



WYDZIAŁ KOMUNIKACJI

IKM.7226.210.2016.PT

Tychy, 13.10.2016



Radny Miasta Tychy Pan Jakub Chełstowski
Radny Miasta Tychy Pan Paweł Porszke
Radny Miasta Tychy Pan Dariusz Wencapel

Dotyczy: koncepcji przebudowy ul. Mikołowskiej w Tychach.

W odpowiedzi na Panów interpelację złożoną na ręce Przewodniczącego Rady Miasta w dniu 29.09.2016 w sprawie koncepcji przebudowy ul. Mikołowskiej w Tychach uprzejmie informuję, iż zarówno przedstawiciel Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Tychy jak i Zastępca Prezydenta Miasta Tychy ds. Gospodarki Przestrzennej Pan Igor Śmietański nie przygotowywał i nie prezentował koncepcji przebudowy ul. Mikołowskiej na posiedzeniu Komisji Infrastruktury Miejskiej i Ochrony Środowiska.

Niemniej jednak tutaj Wydział sporządził w 2013 roku prezentację przedstawiającą możliwy sposób poprawy bezpieczeństwa na ul. Mikołowskiej poprzez budowę pasów wielofunkcyjnych (2+1).

Powyższe było prezentowane przez pracownika Wydziału Komunikacji Pana Artura Kruczka na sesji Rady Miasta Tychy w dniu 23.05.2013 roku (prezentacja w formie elektronicznej w załączeniu).

Z poważaniem

z up. PREZYDENTA MIASTA
NACZELNIK WYDZIAŁU KOMUNIKACJI


mgr inż. Artur Kruczek

Otrzymują:

- 1/ Adresat,
- 2/ Wydział Obsługi Rady Miasta Tychy (DUR.0003.74.2016)
- 3/ Sekretarz Miasta
- 4/ MZUiM Tychy,
- 5/ a/a Wydział Komunikacji.



ul. Mikołowska

Przekrój poprzeczny drogi 2+1

Propozycja zmiany organizacji ruchu

ul. Mikołowska – analiza bezpieczeństwa stanu istniejącego

Przebiegająca przez teren miasta Tychy ul. Mikołowska jest częścią drogi krajowej DK44. Posiada ona niekorzystny dla bezpieczeństwa przekrój uliczny z trzema pasami ruchu. Zbyt duża dostępność drogi powoduje powstanie szeregu niepotrzebnych punktów kolizyjnych, co automatycznie przekłada się na pogorszenie stanu brd.

W latach 2001 do 2012 odnotowano następujące ilości zdarzeń drogowych:

- 2001 – wypadków drogowych 6, kolizji drogowych 94 – łącznie 100 zdarzeń
- 2002 – wypadków drogowych 13, kolizji drogowych 114 - łącznie 127 zdarzeń
- 2003 – wypadków drogowych 13, kolizji drogowych 86 - łącznie 99 zdarzeń
- 2004 – wypadków drogowych 9, kolizji drogowych 116 - łącznie 125 zdarzeń
- 2005 – wypadków drogowych 9, kolizji drogowych 83 - łącznie 92 zdarzenia
- 2006 – wypadków drogowych 8, kolizji drogowych 106 - łącznie 114 zdarzeń
- 2007 – wypadków drogowych 13, kolizji drogowych 95 - łącznie 108 zdarzeń
- 2008 – wypadków drogowych 3, kolizji drogowych 98 - łącznie 101 zdarzeń
- 2009– wypadków drogowych 15, kolizji drogowych 99 - łącznie 114 zdarzeń
- 2010 – wypadków drogowych 7, kolizji drogowych 114 - łącznie 121 zdarzeń
- 2011 – wypadków drogowych 10, kolizji drogowych 72 - łącznie 82 zdarzenia
- 2012 –wypadków drogowych 5 , kolizji drogowych 77 - łącznie 82 zdarzenia

ul. Mikołowska – analiza bezpieczeństwa stanu istniejącego

Łącznie w okresie od początku 2001 do końca 2012 odnotowano 1265 zdarzeń drogowych w tym 111 wypadków oraz 1154 kolizji drogowych .

