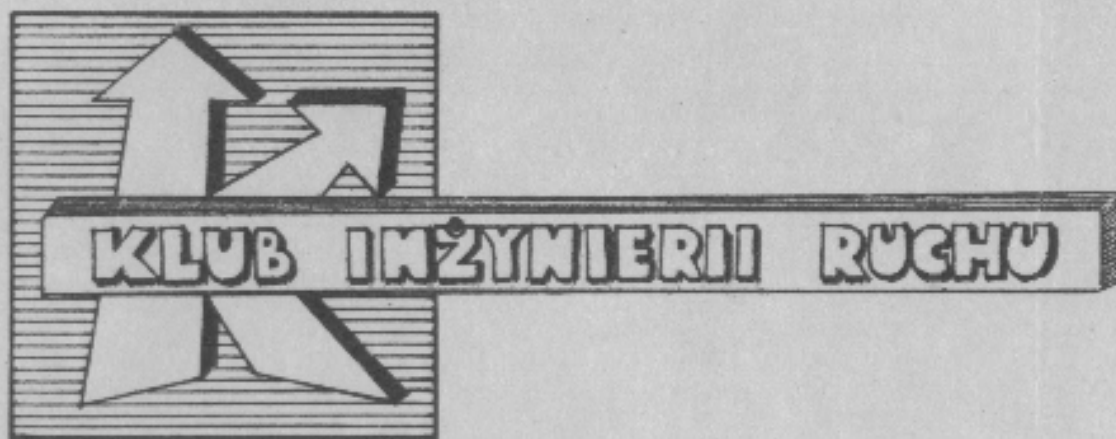




INFORMACJA

NR **7**

luty 1991

JAK BYŁO W WOJEWÓDZTWIE BIELSKIM

Z korzyścią dla wszystkich

W dniach 20-21 czerwca 1990 r. odbyło się drugie wyjazdowe spotkanie Klubu w województwie bielskim.

Jako zasadnicze miejsce spotkania wybrano Cieszyn. Problemy komunikacyjne tego miasta zostały opisane w nr 5 informatora KLiR w artykule "Duży ruch tranzytowy w zabytkowym mieście". Aby radykalnie rozwiązać te problemy, rozpoczęto budowę nowego przejścia granicznego wraz z obwodnicą miasta.

Wykonawcą obiektów nowego przejścia granicznego oraz obwodnicy miasta jest przedsiębiorstwo DROMEX. Uczestnicy seminarium zwiedzili bazę przedsiębiorstwa, na terenie której funkcjonują wytwórnie elementów, tzw. galanterii betonowej /płytki chodnikowe, krawężniki, kształtki ściekowe itp./ oraz innych urządzeń niezbędnych w realizacji budowy.

Przejście budowane jest nad rozległą doliną rzeki Olzy, a obiekt mostowy o długości ponad 700 m realizuje się metodą nasuwania kolejnych przęseł wykonanych na brzegu. Uwagę zwraca, staranność i dokładność wykonania wszelkich elementów tak na obiekcie, jak i odcinkach budowanych dróg.

Umożliwiono nam też wizytę po drugiej stronie granicy.

Po obiedzie zaprezentowano ośrodek szkolenia PZM demonstrując stosowane w nim metody szkolenia. Ośrodek korzysta z technik wideo, telewizji zakładowej i autotrenażerów imitujących warunki jazdy prawdziwymi pojazdami. Uczestnicy porównali metody szkolenia i egzaminowania w różnych miastach. Wyrazili również przekonanie, iż służby inżynierii

ruchu powinny mieć wpływ na programy szkolenia kierowców i uczestniczyć w opracowywaniu wytycznych dotyczących sposobu egzaminowania. Wymagania stawiane przyszłym kierowcom należy ukierunkować na eliminowanie z ruchu elementów zachowania się będących najczęstszymi przyczynami wypadków.

Piękna słoneczna pogoda sprzyjała wycieczce w Beskidy. Przejazd tzw. małą pętlą beskidzką, umożliwił obejrzenie miejscowości wypoczynkowych oraz podziwianie beskidzkiego krajobrazu. Wieczorne spotkanie klubowe toczyło się pod znakiem ożywionej dyskusji na tematy ściśle związane z zagadnieniami organizacji ruchu drogowego oraz pod hasłem troski o przyszłość inżynierii ruchu w kraju przechodzącym kolejne etapy zmian organizacyjnych, politycznych i gospodarczych.

W drugim dniu seminarium, już w nieco mniejszym gronie, złożono wizytę w Urzędzie Wojewódzkim w Bielsku-Białej, w Zespole Wojewódzkiego Inżyniera Ruchu. Uczestników zapoznano z 10-letnią historią tworzenia służb inżynierii ruchu w województwie oraz osiągniętym dotychczas stanem organizacyjnym tych służb. Omówiono metody działania i zadania planowane do realizacji w przyszłości. W dyskusji starano się wypracować wspólne sposoby rozwiązywania problemów, podobnych w wielu miastach. Stwierdzono, że inżynieria ruchu drogowego musi zająć należne jej miejsce w życiu społecznym i gospodarczym kraju.

Po drugim już z kolei wyjazdowym posiedzeniu Klubu z przyjemnością odnotować należy zapowiedzi zaproszeń do kolejnych miast, celem zapoznania się z miejscowymi problemami komunikacyjnymi. Z radością witamy nowe twarze w

naszym gronie. Świadczy to o wzroście popularności oraz o nadziejach, jakie środowisko inżynierów ruchu wiąże z działalnością Klubu. Aktywność Klubu wzrasta i wydaje się słusznym ukierunkowanie energii członków na porządkowanie stanu prawnego w zakresie potrzebnym nam najbardziej w codziennej pracy.

Odnoszę wrażenie, że spotkanie przyniosło korzyści wszystkim jego uczestnikom.

Bronisław Szafarczyk

Relacja z dyskusji klubowej

Wieczorna dyskusja klubowa odbyła się na tematy ściśle merytoryczne oraz problemy związane ze zmianami polityczno-gospodarczymi w kraju.

1. Geometria skrzyżowań skanalizowanych oraz sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej.

Problematykę przeanalizowano na przykładzie konkretnego skrzyżowania, na którym zaprojektowano i wykonano w krawężnikach wysepkę kanalizującą dodatkowo ruch oraz ustawiono sygnalizację świetlną. Kształt osiągnięty po przebudowie obrazuje rysunki.

W pierwotnej wersji skręt w prawo z drogi głównej odbywał się bez sterowania za pomocą sygnalizacji świetlnej, podczas gdy wszelkie inne relacje, włącznie z przejściem dla pieszych były sterowane. Po pewnym czasie dla tej relacji dodano sygnalizator wyświetlający żółty sygnał pulsujący podczas sygnału zielonego dla pieszych. Nad nim

umieszczono znak D-6 "miejsce przejścia przez jezdnię". Prawidłowość zastosowanej geometrii oraz sposobu osygnalizowania poddano analizie. Ostatecznie, w wyniku dyskusji, rozwiązaniu zarzucono nieprawidłowe usytuowanie wyspy trójkątnej rozdzielającej relacje na wlocie drogi głównej. Wyspa ta zakłóca regularny przebieg krawężnika jezdni przed i za skrzyżowaniem, a tym samym następuje zakłócanie płynności ruchu drogowego. Zdaniem zebranych niedopuszczalne jest wysuwanie wyspy na ciąg jezdni drogi głównej, gdyż stanowić ona może zaskoczenie dla kierowców pojazdów i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Wyodrębnienie pasa dla relacji prawoskrętnej nastąpić może jedynie w przypadku dobudowania go do jezdni zasadniczej. Podkreślić tu należy bardzo niekorzystne położenie osi drogi głównej przebiegającej w kontrałuku. Przeprowadzenie, po przebudowie, relacji "na wprost" przyniesie pogorszenie warunków ruchu.

