



Przebudowa Al. Sybiraków

Koncepcja przygotowana przez Forum Rozwoju Olsztyna

Część A: Skrócone podsumowanie koncepcji

Założenia koncepcji:

- Al. Sybiraków stanowi główną oś transportową między obszarem gminy Dywity a Olsztynem, w dużym stopniu wykorzystują ją osoby mieszkające poza Olsztynem, a pracujące w Olsztynie.
- Na ulicy Wojska Polskiego w kierunku Dywit, łączącej ruch z Al. Sybiraków oraz miejskiego odcinka ul. Wojska Polskiego, natężenie ruchu wynosi ok. 8000 pojazdów na dobę (w obu kierunkach, źródło: gddkia.gov.pl/pl/a/17538/Rusza-Generalny-Pomiar-Ruchu).
- Maksymalna przepustowość ulicy Wojska Polskiego w kierunku Dywit z racji przekroju wynosi znacznie poniżej 1500 poj/h w jedną stronę.
- Długofalowym celem miasta jest odciążenie Al. Sybiraków i całego obszaru Zatorza poprzez budowę północnej obwodnicy Olsztyna. Ewentualne zwiększenie przepustowości Al. Sybiraków zmniejszy presję na władze gminy Dywity w kwestii wspierania budowy północnej obwodnicy.

Cele koncepcji:

- Uspokojenie ruchu: wymuszenie przestrzegania ograniczenia prędkości do 50 km/h.
- Zwiększenie płynności ruchu: ograniczenie liczby zatrzymań podczas przejazdu odcinka.
- Utrzymanie dotychczasowej przepustowości Al. Sybiraków.
- Nadanie priorytetu publicznej komunikacji autobusowej.
- Uwzględnienie komfortu mieszkańców Zatorza, a przede wszystkim mieszkańców bloków sąsiadujących z Al. Sybiraków i ul. Limanowskiego.

Korzyści płynące z realizacji celów:

- Poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.
- Ograniczenie hałasu i drgań wywoływanych przez zbyt szybko jeżdżące samochody.
- Ograniczenie emisji spalin związanej z częstymi zatrzymaniami i ruszaniem.
- Zapewnienie płynnego przejazdu, ograniczenie strat czasu kierowców i zużycia paliwa.
- Ułatwienie skrętów w lewo z ul. Rataja w Al. Sybiraków, również w godzinach szczytu
- Umożliwienie pieszym sprawnego przekraczania jezdni bez potrzeby wciskania przycisku i oczekiwania na zielone światło.
- Uniemożliwienie łatwego zwiększenia przepustowości Al. Sybiraków, co spowodowałoby większe korki na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską, na ciągu ul. Limanowskiego oraz przed Rondem Bema i stanowiłoby przedkładanie wygody mieszkańców Dywit ponad interesy mieszkańców Olsztyna.
- Wyprowadzenie ewentualnych zatorów z obszaru Zatorza i odsunięcie ich bliżej granicy miasta.

Środki prowadzące do realizacji celów:

- Zastąpienie skrzyżowań z ul. Wojska Polskiego oraz ul. Rataja małymi rondami jednopasowymi.
- Wydzielenie zewnętrznych buspasów na odcinkach między rondami (układ pasów ruchu: 2+2).
- Zwężenie wlotów na rondo do pojedynczego pasa ruchu w każdym kierunku z zapewnieniem pierwszeństwa pojazdom komunikacji miejskiej, poruszającym się po buspasach.
- Rezygnacja z poszerzania kilkudziesięciu metrów ul. Wojska Polskiego od skrzyżowania z Al. Sybiraków do stacji paliw Orlen.
- Rezygnacja z sygnalizacji „na przyciski” na przejściach dla pieszych.
- Wyposażenie przejść dla pieszych w azyle o szerokości zgodnej z obowiązującymi przepisami.
- Zapewnienie minimalnej szerokości chodników 2,5 m oraz dróg rowerowych o szerokości 2 m.



Część B: Pełny opis koncepcji

1) Odcinek od ul. Jagiellońskiej do ul. Rataja

Tu problem stanowią przejścia dla pieszych. Były dwa, według przedstawionych projektów będzie jedno, do tego z sygnalizacją wzbudzaną (na przyciski). Projektant w dwóch kwestiach zignorował przepisy Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Po pierwsze, przejście z sygnalizacją powinno znajdować się co najmniej 400 metrów (przy przebudowie: 200 m) od najbliższego przejścia z sygnalizacją bądź skrzyżowania z sygnalizacją – w tym przypadku zaprojektowane przejście jest ok. 150 m od skrzyżowania z ulicą Rataja, które według projektów z racji wymiarów będzie wymagało sygnalizacji. Po drugie, przejścia przez drogę jednojezdniową o co najmniej 4 pasach ruchu muszą mieć wyspę azylu o szerokości przynajmniej 2 m – projektant wyspy nie przewidział.

