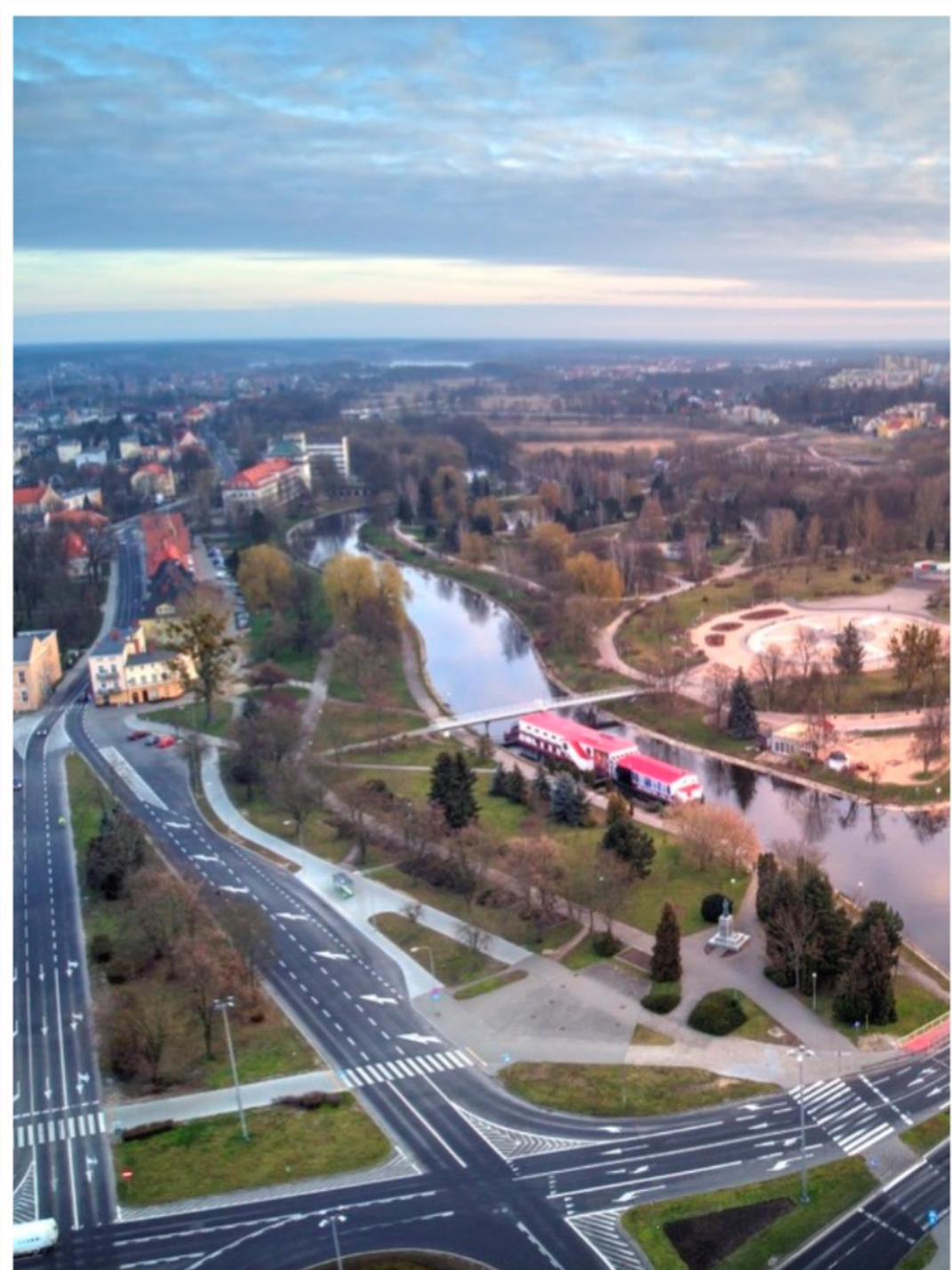


An aerial photograph of a city intersection in Piły, Poland. A multi-lane road with white lane markings and arrows curves through the scene. A river flows alongside the road, with a small bridge crossing it. In the background, there are residential buildings, a park area with trees, and a large, circular, light-colored structure that appears to be a sports field or a large roundabout. The sky is overcast with soft, grey clouds.

Problemy komunikacyjne miast średnich na przykładzie Piły

KONIN, LUTY 2024 R.

MIASTA ŚREDNIE

CZYLI JAKIE?

Liczba mieszkańców:

- ❖ między 20 a 100 tysięcy
- ❖ w przypadku stolic powiatów powyżej 15 tysięcy

WYŁĄCZENIE: miasta wojewódzkie

PRZYKŁADY MIAST ŚREDNICH

- ❖ Słupsk – 86 365 mieszkańców*
- ❖ Piła – 70 624 mieszkańców*
- ❖ Konin – 68 112 mieszkańców*
- ❖ Gniezno – 64 220 mieszkańców*
- ❖ Zamość – 58 942 mieszkańców*

W Polsce ok. 250 miast średnich.

* Stan ludności na dzień 31.12.2022 r. – dane z GUS



PIŁA

- stolica powiatu pilskiego
- powierzchnia: 102,7 km²
- ilość dróg gminnych: 329
- długość dróg gminnych: 146 km
w tym:
 - utwardzonych: 105 km
 - gruntowych: 41 km
- ilość dróg powiatowych: 27
- długość dróg powiatowych: 43 km
- ilość dróg wojewódzkich: 3
(DW 179, DW 180, DW 188)
- Ilość dróg krajowych: 2
(DK10, DK11)