Negatywną opinię zyskało również pominięcie sterowania sygnalizacją ruchu dla relacji prawoskrętnej. W ostatecznie wypracowanej opinii stwierdzono, że rozwiązanie jest nieprawidłowe pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W rejonie dojazdu do przejścia tworzy się strefa kolizyjna, w której kierujący pojazdem skręcającym w prawo powinien ustąpić pierwszeństwa pieszym przekraczającym jezdnię drogi poprzecznej. Nie można jednak wykluczyć wkroczenia pieszego, w pierwszych sekundach zielonego światła na przejściu, wprost pod nadjeżdżający samochód. Natomiast kierowcy może zabraknąć czasu na bezpieczne zatrzymanie pojazdu. Dodatkowe zagrożenie wynika z konieczności obserwacji po-

jazdów skręcających w lewo z drogi głównej /zasada ograniczonego zaufania/, co zmniejsza natężenie uwagi kierowanej na pieszych.

Zalecono pełne osygnalizowanie relacji skreślu w prawo i dla zapewnienia płynności ruchu, dodatnie zielonej strzałki "w prawo".

2. Oznakowanie granic obszarów zabudowanych w stosunku do granic administracyjnych miejscowości.

Stosowne wytyczne, według których ustalono drogi objęte obszarem zabudowanym podaje następującą zasadę:

"w miejscowości, w której użyto tablic białych z nazwą miejscowości, nie stosuje się tablic zielonych z nazwą tej miejscowości"... Zastosowanie powyższej zasady w praktyce przyniosło wiele niejasnych sytuacji na drogach. Jak wiadomo, granice administracyjne rzadko pokrywają się z granicami obszaru zabudowanego, stąd nieraz na drogach prowadzących przez kolejne miasta i wsie brak jakiegokolwiek informacji o danej miejscowości. Stan taki utrudnia orientację w terenie nawet przy korzystaniu z map samochodowych. Niezbędne wydaje się odstąpienie od wytycznych i bardziej życiowe podejście do zagadnienia. Zebrani uważają, że nie zawsze należy ściśle stosować się do wytycznych i w przypadkach niezbędnych dopuszczać można umotywowane odstępstwa.

Po kilkuletnim funkcjonowaniu nowych przepisów należałoby przystąpić do analizy zastosowanych rozwiązań pod kątem ich modyfikacji i uzupełnień. Weryfikacji powinny być poddane także przepisy i wytyczne.

3. Informacja drogowskazowa

Na drogach i ulicach kraju umieszczono dużą liczbę drogowskazów, jednak rzadko łączą się one w jednolity i ścisły system, za pomocą którego kierowca mógłby się poruszać w terenie. Dodatkowo ścisłe zastosowanie wytycznych oznakowania drogowskazowego doprowadziło do pojawienia się na drogach nowych nazw i kierunków, niezgodnych z naturalnymi ciągami ugruntowanymi w świadomości uczestników ruchu. Argument, że kierowca powinien poruszać się korzystając z map samochodowych, nie jest słuszny. Kierowca powinien otrzymać ścisłą i jasną informację, korelującą z nazwami miejscowości będącymi znanymi ośrodkami.

Organizatorzy ruchu powinni więc stosować się do wytycznych w rozsądnych granicach, nie unikając rozwiązań indywidualnych, które mogą znacznie lepiej informować kierowców, a tym samym podnieść sprawność układu komunikacyjnego.

4. Reklamy na drogach publicznych

Istniejące przepisy jednoznacznie zabraniają ustawiania reklam w pasie drogowym poza obszarami zabudowanymi, natomiast pomijają problem reklam poza tym pasem oraz na długich odcinkach dróg miejskich wewnątrz obszarów zabudowanych. Przy znacznej szerokości pasa drogowego istniejący zakaz jest mało znaczący dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i możliwości percepcji znaków drogowych przez kierowcę w powodzi masowo pojawiających się reklam. Pomijając fakt konieczności istnienia jednoznacznych przepisów w tym zakresie, podkreślić trzeba niezbędność wypracowania jednolitej

polityki wobec sytuowania elementów nie zawsze pożądanych w sąsiedztwie dróg.

Niewątpliwie każda nowa forma pojawiająca się przy drodze powinna być przeanalizowana pod kątem wpływu na bezpieczeństwo ruchu /rozpraszanie uwagi, ograniczenie widoczności, percepcja znaków itp/. W okresie restrukturyzacji krajowej gospodarki powstaje wiele nowych firm, które starają się szeroko reklamować, także w sąsiedztwie dróg. Najwyższa pora, aby jednoznacznie uregulować ten problem od strony prawnej.