Średnio roczna liczba zdarzeń drogowych na ul. Mikołowskiej wynosi około 110 , co stanowi około 7 % wszystkich zdarzeń na terenie miasta Tychy.

W ww. okresie odnotowano 10 wypadków śmiertelnych.

Ilość zdarzeń świadczy o tym, iż celowym byłoby podjęcie działań związanych z poprawą przepustowości oraz poziomu bezpieczeństwa.

Rozwiązaniem powodującym poprawę bezpieczeństwa oraz uczytelnienie układu komunikacyjnego jest wprowadzenie przekroju 2 + 1 z tzw. pasem wielofunkcyjnym.



ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym - idea

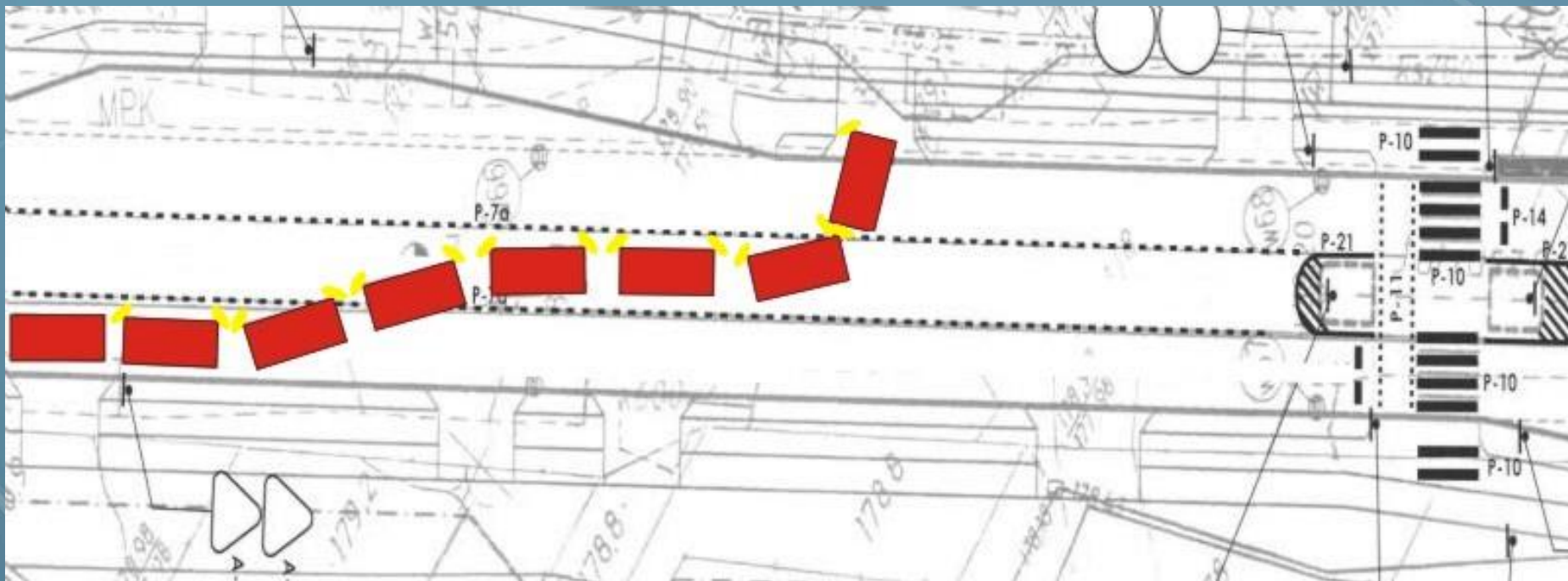
Przekrój drogi 2 + 1 z tzw. pasem wielofunkcyjnym stosuje się na odcinkach dróg o stosunkowo dużym natężeniu ruchu prowadzonym przez miejscowości, jako sposób uspokojenia ruchu oraz poprawy BRD.

