

Wpływ uspokojenia ruchu na środowisko

Utworzono: wtorek, 20, luty 2018 11:19 Ilona Hałucha



Uspokojenie ruchu to w dużym uproszczeniu wszelkie działania, stosowane w ramach osiedla, dzielnicy czy miasta, które służą ograniczeniu prędkości przejeżdżających przez nie pojazdów, a także natężenia ruchu. To pozytywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa i jakość powietrza na terenie, gdzie zastosowane są takie rozwiązania.

- Panuje powszechne przekonanie, że uspokojenie ruchu jest związane ze stosowaniem progów podrzutowych – stwierdził Sebastian Biernacki, dyrektor ds. infrastruktury w EKKOM Sp. z o.o. – To oczywiście błąd. Takie progi powinny być stosowane w ostateczności, przy ograniczeniu prędkości do 20 km/h.

Uspokojenie ruchu wywodzi się z Holandii. W latach 60. zauważono, że odpowiednie kształtowanie geometrii ulic, zwłaszcza na osiedlach, jest sposobem na to, żeby kierowcy zachowywali rozsądną prędkość. Chodziło też o odzyskanie przestrzeni dla pieszych i zmniejszenie ruchu samochodowego.

- W 1976 roku wprowadzono to już jako oficjalny element do organizowania ruchu w przestrzeni przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych – poinformował Sebastian Biernacki. – W ślad za tym poszły inne kraje: Anglia, Szwecja, Dania, Francja, nawet Stany Zjednoczone.

W Polsce elementy związane z uspokojeniem ruchu są od dawna znane. Od 10 lat dostępne są [wytyczne](#), opracowane na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.

Przestrzeń ruchu uspokojonego to obszar wspólny, znajdujący się pomiędzy strefą pieszych i strefą dla samochodów. To jest miejsce, gdzie ruch pieszy i zmotoryzowany się przeplata, a więc nie można dopuszczać do prędkości wyższych niż 50 km/h.

Strefa uspokojona nie musi być jednorodna. W miejscach najczęstszego występowania pieszych i rowerzystów prędkość pojazdów nie powinna przekraczać 30 km/h. Dopiero w miejscach, gdzie pieszy może się znaleźć, ale przeważają jednak samochody, można ją podnieść do 50 km/h. I tylko w miejscach, gdzie

Wpływ uspokojenia ruchu na środowisko

Utworzono: wtorek, 20, luty 2018 11:19 Ilona Hałucha

niechronionych użytkowników nie ma lub na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, dozwolona prędkość może przekroczyć 50 km/h.

- Niestety w miastach mamy bardzo często do czynienia z przypadkami dozwolonych dużo wyższych prędkości – powiedział specjalista z firmy EKKOM.

Typowy fragment miasta powinien wyglądać tak: dwujezdniowa droga tranzytowa z prędkością do 70 km/h, drogi rozprowadzające z prędkością do 50 km/h i drogi dojazdowe w strefie 30 km/h.

Walka z nadmierną prędkością jest celem i największą zaletą uspokojenia ruchu. – Jeżeli strefę uspokojonego ruchu zorganizujemy prawidłowo, to ograniczenia prędkości nie są egzekwowane znakami, ale geometrią i rozwiązaniami w niwelecie – powiedział Sebastian Biernacki. – Kierowca musi dostosować prędkość do tych rozwiązań, w przeciwnym wypadku jego komfort jazdy jest wyraźnie ograniczony.

Zaletą jest także to, że strefa uspokojonego ruchu działa zawsze, niezależnie od pory dnia, roku, godzin szczytu itd. Jest też odporna na warunki atmosferyczne, oddziałuje na wszystkie pojazdy, często poprawia estetykę i jakość przestrzeni publicznej.



- To zorganizowana przestrzeń dla pieszych z elementami małej architektury – powiedział Sebastian Biernacki – Otoczenie jest bardziej przyjazne także dla kierowców.

Oczywiście, na początku wprowadzania tych zmian pojawia się opór wśród kierowców, którym te rozwiązania nie bardzo się podobają. Jednak w miarę funkcjonowania stref, protesty mijają, natomiast pojawiają się zwolennicy.

Strefy uspokojonego ruchu nie wszędzie mogą powstać, np. na trasach tranzytowych, gdzie natężenie ruchu jest duże. Ograniczeniem mogą być też brak

Wpływ uspokojenia ruchu na środowisko

Utworzono: wtorek, 20, luty 2018 11:19 Ilona Hałucha

miejsca oraz brak środków finansowych.