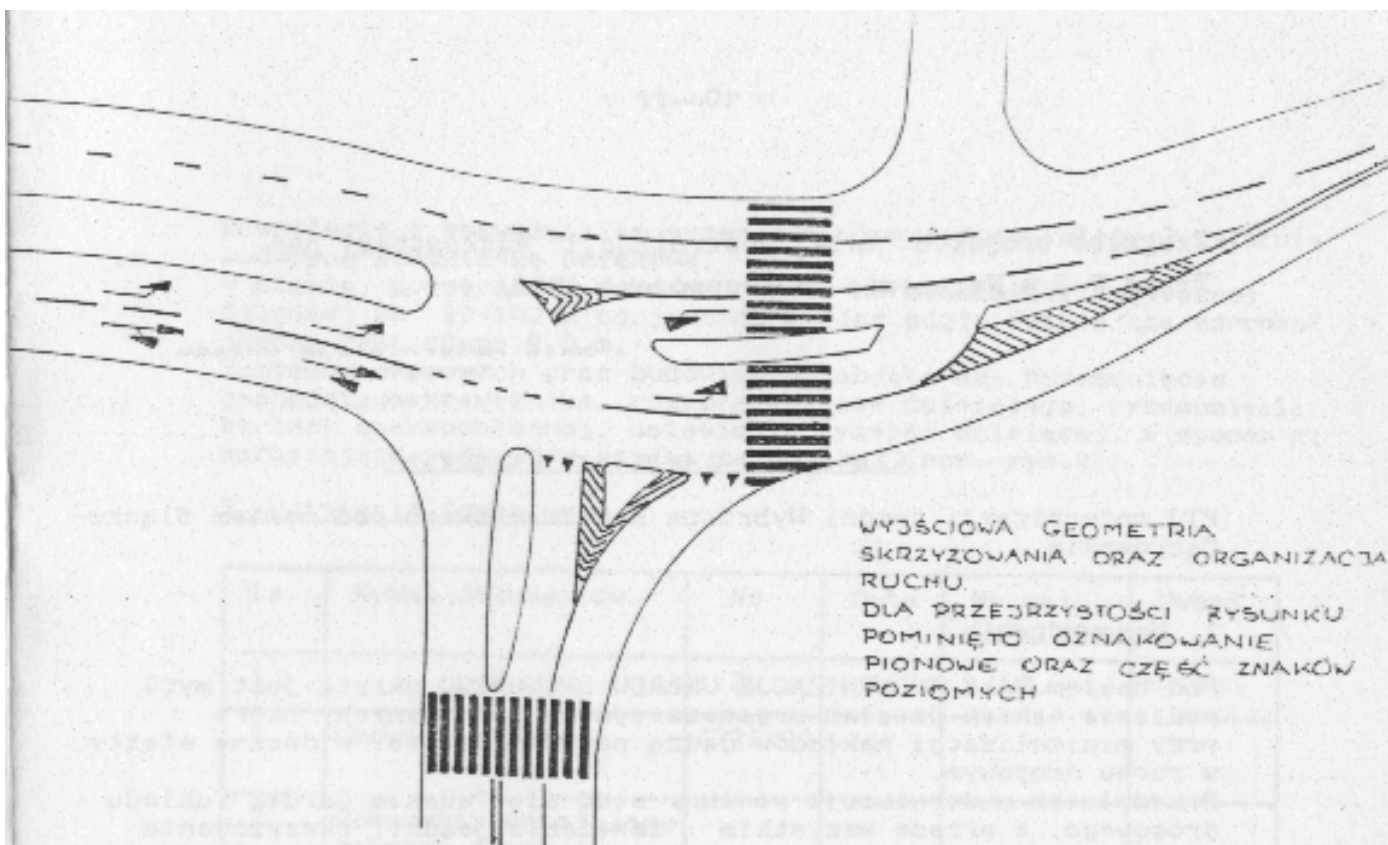
5. Inżynieria ruchu drogowego w kontekście zmian w systemie zarządzania krajem.

Zbieg okoliczności, nie najszcześliwszy dla inżynierii ruchu spowodował, że pierwszy w kraju akt prawny regulujący w 1987 r. zasady zarządzania ruchem drogowym traci praktycznie na aktualności w momencie reorganizacji administracji państwowej i powstania administracji samorządowej. Jest to tym bardziej niekorzystne, że przepisy o zarządzaniu ruchem ukazały się po wielu latach starań środowiska o prawne uregulowanie tej problematyki.

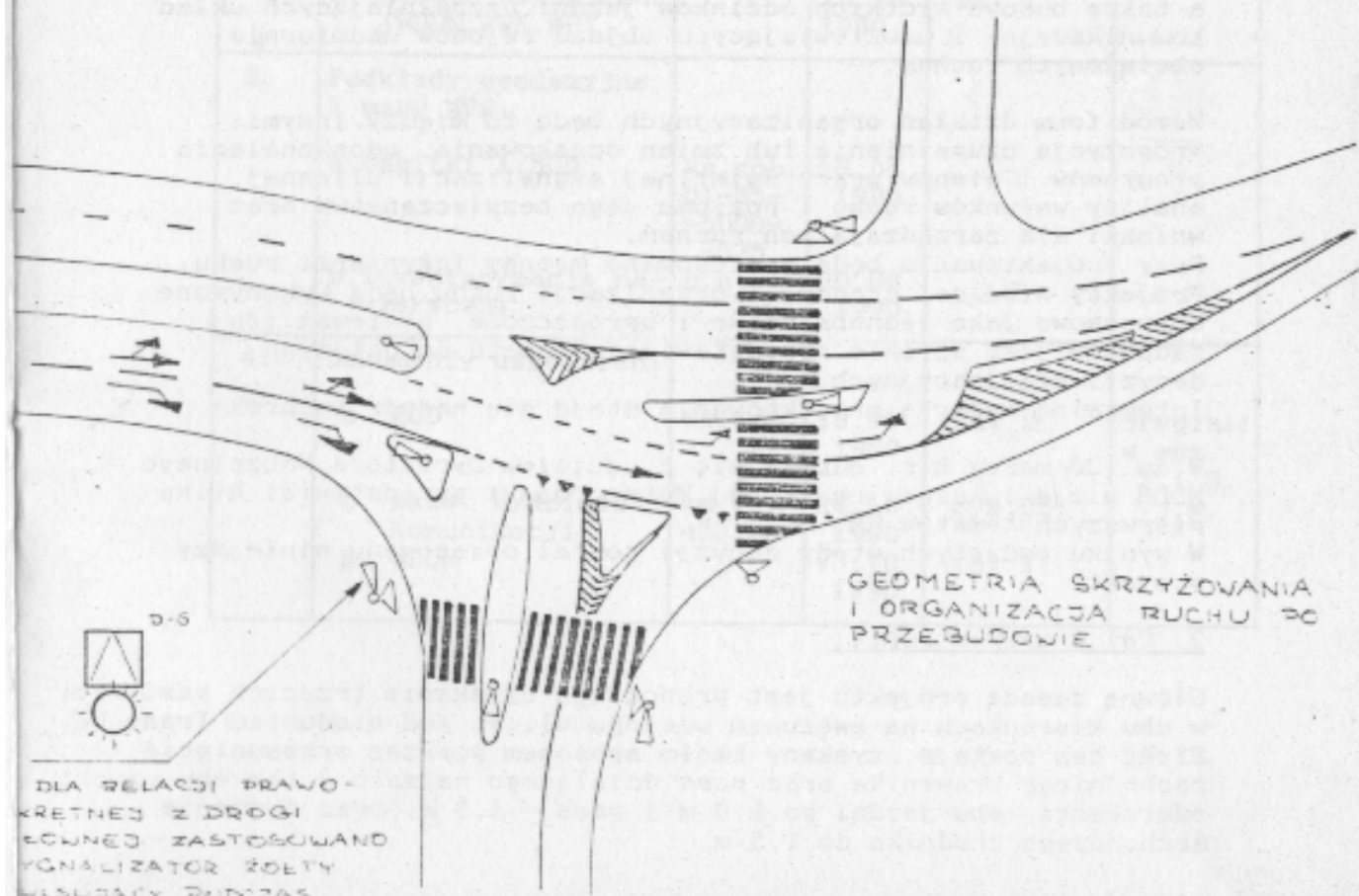
Sformułowania użyte obecnie w ustawie o samorządzie terytorialnym oraz w ustawie o rozdziale kompetencji, przeczą sobie nawzajem w zakresie dotyczącym organizacji ruchu drogowego oraz pozostawiają szeroki margines dla ich interpretacji. Zaniepokojenie środowiska inżynierów ruchu wiąże się z obawą o dalszy rozwój młodych i nielicznych jeszcze służb inżynierii, które nie zdążyły okrzepnąć, a już muszą myśleć o przebudowie stylu działania.

