

Uspokojenie ruchu – wady i zalety rozwiązań wprowadzonych w Bytomiu

Utworzono: wtorek, 09, sierpień 2011 08:17 Andrzeja Prochotta



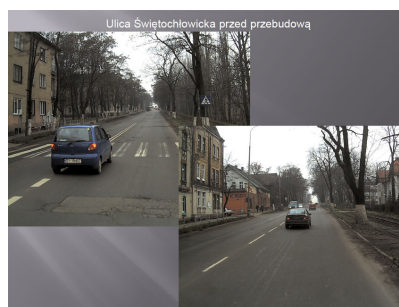
Bytom leży na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych o charakterze regionalnym, krajowym oraz międzynarodowym. Zapewnia dzięki temu dobre połączenia z miastami Aglomeracji Górnośląskiej i ważnymi ośrodkami miejskimi w kraju, ale również z krajami: Czechami, Słowacją, Niemcami i Ukrainą. Sieć miejskich dróg i ulic, o łącznej długości liczącej blisko 212 km, tworzą: drogi krajowe o długości 29,4 km, wojewódzkie - dł. 5,61 km, powiatowe - dł. 58,16 km i gminne - dł. 118,74 km. Te uwarunkowania wymagają nie tylko działań zapewniających sprawny przejazd przez miasto, ale też rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo zarówno w ruchu tranzytowym, jak i lokalnym.

Dojazd do DTŚ

Bytomskie ulice Łagiewnicka i Świętochłowska przebiegają w ciągu drogi powiatowej. Stanowią one dojazd do Drogowej Trasy Średnicowej. W latach od 2006 do 2008 doszło na tym ciągu do 12 wypadków z udziałem pieszych uczestników ruchu i 6 zdarzeń z udziałem pojazdów. Przed przebudową szerokość jezdni po jednym pasie ruchu wynosiła od 6,50 m do 10 m. W dwóch miejscach jezdnię przecinała linia tramwajowa. Na przystankach pasażerowie wysiadali z tramwaju bezpośrednio na pas ruchu, ponadto autobusy blokowały przejazd pojazdów. Na ciągu tych ulic brakowało wydzielonych pasów ruchu dla relacji „w lewo” oraz sterowania na skrzyżowaniach o wyczerpanej przepustowości wlotów podporządkowanych. Szczególne zagrożenie stwarzały też zbyt długie przejścia przez jezdnię.

Uspokojenie ruchu – wady i zalety rozwiązań wprowadzonych w Bytomiu

Utworzono: wtorek, 09, sierpień 2011 08:17 Andrzeja Prochotta



Przebudowa przygotowywana była od 2008 roku. Prace ukończono w lipcu 2010 r. Inwestycja dofinansowana z Regionalnego Programu Operacyjnego zakładała poprawę układu komunikacyjnego miasta, zapewnienie sprawnego sposobu komunikacji z DTŚ oraz odciążenie układu komunikacyjnego centrum miasta.

Przebudowa wykonana została na długości 2 758 m trasy głównej oraz na długości 297 m dróg podporządkowanych. Wprowadzono liniowe uspokojenie ruchu na całej długości trasy głównej, z wydzieleniem relacji „w lewo” krytych w linii wysp. Na dwóch skrzyżowaniach wprowadzono sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej.



Na przebudowanej trasie obecnie funkcjonują pasy ruchu po 3,5 m i 3 m wraz przejezdnym pasem środkowym o szerokości 2 m. Nowe rozwiązanie wyeliminowało wyprzedzanie pojazdów. Wszystkie przejścia dla pieszych wyposażono w azyle, wybudowano też chodnik wraz z drogą rowerową. Przystanki autobusowe umiejscowiono w zatokach lub w miejscach odgięć pasa ruchu. Na przebudowanej trasie spadła średnia prędkość przejazdu. Natomiast na mało zurbanizowanym odcinku ulicy Łagiewnickiej podniesiono limit prędkości z 50 do 60 km/h.

