Inowrocław, 28 maja 2012 r.

RADA POWIATU
INOWROCŁAWSKIEGO

BR.0003.183.2012

Pan
Tadeusz Majewski
Przewodniczący
Zarządu Powiatu
w miejscu

Dnia 24 maja 2012 roku wpłynęła interpelacja na piśmie od radnego Edwarda Kurkowiaka, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego pisma.

Proszę rozpatrzyć zgłoszoną interpelację w myśl postanowień § 19 Statutu Powiatu Inowrocławskiego.

Przewodniczący
Rady Powiatu Inowrocławskiego
Ryszard Jagodziński

Edward Kurkowiak

Radny Rady Powiatu Inowrocławskiego

Inowrocław, 24 V 2012 r.

OR.0003.183.2012

INTERPELACJA

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy

Dotyczy: organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Dworcowej z Kopernika i Dubienka

10 maja otrzymałem pismo nr GDDKiA O/BY – Z-2.b/409/441/2012, którego fragment ***„celem poprawy bezpieczeństwa (...) jest ograniczenie dostępności (...) wiąże się to z korektą programu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Dworcowa Kopernika.”,*** uświadomił mi, że pracownicy oddziału nie znają uwarunkowań skrzyżowania Dworcowa/Kopernika i tego, że w czasie rannego i popołudniowego szczytu „korkuje” się ono prawie we wszystkich kierunkach i pasach ruchu. Nawet pojazdy skręcające w prawo z Kopernika w Dworcową zatrzymywane są np. przez autobusy, które mają trudności w wciśnięciu się na lewy pas ruchu, przed skrętem w lewo w Dworcową. Nie blokuje się jedynie prawy pas wjazdu do miasta ulicą Dworcową.

Spostrzeżenie to, zainspirowało mnie to, do **planowego** zajęcia się skrzyżowaniami o których mówi pismo (Dworcowej z Kopernika, Dubienka i Grabskiego), (bo domyślam się, że chodzi o „skręty w lewo”). W tym celu wykonałem (z przyjaciółmi) w poniedziałek 14 V pomiar natężenia ruchu dla kierunków, gdzie występują największe zagrożenia bezpieczeństwa i gdzie pojawiają się największe korki. Pomiar ten przeprowadziliśmy w czasie porannego i popołudniowego szczytu natężenia ruchu (6^{45} -9^{15} i 13^{00} -16^{20}). Poniżej przedstawiam jego omówienie natomiast szczegółowe pomiary chętnie prześlę mailem (edwardkurkowiak@poczta.onet.pl).

Najdłuższe kolejki tworzą się na kierunku związanym ze skrętem w lewo z ul. Kopernika w Dworcową („zielone” palą się przez 16''). W czasie największego szczytu (po południu) kolejka samochodów przekroczyła 30 samochodów (około 5 minut oczekiwania w czasie 4 cykli). Mieszkam obok skrzyżowania i obserwuje co się dzieje w piątki, zwłaszcza przed długim, słonecznym weekendem. Ustawia się wtedy dwa razy większa kolejka. **Część samochodów, aby ominąć kolejkę, jedzie przez Sikorskiego i Dubienka.**