Niezależnie jednak od istniejącego stanu politycznego i prawnego, istotne jest aby nie tracić kolejnych miesięcy na jałowe dyskusje i czekanie na rozwój wypadków. Najwyższa pora, aby służby działające dotychczas na zasadzie entuzjazmu poszczególnych zapaleńców lub ich małych grup, stały się w pełni profesjonalnymi służbami działającymi na podobnych zasadach jak w rozwiniętych krajach świata.

Zalecić tu należy wychodzenie z szeroką propozycję pomocy nowym samorządom, które muszą znaleźć poparcie ze strony fachowców i ekspertów. Pomoc ta nie może być jedynie werbalna, a sprowadzać się powinna do fachowych opracowań wskazujących w miarę możliwości drogi poprawienia sytuacji komunikacyjnej. W budżetach gmin oraz administracji rządowej należy wydzielić określone fundusze na działania w dziedzinie prawidłowej organizacji ruchu drogowego oraz jego bezpieczeństwa.



WYJŚCIOWA GEOMETRIA
SKRZYŻOWANIA ORAZ ORGANIZACJA
RUCHU.
DLA PRZEJRZYSTOŚCI RYSUNKU
POMINIĘTO OZNAKOWANIE
PIKOWE ORAZ CZĘŚĆ ZNAKÓW
POZIOMYCH



GEOMETRIA SKRZYŻOWANIA
I ORGANIZACJA RUCHU PO
PRZEBUDOWIE



DLA RELACJI PRAWO-
KRETNES Z DROGI
KOWNES ZASTOSOWANO
SYGNALIZATOR ŚWIET-
ŁYŚCĄCY PODCZAS

Fragment projektu "Małej modernizacji" Wisłostrady pod
Trasą W-Z w Warszawie /Metroprojekt 1990/

Mała Modernizacja Układu
Drogowego
2/90

Opis techniczny

PTJ modernizacji jezdni Wybrzeża Kościuszkowego pod mostem Śląsko-Dąbrowskim.

1. Wprowadzenie

Pod hasłem MAŁE MODERNIZACJE UKŁADU DROGOWEGO ukryta jest myśl podjęcia takich działań organizacyjno - budowlanych, które przy minimalizacji nakładów dadzą natychmiastowe, widoczne efekty w ruchu drogowym.

Przedmiotem modernizacji powinny stać się "wąskie gardła" układu drogowego, a przede wszystkim : zawężenie jezdni, skrzyżowania tracące przepustowość, rejony parkingów i przystanków komunikacji publicznej, miejsca niebezpieczne dla przechodniów.

Wśród form działania budowlanego będą to m.in. : poszerzenia jezdni, korekty skrzyżowań, budowa zatok, wymiana nawierzchni, a także budowa krótkich odcinków jezdni uzupełniających układ komunikacyjny i umożliwiających objazd rejonów nadmiernie obciążonych ruchem.

Wśród form działań organizacyjnych będą to między innymi: propozycje uzupełnienia lub zmian oznakowania, udoskonalania programów i planów pracy świetlnej sygnalizacji ulicznej, analizy warunków ruchu i poziomu jego bezpieczeństwa oraz wnioski dla zarządzających ruchem. Przy projektowaniu będą zastosowane metody inżynierii ruchu. Projekty wiedące, drogowe i organizacji ruchu będą wykonywane ekspresowo jako jednobranżowe i uproszczone, ponieważ ich zadaniem jest szybkie przedstawienie tematu do dalszych decyzji realizacyjnych.

Integralną częścią projektowania staje się nadzór autorski.

W dn. 20 marca b.r. odbyła się z udziałem Dyrektora Naczelnego WDDM wizja lokalna, na której Metroprojekt przedstawiał kilka pierwszych tematów MM.

W wyniku podjętych wtedy decyzji został opracowany niniejszy projekt.

2. Cel i zakres robót.

Główną zasadą projektu jest propozycja uzyskania trzecich pasów ruchu w obu kierunkach na zwężonym odcinku ulicy, pod wiaduktem Trasy WZ. Efekt ten zostaje uzyskany tanim sposobem poprzez przesunięcie zachodniego krawężnika oraz pasa dzielącego na zachód tak aby uzyskać szerokości: obu jezdni po 9,0 m i pasa - 1,5 m, oraz zwężenie zachodniego chodnika do 1,5 m.

Równolegle z krawężnikiem przesunąć odpowiednio należy 2 latarnie podwójną studzienkę ściekową.

W planie, poszerzenie wykonać należy na minimalnie koniecznej długości ok. 90-100 m to jest do miejsc gdzie istniejąca szerokość jezdni jest równa 9,0 m.

Zakresem drogowych prac budowlanych objęte są: przesunięcie zachodniego krawężnika, rozebranie pasa dzielącego, przesunięcie bariery energochłonnej, ustawienie wysepki dzielącej, w sposób nie naruszający podbudowy jezdni zachodniej (por. rys.01).

3. Ustalenia formalne

Lp.	Wykaz dokumentów	Nr	Data	Nr zał. lub rys.	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	Umowa z WDDiM	4773/90		-	-
2.	Dokumenty ustalające zakres, formę i szczegóły projektu:				
	a. komisja w terenie	-	20.03. 1990	-	
	b. narada techniczna (WDDM.WWK,MP)	-	23.10. 1990	zał.1.	
3.	Podkłady geodezyjne i mapy WPG:				
	a.odbitki 1:500	ks.rob. 01-05-5000-075	18.05. 1990	-	
	b.inwentaryzacja nawierzchni	b.n.	20.08. 1990	-	
4.	Dokumenty uzgodnień:				
	a. ZUD	6016/90	18.09. 1990	zał.2.	oryginał w egz. 1 i 3.
	b. Zatw. Wydziału Komunikacji	km V - 433/90	24.10. 1990	rys.03.	j.w.
	d. WDDM	-	23.10. 1990	zał.1.	

4. Stan istniejący (jezdnia północna)

Lp.	Elementy	Parametry techniczne Jedn. L. jedn.		Nawierzchnia i jej stan	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1.	Jezdnia główna a. długość odcinka b. szerokość w świetle przyczółka	- m m	- 100 22,5	bitumiczna, stan dobry	
2.	Zieleń	-	-	-	nie występuje w granicach robót
3.	Inne elementy: a. ściek przy zach. krawężniku b. studzienki c. latarnie	m szt. szt.	70 2 2	3 rzędy klinkieru stan zły - -	do rozbiórki do przesunięcia do przesunięcia

5. Plan sytuacyjny

Lp.	Elementy	Jedn.	Liczba jedn.	Uwagi
1	2	3	4	5
1.	Długość modernizowanej jezdni	m	ok.200	w granicach oznakowania poziomego
2.	Szerokość : a. poszerzenia b. jezdni po poszerzeniu c. głównych chodników d. przejście przez jezdnię d. w granicach robót	m m m m m	0,0-1,8 2x9,0 1,5 6,0 i 4,0 22,5	przełożenie istniejących płyt w chodniku zachodnim
3.	Wpusty uliczne	szt.	2	przysunięcie do krawężnika zachodniego

1	2	3	4	5
4.	Inne elementy a. latarnie uliczne do b. bariera energochłonna	szt. m	2 100	przesunięcie na zachód

Główną zasadą zmiany obecnej geometrii jest poszerzenie jezdni do 3-ch pasów ruchu tj. w najwęższym miejscu - pod wiaduktem - do 2x9,0 m z pasem dzielącym o szerokości 1,5 m.
Po stronie zachodniej należy istniejący chodnik zmniejszyć do 1,5 m przesuając istniejący krawężnik i ustawiając go na ławie żwirobetonowej 65x30 z oporem.
W uzyskanym poszerzeniu należy ułożyć dwuwarstwową nawierzchnię z betonu asfaltowego o łącznej grubości 10 cm na podbudowie betonowej B 12,5 grubości 15 cm ułożonej na 10 cm podsypce piaskowej.
Podobnie należy wypełnić poszerzenie jezdni wschodniej uzyskane po przesunięciu wysepki dzielącej.
Zgodnie z treścią uzgodnienia wysepka będzie ujęta w krawężniki jezdniowe na ławie betonowej położone na płask.
Nawierzchnię wysepki zaprojektowano z płyt chodnikowych lub bloczków betonowych na podsypce piaskowej.

