

Mniej nie znaczy gorzej (II) Gdańskie Rowerowe Śródmieście

Utworzono: środa, 02, luty 2011 10:34 Tomasz Wawrzonek, Radosław Liziński

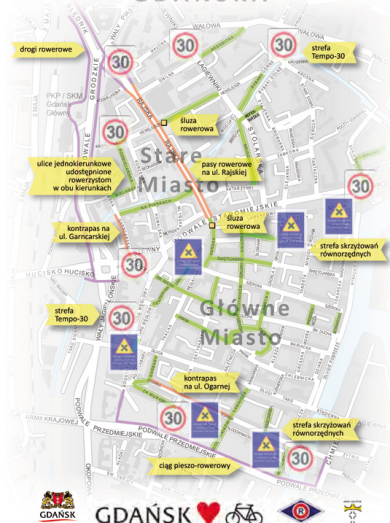


Gdańskie Rowerowe Śródmieście jest jednym ze sztandarowych projektów zrealizowanych w Gdańsku w celu promowania ruchu rowerowego. W ramach tego projektu na obszarze Głównego i Starego Miasta, czyli najbardziej reprezentacyjnej części Gdańska, wprowadzono szereg rozwiązań preferujących ruch rowerowy. Na ul. Rajskiej wprowadzono pasy rowerowe, na kilku ulicach zastosowano śluzy wjazdowe i wyjazdowe, a na praktycznie wszystkich ulicach jednokierunkowych dopuszczono ruch „pod prąd” dla rowerzystów.

Przy okazji powyższych działań przewartościowano także organizację ruchu na tym obszarze Gdańska. Przede wszystkim w celu uspokojenia ruchu zastosowano elementy tzw. „niewidzialnej infrastruktury”. Wprowadzono strefę TEMPO 30 na wszystkich ulicach Głównego i Starego Miasta nie wyłączając z tego również ulic klasy zbiorczej, takich jak ul. Rajska i ul. Podwale Staromiejskie.

Na obszarze ograniczonym ulicami Podwale Staromiejskie – Wały Jagiellońskie – Podwale Przedmiejskie oraz rzeką Motławą, czyli w samym sercu gdańskiej starówki wprowadzono strefę skrzyżowań równorzędnych. Dotyczyło to zarówno fragmentów znajdujących się w tzw. strefie ograniczonego ruchu, gdzie dopuszczony jest ruch wyłącznie za posiadaniem specjalnego abonamentu lub identyfikatora jak również ulic ogólnodostępnych. Szczegółowo zweryfikowano także inne elementy organizacji ruchu. Zlikwidowano kilkanaście przejść dla pieszych wychodząc z założenia, że na tego typu terenie nie należy ograniczać ruchu pieszego wyłącznie do miejsc wyznaczonych. Ruch ten powinien mieć charakter maksymalnie swobodny. Usunięto szereg znaków D-4a „droga bez przejazdu”, znaków A-12 „zwężenie jezdni” i innych znaków ostrzegawczych i informacyjnych wychodząc z założenia, że już samo otoczenie ulicy, jego staromiejski charakter jednoznacznie sugerują kierowcy, jakich sytuacji drogowych może się spodziewać.

Utworzono: środa, 02, luty 2011 10:34 Tomasz Wawrzonek, Radosław Liziński



W zakresie oznakowania z wyprzedzeniem umieszczono przed pierwszymi skrzyżowaniami w strefie skrzyżowań równorzędnych specjalne tablice przypominające o takiej organizacji ruchu. Na bazie doświadczeń ze Śródmieścia tego typu oznakowanie pomocnicze stało się standardem przy wszystkich podobnych realizacjach.

Zmiany wprowadzono na terenie Głównego i Starego Miasta przyniosły bardzo wyraźny efekt w postaci zmiany charakteru ruchu drogowego w tej części miasta. W dużym stopniu te działania w połączeniu z sezonowym lub docelowym zamykaniem ulic dla ruchu kołowego zmieniły wzajemne korelacje pomiędzy kierowcami, a pieszymi i rowerzystami. W wyniku zastosowanych rozwiązań dla tych drugich otworzyły się dużo szerszym stopniu możliwości swobodnego przemieszczania się po obszarze śródmiejskim. W tej chwili można mówić, że gospodarzami szczególnie Głównego Miasta są piesi i rowerzyści, a samochody są tam gośćmi, szczerze mówiąc wcale nie mile widzianymi. Dodatkowo, może w stosunku do przedstawionych powyżej celów drugorzędnym, efektem ograniczenia liczby znaków drogowych na terenie Głównego Miasta jest poprawa jego estetyki. Łącznie na terenie Głównego i Starego miasta zlikwidowano ponad 100 znaków drogowych.