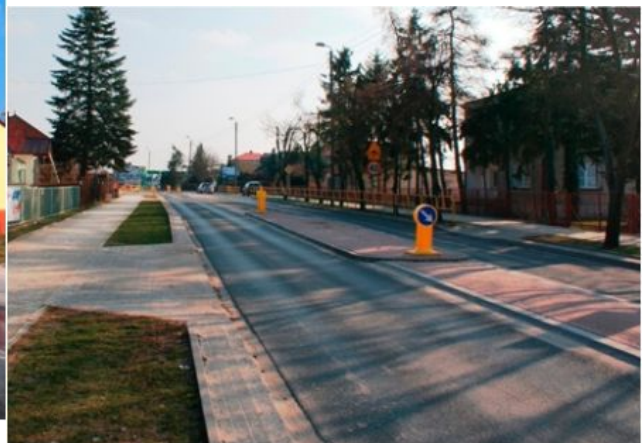
- Uspokojenie ruchu oddziałuje bezpośrednio na redukcję wypadków i ich ciężkości, redukcję prędkości, hałasu, zanieczyszczeń powietrza, otwarcie nowych stref dla ruchu niesamochodowego oraz wymusza prawidłowe rozwiązania w zakresie planowania przestrzennego – podsumował Sebastian Biernacki.

Ciężkość wypadków jest nierozdzielnie związana z prędkością. Jeśli pojazd porusza się z prędkością do 30 km/h to prawdopodobieństwo wypadku śmiertelnego przy kolizji z pieszym wynosi ok. 5%. Wzrost prędkości zaledwie do 50 km/h odwraca tę proporcję – ok. 90% pieszych nie ma szans na przeżycie.

Puławy – przykład obszarowego uspokojenia ruchu

Cała dzielnica Puław, Włostowice, została objęta strefą ruchu uspokojonego, zarówno na drodze wojewódzkiej nr 824 (2,7 km), jak i wewnątrz osiedla (6,5 km). Droga wojewódzka została w pełni przebudowana – pojawiło się 7 elementów uspokojenia ruchu, w tym środkowy pas brukowany – co kosztowało ponad 20 mln zł brutto. Na samym osiedlu przebudowa była punktowa, pojawiło się 36 środków uspokojenia ruchu, a koszt wyniósł niespełna 5 mln zł brutto.

Efekt? Po porównaniu statystyk kolizji i wypadków przed i po wprowadzeniu uspokojenia ruchu okazało się, że nastąpił 32% spadek liczby kolizji, 74% spadek liczby wypadków i 86% spadek liczby rannych.



Wpływ uspokojenia ruchu na środowisko

Utworzono: wtorek, 20, luty 2018 11:19 Ilona Hałucha



We Włostowicach – dwukrotnie: w 2014 i 2016 roku - wykonano też pomiary hałasu i natężenia ruchu. Liczba pojazdów lekkich zwiększyła się o 26%, pojazdów ciężkich aż o 50%. Ich średnia prędkość zmniejszyła się odpowiednio o 10% i 6%. Okazało się też, że hałas, w miejscach, gdzie zastosowano środki uspokojenia ruchu, jest mniejszy niż wartości dopuszczalne. Pomiary wskazały przekroczenia tych wartości w miejscach pomiędzy nimi, np. pomiędzy skrzyżowaniami z wyniesioną tarczą, czy pomiędzy progami, gdzie można było rozwinąć większą prędkość.

Maksymalna możliwa redukcja hałasu jest różna, w zależności od zastosowanego środka. Zachowując płynność ruchu można obniżyć hałas o najwyżej 2 dB, ograniczając natężenie ruchu o 6 dB. Ograniczenie ruchu ciężkiego i zmniejszenie prędkości to hałas mniejszy o ok. 3 dB.

- Obszarowe uspokojenie ruchu może ograniczyć hałas nawet o 7 dB – podkreślił Sebastian Biernacki. – Ronda, w zależności od lokalizacji i wielkości, mogą go zmniejszyć o 5 dB. Dzięki odpowiedniemu planowaniu przestrzennemu możemy nawet uzyskać redukcję do 20 dB, czyli porównywalną z ekranami akustycznymi.

Ilona Hałucha

(na podstawie wystąpienia Sebastiana Biernackiego podczas III Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej TRANSEIA „Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym”, która odbyła się 6-8 grudnia 2017 roku w Krynicy

Zdroju)

III Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna TRANSEIA "Oceny oddziaływania na środowisko w budownictwie komunikacyjnym"



TRANSEIA

6-8 grudnia 2017, Krynica Zdrój