6. Rozwiązania wysokościowe

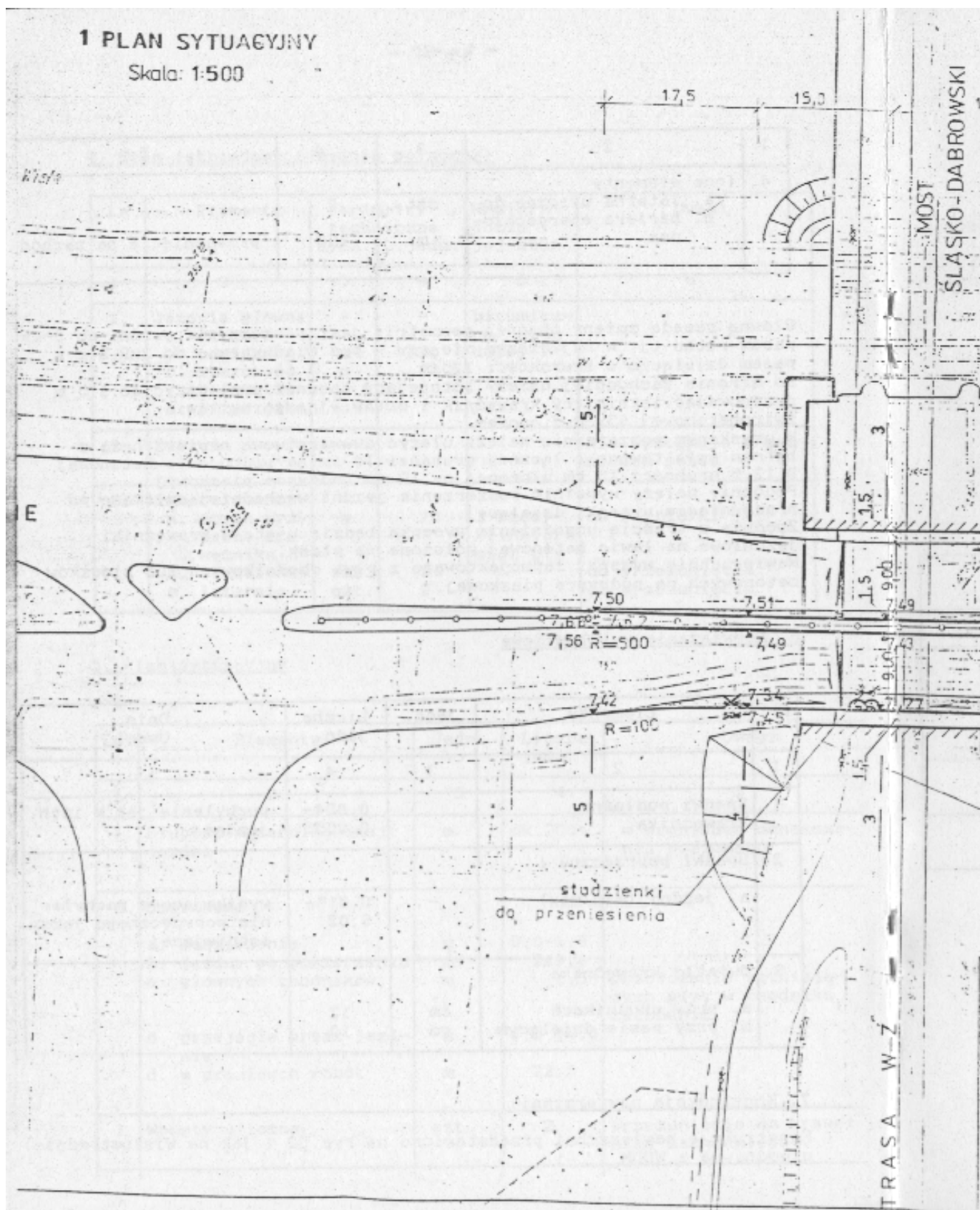
Lp.	Elementy	Jedn.	Liczba jedn.	Opis Uwagi
1	2	3	4	5
1.	Spadki podłużne krawężnika	-	0.004-0.0055	pochylenie jak w istn. jezdni
2.	Spadki poprzeczne : a. jezdni (min/max)	-	0.015-0.02	wynikające z pochyle- nia poprzecznego jezdni istniejącej
3.	Światło krawężnika : a. przy chodnikach b. przy pasie dzielącym	cm cm	12 10	