Rozwiązanie: Rezygnujemy z sygnalizacji świetlnej, zamiast tego proponujemy przejście (lub dwa przejścia) bez sygnalizacji. Po pierwsze, wysepka i zwężone pasy (o tym później) uspokoją ruch, a po drugie pieszy, przekraczając buspas, jest już na jezdni, a więc ma pierwszeństwo przed pojazdami poruszającymi się sąsiednim pasem ogólnodostępnym. Poza tym, ruch pieszy w tym miejscu ma szczytowy charakter – największe fale są na początku i na końcu zajęć lekcyjnych w sąsiednich szkołach. Nie ma sensu przez resztę dnia wstrzymywać ruchu samochodów sygnalizacją – nieliczni przechodnie bez problemu przejdą bez niej. Dodatkowo przy małym natężeniu ruchu pojazdów (poniżej 8000 pojazdów na dobę) piesi po prostu będą tę sygnalizację ignorowali. Ona jest zbędna, w dodatku ogranicza płynność ruchu.

2) Skrzyżowanie Al. Sybiraków i ul. Rataja

W przedstawionych projektach – duże skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.

Rozwiązanie: Małe rondo jednopasowe (średnica zewnętrzna: 22-26 m). To doskonałe miejsce na małe rondo – ruch długich pojazdów praktycznie tylko na wprost, więc geometria ronda nie będzie zmniejszała przejezdności. Bezpośrednio przed rondem czteropasowa Al. Sybiraków zwężona do dwóch pasów w ten sposób, że pas ogólnodostępny się kończy, a samochody zjeżdżają na zewnętrzny buspas, ustępując pierwszeństwa autobusowi (tej jeździe swoim pasem i w dodatku jest po prawej). Ruch autobusów nigdy nie będzie duży, na pewno nie większy niż 1 na 7,5 minuty, a 7,5 minuty to 5-6 cykli hipotetycznej sygnalizacji. Nie ma sensu rozbudowa skrzyżowania dla tak małego natężenia ruchu autobusów. Małe rondo ma w takich warunkach lepszą przepustowość od skrzyżowania (potwierdza to zarówno podręcznik „Inżynieria ruchu drogowego” (patrz: pkt. 8), jak i Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych oraz liczne źródła zagraniczne). Rondo zapewni również sprawną obsługę lewoskrętów z ul. Rataja. Gros ruchu w Al. Sybiraków w godzinach szczytu stanowią osoby dojeżdżające z rana do pracy w Olsztynie i wyjeżdżające z Olsztyna po południu. Z rana osoby wyjeżdżające z ul. Rataja (od ul. H. Sawickiej) w lewo w stronę miasta nie będą miały problemu z wjazdem na rondo, bo o tej porze ruch na Al. Sybiraków w stronę Dywit będzie mały. Dzięki temu lewoskręt będzie przebiegał sprawnie, bo pojazd, który już jest na rondzie, ma pierwszeństwo. Z kolei po południu osoby, które będą chciały wyjechać z parkingu przy ul. Rataja (od strony ul. Baczewskiego) w lewo na Al. Sybiraków też nie będą miały problemu z wjazdem na rondo, bo o tej porze nie ma na Al. Sybiraków dużego ruchu w stronę centrum. Dodatkowo małe rondo uspokaja ruch, zwiększa jego płynność (brak zatrzymań i „falowego” ruchu związanego z fazami sygnalizacji świetlnej), likwiduje konieczność instalacji sygnalizacji (oszczędność rzędu kilkuset tysięcy złotych na pojedynczym skrzyżowaniu).



3) Odcinek od ul. Rataja do ul. Wojska Polskiego

Te same uwagi, co do odcinka 1).

4) Skrzyżowanie Al. Sybiraków i ul. Wojska Polskiego

W przedstawionych projektach – skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, główna relacja poszerzona do 4 pasów ruchu, odcinek ul. Wojska Polskiego od skrzyżowania do stacji paliw (tylko kilkadziesiąt metrów) poszerzony do 4 pasów ruchu. Alternatywnie projektanci proponują duże dwupasowe rondo.