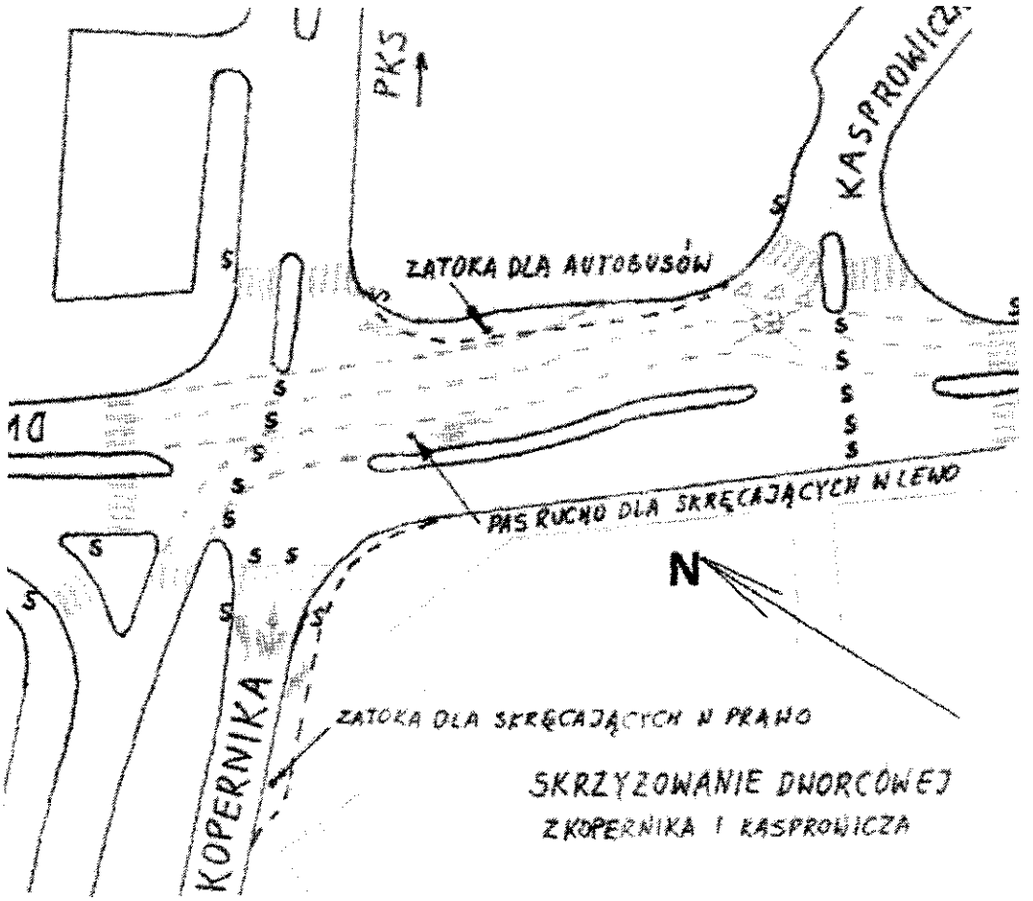
Mniejsze korki tworzą się przed skrętem w lewo z Dworcowej w Kopernika („zielone” palą się przez 10”). Jest tam bardzo krótka zatoka maksymalnie na np. 5 samochodów osobowych lub autobus MPK i samochód osobowy. Te zakłócenia związane z zbyt „krótką zatoką” powodują, że na wjazd na to skrzyżowanie od strony miasta trzeba czekać nawet trzy cykle świateł (4 minuty). Większa ilość samochodów przed zieloną strzałką w lewo najpierw blokuje sąsiedni pas ruchu a następnie skręt w lewo z ulicy Kasprowicza w Dworcową.

Kierowcy, którzy nie zmieszczą się w wymienionej zatoce i sąsiednim pasie ruchu (aby nie blokować skrętów w lewo z Kasprowicza i w Kasprowicza) zatrzymują się przed skrzyżowaniem, (powodując korkowanie się tego pasa ruchu) lub **omijają wymieniony manewr skręcając w Dubienka i Sikorskiego**.

W czasie szczytu samochody skręcające z Kasprowicza w prawo w Dworcową (na zielonej strzałce) wjeżdżają na krawężnik aby ominąć stojące w kolejce na skręt w lewo pojazdy.

Obserwowałem (ze zdumieniem) wiele razy sytuacje „skrętu w lewo z Dworcowej w Kopernika tylko dwu samochodów (w czasie jednego cyklu, mimo bardzo dużej kolejki na lewym pasie Dworcowej)" i blokowania prawego pasa ruchu ulicy Dworcowej przez samochody, które skręcając z lewego pasa usiłowały ominąć kolejkę skręcających w lewo. Obserwacje te były dla mnie największym zaskoczeniem w czasie badania ruchu i pozwoliły mi upewnić się w tym, że w dużym stopniu zbyt krótka zatoka jest przyczyną kłopotów na wyjeździe z miasta.

Rozwiązaniem ww. problemów związanych z usprawnieniem przejazdu ul. Dworcową od strony miasta byłoby usunięcie wysepki na wyjeździe z ul. Kasprowicza i **wytyczenie dwu pasów ruchu (przez skrzyżowanie dla samochodów) w taki sposób aby kierowcy „krajówki" przejeżdżający przez nie omijali oczekujące na skręt w Kopernika (wzdłuż opłotowania) i do PKS samochody, częściowo jadąc (dotychczasowym) trzecim i czwartym pasem ruchu.** Wytyczenie tych pasów ruchu zwiększyłoby swobodę i przepustowość wyjazdu z miasta nawet bez zwiększenia czasu „zielonego" i zielonej strzałki w Kopernika.



Kolejną przyczyną (trudności na wyjeździe z miasta) jest bardzo krótki czas wjazdu na te skrzyżowanie (18 s). Można się pokusić o wydłużenie wjazdu na skrzyżowanie o 4 s (do 22 s) kosztem opóźnienia i skrócenia zielonej strzałki w lewo z Dworcowej w Kasprowicza o taki sam czas. Dalsze wydłużenie czasu wjazdu może spowodować analogiczna blokadę lewego pasa po drugiej stronie opłotowania przez skręcające w lewo pojazdy (w kierunku dworca PKS i ul. Kasprowicza). Skręcające w lewo autobusy nie mają zatoki a dla pojazdów skręcających w Kasprowicza jest ona bardzo krótka. Dłuższe są natomiast czasy przejazdu ulicą Dworcową z Bydgoszczy do centrum miasta.