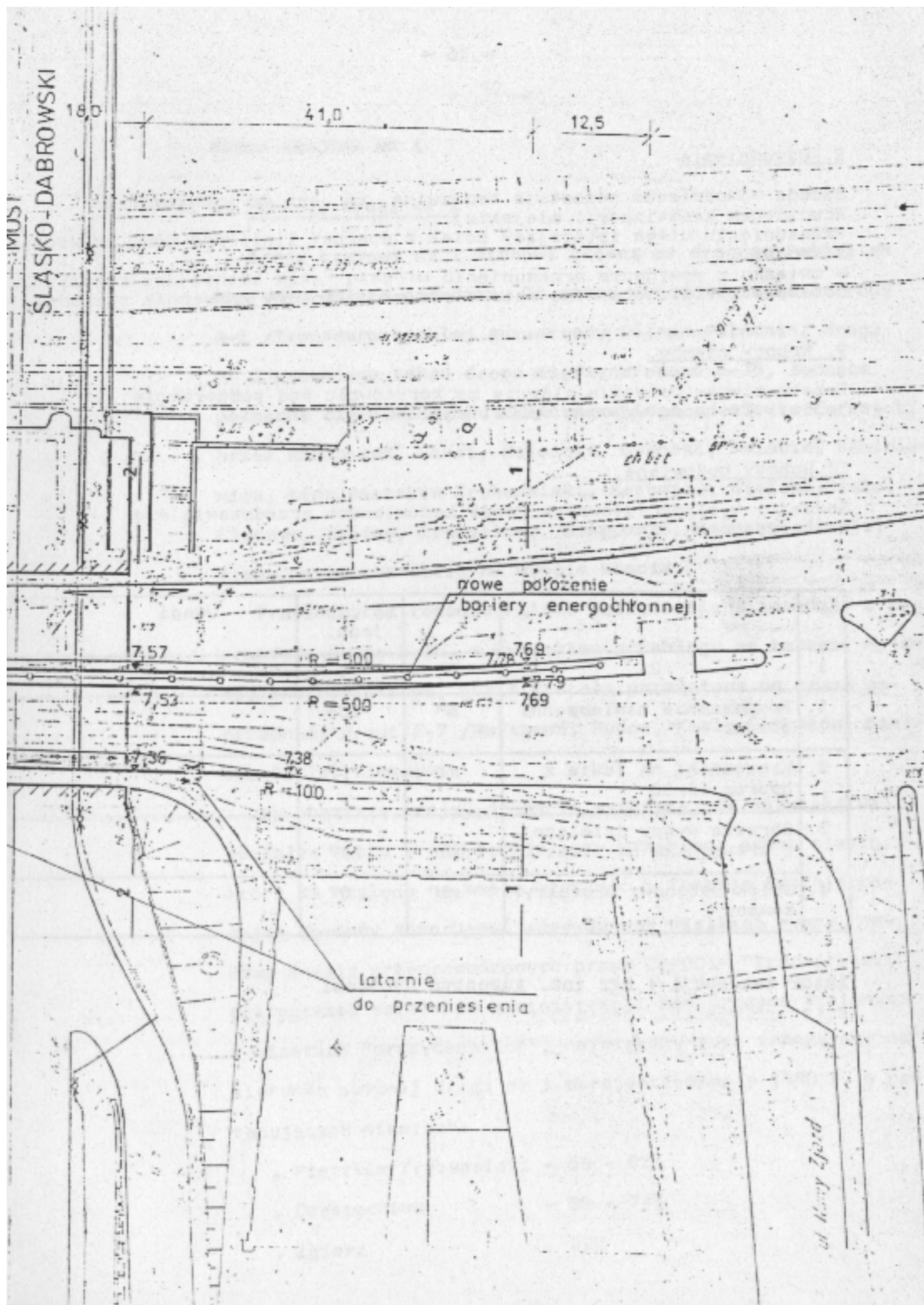
7. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przedstawiono na rys. 02 (jak na Wisłostradzie) uzgodniona z WDDM

1 PLAN SYTUACYJNY

Skala: 1:500





8. Odwodnienie

Zasada odwodnienia pozostaje bez zmian, to jest do istniejących studzienek kanalizacji miejskiej.

Przesunięciu ulega istniejący ściek z obecnej linii pod nowy krawężnik zachodni.

W związku z powyższym przesunięciu ulegają także istniejące studzienki ściekowe z linii obecnego ścieku pod projektowany krawężnik zachodni.

9. Roboty ziemne.

Roboty ziemne polegają głównie na korytowaniu pod poszerzenie jezdni. Wielkość wykopów wynosi ok. 100 m³.

10. Roboty budowlane.

Rodzaj i wielkość głównych robót budowlanych przedstawia się następująco :

Lp.	Elementy	Jedn.	Liczba jedn.	Uwagi
1	2	3	4	5
1.	Poszerzenie nawierzchni jezdni	m ²	165	
2.	Krawężniki na ławie z oporem 65x30	mb	67	
3.	Obrzeża wyspy dzielącej z krawężnika na płask	mb	197	
4.	Ściek betonowy prefabrykowany	mb	67	

DROGA KRAJOWA NR 1

1. Funkcje drogi nr 1

Droga krajowa nr 1 stanowi główną oś drogową Polski na kierunku północ-południe. Do czasu wybudowania autostrady A-1 /Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe/ drogę nr 1 przebiega także droga międzynarodowa E-75, łącząca północną część Półwyspu Skandynawskiego od miasta Karasjok, przez Rovaniemi, Lahti, Helsinki, Gdańsk, Świecie, Krośnice, Łódź Piotrków Trybunalski, Katowice, Bielsko-Białą, Cieszyn, Żylinę, Bratysławę, Budapeszt, Belgrad, Skopje, Ateny do miasta Sitia na wyspie Krecie.

Trasa ta, na terenie Polski pokrywa się w zasadzie z poprzednią drogą E-16, z wyjątkiem przebiegu na terenie województwa bielskiego, gdzie została przełożona na trasę poprzedniej drogi E-7 /Warszawa, Radom, Kielce, Kraków, Bielsko-Białą, Cieszyn/.

Na obszarze kraju, droga ta wyróżnia się największym udziałem ruchu tranzytowego przy przebiegu przez miasta, które ze względu na swoją wielkość i funkcje administracyjne powinny absorbować zdecydowaną wielkość ruchu. Według analiz przeprowadzonych przez CBPBDiM "Transprojekt" dla potrzeb ustalenia administracji nad drogami krajowymi w miastach "prezydenckich", największy ruch tranzytowy na kierunku obecnej drogi nr 1 zarejestrowano w 1980 r. w następujących miastach:

- . Piotrków Trybunalski - 68 - 92%
- . Częstochowa - 59 - 74%
- . Zgierz - 69%

. Tczew	- 53 - 59%
. Włocławek	- 43 - 45%
. Katowice	- 33 - 35%
. Tychy	- 16 - 19%
. Łódź	- 10 - 22%

W bliskim sąsiedztwie miejscowości Grodziec Śląski, stanowiącej główny temat opracowania znajduje się bardzo popularne i jedno z najbardziej obciążonych drogowych przejść granicznych w Cieszynie. Potok pojazdów na miejscu granicznym, obecnie napływający drogą nr 1 i drogą nr 938 /dawny przebieg drogi E-16/ systematycznie wzrasta. Według danych WOP wielkość ruchu samochodów na przejściu w Cieszynie kształtowała się w ostatnich latach następująco:

Rok	Ruch roczny poj/rok	Max. ruch miesięczny poj./miesiąc	Mies. max. ruchu
1986	311.974	42.204	8
1987	381.997	68.491	8
1988	482.679	75.293	8
1989	891.621	126.982	9

Według pomiaru generalnego z 1985 r. na terenie wsi Grodziec Śląski zanotowano średnioroczny ruch dobowy rzędu 5500 poj./dobę. W 1989 r. ruch ten wynosił już ok. 6400 poj./dobę.

2. Stan formalno-prawny opracowań projektowych

Na drodze krajowej nr 1 /międzynarodowej E-75/ realizuje się obecnie zespół zamierzeń modernizacyjnych obejmujący budowę:

- nowego przejścia granicznego /wraz z nowym mostem przez rzekę Olzę/ w Cieszynie -
- w trakcie realizacji,
- obejścia miasta Cieszyna /wraz z dojazdami do nowego mostu/ - w trakcie realizacji,
- drugiej jezdni /wraz z poprawą pozostałych parametrów geometrycznych/ - zrealizowana do kilometra 608 /miejscowość Świętoszówka/
- pozostało do wykonania ok. 25 km.

Na pozostałym do wykonania odcinku modernizowanej drogi znajduje się miejscowość Grodziec Śląski, licząca obecnie 1074 mieszkańców. Administracyjnie, miejscowość ta należy do gminy Jasienica.

