze kierunkowej ruchu. Na wymienione przyczyny utrudnień w ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu nakłada się dodatkowo jego lokalizacja na przecięciu dwóch bardzo ważnych dróg powiatowych :

- 2619S (ul. Bielska) - łączącej miasto Cieszyn z drogą krajową S52 a poprzez nią m. in. ze Skoczowem i regionem miasta Bielsko - Biała, a sama droga powiatowa dalej prowadzi do m. innymi takich miejscowości jak Gumna, Kostowice, Dębowiec,
- 2607S (ul. Wiślańska) - łączącej miasto Cieszyn z drogą wojewódzką nr 941 a poprzez nią m. in. z Ustroniem, Wisłą, a po drodze z mniejszymi miejscowościami takimi jak Bażanowice, Goleiszów

które prowadzą ruch źródłowo - docelowy (m. innymi dom-praca-dom), jak również tranzytowy wobec Cieszyna, a wskazane gminy są głównym generatorem wspomnianego ruchu.

W takiej sytuacji diametralną poprawę warunków ruchowych (tj. rozładowanie w sposób płynny dużej ilości samochodów w jednym czasie) z jednoczesnym utrzymaniem wysokiego poziomu swobody ruchu dla jego wszystkich uczestników mogłoby przynieść jedynie

skrzyżowanie bezkolizyjne. Niestety jego budowa wiązałaby się z poniesieniem na ten cel bardzo dużych nakładów finansowych, którymi na ten moment powiat nie dysponuje (w szczególności, że z uwagi na stale rosnące natężenie ruchu drogowego powiat musi sukcesywnie realizować zadania inwestycyjne na całej podległej sieci dróg powiatowych). Ponadto budowa skrzyżowania bezkolizyjnego (węzła drogowego) dodatkowo nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, bowiem aby budować takie skrzyżowanie powinny być ono obciążone w godzinie potokiem ruchu na poziomie 4000-5000 poj./h, a na tym skrzyżowaniu zarejestrowane natężenie w szczycie nie przekroczyło 1800 p/h.

Rozważano również w poprzednich analizach wprowadzenie na przedmiotowym skrzyżowaniu sterowania ruchem przy pomocy sygnalizacji świetlnej jednak przeciwko niej przemawiała: konieczność wykonania większego zakresu przebudowy ciągu głównego, tylko okresowe występowanie utrudnień w ruchu, duże pochylenie podłużne ul. Bielskiej, co w okresach zimowych mogłoby generować najechanie na tył pojazdu zatrzymanego przed sygnalizatorem przez jadącego z góry.

W opinii Zarządu Powiatu Cieszyńskiego, generalnie płynność włączania się do ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu uległa poprawie, z pewnymi niedogodnościami w postaci kolejki pojazdów oczekujących na wlocie od centrum w godzinach szczytu popołudniowego, która jednak sukcesywnie w sposób ciągły rozładowuje się. Pamiętać należy, że jest to rondo tymczasowe, „wpasowane” do istniejącej dotychczas tarczy skrzyżowania (bez znaczących zmian w zakresie geometrii i niwelety), które w ramach kompleksowej przebudowy drogi zostanie z pewnością usprawnione o odpowiednie rozwiązania inżynierskie, w oparciu o obserwacje i analizy ruchu drogowego, co będzie zadaniem specjalistów z zakresu inżynierii ruchu drogowego.

Z poważaniem

STAROSTA

Janusz Król