Koleżanka, która mierzyła natężenie ruchu na skrzyżowaniach Dworcowej z Dubienka i Grabskiego nie odnotowała przypadków blokowania się przejazdu. Natomiast z przerażeniem obserwowała jakim zagrożeniom poddani są kierowcy korzystający z ulicy Dubienka. Najniebezpieczniejszym manewrem jest skręt w lewo z Dworcowej w Dubienka. 24 m wysokiego wygrodzenia pomiędzy sąsiednimi latarniami (6 segmentów) bardzo utrudnia ocenę sytuacji na przeciwnym, najbliższym osi jezdni pasie ruchu. Skręcający muszą się liczyć z tym, że wjazd w Dubienka uniemożliwią piesi czy podjeżdżający do skrętów z Dubienka w Dworcową samochody, zwłaszcza, że kierowcy zatrzymują się i parkują na chodnikach a nawet na jezdni (ul. Dubienka) prawie do samego skrzyżowania. Trochę bezpieczniejszy jest skręt w lewo z Dubienka w Dworcową o ile zatrzymujący się i parkujący przed skrzyżowaniem (na chodniku, na odcinku 20 m) kierowcy nie zasłonią obserwacji pojazdów nadjeżdżających z kierunku Bydgoszczy.

Te wszystkie zagrożenia powodują, że spora część kierowców wybiera kolejkę przed skrzyżowaniem Dworcowej z Kopernika zamiast ryzyko stłuczki na skrzyżowaniu z Dubienki. Zakaz manewrów skrętu w lewo (na skrzyżowaniu Dworcowej z Dubienka) spowoduje, że dodatkowa ilość kierowców będzie zmuszona korzystać ze skrętów w lewo na skrzyżowaniu z Kopernika i znaczne powiększy kolejki. Wydłużanie czasów świecenia „zielonego" na skrętach w lewo (tego skrzyżowania) też tylko częściowo rozwiąże problem (zmniejszy jedne „korki" kosztem zwiększenia drugich).

Zagrożenia, które występują skrzyżowaniu Dworcowej z Dubienka można usunąć, obniżając wysokość opłotowania (do 95 cm) i ustawiając zakazy zatrzymywania się i parkowania 20 m przed skrzyżowaniem (a nie przez dodatkowe „korkowanie" blokującego się skrzyżowania Dworcowej z Kopernika) i dlatego „ograniczenie dostępności" tego skrzyżowania spotka się olbrzymimi protestami mieszkańców, nieprzychylnymi artykułami w prasie (zwłaszcza, że na obwodnicę, która rozwiązałaby ten problem będzie trzeba poczekać).

Szerokość ulicy Dubienka jest dość duża (jest miejsce dla mijających się swobodnie dwu samochodów osobowych i jednego stojącego), obok niej jest skwer. Może warto by było postarać się o jakieś pieniądze aby przed skrzyżowaniem ułożyć wysepkę (lub ją chociaż narysować) rozgraniczającą samochody skręcające w lewo z Dubienki w Dworcową i odwrotnie (oraz wybudować zatokę dla skręcających w prawo).

„Przyglądnąłem się" opłotowaniu na ulicy Dworcowej. Słupki, ramy i siatka są ocynkowane i a ich skracanie i spawanie spowoduje korozję. Moim zdaniem najprostszym i najszybszym sposobem obniżenia jest „wkopanie" go o 15 cm głębiej.

Z uwagi na znikomy ruch na jednokierunkowej ul. Grabskiego i dużo mniejsze zagrożenia dla skręcających w nią, proponuję aby zająć się nim po zapoznaniu się z opiniami kierowców po ewentualnym obniżeniu opłotowania obok ul. Dubienka.

Schemat cyklu świateł na skrzyżowaniu Dworcowej z Kopernika

Okres: 1' 20"

Jeżeli przyjmiemy za początek cyklu moment zapalenia się zielonej strzałki w lewo z Dworcowej w Kopernika to:
Zielona strzałka w lewo **z Dworcowej w Kopernika** pali się: 0" – 10", (10 s),
Światła „zielone" **wjazdu z miasta** (z Dworcowej z kierunku miasta): 4" - 22", (18 s),
Światła „zielone" **wyjazdu bydgoskiego** (z Dworcowej w kier. Bydgoszczy): 6" - 28", (22 s),
Światła „zielone" **wjazdu bydgoskiego** (Dworcową z kierunku Bydgoszczy): 15" - 40", (25 s),
Światła „zielone" **wyjazdu do miasta** (na Dworcową w kier. miasta): 4" - 45", (41 s),
Bydgoskie przejście dla pieszych (przez Dworcową obok p. TAXI): 1' 7" – 1' 20", (13 s),
Światła „ zielone" (wjazdu z) **Kopernika**: 44" – 1', (16 s),
Zielona strzałka w prawo **z PKS w Dworcową**: 0" – 44", (44 s),
Światła „zielone" (wjazdu z) **PKS**: 1' 2" – 1' 16", (14 s),
Zielona strzałka w lewo z **Dworcowej w Kasprowicza** pali się: 22" – 1' 6", (44 s),
Światła „zielone" (wjazdu z) **Kasprowicza**: 1' 7" – 1' 20", (13 s),
Przejście obok Biedronki (dla pieszych przez Dworcową): 51" – 1' 4", (13 s),