Dwupasowych rond w Europie Zachodniej już się nie buduje (poza turbinowymi), bo są niebezpieczne. Dodatkowo rondo proponowane przez projektantów wchodzi głęboko w zabytkowy park i jest znacznie przewymiarowane – przy natężeniu ruchu poniżej 25 000 pojazdów na dobę wystarczy rondo jednopasowe. Również poszerzenie ul. Wojska Polskiego jest niecelowe. Cała ul. Wojska Polskiego ma po jednym pasie ruchu w każdą stronę i poszerzenie jej odcinka do Dywit jest mało prawdopodobne (jeśli władze planują taką inwestycję, wymagającą wycinki kilkudziesięciometrowego pasa lasu, to powinny poinformować o tym mieszkańców). Dodatkowy odcinek przeplatania oznacza potencjalne punkty kolizji.

Rozwiązanie: Zamiast skrzyżowania kolejne małe rondo, może odrobinę większe od tego na skrzyżowaniu z Rataja, bo główna relacja jest skrętna. Al. Sybiraków przed rondem zwężona do dwóch pasów w sposób opisany wyżej (autobus ma pierwszeństwo). Rolą projektanta jest wpisanie małego ronda w trudny teren (z jednej strony skarpa, z drugiej park) – należy zastosować szeroką opaskę przejezdną wokół małej wyspy albo wyspę przejezdną. Ponownie mamy zwiększoną przepustowość i większe bezpieczeństwo w stosunku do skrzyżowania.

Dodatkowo proponowane rozwiązanie powoduje, że w razie, gdyby na wlocie ul. Wojska Polskiego od strony Dywit znacznie wzrosło natężenie ruchu (Osiedle Sterowców!), to korki będą tworzyły się właśnie przed rondem. W przypadku dużego skrzyżowania, jakie zaproponowali projektanci, wąskie gardło utworzy się dalej w głąb Zatorza, na skrzyżowaniu przy kościele św. Józefa, na skrzyżowaniu ul. Limanowskiego z ul. Paderewskiego lub ul. Niedziałkowskiego albo najdalej przed Rondem Bema – w każdym razie pod oknami wielu ludzi. Lepiej mieć wąskie gardło w środku lasu, a w mieście płynny ruch, mniej hałasu i spalin.

5) Szerokość pasów ruchu

Ogólnodostępne pasy ruchu powinny mieć szerokość 3 m (minimum dla drogi klasy G przy uspokojeniu ruchu, bez problemu przejezdne dla TIR-ów przy redukcji prędkości do 50-60 km/h), buspasy dokładnie 3,25 m. Priorytetową inwestycją miasta nie jest budowa tramwaju na Zatorze (które prawdopodobnie bez problemu da się obsłużyć autobusami), ale północna obwodnica. Kiedy północna obwodnica powstanie, Al. Sybiraków straci rangę drogi krajowej i będzie można obniżyć jej klasę z G na Z. Wtedy, jeśli zajdzie potrzeba budowy linii tramwajowej, zwężą się pasy ogólnodostępne do 2,75 m, a buspasy poszerzy do 3,50 m, żeby torowisko się zmieściło. To tylko kwestia przemalowania oznakowania. Skorzystają na tym mieszkańcy, bo pasy 2,75 m zniechęcą do szybkiej jazdy kierowców osobówek, a dużym ciężarówkom bardzo utrudnią przejazd, wypychając je na obwodnicę.

6) Chodniki, drogi rowerowe

Chodniki muszą mieć minimalną szerokość 2,5 m, optymalnie 3 m (w celu umożliwienia wygodnego przemieszczania się osobom starszym, niepełnosprawnym czy rodzinom z dziećmi szlakiem łączącym duże osiedle, stadion, dwie szkoły, dwa szpitale i duży park). Drogi rowerowe obustronne o szerokości 2 m. Pożądane jest zachowanie ciągłości drogi rowerowej wzdłuż III LO, aż do skrzyżowania z ul. Jagiellońską.



7) Zalety koncepcji FRO

W przypadku realizacji wariantów zaproponowanych przez projektantów istnieje **ryzyko, że po upływie określonego okresu trwałości inwestycji ze środków unijnych (zwykle 5 lat od jej realizacji) buspasy zostaną zlikwidowane i zastąpione pasami ogólnodostępnymi** – to spowoduje przeniesienie korków pod okna mieszkańców ulicy Limanowskiego (patrz: pkt. 4.).