2 / 4

Mniej nie znaczy gorzej (II) Gdańskie Rowerowe Śródmieście

Utworzono: środa, 02, luty 2011 10:34 Tomasz Wawrzonek, Radosław Liziński

Idąc za przykładem Głównego i Starego Miasta analogiczne działania zostały podjęte również na szeregu osiedli mieszkaniowych na terenie Gdańska. Docelowo zakłada się, że podobne zasady będą obowiązywały na wszystkich terenach, gdzie dominuje typowy charakter mieszkaniowy i to zarówno w zabudowie ekstensywnej, jak również intensywnej.

Przykładem tego typu działań są m.in. osiedla Wzgórze Mickiewicza, Niedźwiednik czy Suchanino. Wszystkie te rejony są objęte strefą TEMPO 30 oraz strefą skrzyżowań równorzędnych. Na skrzyżowaniach, gdzie w nadmierny sposób ograniczona jest widoczność (wloty dotychczas oznakowane znakami B-20 „stop”) przewidywane są dodatkowo fizyczne środki uspokojenia ruchu – wyniesione skrzyżowania, progi typu poduszka itp.

Wprowadzenie tego typu organizacji ruchu określa również charakter tego obszaru. Ma on być maksymalnie przyjazny pieszym i rowerzystom, a ruch kołowy musi odbywać się na zasadach wynikających właśnie z takich założeń. Oczywiście tak posunięta hierarchizacja układu drogowego nie ma na celu wyeliminowanie ruchu samochodowego, ale powinien on się odbywać na określonych zasadach, z poszanowaniem innych uczestników ruchu, którzy na takich obszarach powinni stanowić grupę dominującą. Dlatego też na osiedlach objętych tego typu organizacją ruchu szczególnej weryfikacji objęto przejścia dla pieszych starając się pozostawić tylko te, które w sposób szczególny mają podkreślać znaczenie takiego miejsca (np. w rejonie szkół). Zlikwidowano znaki ostrzegawcze o progach zwalniających (zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych), ponieważ efekt uspokojenia ruchu nie ma ograniczać się tylko do miejsc fizycznego występowania elementów to powodujących. Kierowca w każdym momencie ma spodziewać się pieszego lub środka uspokojenia ruchu. Dodatkowo wprowadzając skrzyżowania równorzędne kierowano się zasadą rozłożenia odpowiedzialności za sytuację na skrzyżowaniu na wszystkich kierowcach, a nie tylko tych na wlotach dotychczas podporządkowanych.

Jeszcze bardziej oczywista wydaje się być sprawa stref zamieszkania. Znak D-40 tak naprawdę reguluje większość aspektów organizacji ruchu. Wprowadza ograniczenie prędkości, określa sytuację pieszego w tego typu strefie, ustala kwestie postoju i parkowania, porządkuje sprawy związane z oznakowywaniem elementów uspokojenia ruchu drogowego. Co więcej stanowi również o kwestii pierwszeństwa na wyjeździe ze strefy. Jak widać ogólne przepisy powodują, że znaki drogowe na obszarze oznakowanym znakami D-40/D-41 są niepotrzebne. W tym też kierunku idzie zarządzanie ruchem na tego typu obszarach w Gdańsku. Zlikwidowano praktycznie wszystkie znaki w strefach zamieszkania pozostawiając jedynie oznakowanie zastrzeżonych miejsc postojowych. Likwidacji uległy również znaki A-7 „ustąp pierwszeństwa” na wyjazdach ze strefy.

Żeby uzmysłowić jak duża skala znaków drogowych niepotrzebnie „zaśmiecała” ulice na osiedlach można przytoczyć liczby usuniętych znaków: Niedźwiednik 95 znaków usuniętych, Suchanino 220 znaków usuniętych; Wzgórze Mickiewicza w I

Mniej nie znaczy gorzej (II) Gdańskie Rowerowe Śródmieście

Utworzono: środa, 02, luty 2011 10:34 Tomasz Wawrzonek, Radosław Liziński

etapie (skrzyżowania) 172 znaki, w II (przejścia, progi) dodatkowo usuniętych będzie 128 znaków.

Dużym optymizmem napawa fakt, że pozytywny efekt tego typu organizacji ruchu drogowego zaczynają dostrzegać również zarządzający ruchem na drogach innych niż będące w kompetencjach Zarządu Dróg i Zieleni. Najlepszym przykładem takiego podejścia jest Spółdzielnia Mieszkaniowa ROZSTAJE, która jako pierwsza na drogach wewnętrznych będących w ich zarządzie wprowadziła również strefę TEMPO 30 i skrzyżowań równorzędnych oznakowując je w sposób zunifikowany z tego typu rozwiązaniami wprowadzanymi na ulicach Zarządu Dróg i Zieleni. Szczególnie dla tych zarządców dróg strefowa organizacja ruchu jest ze wszelkich miar wskazana nie tylko z uwagi na czytelność i dostosowanie do charakteru ruchu, ale również z punktu widzenia wydatkowanych środków na utrzymanie bieżące znaków, czy konieczności ich stałego monitorowania (szczególnie ważne w przypadku skrzyżowań o ustalonym pierwszeństwie).

Tomasz Wawrzonek
Radosław Liziński
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku