

Metodyczne podejście do uspokajania ruchu (I) Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej i zarządzanie dostępnością

Utworzono: piątek, 26, lipiec 2013 08:18 Redakcja - edroga.pl



Uspokojenie ruchu zmierza do zapewnienia bezpiecznej prędkości jazdy na terenie zabudowanym, w razie potrzeby ograniczenia dostępu do centrów miast i innych obszarów oraz do zapobiegania zjawisku skracania trasy przejazdu przez tereny, na których powoduje to zagrożenie, głównie osiedla. W ten sposób umożliwia osiągnięcie pożądanego poziomu bezpieczeństwa zarówno kierowców pojazdów, jak i pieszych oraz rowerzystów.

Uspokojenie ruchu to kompleksowy program, który obejmuje: funkcjonalną hierarchizację sieci drogowo-ulicznej; zarządzanie dostępnością dróg i ulic; strefowanie prędkości; środki uspokojenia ruchu.

Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej

Podstawą bezpiecznego systemu drogowego jest ograniczanie wielofunkcyjności dróg poprzez przypisanie danej drodze jednej konkretnej funkcji ruchowej, która decyduje o sposobie wykorzystania drogi. Jeżeli rozwiązanie techniczne tej drogi lub ulicy będzie zharmonizowane z jej funkcją, droga powinna być bezpieczna.

Funkcja drogi zależy od jej znaczenia w układzie komunikacyjnym i rodzaju ruchu jaki obsługuje. Hierarchizacja polega na rozdzielaniu i różnicowaniu sieci drogowej w zależności od funkcji jaką pełni droga na danym obszarze. Jest to kształtowanie sieci dróg w system, który zapewnia połączenia tylko pomiędzy drogami o tej samej funkcji, bezpośrednio niższej lub wyższej funkcji, a każda funkcja służy do obsługi innego rodzaju ruchu. W podzielonej funkcjonalnie i hierarchicznej sieci drogowej poszczególne drogi różnią się przede wszystkim: funkcją wynikającą z roli jaką pełni droga w układzie komunikacyjnym, standardem technicznym odpowiadającym funkcji oraz dostępnością.

Metodyczne podejście do uspokajania ruchu (I) Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej i zarządzanie dostępnością

Utworzono: piątek, 26, lipiec 2013 08:18 Redakcja - edroga.pl

Wprowadzenie podziału funkcjonalnego i hierarchizacji sieci drogowo-ulicznej oznacza podział dróg na trzy podstawowe funkcje:

- Funkcja tranzytowa. Głównym zadaniem dróg tranzytowych jest zapewnienie połączeń długodystansowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz połączeń między miastami.
- Funkcja rozprowadzająca. Głównym zadaniem dróg rozprowadzających jest zapewnienie połączeń między dzielnicami i obszarami miast oraz miejscowości, dojazdu do obszarów osiedlowych, centrów miast i obszarów komercyjnych oraz połączeń z drogami tranzytowymi.
- Funkcja dojazdowa. Głównym zadaniem dróg dojazdowych jest wewnętrzna obsługa dzielnic i obszarów miast oraz miejscowości: obszarów osiedlowych, centrów miast i obszarów komercyjnych oraz połączeń z drogami rozprowadzającymi.

Utworzenie hierarchicznej sieci drogowej spełniającej te kryteria wymaga posiadania sieci dróg każdej z kategorii. W Polsce sieć dróg tranzytowych jest w trakcie rozbudowy, jednak stworzenie takiego układu komunikacyjnego jest możliwe w skali fragmentu miasta lub subregionu. Udało się to w dużej mierze w puławskiej dzielnicy Włostowice, w ramach projektu „Miasteczko Holenderskie”.* Podstawowy układ komunikacyjny tworzą ulice Kazimierska i Włostowicka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 824) oraz ulice Skowieszyńska i Kaznowskiego (drogi miejskie). Jest to podstawowa sieć drogowo-uliczna, po której porusza się większość samochodów osobowych i ciężarowych oraz komunikacja autobusowa. Największe natężenie ruchu występuje na drodze wojewódzkiej nr 824, głównie za sprawą ruchu o charakterze tranzytowym.