ŹRÓDŁA PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH



PLANOWANIE
PRZESTRZENNE



INFRASTRUKTURA
DROGOWA

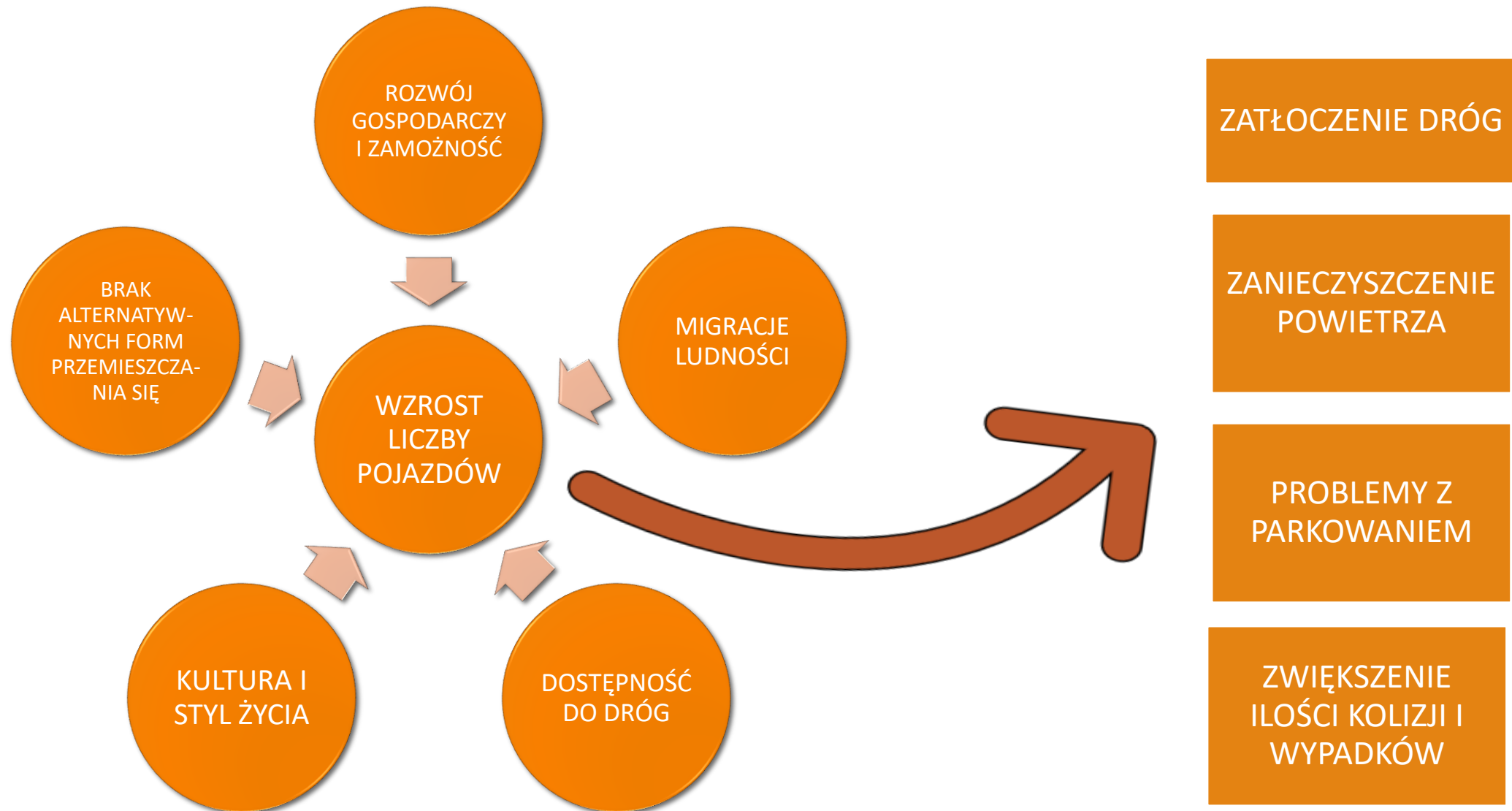


ŚRODKI
TRANSPORTU



POLITYKA

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE MIAST ŚREDNICH



PLANOWANIE PRZESTRZENNE

275 PLANÓW MIEJSCOWYCH

- Uchwała Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu komunikacyjnego miasta Piły
- Uchwała Nr XIX/179/99 Rady Miejskiej w Pile z dnia 30 listopada 1999 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu ulicznego miasta Piły

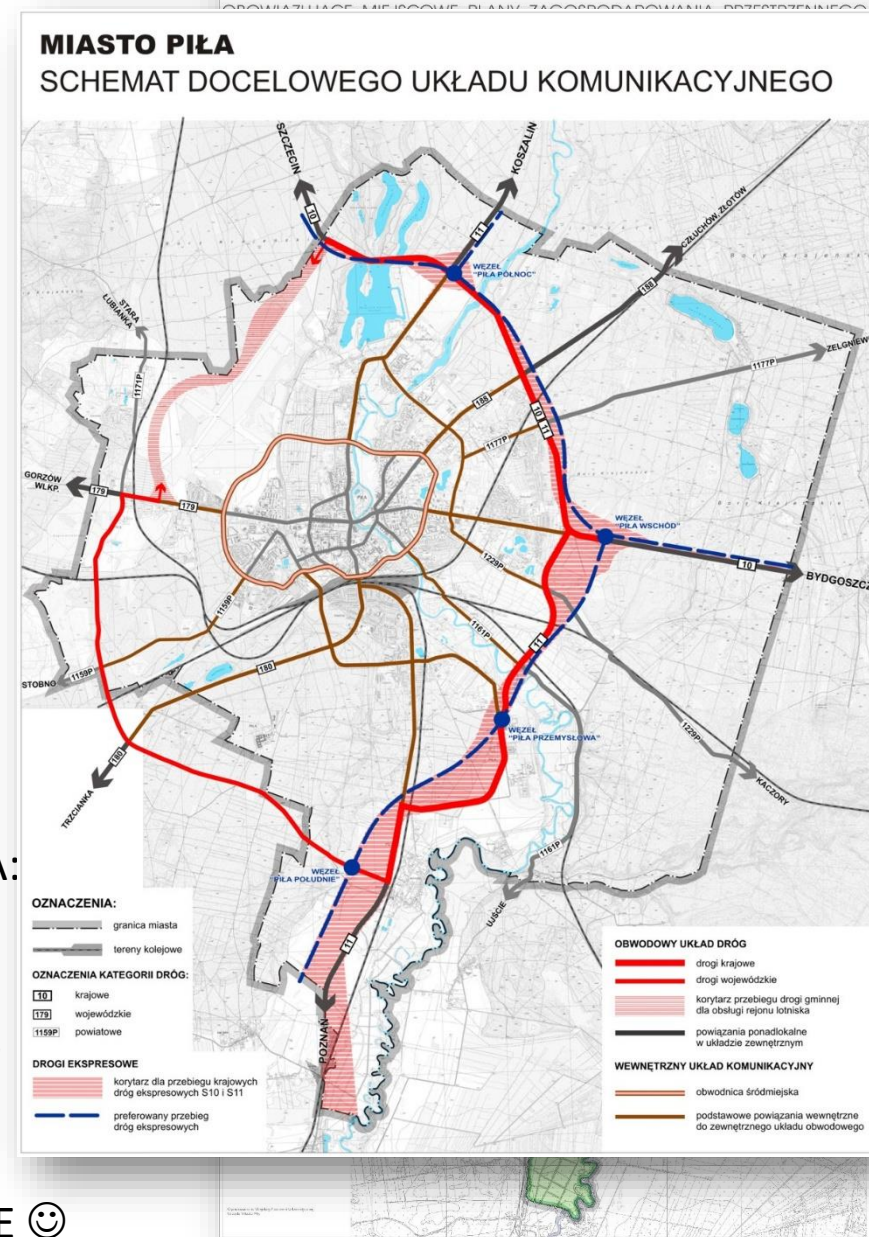
↓
UKŁAD ZEWNĘTRZNY
TZW. OBWODNICA ZEWNĘTRZNA

↓
UKŁAD WEWNĘTRZNY
TZW. OBWODNICA ŚRÓDMIEJSKA

DAŻENIE DO REALIZACJI DOCELOWEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO POZWOLI NA:

- OGRANICZENIE RUCHU TRANZYTOWEGO W CENTRUM PIŁY,
- ZWIĘKSZENIE PŁYNNOŚCI PRZEJAZDU,
- SKRÓCENIE CZASU PODRÓŻY MIĘDZY PUNKTEM POCZĄTKOWYM A DOCELOWYM,
- OGRANICZENIE EMISJI HAŁASU I SPALIN ZWŁASZCZA PRZEZ TRANZYT.

ZASTOSOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY ZAPEWNIĄ PŁYNNĄ KOMUNIKACJĘ W PILE ☺



PLANOWANIE PRZESTRZENNE – PRZYKŁADY PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH



PROBLEM:

- niedostosowanie układu komunikacyjnego do zmieniającego się zagospodarowania przestrzennego

SKUTEK:

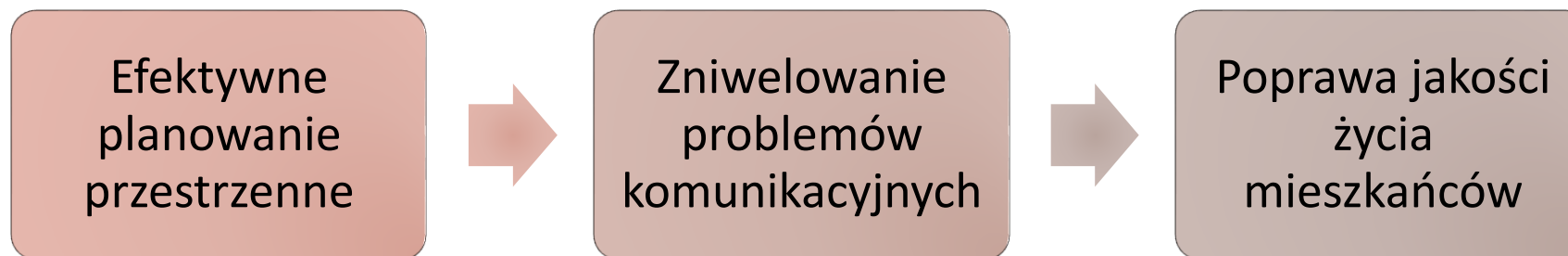
- zwiększenie natężenia ruchu
- zatory w obrębie skrzyżowań i zjazdów

ROZWIĄZANIE:

- projektowanie przestrzenne w oparciu o prognozy ruchu oraz zabezpieczanie zajętości terenu z nadstatkiem.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE

- ✓ **Poprawne planowanie przestrzenne** uwzględnia rozmieszczenie dróg, ścieżek rowerowych, przystanków komunikacji publicznej i innych elementów infrastruktury komunikacyjnej. Efektywne planowanie może zminimalizować korki, zatłoczenie i trudności w przemieszczaniu się.
- ✓ **Poprawne wykorzystanie przestrzeni** może wpłynąć na dostępność komunikacyjną. Umiejętne rozmieszczenie zabudowy mieszkaniowej, usług, centrów handlowych i innych obiektów może zmniejszyć potrzebę długich dojazdów.
- ✓ Planowanie przestrzenne może promować zrównoważone środki transportu, takie jak piesze spacery, rowery i komunikacja publiczna. To może pomóc w zmniejszeniu zatłoczenia dróg i emisji zanieczyszczeń.
- ✓ Poprawne planowanie przestrzenne uwzględnia bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców. Odpowiedni dobór rodzaju infrastruktury oraz rodzaj dobranych skrzyżowań, oznakowanie, przejścia dla pieszych i inne elementy mogą wpłynąć na bezpieczeństwo komunikacyjne.



INFRASTRUKTURA DROGOWA

W Pile główną funkcję pełnią drogi krajowe nr 10 i 11, które docelowo mają uzyskać rangę dróg ekspresowych (częściowo w nowym śladzie).

Obecnie trwa procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka drogi S11 Oborniki – Ujście – Piła – Szczecinek. Dla odcinka S10 Wałcz Witankowo – Piła Północ trwa procedura przetargowa na budowę drogi.

Funkcje regionalną pełnią drogi wojewódzkie przebiegające przez Piłę tj. DW179, DW180, DW188.

Drogi powiatowe i gminne tworzą sieć uzupełniających dróg regionalnych i lokalnych.

INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

➤ BRAK WYKORZYSTANIA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ DLA POPULARYZACJI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

- brak wydzielania pasów ruchu dla autobusów, co pozwoliłoby na wyeliminowanie opóźnień w ruchu środkami transportu publicznego,
- brak budowy zatok autobusowych i wyznaczanie miejsca przystanku autobusowego na jezdni, co blokuje ruch na drodze i wpływa negatywnie na jego płynność.



Wydzielenie odrębnej przestrzeni dla autobusów zmniejsza ryzyko kolizji i wypadków.