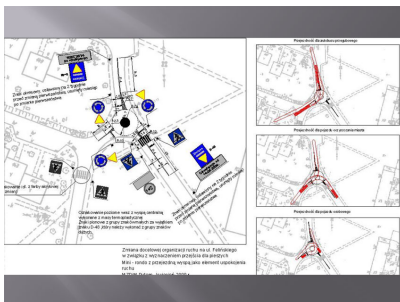
Uspokojenie ruchu – wady i zalety rozwiązań wprowadzonych w Bytomiu

Utworzono: wtorek, 09, sierpień 2011 08:17 Andrzej Prochotta

Każda przebudowa ulicy wprowadzająca zmianę dotychczasowej organizacji ruchu powinna być poprzedzona szczegółową analizą ruchową obejmującą bezpieczeństwo ruchu, prędkości pojazdów w ruchu swobodnym, zachowania kierujących, potrzeby parkingowe, jak również możliwości i rzeczywistą potrzebę wprowadzenia alternatywnych dla pojazdów silnikowych środków transportu.

Minirondo

Wprowadzone minirondo na skrzyżowaniu dróg klasy „L” na jednym z bytomskich osiedli mieszkaniowych uspokoiło ruch w sytuacji pojawienia się jednocześnie pojazdów na 2 lub 3 wlotach oraz ułatwiło wyjazd z wlotu dotychczas podporządkowanego. Niestety, niektórzy kierowcy nie przestrzegają obowiązku jazdy wokół wyspy centralnej ronda. Ponadto pojawił się zarzut, że wprowadzona organizacja ruchu jest sprzeczna z zasadami ruchu drogowego, gdyż pojazdy o większych gabarytach muszą przejeżdżać przez wyspę centralną, a to jest sprzeczne z zastosowanym znakiem C-12 (ruch okrężny). Obecnie rondo w wersji malowanej przebudowano na rondo z brukowaną, przejezdną wysepką wyniesioną 4 cm nad powierzchnię jezdni, co w praktyce wyeliminowało w stu procentach przejazdy środkiem skrzyżowania bez spowolnienia ruchu i zmiany kierunku jazdy.

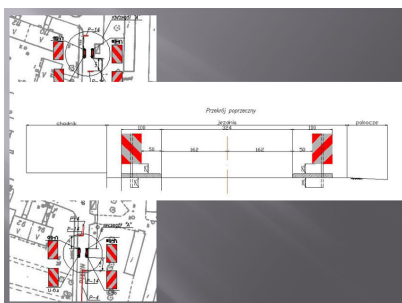


Obustronne zawężenie

Dzięki wprowadzonemu obustronnemu zawężeniu na drodze klasy „L” na jednym z osiedli mieszkaniowych w Bytomiu, kierujący zwalniają, by przepuścić pojazd nadjeżdżający z przeciwnego kierunku, ustępują pierwszeństwa przejazdu na przemian – raz dla jednego, raz dla drugiego kierunku jazdy. Niestety, obserwowane są też negatywne zachowania. Kierujący, jeżeli stwierdzą brak pojazdu z naprzeciwka, to jadą środkiem jezdni. Ponadto pojazdy jeden za drugim jadą zderzak w zderzak, byleby nie przepuścić pojazdu z naprzeciwka. Często też nie zważając na możliwość kolizji i przyspieszają przed przeszkodą, by być „pierwszym”.

Uspokojenie ruchu – wady i zalety rozwiązań wprowadzonych w Bytomiu

Utworzono: wtorek, 09, sierpień 2011 08:17 Andrzeja Prochotta



Obecnie analizowana jest modernizacja tego rozwiązania, obejmująca tego typu zawężenie z płytowym progiem zwalniającym pomiędzy wysepkami, zastosowanie znaków D-5 (pierwszeństwo na zwężonym odcinku drogi) i B-31 (pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwnika), oraz zastosowanie obustronnych zwężeń z przesuniętymi wysepkami względem siebie (wzdłuż osi drogi) w celu „esowania” toru jazdy, wraz z zastosowaniem znaków drogowych D-5 i B-31.

Andrzeja Prochotta
kierownika Działu Inżynierii Ruchu
w Miejskim Zarządzie Dróg i Mostów w Bytomiu