



tel. cent.: (32) 37-33-300

fax: (32) 37-33-399

[www.um.zabrze.pl](http://www.um.zabrze.pl)

[prezydent@um.zabrze.pl](mailto:prezydent@um.zabrze.pl)



## PREZYDENT MIASTA ZABRZE

ul. Powstańców Śląskich 5-7, 41-800 Zabrze

Zabrze, dnia 30.07.2012 r.

Nasz znak: ZOR.7223.51.2.2012.KA

Wasz znak: IFIV.431.1.2.2012

Śląski Urząd Wojewódzki  
w Katowicach  
Wydział Infrastruktury  
ul. Jagiellońska 25  
40-032 Katowice

dotyczy: wystąpienia pokontrolnego.

W odpowiedzi na pismo z dnia 12.07.2012 r. zawierające wytyczne po kontroli dokonanej w dniach 19-30.03.2012 r. przez Wydział Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach informuję, jak niżej:

### a) w sprawie skrzyżowań:

- poprawiono ustawienie znaków obróconych (akty wandalizmu), skorygowano ustawienie sygnału ostrzegawczego przed przejściem dla pieszych przez ul. Gen. de Gaulle'a, zniszczone tarcze znaków wymieniono na nowe, odtworzono nieczytelne oznakowanie poziome (zakres poprawy w miarę posiadanych środków);
- brakujące znaki (z powodu kradzieży) uzupełniono, sukcesywnie realizowane są projekty organizacji ruchu dla ustawienia brakujących znaków D-1, zastąpienia znaków A-7 na B-20, korekty układu drogowego na znakach F-6, uzupełniono brakujące linie P-12, P-13 (zakres poprawy w miarę posiadanych środków);
- ustawiono brakujący (skradziony) pylon zespolony U-5b/C-11 (rondo al. Korfantego/ul. Gdańska);
- usunięto nieużytkowane w ciągu ul. Kruczkowskiego torowisko tramwajowe;
- wjazdy i wyjazdy z dworca autobusowego przy ul. Goethego zostały wykonane w latach poprzednich, stąd też szerokości zjazdów na teren dworca są większe niż szerokość jezdni na drodze. Biorąc jednak pod uwagę aktualne tory ruchu autobusów, szerokości tych wjazdów umożliwiają bezkolizyjny wjazd/wyjazd na/z terenu dworca, co nie jest bez znaczenia przy tworzeniu się kolejek pojazdów na pasach ruchu w rejonie dworca autobusowego;
- bariera ochronna umieszczona w jezdni przed wjazdem z ul. 3 Maja w ul. Wyzwolenia zapobiegła niejednokrotnie „niekontrolowanym” wjazdom pojazdów w ul. Wyzwolenia wprost na zaparkowane na stanowiskach postojowych pojazdy. W miarę posiadanych środków zarząd dróg będzie się starał wykonać krawężnik zawężający wlot ul. Wyzwolenia w rejonie istniejącej bariery;
- bez zmian pozostawiono umieszczenie znaków A-21 pod znakami typu B-20. Zgodnie z pkt. 2.1.2 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.03 r. - szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 2003 r.): „*odległość umieszczania znaków ostrzegawczych od wskazywanego miejsca niebezpiecznego powinna być dostosowana do dopuszczalnej prędkości na drodze i wynosić:*

a) 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,  
b) do 100 m na pozostałych drogach, z wyjątkiem znaku A-7, który umieszcza się według zasad określonych w punkcie 2.2.8”.

Znak A-21 umieszczony jest razem ze znakiem B-20 w odległości około 5 metrów przed torowiskiem tramwajowym, co jest zgodne z w/w rozporządzeniem. Jednocześnie znak ten widoczny jest dla kierujących pojazdami z odległości około 100 metrów;

- na Witosy przed Hallera (kier. Gliwice) ustawiony jest znak A-6b, a skradziony na kierunku przeciwnym znak A-6c uzupełniono;
- przesunięcie w osi wlotów ul. Witkacego i ul. Kruczkowskiego (w rejonie kościoła) nie pozwala na oznakowanie przejścia dla pieszych po prawej stronie ul. Jordana (kier. Centrum). W związku z powyższym znak D-6 umieszczony jest na odwrocie znaku D-6 stojącego po przeciwnej stronie jezdni ul. Jordana. Ze względu na istniejące drzewa oraz latarnię oświetlenia ulicznego, nie ma możliwości w obecnym czasie przeniesienia przejścia poza obręb skrzyżowania;
- na terenie całego miasta odtworzono zużyte po okresie zimowym oznakowanie poziome (w miarę posiadanych środków);
- w sprawie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Witosy/Składowa przedstawiam poniżej wyjaśnienia, dokonane na podstawie analizy z Zakładem Inżynierii Ruchu z Bytomia oraz na podstawie statystyk zdarzeń drogowych za lata 2009-2012 otrzymanych z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Zabrzu:

Sygnalizacja została wybudowana w roku 1999 (sygnalizacja ostrzegawcza). W roku 2004 przebudowano sygnalizację ostrzegawczą na dwie sygnalizacje wzbudzone. Stanowi ona układ dwóch sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych przez obydwa wloty ul. Witosy, które pracują jako wzbudzone przez pieszych, skoordynowane ze sobą i sterowane przy wykorzystaniu jednego sterownika. W roku 2007 powyższe sygnalizacje rozbudowano i doposażono w system detekcji obejmujący obydwa wloty drogi głównej.

