

Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego – komunikacja publiczna (III)

Utworzono: poniedziałek, 12, październik 2009 09:00 Andrzej Zalewski



Poprawa warunków ruchu i nadanie priorytetu środkom komunikacji publicznej w strefach ruchu uspokojonego jest jedną z metod uspokojenia ruchu. Poprawia się obsługę transportową i nadaje się priorytet komunikacji zbiorowej w uspakajanych obszarach, jako rekompensatę za wprowadzane ograniczenia dla samochodów indywidualnych. Linie komunikacji publicznej wprowadzane są do wnętrza obszarów, na niedostępne lub dostępne w ograniczonym zakresie odcinki ulic.

Nadanie priorytetu dotyczy praktycznie wszystkich mechanicznych środków komunikacji zbiorowej, w tym przede wszystkim autobusów oraz tramwajów. Oprócz wprowadzania pojazdów do wnętrza uspakajanych obszarów, wyznacza się pasy ruchu pod prąd w stosunku do ruchu samochodowego, torowiska tramwajowe oraz autobusy prowadzi się po wspólnej powierzchni z ruchem pieszym i rowerowym. Na ulicach o ograniczonej dostępności dla autobusów i rowerów wyznacza się „bramy” (fot. 4), przez co ulice te dostępne są tylko dla wymienionych środków lokomocji oraz dla rowerów.

W kontekście warunków ruchu środków komunikacji publicznej w strefach ruchu uspokojonego zwraca uwagę stosowanie taboru przystosowanego do wąskich często ulic oraz do łuków o małych promieniach na skrzyżowaniach. W tym celu wykorzystuje się często autobusy krótkie o długości do 10 m oraz kilkunastoosobowe busy. Wymagania w zakresie transportu zbiorowego w przypadku stosowania środków uspokojenia ruchu przedstawiono w tab. 3. Z zestawionych wymogów wynika, że środki uspokojenia ruchu nie powinny negatywnie wpływać na komfort, prędkości i bezpieczeństwo ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej.

Należy tak dobierać rozwiązania, aby stosowane środki redukcji prędkości dla ruchu

Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego – komunikacja publiczna (III)

Utworzono: poniedziałek, 12, październik 2009 09:00 Andrzej Zalewski

samochodów nie utrudniały przemieszczeń i nie powodowały ograniczeń prędkości pojazdów komunikacji zbiorowej. Przykłady prawidłowych rozwiązań dla ruchu środków komunikacji zbiorowej w przekrojach uspokajanych ulic, ilustrujących omówione powyżej kwestie, pokazano na fot. 4 i 5.



Tablica 3. Wymogi transportu zbiorowego w przypadku stosowania środków uspokojenia ruchu

Wymogi transportu zbiorowego	Skutki dla uspokojenia ruchu
Komfort jazdy	Unikanie: • ostrych zmian kierunków jazdy na trasie • gwałtownych zmian poziomu jezdni • zasady pierwszeństwa prawej strony przed lewą • zwężeń /bezpieczeństwo szerokości mniejszej niż 6m jezdni (przy częstym mijaniu innych autobusów)/
Prędkość	Wyrównanie możliwych strat czasu przez: • równoczesne środki przyśpieszające dla komunikacji miejskiej • skumulowanie budowlanych środków uspokojenia ruchu w okolicach przystanków komunikacji miejskiej
Bezpieczeństwo	Specjalne środki zabezpieczające wymijanie w okolicach przystanków

Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego – komunikacja publiczna (III)

Utworzono: poniedziałek, 12, październik 2009 09:00 Andrzej Zalewski

We wspomnianym powyżej Chambéry, w zabytkowym centrum, zrealizowano centralny przystanek komunikacji zbiorowej w tym samym mieście, co jest ciekawym rozwiązaniem z tego względu, że przystanek wykorzystuje istniejący wcześniej pas środkowy ulicy (fot. 6). Dla nadania priorytetu komunikacji publicznej, poprawy warunków i bezpieczeństwa przesiadania się pasażerów w aspekcie zwiększenia korzystających z tej formy przemieszczania się dokonano zmian w organizacji ruchu. Na Bulwarze Kolonialnym, bo tak nazywa się omawiana ulica, odwrócono kierunki ruchu – prawostronny na lewostronny. Ustawiono wiaty z punktami sprzedaży biletów, informacją dla pasażerów, toaletami i automatami napojami. W efekcie pasażerowie uzyskali możliwość przesiadania się „drzwi w drzwi”, bez konieczności przechodzenia przez jezdnię. Dla zapewnienia priorytetu w ruchu na wybranych ulicach wprowadzono rozwiązanie wydzielonego pasa dla autobusów na ulicy jednokierunkowej dla samochodów osobowych (fot. 7).



Równocześnie podjęto działania organizacyjne w układzie komunikacji publicznej, w tym:

- zmieniono układ linii, wprowadzając układ linii średnicowych z przejazdem przez przystanek centralny,
- wprowadzono skoordynowany rozkład stałych odjazdów wszystkich linii o tej samej porze z kilkuminutowym uprzednim postojem na przystanku,
- oraz wprowadzono taryfę biletową umożliwiającą przesiadanie.

Efektem podjętych działań był wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową z 5%, przed wprowadzeniem tych rozwiązań, do 18% po ich wprowadzeniu. Zauważyć należy, że zmiana kierunków ruchu na Bulwarze Kolonialnym spowodowała konieczność zmian kierunków ruchu i innych elementów organizacji ruchu na ulicach sąsiednich.

Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego – komunikacja publiczna (III)

Utworzono: poniedziałek, 12, październik 2009 09:00 Andrzej Zalewski

Metodami i środkami uspokojenia ruchu można tak zorganizować przestrzeń publiczną, aby zapewniony był dość dobry standard obsługi komunikacyjną i aby były warunki do funkcjonowania zaplanowanej strefy pieszej.

Andrzej Zalewski
Politechnika Łódzka
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska

Zagadnienia te były przedstawiane podczas II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo Technicznej „Projektowanie i zarządzanie drogami - zasady, dobre praktyki, efektywność”, SITK O/Kraków, 23-25 września 2009 r., Zakopane.

Numeracja tablic i fotografii jest kontynuacją części poprzednich.

Wykaz literatury do materiału „Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego” zawiera część czwarta, publikowana z datą 13.10.2009 r.