Modernizacja obecnej drogi nr 1 na interesującym nas odcinku, realizowana jest zgodnie z opracowanymi w 1985 r. przez Krakowskie Biuro Projektów Dróg i Mostów, założeniami techniczno-ekonomicznymi "Przebudowy drogi międzyregionalnej E-7, Kraków - Bielsko - Cieszyn, zadanie I Jasienica - Skoczów", rozpatrzonymi /wraz z Zad. II/ przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w dn. 21 grudnia 1987 r. i zatwierdzonymi przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych 15 stycznia 1988 r.

Studium techniczno-ekonomiczne przebudowy drogi E-7 na odcinku Bielsko-Biała, Skoczów, Cieszyn, granica Państwa

było rozpatrywane na posiedzeniu KOPI w dniu 8 grudnia 1976 r. i zatwierdzone przez Dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych 17 grudnia 1976 r. Ustalenia KOPI z 1976 r. w interesującej nas części /tj. na odcinku Bielsko Biala - Cieszyn/ są nieaktualne co do zaleceń technicznych i sposobu etapowania realizacji. Aktualne jest natomiast ustalenie zalecające aby na odcinku: "pomiędzy Jasienicą i obwodową Skoczowa /.../ w ZTE opracować przebieg trasy wariantowo, przewidując dobudowę drugiej jezdni do istniejącej jak i po nowym terenie, pozostawiając istniejącą jezdnię dla ruchu lokalnego".

Ustalenia KOPI z 1985 r. w interesującej nas części przewidywały:

"1. Przyjąć przebieg trasy na odcinku 1 /Jasienica - Skoczów/ wg wariantu I, na odcinku 1a /Skoczów - Cieszyn/ wg wariantu II /.../

7. Rozwiązania technologiczne w zakresie robót drogowych przyjąć generalnie w założeniu, że droga ta jest drogą szybkiego ruchu /.../"

Ustalenia te mają być wprowadzone na etapie projektu technicznego.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestor /DODP w Krakowie/ otrzymał z Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Bielsku Białej, informację o terenie z dnia 7 czerwca 1980 r. z zaleceniem opracowania ZTE w 2 wariantach, a na odcinku Świętoszówki w 3 wariantach.

3. Stan formalno-prawny na terenie miejscowości Grodziec Śląski

Zgodnie z ustaleniami KOPI z 1976 r oraz warunkami określonymi w informacji o terenie, przebieg drogi nr 1 /wówczas jeszcze noszącej nr E-7/ na terenie miejscowości Grodziec Śląski zaprojektowano w 3 wariantach:

- . Wariant I - początek w km 15 + 361 w miejscowości Świętoszówka, na końcu wybudowanej drogi dwujezdniowej na obejściu Jasienicy. W miejscowości Grodziec Śląski trasa przebiega najpierw po północnej /do km 16 + 850/, a potem po południowej stronie drogi. W km 18 + 634 włącza się do istniejącej drogi
- . Wariant II - początek w km 14 + 457, za wiaduktem drogowym nad torami PKP. Cała trasa przebiega po południowej stronie istniejącej drogi. W tym wariantcie nie wykorzystuje się 900 m wybudowanej w ostatnich latach drogi dwujezdniowej
- . Wariant III - przebieg po śladzie istniejącej drogi z wyłagodzenie łuków.

Wydział Planowania Przestrzennego, Urbanistyki, Architektury i Nadzoru Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej, pismem z dnia 16 kwietnia 1985 r. uzgodnił przedstawione w ZTE propozycje z następującymi uwagami wynikającymi z ustaleń miejscowych planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego w tym m.in. gminy Jasienica:

"1. Warianty trasy drogi na terenie wsi Grodzice.

Wariant I odpowiada alternatywnemu prowadzeniu trasy według ustaleń planu ogólnego gminy Jasienica. Rozwiązanie to nie budzi żadnych zastrzeżeń.

Wariant II odpowiada podstawowemu przebiegowi drogi E7 w ustaleniach planu.

Wariant III, po trasie istniejącej drogi należy rozpatrywać odrębnie dla 2 odcinków:

- odcinek km 15+363 - 16+850 m w planie ogólnym określony został jako alternatywa IIA i może być uznany za zgodny z ustaleniami tego planu. W km 16+850 łączy się on z trasą war. I.
- odcinek 16+850 - 18+561. Według ustaleń planu ogólnego w tym rejonie istniejącą drogę ma pełnić funkcję wewnętrznej obsługi wsi. Po zewnętrznej /południowej/ stronie drogi projektuje się centrum handlowo-usługowe obejmujące: klub kultury, filię biblioteki, ośrodek "Nowoczesna Gospodyni", agencję pocztową, sklep itp. Ten odcinek koliduje z ustaleniami planu i mógłby być przyjęty tylko w przypadku szczególnego uzasadnienia, z koniecznością aktualizacji planu ogólnego. Bardzo istotną wadą jest ponadto trudne i nieprawidłowo rozwiązane powiązanie z układem wewnętrznym Grodca /skrzyżowanie w Km 17+080 i 17+125/.

Drugi odcinek wariantu III nie powinien być przyjęty do dalszego opracowania.

Warianty I i II są równorzędne i o wyborze jednego z nich winny decydować względy techniczne i ekonomiczne. Analiza w tym zakresie oraz dokonanie wyboru należy do kompetencji projektanta i inwestora."

W uzgodnieniu tym zgłoszono także uwagi szczegółowe dotyczące powiązań z układem lokalnym, dojazdów do pól itp.

Wydział Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Geologii Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej zwrócił uwagę m.in. na konieczność zaprojektowania pasa zieleni izolacyjnej z odpowiednio dobranych gatunków drzew na terenie zabudowy mieszkalnej.

Wydział Geodezji i Gospodarki Gruntami Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej proponował wybranie do realizacji wariantu III.

Wydział Rolnictwa, Gospodarki Żywnościowej i Leśnictwa Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej nie zgłosił żadnych uwag.

Wojewódzki Zarząd Inwestycji Rolniczych w Bielsku Białej proponował wariant I lub II.

Naczelnik Gminy Jasienica pismem z dnia 22 kwietnia 1985 r. poinformował, że: "wspólnie z Radą Sołecką Grodziec uznaje za najbardziej celowy i ekonomiczny Wariant III to jest wzdłuż istniejącej szosy E-7. Równocześnie w centrum miejscowości Grodziec proponujemy uwzględnić przejście dla pieszych wykonane jako wiadukt z uwagi na duży ruch pieszcy".

W ŚWIETLE POWYŻSZYCH OPINII, USTALENIA KOPI Z 1987 r. NALEŻY UZNAĆ ZA OPTYMALNE, WSKAZUJĄCE NA NAJLEPSZY Z DOSTĘPNYCH W TYM CZASIE WARIANTÓW PRZEBIEGU TRASY.

Po zakończeniu procesu opiniowania i wyborze wariantu, Rada Sołecka w Grodźcu wystosowała protest, sugerując przeprowadzenie trasy w sposób dotychczas nie rozpatrywany w żadnym z opracowań projektowych, jako północne obejście miejscowości. Propozycję tę określono jako wariant IV.