INFRASTRUKTURA DROGOWA

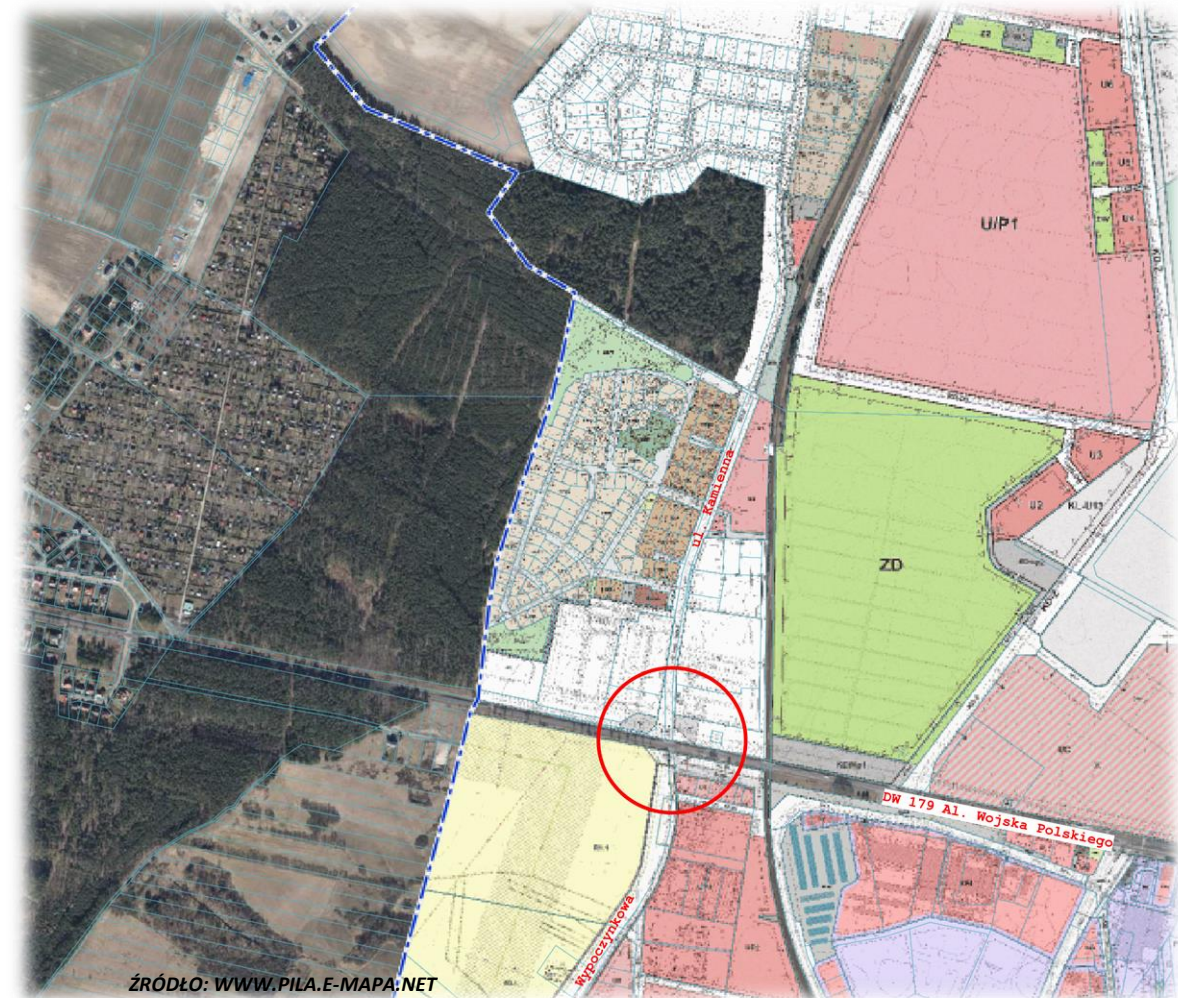
PROBLEMY:

- BŁĘDNIE ZAPROJEKTOWANA INFRASTRUKTURA DROGOWA LUB NIEDOSTOSOWANY RODZAJ INFRASTRUKTURY DO RODZAJU ZABUDOWY

PRZYKŁAD:

SKRZYŻOWANIE AL. WOJSKA POLSKIEGO,
UL. KAMIENNEJ I UL. WYPOCZYNKOWEJ W PILE

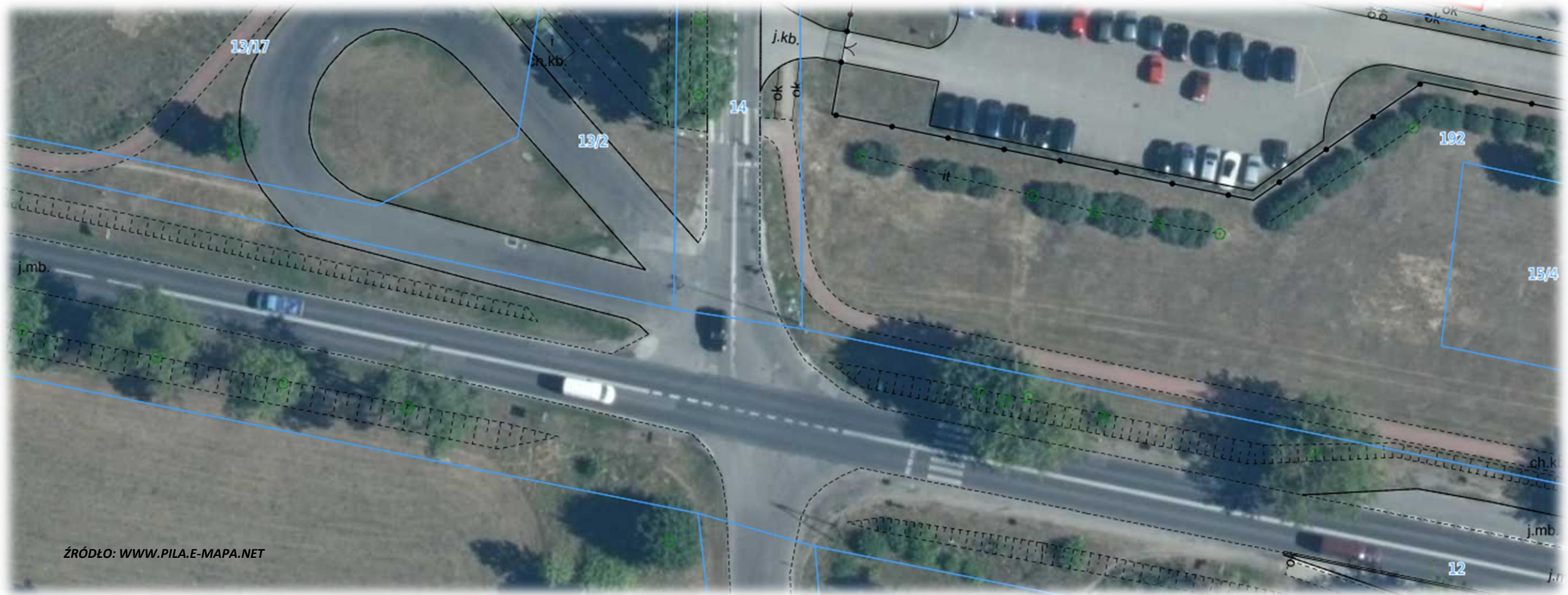
- ❖ SDRR – 12382 poj./24h (dane GPR 2020)
- ❖ NIEDOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ DO ISTNIEJĄCEJ I PLANOWANEJ ZABUDOWY



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PRZYKŁAD NR 1: SKRZYŻOWANIE AL. WOJSKA POLSKIEGO, UL. KAMIENNEJ I UL. WYPOCZYNKOWEJ W PILE