Podstawowy układ komunikacyjny Włostowic w oparciu o wyżej wymienione ulice został utrzymany, jednak poddano go modernizacji i częściowej przebudowie. Problematyczne było bowiem traktowanie ulic Kazimierskiej i Włostowickiej jako dróg tranzytowych, na których pojazdy rozwijały stosunkowo duże prędkości, rzędu 70-80 km/h. Wzdłuż tych ulic na całym ich przebiegu rozciąga się zabudowa mieszkalna, jest tam również kościół, cmentarz i liczne punkty handlowo-usługowe. Występuje duża gęstość skrzyżowań i zjazdów do posesji, a wzdłuż całej drogi nr 824 odbywa się intensywny ruch pieszych i rowerzystów. Zgodnie z zasadami uspokojenia ruchu powinna być to droga o funkcji rozprowadzającej i ku temu dążył projekt przebudowy.

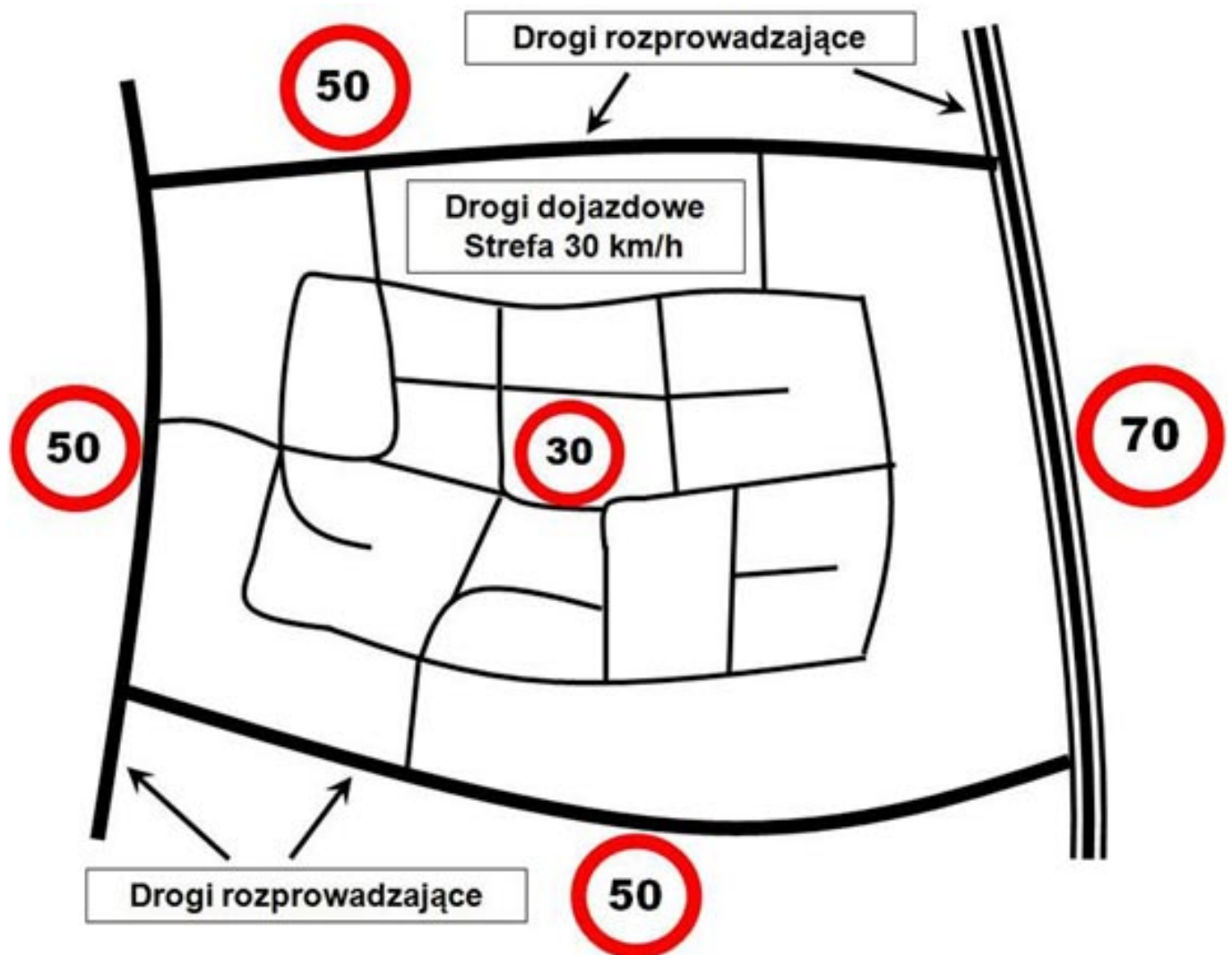
Pozostałe ulice stanowią uzupełniający układ komunikacyjny i przeważa wśród nich charakter osiedlowy. Ulice te mają gęstą sieć skrzyżowań i przenoszą głównie ruch lokalny, mający punkt początkowy lub końcowy na terenie osiedla. Jednak w przypadku zatłoczenia ulicy Włostowickiej, kierowcy wykorzystywali ulice osiedlowe w celu objechania zatoru. Ruch tranzytowy przechodził wtedy przez teren osiedla, a kierowcy chcąc przejechać jak najszybciej poruszali się z niebezpieczną prędkością, co stwarzało zagrożenie dla okolicznych mieszkańców, powodowało wzmożony hałas i zanieczyszczenie powietrza. Tymczasem funkcja tych ulic jest funkcją typowo dojazdową, co wymagało podkreślenia za pomocą uspokojenia ruchu.

