

# Doświadczenia i problemy projektowania „Miasteczka Holenderskiego” cz. II

Utworzono: wtorek, 06, sierpień 2013 07:55 Redakcja - edroga.pl



Polskie przepisy w niewielkim stopniu regulują zagadnienia związane z uspokojeniem ruchu. Formalistyczne stosowanie się do wartości w nich podanych praktycznie uniemożliwia w wybranych sytuacjach zastosowanie środków uspokajających ruch. Projekt „Miasteczko Holenderskie” w Puławach, wykonany w oparciu o koncepcję bazującą na normach holenderskich, zawiera wiele elementów odbiegających w znaczący sposób od polskich przepisów. W toku spotkań roboczych i prowadzonych na wielu polach dyskusji pomiędzy przedstawicielami zamawiającego, instytucji współpracujących i współopiniujących ustalono, iż jednostka projektowa dołoży wszelkich starań, aby wybrane elementy koncepcji zostały zaprojektowane zgodnie z prawem obowiązującym w Polsce, jednak bez naruszania idei i założeń przyjętych w koncepcji. Naczelnym założeniem pozostało kompleksowe uspokojenie ruchu zarówno na odcinku drogi wojewódzkiej nr 824 oraz wewnątrz dzielnicy Włostowice z zastosowaniem zaawansowanych i nowatorskich w polskich warunkach metod inżynierskich.

W wyniku powyższego ustalenia, szereg elementów zaproponowanych w koncepcji dostosowano w toku prowadzonych prac projektowych do wymagań rozporządzenia, zachowując podstawowe założenia koncepcji i uwzględniając specyfikę ruchu kołowego w Polsce, spodziewane reakcje społeczeństwa, uwarunkowania techniczne taboru osobowego, ciężarowego jak i komunikacji zbiorowej, służb miejskich i ratowniczych oraz warunki klimatyczne itd. Szczegółowe rozwiązania elementów zaproponowanych w koncepcji zrealizowano w oparciu o holenderską pozycję wydawniczą pt.: „ASVV – Recommendations for traffic provisions in built-up areas” (CROW Holandia 2004, rec. 15). Podręcznik ASVV jest w dziedzinie problematyki drogowej standardem dla rozwiązań stosowanych w obszarze zabudowanym.

Pomimo zastosowania tego podejścia nie udało się dostosować wszystkich

# Doświadczenia i problemy projektowania „Miasteczka Holenderskiego”

## cz. II

Utworzono: wtorek, 06, sierpień 2013 07:55 Redakcja - edroga.pl

---

elementów zaprojektowanych z uwzględnieniem holenderskich realiów do przepisów polskich. Stało się tak przede wszystkim w wyniku chęci zachowania cech uspokojenia ruchu zgodnych z założeniem, a także w wyniku braku dokładnych wytycznych w przepisach polskich w tym zakresie. Wpływ miały też warunki lokalne, jak brak wystarczającej ilości miejsca w obrębie skrzyżowań, brak wystarczającej szerokości pasa drogowego i związana z tym konieczność wykupu gruntu od osób prywatnych.

Ponadto w celu zapewnienia niezakłóconego przejazdu pojazdów służb miejskich oraz autobusów komunikacji zbiorowej, przeprowadzono badanie przejezdności wymaganych skrzyżowań, zatok autobusowych dla przyjętego w toku spotkań pojazdu miarodajnego (autobus komunikacji miejskiej, jednoczłonowy, niskopodłogowy, z podwójną osią z tyłu). Sprawdzenia dokonano za pomocą oprogramowania służącego do badania przejezdności Auto Turn 5.0. firmy Transoft Solutions.

Całkowite dostosowanie elementów koncepcji do przepisów zawartych w rozporządzeniu, skutkowałoby obniżeniem skuteczności zaproponowanych środków uspokojenia ruchu lub wręcz całkowitym brakiem efektu uspokojenia. Rozwiązania zastosowane szczególnie na ciągach ulic nie byłyby jednolite i powiązane ze sobą. Takie ujednoczenie elementów zastosowanych na ciągu i stworzenie efektu „drogi samowytłumaczającej się” („self-explaining road”), powoduje zwiększenie bezpieczeństwa kierowców i pewności jazdy, bez nagłych reakcji kierujących, zaskakiwanych rozwiązaniami, nie współgrającymi z resztą odcinka.

Drugim aspektem brany pod uwagę w wyborze rozwiązań podlegających wnioskowi o odstępstwo, były uwarunkowania terenowe i lokalne. Dotyczą one w szczególności skrzyżowań i promieni wyokrągleń dla relacji skrętnych. Charakter zabudowy dzielnicy (domy jednorodzinne) i bliskość ogrodzeń posesji, warunkuje przyjęcie mniejszych niż zalecane promienie wyokrągleń, aby uniknąć niepotrzebnych wyburzeń, wykupów. Takie korekty mogłyby potencjalnie prowadzić do powstania niezgodności z innymi przepisami, mówiącymi np. o minimalnych odległościach ścian budynków od granicy posesji.