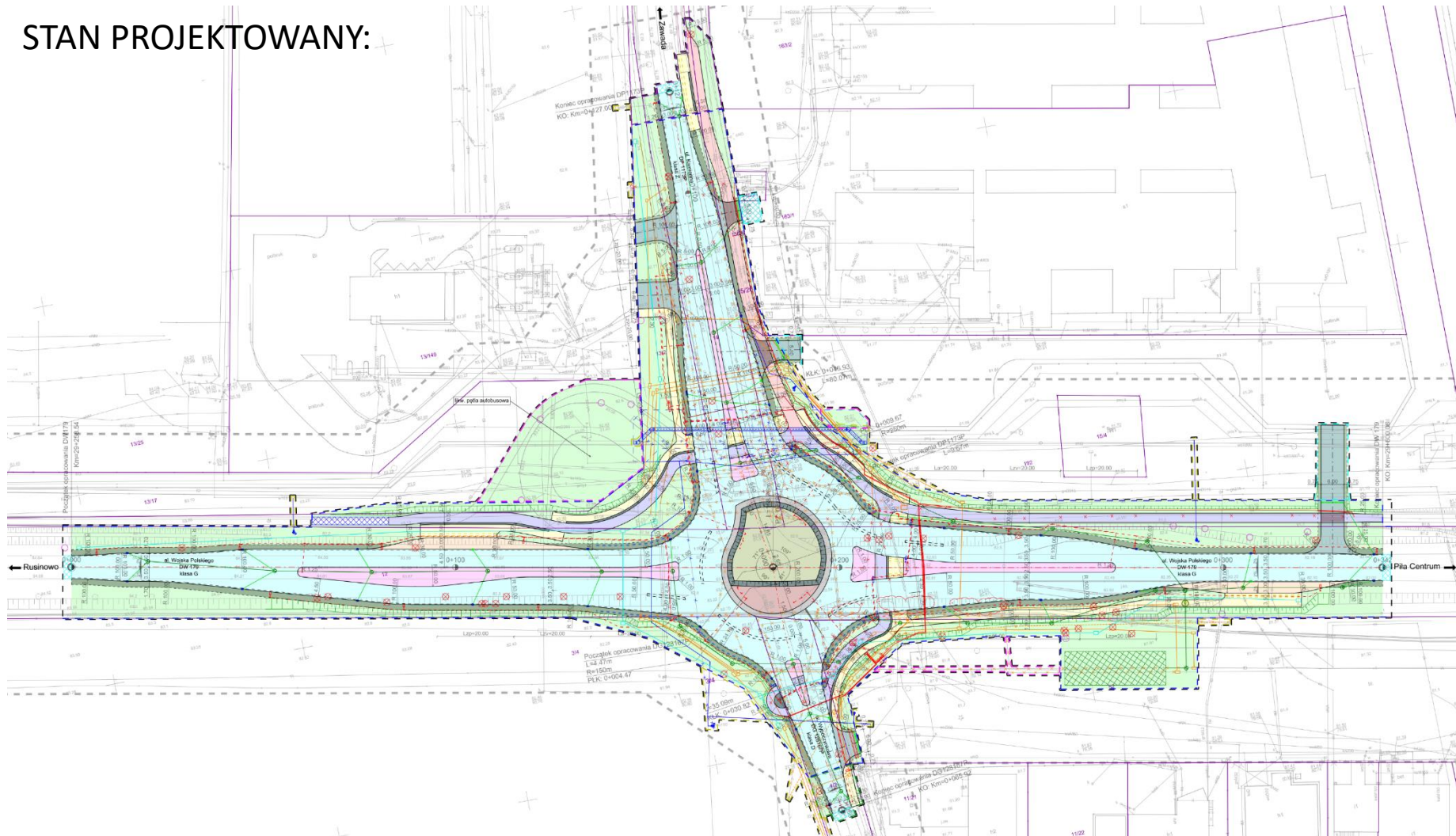
STAN ISTNIEJĄCY:



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PRZYKŁAD NR 1: SKRZYŻOWANIE AL. WOJSKA POLSKIEGO, UL. KAMIENNEJ I UL. WYPOCZYNKOWEJ W PILE

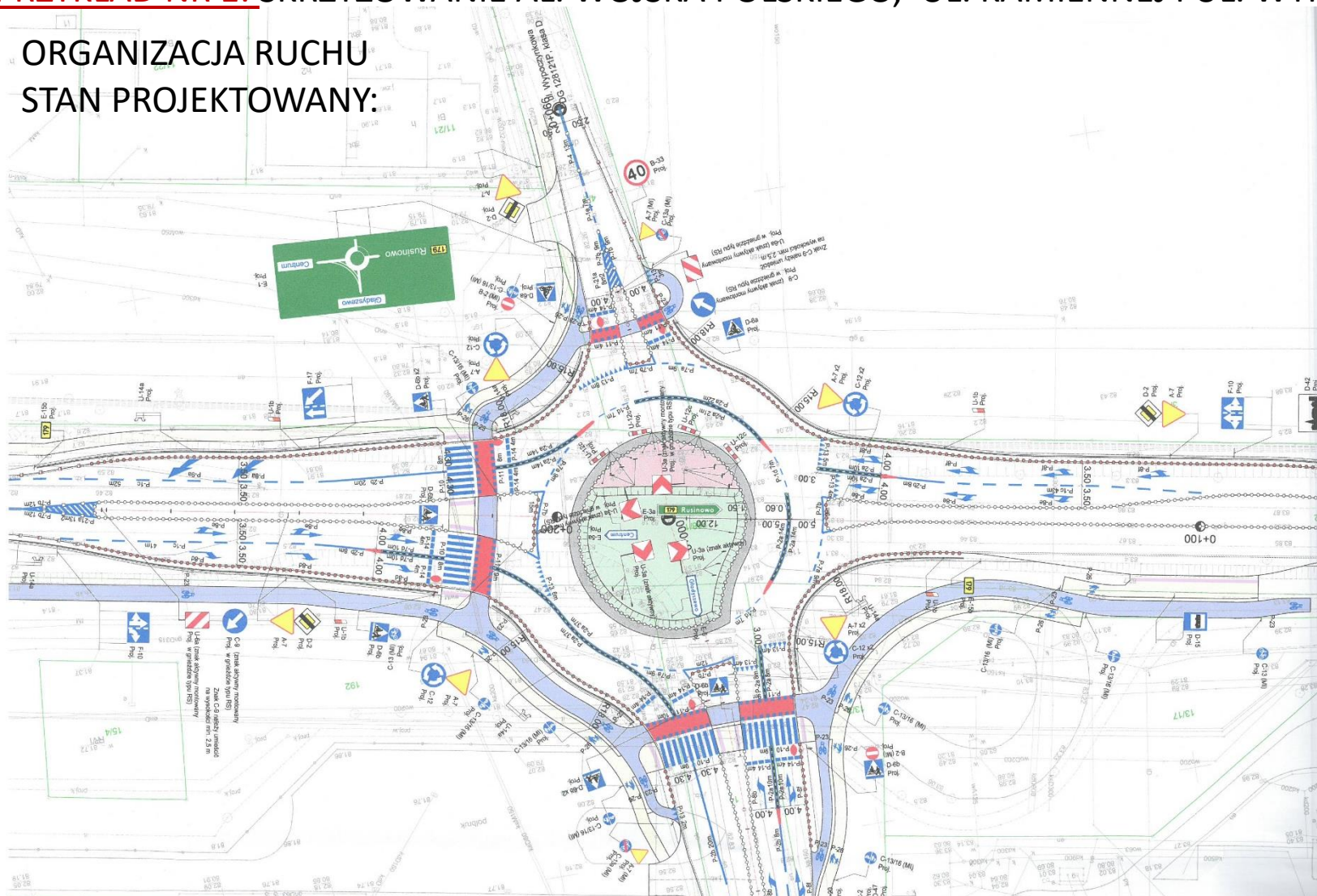
STAN PROJEKTOWANY:



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PRZYKŁAD NR 1: SKRZYŻOWANIE AL. WOJSKA POLSKIEGO, UL. KAMIENNEJ I UL. WYPOCZYNKOWEJ W PILE

ORGANIZACJA RUCHU
STAN PROJEKTOWANY:

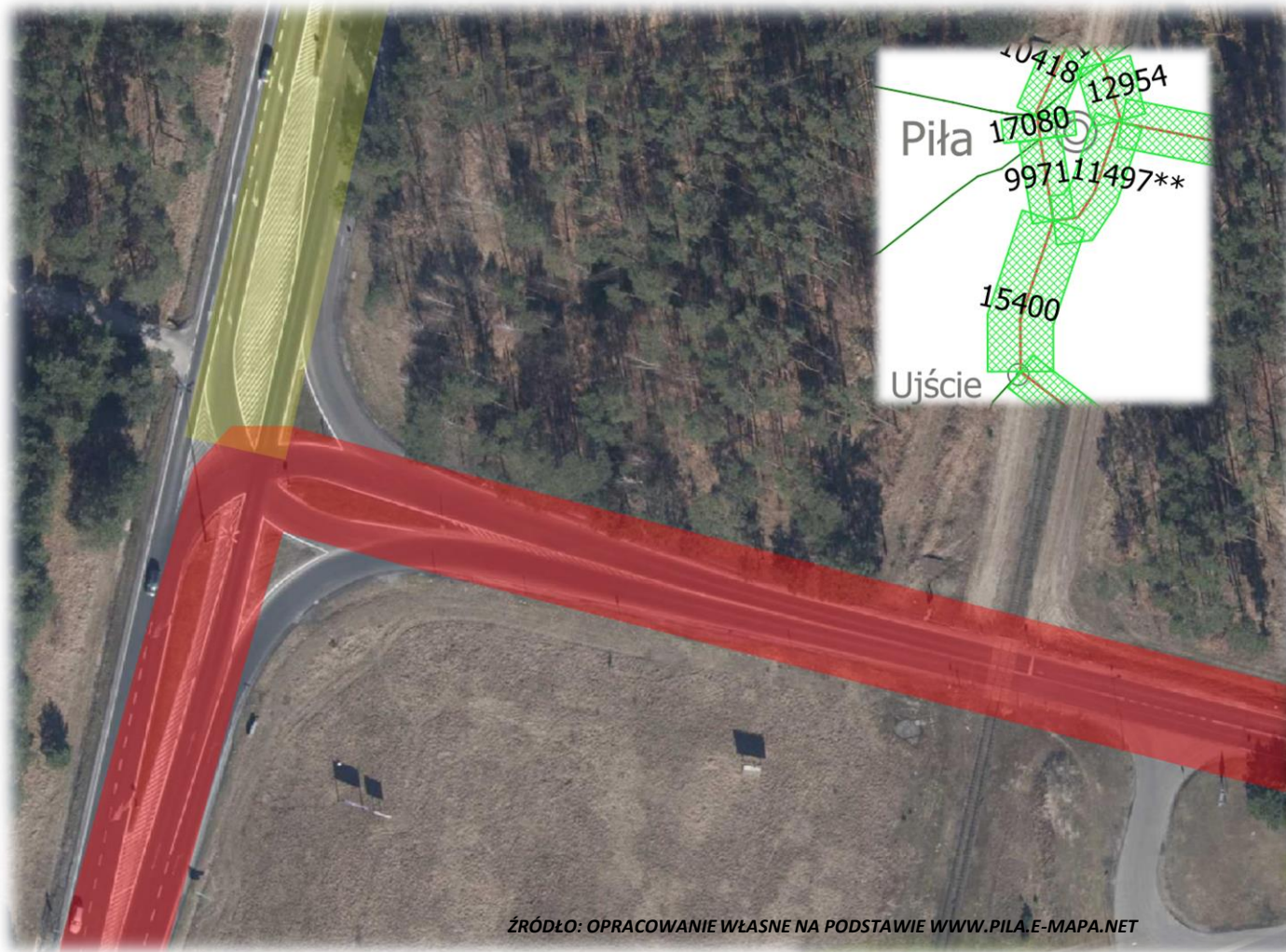


ZALETY PROJEKTOWANEGO ROZWIĄZANIA:

- POPRAWA PRZEPUSTOWOŚCI
- POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA
- SKRÓCENIE CZASU PODRÓŻY

INFRASTRUKTURA DROGOWA

PRZYKŁAD NR 2: SKRZYŻOWANIE DK11, DK11 - UL.PRZEMYSŁOWEJ Z DROGĄ GMINNĄ AL. POZNAŃSKĄ W PIŁE



ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE WWW.PIŁA.E-MAPA.NET

PROBLEMY:

- DROGA GMINNA DROGĄ Z PIERWSZEŃSTWEM
- PRZEJAZD KOLEJOWY W STREFIE AKUMULACJI SKRZYŻOWANIA
- RUCH TRANZYTOWY

PRZYKŁADOWE ZALECENIA:

- ZMIANA TYPU SKRZYŻOWANIA NA NP.: RONDO TURBINOWE



ŹRÓDŁO: WWW.GOOGLE.PL/MAPS

INFRASTRUKTURA DROGOWA

PRZYKŁAD NR 3: SKRZYŻOWANIE UL. ZYGMUNTA STAREGO, MŁODYCH I OKÓLNEJ W PILE



PROBLEMY:

- SKRZYŻOWANIE TYPU X
- SYGNALIZACJA STAŁOCZASOWA
- BRAK WYZNACZONYCH PASÓW DO LEWOSKRĘTÓW



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

- ZŁY STAN INFRASTRUKTURY DROGOWEJ



PRZYCZYNY:

- NIEWŁAŚCIWE UTRZYMANIE (BRAK REGULARNYCH PRAC UTRZYMANIOWYCH)
- BRAK WYSTARCZAJĄCYCH ŚRODKÓW FINANSOWYCH NA BIEŻĄCE UTRZYMANIE DRÓG
- ZASTOSOWOWANIE NISKIEJ JAKOŚCI MATERIAŁÓW
- OBCIĄŻENIE RUCHEM
- WARUNKI ATMOSFERYCZNE

SKUTKI:

- SPADEK BEZPIECZEŃSTWA UCZESTNIKÓW RUCHU
- ZŁY KOMFORT JAZDY
- USZKODZENIE POJAZDÓW ➔ ODSZKODOWANIA

INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

- BRAK WYBUDOWANEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
 - BRAK DRÓG = DROGI GRUNTOWE
- BRAK INFRASTRUKTURY TOWARZYSZĄCEJ
 - NIEWYSTARCZAJĄCA ILOŚĆ PARKINGÓW
 - BRAK ZATOK AUTOBUSOWYCH
 - BRAK CHODNIKÓW, ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
 - BRAK OŚWIETLENIA DROGOWEGO
- NIEWYSTARCZAJĄCA INFRASTRUKTURA DROGOWA
 - BRAK WYSTARCZAJĄCEJ ILOŚCI PASÓW RUCHU
 - SKRZYŻOWANIA O OGRANICZONEJ PRZEPUSTOWOŚCI

PRZYKŁAD W PILE:

- PRĘŻNIE ROZWIJAJĄCE SIĘ OSIEDLE ZIELONA DOLINA - WZROST ZABUDOWY USŁUGOWEJ, WIELORODZINNEJ I JEDNORODZINNEJ, CO NIE JEST JEDNOZNACZNE Z BUDOWĄ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
- DUŻE OCZEKIWANIA MIESZKAŃCÓW WZGLĘDEM WŁADZ ODNOŚNIE INWESTOWANIA W DROGI



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

- BRAK BUDOWY/ROZBUDOWY/MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY DROGOWEJ PRZEZNACZONEJ DLA NIECHORNIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO

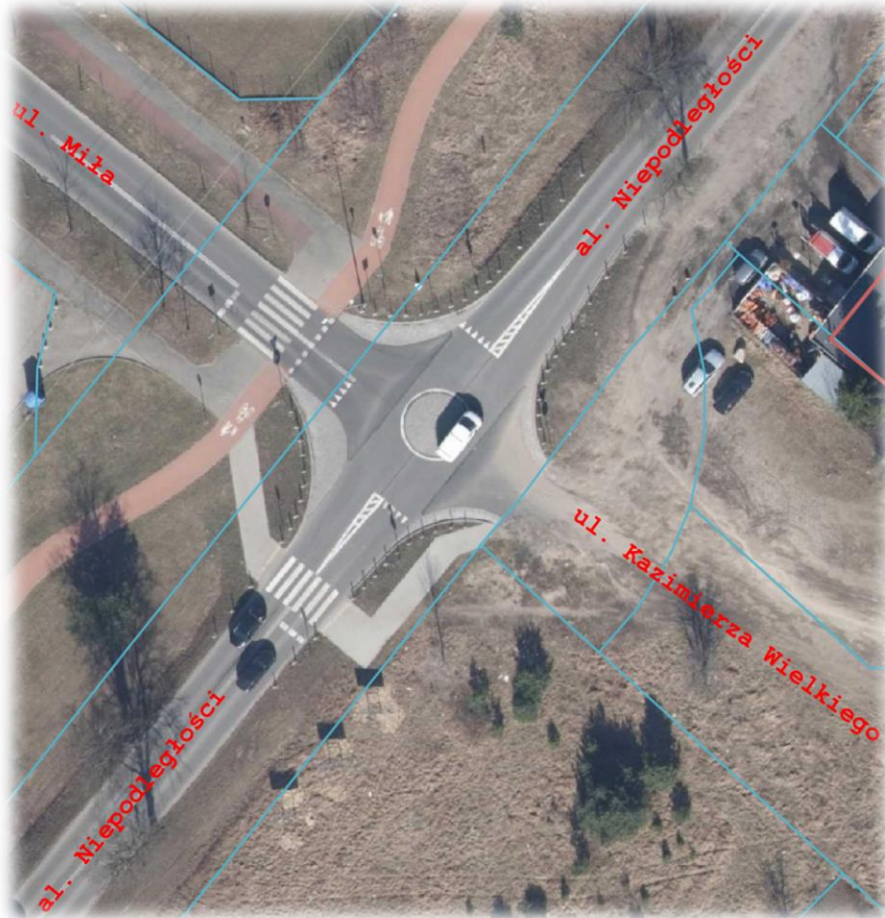
PILSKI PRZYKŁAD: UL. BYDGOSKA – brak kontynuacji budowy drogi dla rowerów, co zmusza kierujących rowerami do poruszania się jezdnią na zasadach ogólnych, co przy dużym natężeniu ruchu na tej ulicy wpływa negatywnie na bezpieczeństwo użytkowników



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

- ORGANIZACJA RUCHU NIEZGODNA Z PRZEPISAMI ORAZ NEGATYWNIE WPŁYWAJĄCA NA BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM



PRZYKŁAD: MINIRONDA W CIĄGU ALEI NIEPODLEGŁOŚCI
– SDRR 10418 POJ./24H (GPR 2020), DUŻA KOLIZYJNOŚĆ

PRZYKŁADOWE ZALECENIA:

- ROZBUDOWA DROGI – POSZERZENIA AL. NIEPODLEGŁOŚCI ORAZ ZASTOSOWANIE INNEGO RODZAJU RONDA



INFRASTRUKTURA DROGOWA

PROBLEMY:

- BRAK EFEKTYWNEGO ZARZĄDZANIA POTOKAMI RUCHU – BRAK INTELIGENTNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO



PILSKI SYSTEM DYNAMICZNEJ INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

ŚRODKI TRANSPORTU

Główne problemy w Pile:

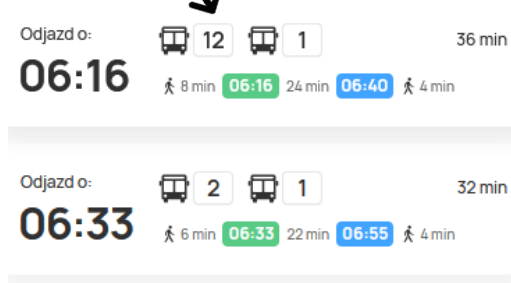
- Brak efektywnych alternatyw transportowych – możliwość korzystania z komunikacji miejskiej, od 2023 r. hulajnogi elektryczne (pierwsza próba wejścia na pilski rynek tego środka transportu w 2021 r.), rowery
- Niedostateczna infrastruktura
- Brak integracji różnych środków transportu, takich jak metra, pociągi, autobusy i tramwaje*
- Niewystarczające kampanie edukacyjne dot. wyboru innego środka transportu niż własne auto
- Brak atrakcyjnych promocji/zniżek na korzystanie z komunikacji miejskiej

*w Pile nie ma metra ani tramwajów

Przykład z życia wzięty 😊

MOJA CODZIENNA PODRÓŻ NA TRASIE DOM-PRACA

MZK



3,80 zł/bilet normalny



WŁASNE AUTO

8–12 min (4,8 km)
przez Aleja Poznańska



Koszt paliwa ok. 5-7 zł/dzień

Dlaczego miałabym wybrać komunikację miejską?

