Rozwiązania w strefach i na ciągach ruchu uspokojonego – ruch towarowy i służb ratowniczych (IV)

Utworzono: wtorek, 13, październik 2009 09:00 Andrzej Zalewski

Możliwość realizacji zaopatrzenia i obsługi ruchu towarowego w obszarach, w których wprowadzono uspokojenie jest warunkiem nieodzownym zapewnienia ich funkcjonowania. Zakres wprowadzanych ograniczeń wobec tych kategorii uczestników ruchu jest z reguły mniejszy niż wobec ruchu samochodowego.

Zaopatrzenie i obsługa ruchu towarowego

Pojazdy zaopatrzenia mają z reguły prawie nieograniczoną dostępność. Dla ruchu pojazdów zaopatrzenia udostępniane są również wydzielone pasy ruchu autobusowego prowadzone pod prąd na ulicach jednokierunkowych.

Samochody zaopatrzenia mają często również zagwarantowany prawnie i fizycznie wjazd do stref wyłączonych z kołowego i przeznaczonych wyłącznie dla pieszych, przy czym dozwolona dostępność do tych obszarów lub ich części, poza ulicami ogólnie dostępnymi ogranicza się do wyznaczonych godzin. Ma to miejsce przede wszystkim w godzinach nocnych i porannych, kiedy jest realizowane zaopatrzenie sklepów, gastronomii i innych instytucji wymagających obsługi towarowej.

Ze względu na ograniczoną szerokość ulic i związane z tym utrudnieni relacji skrętnych, wykorzystywane środki lokomocji powinny mieć ograniczone gabaryty, aby móc bez przeszkód poruszać się w przestrzeni ulicznej. Przykład sieci połączeń dostępnych dla zaopatrzenia w obsłudze komunikacyjnej w zabytkowym centrum jednej z ulic w centrum San Sebastian przedstawiono na fot. 9.

Phoca PDF

Sieć ulic dla służb ratowniczych i komunalnych

Zagadnienie dostępności sieci ulic dla służb ratowniczych i komunalnych jest elementem zapewnienia funkcjonowania każdego rodzaju obszaru, w tym również obszaru, w którym wprowadzono strefę ruchu uspokojonego. Wymagania niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania służb ratowniczych (straż pożarna, pogotowie ratunkowe, policja) przedstawia tablica 4. Z zawartego w tej tablicy zestawienia wynika, że jezdnie powinny charakteryzować się w miarę możliwości gładką nawierzchnią, umożliwiającą przemieszczanie się pojazdów wymienionej kategorii bez przeszkód, szerokością jezdni gwarantującą przejazd pojazdów ratowniczych oraz wygodny dojazd pod wejścia do budynków i konieczność zapewnienia dostatecznej powierzchni przed wysokimi budynkami dla ustawienia samochodu pożarniczego z drabiną. (W warunkach polskich zagadnienia dróg przeciwpożarowych reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 16 czerwca 2003 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych - Dz. U. nr 121, poz. 1139, wg którego minimalna szerokość drogi przeciwpożarowej powinna wynosić 3,6 m, a szerokość jezdni 3,0m. Droga powinna mieć trwałą nawierzchnię i być pozbawiona przeszkód stałych.)

Tablica 4. Wymogi służb ratowniczych w przypadku stosowania środków uspokojenia ruchu

Wymagania ratownictwa i straży pożarnej	Wnioski dla uspokojenia ruchu
• W miarę możliwości gładka nawierzchnia	• Unikanie nagłych wzniesień oraz stromych brukowań
• Wystarczająca szerokość jezdni dla pojazdów ratowniczych w akcji	• Zapobieganie złemu parkowaniu poprzez środki budowlane i kontrole w miejscach o

Phoca PDF

	wzmożonej potrzebie parkowania
• Dobry dojazd pod wejścia do budynków • przed wysokimi budynkami wystarczająca ilość miejsca dla samochodu z drabiną	• Sprawdzenie indywidualne (przy wykorzystaniu przepisów budowlanych)

Dla zabezpieczenia możliwości dojazdu do każdego z budynków powinny być wprowadzone ograniczenia w parkowaniu w niedozwolonych miejscach, co realizuje się środkami fizycznymi i kontrolami tych miejsc. Wymagania w stosunku do ruchu służb komunalnych są podobne jak w stosunku do możliwości zaopatrzenia i służb ratowniczych.

Uwagi końcowe

Przedstawione powyżej zagadnienia ruchu i infrastruktury komunikacyjnej dla innych niż ruch samochodów kategorii uczestników ruchu wskazują, że aby uzyskać pożądane efekty wprowadzenia uspokojenia ruchu w strefach i ciągach drogowych trzeba kompleksowo i spójnie uwzględnić ich potrzeby. Rozwój infrastruktury oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz rowerów w obszarach ruchu uspokojonego stanowi potencjalną szansę zmniejszenia uciążliwości komunikacyjnych powodowanych ruchem samochodowym i jest jednocześnie realną alternatywą transportową.