Dodatkowym czynnikiem który trzeba było wziąć pod uwagę, była chęć uspokojenia ruchu na uliczkach właśnie wewnątrz osiedla Włostowice, czemu m.in. służyć mają mniejsze od standardowych promienie wyokrągleń.

W ramach omawianego projektu uzyskano odstępstwo dla dziewięciu różnych przepisów (paragrafów) z Dz.U. Nr 43 i w sumie dla dwudziestu trzech lokalizacji w dokumentacji projektowej.

Największe i najważniejsze zmiany w prawie powinny dotyczyć spraw związanych z geometrią dróg, w szczególności w obszarach zabudowanych. Z jednej strony uwarunkowane są one koniecznością egzekwowania dopuszczalnych przepisami prędkości ruchu za pomocą środków fizycznych, a w przypadku zastosowania elementów o wartościach zgodnych z rozporządzeniem, projektowane elementy

# Doświadczenia i problemy projektowania „Miasteczka Holenderskiego” cz. II

Utworzono: wtorek, 06, sierpień 2013 07:55 Redakcja - edroga.pl

---

mogą nie przynieść efektów zamierzonych i oczekiwanych. Z drugiej strony zmiany zdeterminowane są występującymi w przeważającej większości przypadków trudnymi warunkami miejscowymi, tj. ograniczoną dostępnością pasa drogowego, brakami w infrastrukturze odwodnieniowej itp. Rozwiązanie (pogodzenie) tych ostatnich wymagań będzie miało wpływ na większą akceptację rozwiązań projektowych przez zainteresowanych mieszkańców, a to ułatwi w zdecydowany sposób przeprowadzenie całego procesu inwestycyjnego (konsultacje społeczne).

\*\*\*

Jazda z nadmierną prędkością jest w Polsce zjawiskiem nagminnym, dlatego w miastach i miejscowościach można osiągnąć znaczący spadek liczby wypadków i ich ofiar poprzez fizyczne egzekwowanie ograniczeń prędkości za pomocą środków uspokojenia ruchu. Obszarowe wdrożenie uspokojenia ruchu poprawia bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców dzięki przeprojektowaniu układu komunikacyjnego w sposób stwarzający przyjazne warunki otoczenia dla pieszych i rowerzystów.

Projekt uspokojenia ruchu „Miasteczko Holenderskie” w Puławach dowodzi, że realizacja kompleksowych rozwiązań stref ruchu uspokojonego w Polsce jest możliwa, a biorąc pod uwagę pierwsze obserwacje i wrażenia mieszkańców Włostowic – bardzo potrzebna. Projekt należy potraktować jako poligon doświadczalny, sprawdzający skuteczność i trwałość przyjętych rozwiązań.

Według danych wypadkowych w obszarze puławskiego projektu uzyskano efekt w poprawie brd. W latach 2006-2009, a więc w okresie poprzedzającym realizację projektu, odnotowano średniorocznie 25,7 kolizji i 3,3 wypadki. W tych zdarzeniach średnio zostało rannych 6,3 osoby. Po oddaniu projektu do użytku w okresie lat 2010-2011 odnotowano średniorocznie 20 kolizji i 0,5 wypadku, a w tych zdarzeniach – 0,5 osoby rannej. Redukcja kolizji sięgnęła zatem 22,1%, wypadków – 85%, a rannych – 92,1% (przed i po nie odnotowano zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi).

Najważniejszą cechą całego przedsięwzięcia jest kompleksowość podejścia do kwestii uspokojenia ruchu. Rozwiązania realizują przyjętą koncepcję funkcjonalnej hierarchizacji dróg, są ze sobą powiązane i uzupełniają się nawzajem. Stanowią logiczną całość zarówno w obrębie sieci ulic osiedla Włostowie, jak i drogi wojewódzkiej nr 824. Ponadto nowa infrastruktura wpisuje się w krajobraz tej części miasta i stanowi dodatni element estetyki otoczenia.

Założeniem opisywanego projektu było utworzenie wzorcowego w kraju obszaru uspokojenia ruchu. Patrz więcej:

[Miasteczko Holenderskie - projekt uspokojenia ruchu w Puławach](#)

[Miasteczko Holenderskie: Przykłady i cechy rozwiązań uspokojenia ruchu cz. I](#)

# Doświadczenia i problemy projektowania „Miasteczka Holenderskiego” cz. II

Utworzono: wtorek, 06, sierpień 2013 07:55 Redakcja - edroga.pl

---

[Miasteczko Holenderskie: Przykłady i cechy rozwiązań uspokojenia ruchu cz. II](#)