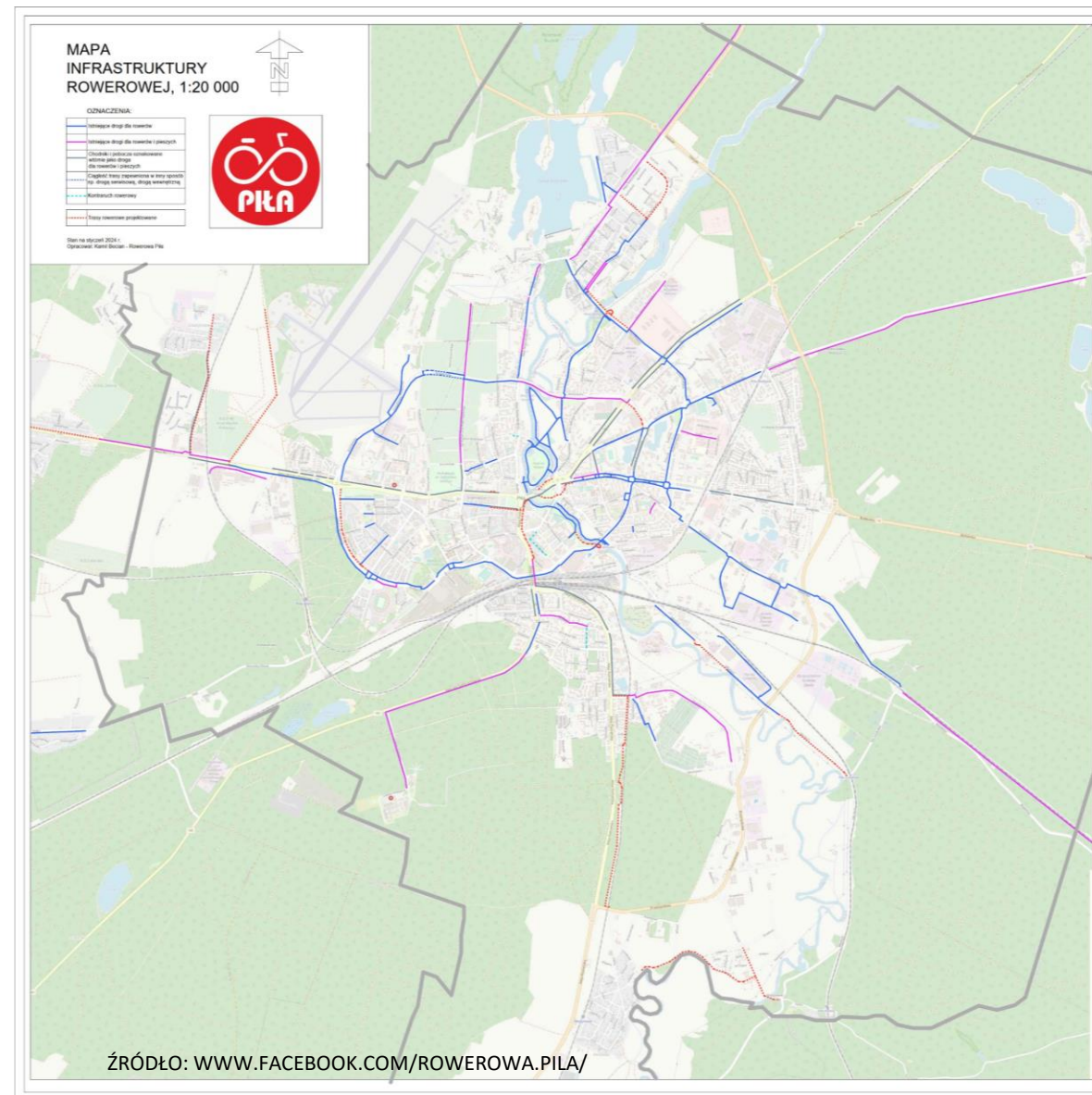


ŚRODKI TRANSPORTU

Problemy w Pile związane z infrastrukturą rowerową:

- rozdrobniona sieć dróg rowerowych, niezapewniająca spójnych połączeń między celami, zwłaszcza w centrum miasta
- infrastruktura nieprzystosowana do jazdy rowerem, np. wysokie krawężniki na przejazdach dla rowerów, słupy oświetleniowe na drodze dla rowerów, zły stan nawierzchni
- brak prawidłowego oznakowania,
- współdzielenie przestrzeni z innymi uczestnikami ruchu drogowego

Wskazane jest utworzenie odpowiedniej infrastruktury, aby powstała jednolita i spójna sieć dróg rowerowych wraz z centrami/miejscami przesiadkowymi.



POLITYKA



PIŁA – stolica powiatu pilskiego

1 miasto → 4 kategorie dróg
= 4 zarządców dróg,
= 3 organy zarządzające ruchem

Porozumienie z 31.12.2007 r. pomiędzy Zarządem Powiatu w Pile a Prezydentem Miasta Piły – przekazanie zarządzenia drogami powiatowymi w granicach administracyjnych miasta Piły.
Porozumienie rozwiązane z dniem 31.12.2021 r.

Brak współpracy między zarządcami dróg.

- Pamiętacie czasy jak ówczesne władze powiatu na wniosek władz miasta Piły - zmieniły wieloletni „charakter” ulicy Kossaka w Pile, wprowadzając ruch jednokierunkowy i ówczesny starosta zatwierdził na wniosek prezydenta jednokierunkową organizację ruchu na tej ulicy?
 - Nie wiem czy ktoś wtedy pytał mieszkańców (użytkowników drogi) o zdanie, ale tym razem ja jednak poproszę o Waszą opinię w podobnej sprawie.
 - ⚠️ Prezydent Piły za pośrednictwem swojego pełnomocnika wystąpił do Zarządu Powiatu z wnioskiem o zatwierdzenie nowej stałej organizacji ruchu dla ul. Żeleńskiego w Pile.
 - Prezydent Piły chce by ulica ta stała się jednokierunkowa.
 - Czy popierasz ten pomysł? Czy jesteś przeciwny?
- Proszę o udostępnianie i wyrażenie opinii w komentarzu.



POLITYKA

Pytanie do Państwa:

Czy w Państwa opinii organ zarządzający ruchem winien zatwierdzać organizację ruchu na podstawie wiedzy i przepisów prawa czy może opinii obserwujących jego profil w mediach?



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!



mgr inż. Aleksandra Kralska
Zarząd Dróg i Zieleni w Pile

Seminarium Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu

Konin, 29.02.2024 r.