Wewnętrzny pas wielofunkcyjny w przekroju poprzecznym 2+1 rozdziela przeciwne pasy ruchu. Pas środkowy służy tylko i wyłącznie do zjeżdżania z drogi na posesje zlokalizowane po lewej stronie jezdni lub do włączania się do ruchu przy wyjeżdżaniu z tych posesji w lewo. W rejonie skrzyżowań lub przydrożnych obiektów jak np.: stacje benzynowe stosuje się nadal wydzielone pasy dla relacji skrętnych.

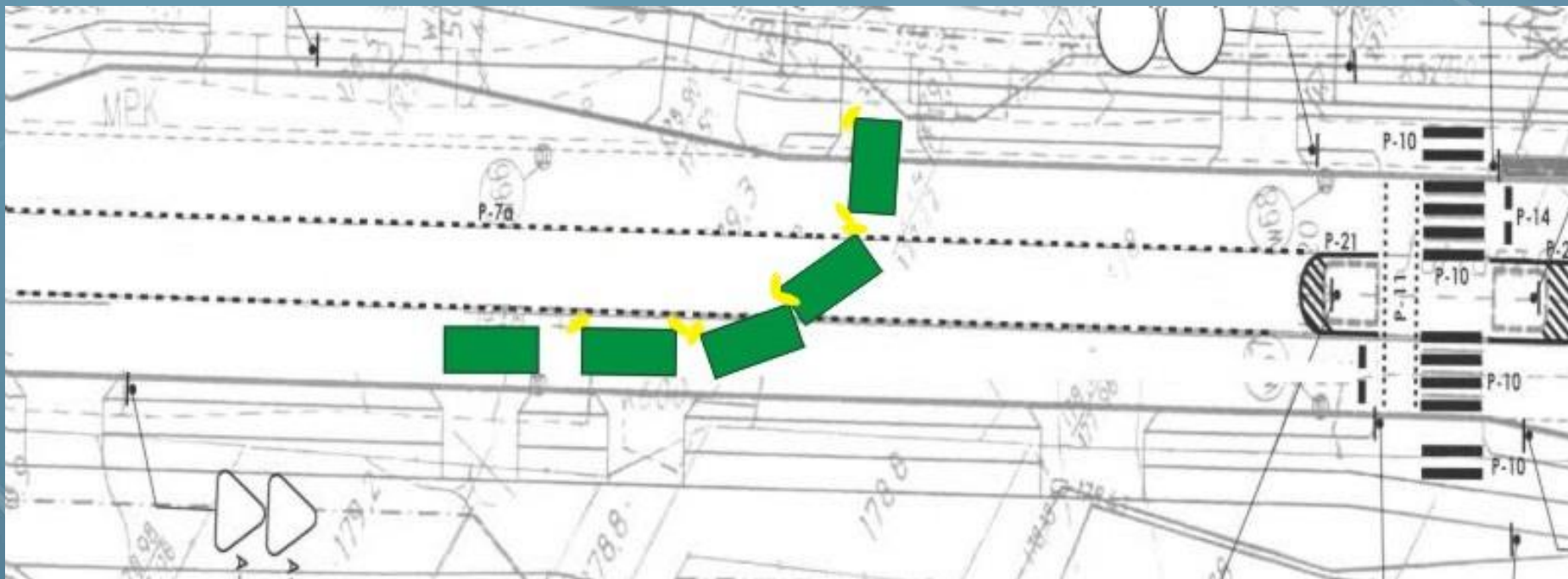
Przy przedmiotowym rozwiązaniu należy dążyć do wyeliminowania manewru wyprzedzania. Ww. można osiągnąć poprzez częstą zabudowę wysp.



ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym - idea



ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym - idea



ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym

W Wielkopolsce drogowcy ustalili zasady stosowania tych pasów. Mianowicie odcinki pasów manewrowych nie powinny być dłuższe niż sto metrów, w razie konieczności poprzedzielane są wysepkami, które uniemożliwiają wyprzedzanie tymi pasami. Na odcinku drogi, wzdłuż której czerwone pasy są malowane lub wykonane są z kostki, ustawia się zakaz wyprzedzania.

ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym

Ponieważ w Polsce nie ma żadnej instrukcji oraz wytycznych dotyczących budowy pasów wielofunkcyjnych w przekroju 2+1 możemy spotkać się z ich różnym oznakowaniem i wykonaniem.