Metodyczne podejście do uspokajania ruchu (I) Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej i zarządzanie dostępnością

Utworzono: piątek, 26, lipiec 2013 08:18 Redakcja - edroga.pl

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, cele funkcjonalnej hierarchizacji sieci drogowo ulicznej na terenie Włostowic w Puławach można podsumować następująco:

- utrzymanie obecnego podstawowego układu komunikacyjnego;
- stworzenie wyrazistego podziału na drogi rozprawdzające i dojazdowe;
- nadanie ulicom Kazimierskiej, Włostowickiej i Kaznowskiego funkcji dróg rozprawdzających o prędkości ok. 50 km/h;
- nadanie pozostałym ulicom funkcji dróg dojazdowych o prędkości ok. 30 km/h.



Zarządzanie dostępnością dróg i ulic

Zarządzanie dostępnością obejmuje ustalanie oraz kontrolowanie punktów dostępu do dróg takich jak skrzyżowania, wyjazdy z posesji, parkingów, punktów handlowo-usługowych, obiektów użyteczności publicznej itd. Generalnie im większa jest dostępność do drogi, tym większe ryzyko wypadku.

Metodyczne podejście do uspokajania ruchu (I) Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej i zarządzanie dostępnością

Utworzono: piątek, 26, lipiec 2013 08:18 Redakcja - edroga.pl

Z tego względu w myśl koncepcji uspokojenia ruchu dostępność należy kontrolować poprzez redukcję liczby istniejących punktów dostępu do drogi. Jest to najważniejsze na ulicach, na których dopuszczalna prędkość jazdy jest wyższa niż 30 km/h. Zarządzanie dostępnością obejmuje wyznaczenie ulic jednokierunkowych, wprowadzanie zakazów wjazdu, zamykanie wlotów skrzyżowań oraz wydzielanie odcinków ulic i przeznaczanie ich do zbiorczej obsługi kilku skrzyżowań z drogami niższej funkcji lub wielu wjazdów.

W projekcie uspokojenia ruchu w Puławach ulice Kazimierska, Włostowicka, Kaznowskiego i Skowieszyńska to drogi rozprowadzające. Posiadały one gęstą sieć połączeń z ulicami osiedlowymi, mającymi funkcję dróg dojazdowych. Dlatego, aby zagwarantować odpowiednią funkcjonalność i drożność dróg rozprowadzających, a także zapewnić bezpieczne warunki do rozwijania prędkości 50 km/h konieczne było ograniczenie liczby skrzyżowań dróg rozprowadzających z drogami dojazdowymi. Jest to również wymagane dla utrzymania ruchu tranzytowego na drodze rozprowadzającej i zniechęcania kierowców przejeżdżających przez miasto do przejeżdżania przez osiedle.

Jednak takie działanie zawsze wzbudza kontrowersje wśród mieszkańców i służb miejskich, gdyż ingeruje w lokalne tradycje i przyzwyczajenia ruchowe. W dodatku ze względu na niewielką odległość zabudowy od drogi niemożliwa jest eliminacja zjazdów do posesji prywatnych lub stworzenie dróg serwisowych. Z tego względu możliwe było pełne zamknięcie tylko dwóch skrzyżowań oraz zamknięcie kolejnych dwóch skrzyżowań z pozostawieniem możliwości przejazdu awaryjnego.

** Podstawowym celem projektu „Miasteczko Holenderskie” w Puławach jest uzyskanie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i polepszenie estetyki ulic na terenie osiedla Włostowice oraz na odcinku drogi wojewódzkiej nr 824 przebiegającej na obrzeżu tego osiedla. Drugim założeniem było utworzenie wzorcowego w kraju obszaru uspokojenia ruchu.*

Patrz: *Miasteczko Holenderskie - projekt uspokojenia ruchu w Puławach*
<http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/uspokojenie-ruchu/8145-miasteczko-holenderskie-projekt-uspokojenia-ruchu-w-pulawach>