Nadanie priorytetu w ruchu określonym kategoriom uczestników ruchu, w tym przede wszystkim pieszym i rowerzystom stanowi formę dodatkowego zwiększenia stanu bezpieczeństwa ruchu, który ze względu na wprowadzane ograniczenia prędkości do 20 – 50 km/h jest potencjalnie wyraźnie wyższy niż w wypadku klasycznych rozwiązań infrastruktury drogowo–ulicznej.

Doświadczenia miast wykorzystujących uspokojenie ruchu w obsłudze transportowej centrów i terenów mieszkaniowych wskazują na dużą różnorodność wykorzystywanych form organizacyjnych oraz infrastrukturalnych. Oznacza to, że na każdy przykład strefy i ciągu, gdzie planuje się wprowadzenie uspokojenia ruchu, należy patrzeć indywidualnie z punktu widzenia całości funkcjonowania rozwiązania i stosować sprawdzone rozwiązania typowych środków techniczno–organizacyjnych.

Należy oczekiwać, że nadchodząca II dekada XXI w. w miastach i na polskich drogach będzie dalszym krokiem w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu oraz tworzenia ulic i dróg bardziej przyjaznych środowiskowo. Dokona się to m.in. przez kompleksowe i spójne wdrażanie rozwiązań uspokojenia ruchu.

Andrzej Zalewski
Politechnika Łódzka
Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska

Phoca PDF

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.

Literatura:
[1] Bieda K., Rudnicki A., Kopta T., Zalewski A. i inni, Kształtowanie stref ruchu pieszego i rowerowego MR.I.6. - VI/A/3, IUPP PK, Kraków 1993;
[2] CETUR, Les enjeux des politiques de déplacement, Lyon 1994;
[3] CROW Recommendations for traffic provisions in built – up areas ASVV, Ede /The Netherlands/, 1998;
[4] Ewing R., Traffic Calming, State of the Practice, ITE, Washington D.C., 1999;
[5] GDDP, Program uspokojenia ruchu w małych miastach i miejscowościach na ciągach drogowych, Warszawa 1993;
[6] GDDKiA, TRANSPROJEKT – Warszawa, Komentarz do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, cz. II: zagadnienia techniczne, Warszawa 2002;
[7] Guillaume M., La politique de zone 30 en Belgique Vers une utilisation plus uniforme, Vulnerabilis 97 Colloque européen sur les usagers vulnerables dans la circulation, CERTU, Lyon (1997);
[8] Hoenig M. The Graz traffic calming model and its consequences for cyclists, CD-ROM VeloMondial, Amsterdam 2000;
[9] Kopta T., Realizacja narodowej polityki rowerowej Wielkiej Brytanii w Colchester – dobry przykład dla polskich samorządów, TM nr 5/2000, s. 23 – 25;
[10] Mazur H., Lauenstein D. i inni, Erfahrungen mit Tempo 30 Umwelt Bundes Amt, Planowanie – wdrażanie - oddziaływanie na środowisko spowolnienia ruchu, Walter Heine Hannover, 1996 ;
[11] Ministere des Comunications et de l'Infrastructure, Politique Communale de Securité Routiere Vademecum, Bruxelles,,1993;
[12] Ministerstwo Transportu, Zintegrowany Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu w Polsce „Gambit", Warszawa 1996;
[13] Premartin MBilan du programme « Ville plus sure, quartiers sans accidents": savoir – faire pour une modération du trafic et une requalification des espaces de circulation, V&C Actes du Congres, Paris 1989, s. 53 – 57;
[14] Road Directorate, Denmark Ministry of Transport, Road Data Laboratory, SVOW, IT S.L., LVVZW Belgium, Danish Road Directoriate Denmark, Technical University of Denmark, (1988);
[15] Sammer G., Tree years experience with the 30 km/hour speed limit from the cyclist's viewpoint, Proceedings 10th International Bicycle Planning Conference Vélo – City '97, Barcelona 1997, s. 115 – 118;
[16] SMITH G.P., Homezones and traffic calming: implications for cyclists, "Planning for cycling Principles, practice and solutions for urban planners", /red. H. McClintock'a/, CRC Press Boca Raton, Boston New York Washington DC, Woodhead Publishing Limited, Cambridge England 2002, s. 72 – 86;
[17] www.traffic calming.org, ITE Subcommitte on Traffic Calming;
[18] Zalewski A., Velo Mondial 2000 w Amsterdamie, czyli rowerem w trzecie

Phoca PDF

milenium, TM nr 1/2000, s. 18 -24.

Phoca PDF