Pas wielofunkcyjny wykonany z masy, miejscowość – Komorniki



Pas wielofunkcyjny wykonany z masy, miejscowość – Bełżec



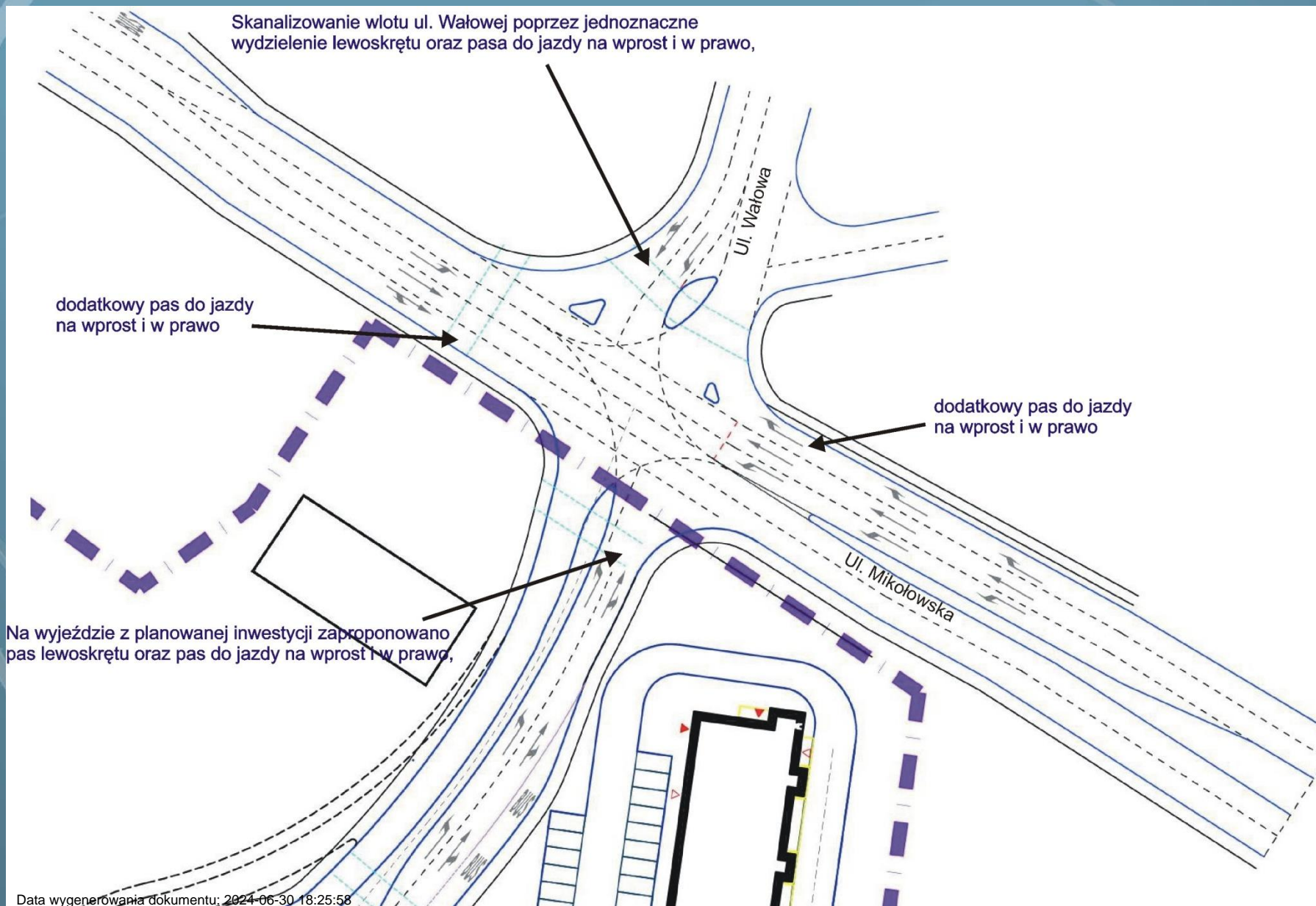
Pas wielofunkcyjny wykonany z kostki betonowej, miejscowość - Przeginia