Propozycja zmian świateł (bez wydłużania ich cyklu):

Światła „zielone" (wjazdu z) **Kopernika**: z 44" – 1', na 44" – 1' 4" (z 16 s na 20 s), (wzrost o 25 %),
Zielona strzałka w prawo **z PKS w Dworcową**: z 0" – 44" na 0" – 1' 6", (z 44 s do 1' 6"),
Światła „zielone" (wjazdu z) **PKS**: z 1' 2" – 1' 16" na 1' 6" – 1" 16", (z 14 s na 10 s),

Zielona strzałka w lewo z **Dworcowej w Kasprowicza**: z 22" – 1' 6" na 26" – 1' 6", (z 44" na 40"),
Światła „zielone" **wjazdu z miasta** (z Dworcowej): z 4" - 22" na 4" – 26", (z 18" do 22"), (wzrost o 23 %).

Podsumowanie interpelacji:

1. Z pomiaru natężenia ruchu na skrzyżowaniu Dworcowej i Kopernika i obserwacji skrzyżowania wynika, że największe korki pojawiają się na wjeździe z ulicy Kopernika a mniejsze z Kasprowicza, z Dworcowej od strony miasta i Bydgoszczy, skręcie w lewo z Dworcowej w Kopernika. Sporadycznie „korkuje" się skręt w prawo na Kopernika i wjazd z dworca PKS.

2. Problem „korków" na wjeździe z Kopernika najłatwiej rozwiązałaby zatoka dla samochodów skręcających w prawo ale jej wykonanie byłoby bardzo skomplikowane technicznie. W obecnej sytuacji jedyną możliwością zmniejszenia ich jest wydłużenie „zielonego" na tym pasie ruchu (kosztem wydłużenia cyklu świateł lub opóźnienia i skrócenia „zielonego" od strony PKS). Warunkiem „powyższego" jest wydłużenie zielonej strzałki w prawo na tym sygnalizatorze, (do czasu zapalenia się „zielonego" na nim), aby (w maksymalnym stopniu) zapobiec sytuacji zablokowania wjazdu poprzez zatrzymanie pierwszego autobusu na przejściu przez pieszych.

3. Poprawę „przejezdności" wjazdu na skrzyżowanie z ulicy Kasprowicza oraz Dworcowej od strony miasta i skrętu w lewo z Dworcowej w Kopernika (moim zdaniem) można uzyskać wytyczając dwa pasy ruchu pomiędzy Kasprowicza a PKS w taki sposób, aby samochody poruszające się ul. Dworcową z miasta w kierunku Bydgoszczy omijały pojazdy skręcające w Kopernika (i zwalniające przed tym manewrem na całej długości opłotowania). W czasie szczytu samochody skręcające w lewo (przemieszane z dużą ilością jadących prosto) ustawiają się w długiej kolejce przed skrzyżowaniem, blokując często wyjazd z Kasprowicza.

4. „Zakazy dostępności" ulicy Dubienka (moim zdaniem chodzi o skręty w lewo) na skrzyżowaniu z Dworcową spowodują znaczne zwiększenie się ilości samochodów skręcających w lewo na skrzyżowaniu Dworcowej z Kopernika i powstawanie jeszcze większych korków (a dalsze zwiększanie czasu „zielonego" na tych kierunkach, może spowodować „blokowanie się" się innych). Krótkie zatoki dla skręcających w lewo, (i brak zatoki dla autobusów) blokują lewe pasy ulicy Dworcowej, utrudniają „przejezdność skrętów w lewo tego skrzyżowania i ograniczają możliwość wydłużenie zielonej strzałki w lewo z Dworcowej w Kopernika. Obawiam się, że „zakaz dostępności" (bez modernizacji systemu komunikacyjnego - dodatkowej zatoki na Kopernika i dwu pasów swobodnego wyjazdu z miasta ulicą Dworcową) przyczyni się do powstawania paraliżu komunikacyjnego na skrzyżowaniu w godzinach szczytu.

5. Poprawę bezpieczeństwa skrętów w lewo na skrzyżowaniu Dworcowej z Dubienka można uzyskać obniżając wysokość opłotowania na długości 24 m i ustawiając zakazy zatrzymywania się w pobliżu skrzyżowania (na chodniku i jezdni).