Koncepcja FRO zakłada, że na ulicy Sybiraków pojawią się dwa małe ronda z jednopasowymi wlotami. Bez dużej przebudowy nie da się poszerzyć ich do układu czteropasowego. **Takie rozwiązanie trwale zabezpieczy Zatorze przed nadmiernym wzrostem natężenia ruchu na ciągu Al. Sybiraków i ul. Limanowskiego** i będzie działało jak naturalny regulator. Jednocześnie ronda i wysepki na przejściach uspokoją ruch i wymuszają na kierowcach przestrzeganie ograniczeń prędkości.

Kiedy powstanie Osiedle Sterowców, jego mieszkańcy z racji braku transportu publicznego będą dojeżdżali do Olsztyna samochodami, zwiększając ruch na Zatorzu. **Jeśli miasto pod ich naciskiem zwiększy przepustowość ul. Wojska Polskiego i Al. Sybiraków, ucierpi Zatorze.** Jeżeli jednak taka przebudowa małym kosztem i wysiłkiem będzie niemożliwa, mieszkańcy Osiedla Sterowców zaczną naciskać na gminę Dywity, w której będą płacili podatki. **To zmusi gminę Dywity do współpracy z Olsztynem przy budowie północnej obwodnicy**, bo tylko ta inwestycja będzie mogła poprawić warunki ruchu na Al. Sybiraków i zapewnić dogodny dojazd do dzielnicy przemysłowej Olsztyna bez stania w korku na Zatorzu. Gmina Dywity już raz zablokowała budowę północnej obwodnicy, miasto Olsztyn musi działać w taki sposób, żeby uniemożliwić powtórzenie się tej sytuacji. **W interesie Olsztyna nie leży poprawianie warunków dojazdu do centrum od strony Dywit kosztem bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców Zatorza.**

Pod względem kosztów realizacji koncepcja przedstawiona przez FRO nie będzie odbiegała od pozostałych wariantów. Budowa rond może wymagać wykupu niewielkich fragmentów gruntu oraz większych robót ziemnych, ale **rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na dwóch skrzyżowaniach i dwóch przejściach dla pieszych przyniesie 1-2 mln zł oszczędności**

8) Dodatek: uwagi ogólne o małych rondach, cytaty z podręcznika *Inżyniera ruchu drogowego*, S. Gaca, W. Suchorzewski, M. Tracz, Warszawa, 2008 (s. 313-315):

- *[Ronda] dla natężeń ruchu poniżej 2500 poj/h mogą być sprawniejsze od skrzyżowań z sygnalizacją.*
- *Sygnalizacja zainstalowana przy zbyt małych natężeniach ruchu może powodować wzrost liczby wypadków, a małe ronda jednopasowe przy porównywalnych natężeniach ruchu wykazują średnio co najmniej 2 razy mniej wypadków. Stąd wprowadzanie sygnalizacji na skrzyżowaniu musi być poprzedzone wnikliwą analizą możliwości wprowadzenia innych sposobów usprawnienia ruchu, szczególnie przy natężeniach ruchu do 2500 poj/h (nawet 3000 poj/h) bo takie przepustowości mogą zapewnić ronda jednopasowe; o ile ich budowa w danym miejscu jest możliwa. Skrzyżowania z sygnalizacją cechuje ryzyko zdarzeń drogowych porównywalne do rond dwupasowych.*
- *[W porównaniu ze skrzyżowaniami z sygnalizacją] znacznie większe zmniejszenie strat czasu i liczby wypadków można uzyskać przez budowę małego ronda jednopasowego.*

Do koncepcji załączono plany dwóch małych rond, pochodzące z projektu ul. Świętokrzyskiej w Warszawie. Jest ona drogą klasy Z, ale wymiary rond są zgodne z Wytocznymi projektowania skrzyżowań drogowych dla dróg klasy G. **Przez oba ronda przebiegają linie autobusowe obsługiwane pojazdami przegubowymi oraz sztywnymi 15-metrowymi.** Pojazdy przejeżdżają przez małe ronda bez trudności, wykonując na każdym z nich skręt o 90 stopni. To dowodzi, że **ronda tego typu spełniają warunki przejeźdźności dla zestawów typu ciągnik siodłowy z naczepą i mogą zostać zbudowane w ciągu ulicy Sybiraków, która będzie częścią przebiegu Drogi Krajowej nr 51.**