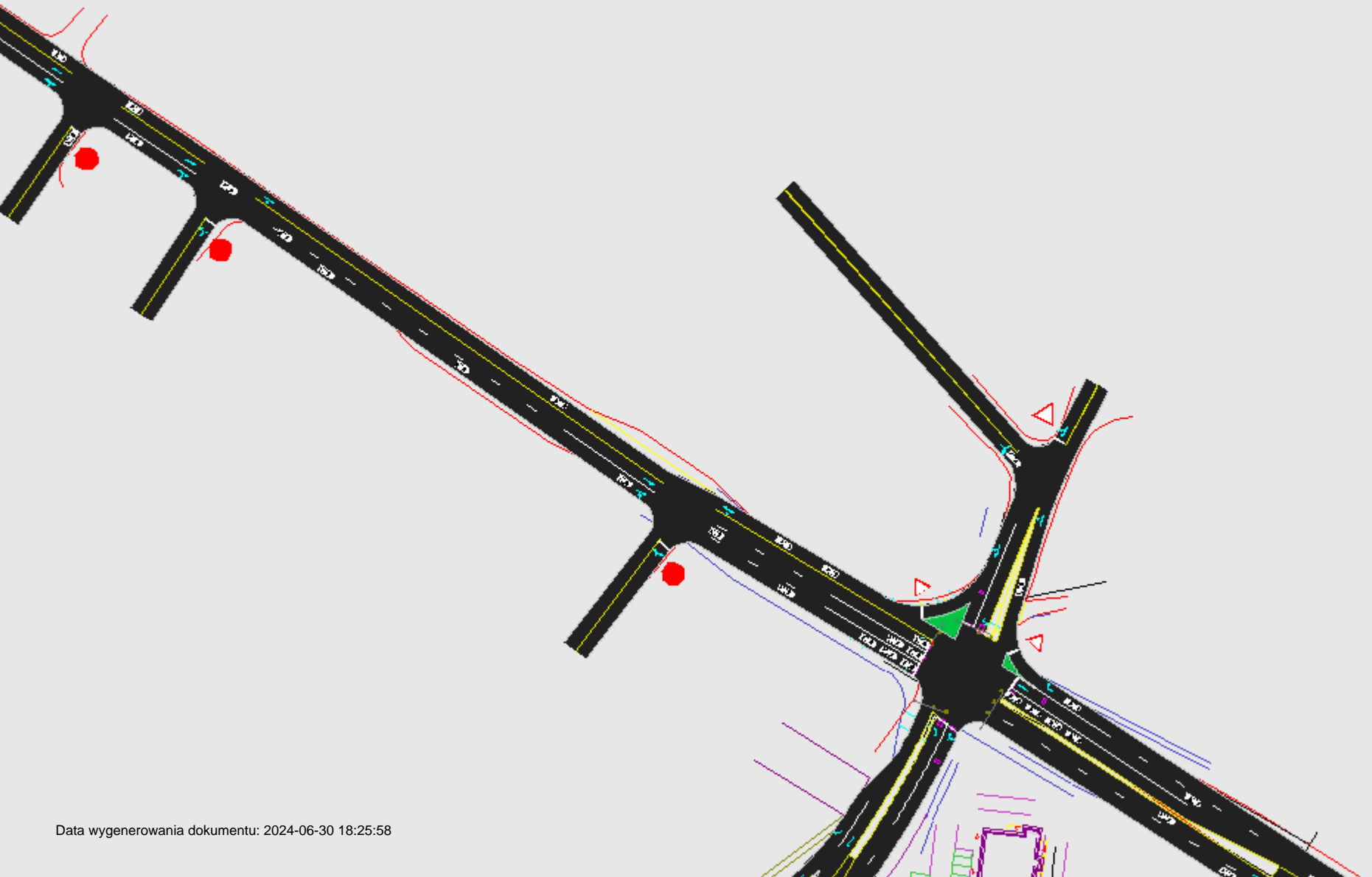
Pas wielofunkcyjny z wyspami, powierzchniami wyłączonymi z ruchu