Podstawowe założenia sterowania są następujące:

- faza sygnału zielonego dla grup kołowych wywoływana jest zawsze i podtrzymywana do czasu zameldowania grup pieszych (tryb *preference*),
- w przypadku zameldowania dowolnej grupy pieszej sygnał zielony w grupach kołowych *zewnętrznych* (przed skrzyżowaniem) jest sterowany ruchem (przez zgłoszenia pojazdów w strefie detekcji) i zostaje zakończony. W grupach kołowych *wewnętrznych* (przed przejściami na wylotach ze skrzyżowania) zostaje przedłużony, aby wykluczyć zatrzymanie pojazdów w strefie skrzyżowania i w zależności od tego, która z grup pieszych została zameldowana zostaje zakończony lub pasywnie podtrzymany do początku nowego cyklu.
- sygnał zielony zostaje podany w zameldowanej grupie (lub grupach) pieszej i po jego zakończeniu sygnalizacja przechodzi ponownie do realizacji sygnału zielonego w grupach kołowych.

Należy zaznaczyć, iż budowa sygnalizacji świetlnej została w głównej mierze wymuszona koniecznością podniesienia poziomu bezpieczeństwa pieszych. Lokalizacja przystanków autobusowych oraz zabudowa mieszkaniowa w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania powoduje, że natężenie ruchu pieszego może nie jest wielkie, jednak ruch ten jest widoczny i faza sygnału zielonego na przejściach jest dość często wywoływana.

Do dnia dzisiejszego nie zauważono zagrożenia bezpieczeństwa ruchu dla funkcjonowania istniejącego rozwiązania. Sygnalizacja w odpowiedni sposób zabezpiecza ruch pieszych przechodzących przez ul. Witosy. Odpowiednie przedłużenia sygnałów zielonych w grupach kołowych *wewnętrznych* na drodze głównej powodują, że pojazdy nie powinny zostać zatrzymane pomiędzy sygnalizacjami, a odległość pomiędzy przejściami wynosząca około 100 m nie stwarza zagrożenia, że kierowcy jadący ul. Witosy mogą w jakikolwiek sposób sugerować się sygnałami podawany w grupach kołowych na drugiej sygnalizacji.

Ruch pojazdów na wlotach podporządkowanych odbywa się na podstawie przepisów ogólnych. Przy zachowaniu przejazdu przez skrzyżowanie zgodnie

z przepisami, nie powinno to stwarzać zagrożeń ruchu. W innym wypadku brak zachowania należytej ostrożności u kierowcy, który wyjeżdża z wlotu podporządkowanego można porównać do wjazdu na skrzyżowanie przy sygnale czerwonym.

Obserwacje ruchu wykazują jednak, że w godzinach zwiększonego ruchu na ul. Witosza wyjazd z wlotów bocznych odbywa się najczęściej w trakcie trwania fazy pieszej. W pozostałym okresie nie stanowi on problemu.

Przy rozbudowie sygnalizacji o system detekcji brano pod uwagę możliwość jej przebudowy i objęcie jej zakresem całego skrzyżowania. Jednak już przy opracowaniu wstępnych koncepcji rozwiązań okazało się, że koszt związany z rozbudową sygnalizacji świetlnej stanowić będzie tylko niewielki udział w ogólnym zadaniu. Wynika to przede wszystkim z istniejącego układu geometrycznego skrzyżowania. Jest to skrzyżowanie czterowlotowe z przesuniętymi wlotami bocznymi, co powoduje, że jest ono rozległe. Utrzymanie obecnej geometrii skutkowałoby nie tylko dużymi czasami międzyzielonymi (z uwagi na długie drogi ewakuacji i dojazdu), ale również koniecznością realizacji sygnału zielonego dla wlotów bocznych w odrębnych fazach. Takie rozwiązanie z pewnością wpłynęłoby na znaczne ograniczenie przepustowości na drodze głównej. Zastosowanie sygnalizacji na całym skrzyżowaniu (dla zachowania efektywności sterowania) wymusza więc konieczność przebudowy skrzyżowania. By było one bardziej zwarte należy zmienić założenia dla prowadzenia ruchu na wlotach bocznych oraz przebiegów ciągów pieszych. Takie rozwiązanie jest przez zarządcę drogi brane pod uwagę i w miarę posiadanych środków zostanie uwzględnione w budżecie w najbliższym okresie czasu;

**b) w sprawie przejść dla pieszych:**

- odnowione zostało nieczytelne (po okresie zimowym) oznakowanie poziome P-10, uzupełnione znaki poziome P-14;

**c) w sprawie przejazdu dla rowerzystów:**

- uzupełniono brakujące znaki poziome P-11;

**d) w sprawie dokumentacji:**

- dyrektorowi MZDiI wydane zostało upoważnienie do zatwierdzania; w imieniu Prezydenta Miasta; projektów organizacji ruchu oraz realizacji zadań należących do organu zarządzającego ruchem, wprowadzono dodatkową pozycję w prowadzonej ewidencji projektów organizacji ruchu zawierającą termin rzeczywistego wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu, w projektach organizacji ruchu stosuje się zasadę kompletnego znakowania przejść dla pieszych.

PREZYDENT MIASTA  
  
Małgorzata Mańka-Szulik