Krakowskie Biuro Projektów Dróg i Mostów opracowało dla tego wariantu koncepcję programową, która uzyskała następujące opinie:

Zootechniczny Zakład Doświadczalny w Grodźcu wyraził opinię zdecydowanie negatywną, ze względu na straty spowodowane:

- przejęciem części terenów zakładu pod rozwiązanie drogowego
- odcięcie znacznej części terenów uprawnych przez drogę, a tym samym /zdaniem zakładu/ wyłączenie ich z użytkowania.

Wydział Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Geologii Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej także uznał wariant IV za wysoce niekorzystny z punktu widzenia ochrony środowiska, walorów krajobrazowych i użytkowych.

Wydział Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Bielsku Białej wyraził opinię pozytywną, uznając to rozwiązanie za znacznie lepsze od poprzednich z punktu widzenia prawidłowości rozwiązań komunikacyjnych, w tym wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rada Sołecka w Grodźcu wyraziła w swojej opinii zdecydowane poparcie dla wariantu IV.

Na spotkaniu w dniu 26 stycznia 1990 r. przedstawiciele: Rady Sołeckiej w Grodźcu, Urzędu Gminy w Jasienicy, Wydziału Architektury, Wydziału Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Geologii oraz Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego, podtrzymali swoje dotychczasowe stanowiska godząc się wspólnie jedynie na stwierdzenie, że stopień szczegółowości koncepcji programowej nie pozwala na pełną ocenę

wariantu IV w porównaniu z pozostałymi rozwiązaniami.

Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych nie preferuje żadnego z możliwych do wyboru wariantów /tj. I lub IV/, oczekując decyzji władz terenowych w tym zakresie.

Tymczasem opracowane zostały i zatwierdzone założenia do nowego planu ogólnego gminy Jasienicy, w których drogą nr 1 przewiduje się jedynie po śladzie obecnego przebiegu tj. według wariantu III, ale bez wyłączeń łuków. Nie uwzględniono nie tylko wariantu IV, lecz nawet wybranego do realizacji zgodnie z poprzednią edycją planu ogólnego, wariantu I.

4. Próba oceny wariantów

Rzetelne porównanie wariantów nie jest możliwe, ze względu na mały stopień szczegółowości opracowania wariantu IV. Oprócz tego, trudno oprzeć się wrażeniu, że przebieg trasy według wariantu IV nie został opracowany zbyt starannie - można go więc traktować jako symboliczne wskazanie sposobu rozwiązania, a nie koncepcję. Niemniej pewne przesłanki ogólne pozwalają na sformułowanie prawdopodobnych zalet i wad poszczególnych rozwiązań.

Wariant I. /podobnie jak III/. Droga przecina miejscowość Grodziec Śląski w szczególnie niekorzystnym miejscu. Po południowej stronie drogi znajduje się co najmniej 2/3 mieszkańców, natomiast po stronie północnej wszystkie obecne i nieomal wszystkie planowane obiekty użyteczności publicznej. Droga rozcina więc pod względem funkcjonalnym wieś, uniemożliwiając jej normalne funkcjonowanie. Ruch kołowy panujący na drodze stwarza już obecnie poważne zagrożenie przy przekraczaniu przez pieszych jezdni w tym samym poziomie.

Prowadzenie trasy pomiędzy dość gęstą zabudową budzi wątpliwości co do możliwości /zwłaszcza w wariantcie III/ zastosowania zieleni izolacyjnej na obszarze wsi.

Wariant IV - jako kierunek poszukiwania rozwiązania nie ma wymienionych wyżej wad. Pozwala na ominięcie wsi bez negatywnego wpływu na jej funkcjonowanie. Wadę, wynikającą z niezbyt starannego trasowania są duże straty terenów uprawnych. Należało by rozważyć możliwość jak największego przybliżenia drogi do istniejącej linii kolejowej. Nie jest wykluczone, że w kompleksowej analizie kosztów jako najkorzystniejszy może się okazać przebieg drogi przeplatający się /1 przecinający w 2 punktach/ z torami PKP prowadzonymi na tym odcinku w wykopie.

Na marginesie, trudno nie skomentować opinii WOŚGWiG, w której odmawia się człowiekowi prawa do tego, aby był zaliczany do naturalnego środowiska naszej planety. Nieraz, formułując tak zdecydowane opinie warto zastanowić się, czy zieleni powinna istnieć dla człowieka czy też na odwrót.

Reasumując, nie można na podstawie obecnie dostępnych opracowań sformułować jednoznacznej oceny wariantu IV.

5. Propozycje dalszych działań

Niepokojąca jest beztroska i brak poczucia odpowiedzialności za formułowane stanowiska wynikające z zestawionego w punkcie 3 stanu formalno-prawnego. W chwili obecnej:

- administracja drogowa ma pełne prawo realizować rozwiązanie wg wariantu I,

- służby urbanistyczne wycofały się z wcześniejszych ustaleń formalnych bez analizy konsekwencji tego kroku,
- Rada Sołecka w Grodźcu zbyt późno przeanalizowała skutki wyboru wariantu przebiegu drogi nr 1, nie wykorzystano tej możliwości przy opiniowaniu planu ogólnego poprzedniej decyzji, ZTE przebudowy drogi, a nawet przy opiniowaniu ostatecznych założeń do planu.

W świetle powyższego trudno obciążać administrację drogową dodatkowymi kosztami wynikającymi z braku poczucia odpowiedzialności ze strony reprezentantów społeczności lokalnej na różnych szczeblach.

Równocześnie, wiele przesłanek wskazuje na to, że istnieje możliwość przeprowadzenia drogi według wariantu IV w sposób możliwy do zaakceptowania przez Zootechniczny Zakład Doświadczalny w Grodźcu. Konieczna jest jednak większa szczególność opracowania. W tej sytuacji proponuje się:

1. Opracowanie ZTE dla wariantu IV z uwzględnieniem sugestii zawartych w punkcie 4 - z budżetu terenowego.
2. W przypadku pozytywnej, lecz nie do końca jednoznacznej oceny ZTE wariantu IV - opracowanie analizy porównawczej wariantów I, IV /i ewentualnie III/ uwzględniającej zagadnienia: programowo-przestrzenne, funkcjonalno-ruchowe, rozwiązań technicznych trasy, elementów ochrony i kształtowania środowiska, ekonomiczne. Proponuje się pokrycie kosztów wspólne z budżetu terenowego i budżetu centralnego /drogowego/.
3. Wprowadzenie wariantu IV do planu ogólnego gminy Jasienica.

VIII ZJAZD DROGOWCÓW MIEJSKICH

Zjazd odbędzie się w dniach 13 - 15.06.1991 r. w PŁOCKU
W ramach Sekcji Inżynierii Ruchu planuje się dwa seminaria
tematyczne:

1. Tendencje w projektowaniu.
2. Zbierania i przetwarzanie danych o wypadkach drogowych.

Przewidywany jest szeroki zakres "sponsorowania" Zjazdu
przez firmy reklamujące swoje wyroby lub usługi.

Zainteresowanych odsyłamy do:

- Zarządu Głównego SITK w Warszawie /27-02-58/
- Sekretarza Zjazdu mgr inż. Janusza ORŁOWSKIEGO
/30-08-92/

W trakcie Zjazdu przewidywana jest sesja naszego
Klubu.