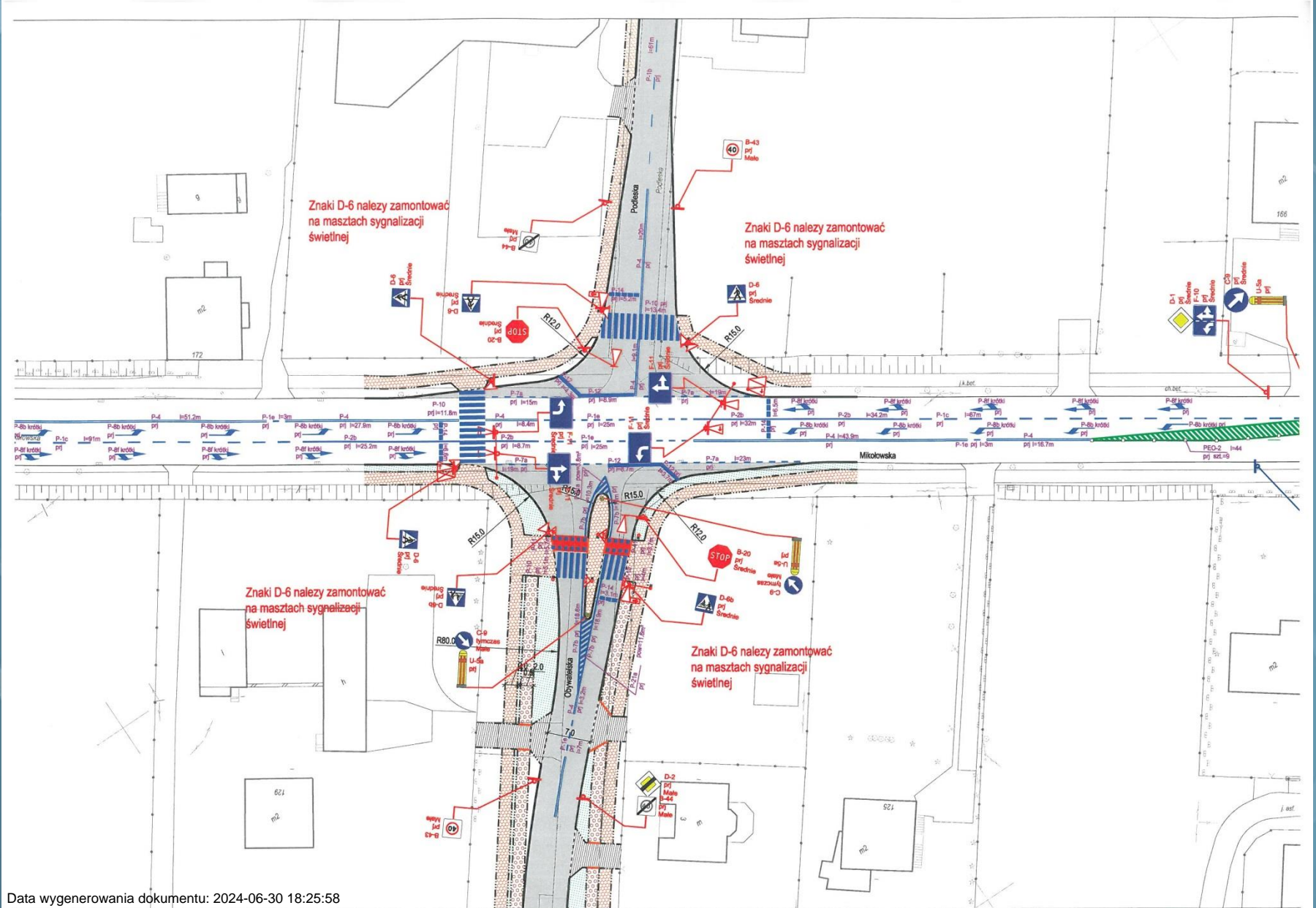
Skrzyżowanie ulic Mikołowskiej i Wałowej – proponowana zmiana



Skrzyżowanie ulic Mikołowskiej i Wałowej



Skrzyżowanie ulic Mikołowskiej, Obywatelskiej i Podleskiej



ul. Mikołowska – przekrój 2+1 z pasem wielofunkcyjnym – zalety i wady

Zalety:

- Uspokojenie ruchu,
- Zwiększenie „czytelności” przebiegu drogi,
- Regulacja ruchu i wskazanie właściwego użytkowania skrzyżowań (możliwość wydzielenia bezpiecznych relacji lewoskrętnych),
- Możliwość bezpiecznej organizacji przejść dla pieszych,
- Poprawa bezpieczeństwa przy zjeżdżaniu z drogi do posesji i włączaniu się z tych posesji w lewo
- Zabezpieczenie powierzchni oczekiwania dla pojazdów skręcających i jadących „na raty”,
- Pas środkowy eliminuje manewr wyprzedzania (jednocześnie pozostawiając możliwość wyprzedzenia pojazdów wolnobieżnych i rowerzystów),
- Kontrola prędkości,

Wady:

- Brak jednoznacznych przepisów dotyczących poruszania się po takich pasach,
- Możliwe zmniejszenie przepustowości drogi.



ANALIZA RUCHOWA ZASADNOŚCI WYKONANIA PÓŁNOCNEJ OBWODNICY MIASTA

Budowa północnej spowoduje następujące zmiany natężenia ruchu:

- dla ul. Mikołowskiej jadąc w kierunku miasta spadek o ok. 40 pojazdów
- dla ul. Mikołowskiej jadąc w kierunku Mikołowa spadek o ok. 100 pojazdów
- obwodnica w kierunku ul. Katowickiej przejmie ok. 58 pojazdów
- obwodnica w kierunku ul. Mikołowskiej przejmie ok. 140 pojazdów

W związku z faktem, że główneciążenie ruchu z ul. Mikołowskiej występuje w kierunku południowym (ok. 70% pojazdów wjeżdża do miasta), a analizowana obwodnica przejmie od 150 do 190 pojazdów w godzinie szczytu brak jest uzasadnienia ruchowego dla budowy takiego połączenia.

Zwracamy uwagę, że ww analizy nie uwzględniają zmian w natężeniu ruchu związanych z remontem DK-1.

Biorąc pod uwagę powyższe modernizacja DK-44 oraz budowa dodatkowych wlotów/wylotów z miasta polepszą warunki ruchu w skali całego układu komunikacyjnego, zapewniając płynność i swobodę ruchu w perspektywie długofalowej. Ww. spowoduje bardziej równomierne rozłożenie ruchu istniejącego oraz prognozowanego. Rozwiązanie to poprawi również poziom bezpieczeństwa - będzie zapewniało alternatywne połączenie miasta od strony zachodniej oraz północnej i wschodniej.

W chwili obecnej ul. Mikołowska stanowi jedyny wlot do miasta od strony zachodniej, co z punktu widzenia prawidłowego skomunikowania Tychów nie jest rozwiązaniem poprawnym. Proponowana zmiana organizacji ruchu, wykonanie południowego obejścia Wilkowyj , połączenie ul. Mikołowskiej z ul. Asnyka oraz ul. Grota Roweckiego z ul. Oświęcimską stanowiących jednocześnie kolejne wloty do miasta przejęłyby znaczną część ruchu z kierunku Gliwice/ Mikołów do centrum i odciążą ul. Mikołowską.

Ww. rozwiązania (budowa kolejnych wlotów) znacznie polepszy sytuację na drodze krajowej nr 44 powodując wzrost jej przepustowości oraz zapewniając również alternatywę wjazdu (i wyjazdu) do Tychów. Umożliwią jednocześnie prawidłowe skomunikowanie południowej części dzielnicy Wilkowyje z pozostałą częścią miasta. Równocześnie ww. rozwiązania uaktywnią południowo - zachodnią część miasta rozkładając ruch równomiernie na całą sieć drogową (dociążając m.in. niewykorzystaną w chwili obecnej swoimi parametrami ul. Stoczniowców).