

INFORMACJA

NR **5**

maj 1990

SPOTYKAMY SIĘ W WOJ. BIELSKIM

To już drugie spotkanie KLIR poza Warszawą. Jest to sygnał, że Klub staje się coraz bardziej aktywny. Każdy taki wyjazd stwarza szansę poznania nowych terenów, nowych problemów i sposobów ich rozwiązywania. Jest też szansą dla zapraszających, jeżeli oczywiście potrafią wykorzystać obecność tylu fachowców i odpowiednio przygotować problemy do rozwiązania. Osoby z zewnątrz bardzo często widzą ostro to, czego my na swoim terenie nawet nie zauważamy.

Tym razem spotykamy się w województwie bielskim. Gospodarze postanowili skorzystać z szansy i nie tylko przedstawić swoje województwo, ale także zapytać o zdanie. W tym celu przygotowali materiały, które prawie w całości / poza działkami stałymi / zajmują obecny numer informatora. A więc oddajmy im głos.

Zygmunt Uzdelewicz

CHARAKTERYSTYKA WOJ. BIELSKIEGO

Województwo bielskie jest jednym z najmniejszych obszarowo - zajmuje powierzchnię 3,704 km², co stanowi 1,2 % powierzchni kraju. Od południa i zachodu graniczy z Czechosłowacją, od wschodu z województwem nowosądeckim i krakowskim, od północy i zachodu z województwem katowickim. Obecnie w skład województwa wchodzi 18 miast i 47 gmin, w tym 11 miast

i gmin posiadało wspólne organy władzy administracji państwowej. Stolicą jest Bielsko Biala.

Centralną część województwa bielskiego zajmuje Kotlina Żywiecka. Od południowego wschodu ogranicza ją Beskid Żywiecki. Wschodnim przedłużeniem Beskidu Śląskiego jest Beskid Mały rozcięty przełomem rzeki Soły. Na wschód od Kotliny Żywieckiej rozciąga się Beskid Morawski rozcięty doliną rzeki Skawy. W północnej części województwa wzdłuż Wisły rozpościera się Kotlina Oświęcimska.

Charakterystycznym akcentem krajobrazowym województwa bielskiego są lasy, które pokrywają ok. 37 % powierzchni. Szczególnie atrakcyjne są tereny Babiogórskiego Parku Narodowego i Żywieckiego Parku Krajobrazowego.

Województwo bielskie jest jednym z trzech województw karpaccich i góry decydują o jego charakterze, stwarzając doskonałe warunki dla wypoczynku i turystyki. Piękno gór przyciąga amatorów pieszej turystyki górskiej, a dobre ich zagospodarowanie oraz dogodna sieć szlaków turystycznych / 2.089 km / ułatwia jej uprawianie. Wspaniałe tereny, trasy i nartostrady, wyciągi narciarskie i kolejki linowe umożliwiają uprawianie czynnego wypoczynku. Doskonałe warunki do uprawiania narciarstwa i turystyki górskiej ma Szczyrk, Wisła, Ustroń, Korbielów, Zwardoń, Zawoja. Szereg wsi województwa należy zaliczyć do popularnych ośrodków turystyczno-wypoczynkowych. W wielu miejscowościach na tym terenie zachował się bogaty folklor górali beskidzkich, działają też liczne zespoły regionalne i twórcy ludowi.

Poznanie Beskidów ułatwia tzw. mała i duża pętla Beskidzka / Bielsko Biala - Ukończów - Cieszyn - Ustroń - Wisła - Istebna - Koniaków - Milówka - Węgierska Górka - Żywiec - Międzybrodzie - Bielsko Biala /.

Większe miasta województwa stanowią również atrakcyjne ośrodki Turystyki Krajoznawczej. Interesujący jest układ urbanistyczny śródmieścia Bielska Białej wraz z zamkiem piastowskim z XV w. oraz liczne zabytkowe kościoły, muzea. Oprócz walorów krajoznawczych i historycznych budowli - Ładowice stanowią dodatkową atrakcję. Tu przecież w 1920 r. urodził się Karol Wojtyła - dziś papież Jan Paweł II. Oświęcim natomiast kojarzy się mniej mile - z hitlerowskim ludobójstwem. Tamtejsze Muzeum będące Pomnikiem Męczeństwa Narodu Polskiego i Innych Narodów oraz teren byłego obozu zagłady Auschwitz - Birkenau to cel podróży ok. 1 mln osób rocznie / w tym ok. 200 tys. z krajów zachodnich /.

Atrakcyjne tereny, rozbudowana baza czasowo-turystyczna, wysokie walory wypoczynkowe i krajoznawcze oraz ich swoistość, stworzyły znakomite warunki do wypoczynku i uprawiania turystyki na przestrzeni całego roku, sprawiły, że województwo bielskie jest i pozostanie tradycyjnym rejonem turystycznym dla całego kraju.

Dodatkowym czynnikiem wpływającym na turystyczną atrakcyjność województwa bielskiego jest jego dobra dostępność komunikacyjna. Obszar województwa przecinają ważne szlaki drogowe. W Cieszynie znajduje się popularne przejście graniczne.

Romualda Byłok

DULY RUCH TRANZYTOWY W ZABYTKOWYM MIEŚCIE

Cieszyn, położony na wzgórzach nad graniczną rzeką Olzą, jest miastem o zabytkowej zabudowie z wąskimi uliczkami w centrum. W przeszłości w mieście tym zbiegały się dwie trasy dróg międzynarodowych :

- E-7 z kierunku Warszawa-Radom-Kielce-Kraków Bielsko Biala,
- E-16 z kierunku Gdańsk-Toruń-Lódź-Katowice-Mikołów.

W nowej kategoryzacji dróg wprowadzonej ustawą o drogach publicznych z 1985 r. ustalono, że główna droga tranzytowa, droga krajowa nr 1 prowadzona będzie trasą : - Katowice - Bielsko Biala - Cieszyn. Do czasu wybudowania autostrady A-1 /Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe / drogą nr 1 przebiega, także droga międzynarodowa E-75. Niezależnie od powyższych zmian była trasą E-16 / obecnie droga krajowa 938 / napływa nadal spory ruch tranzytowy do przejścia granicznego w Cieszynie.

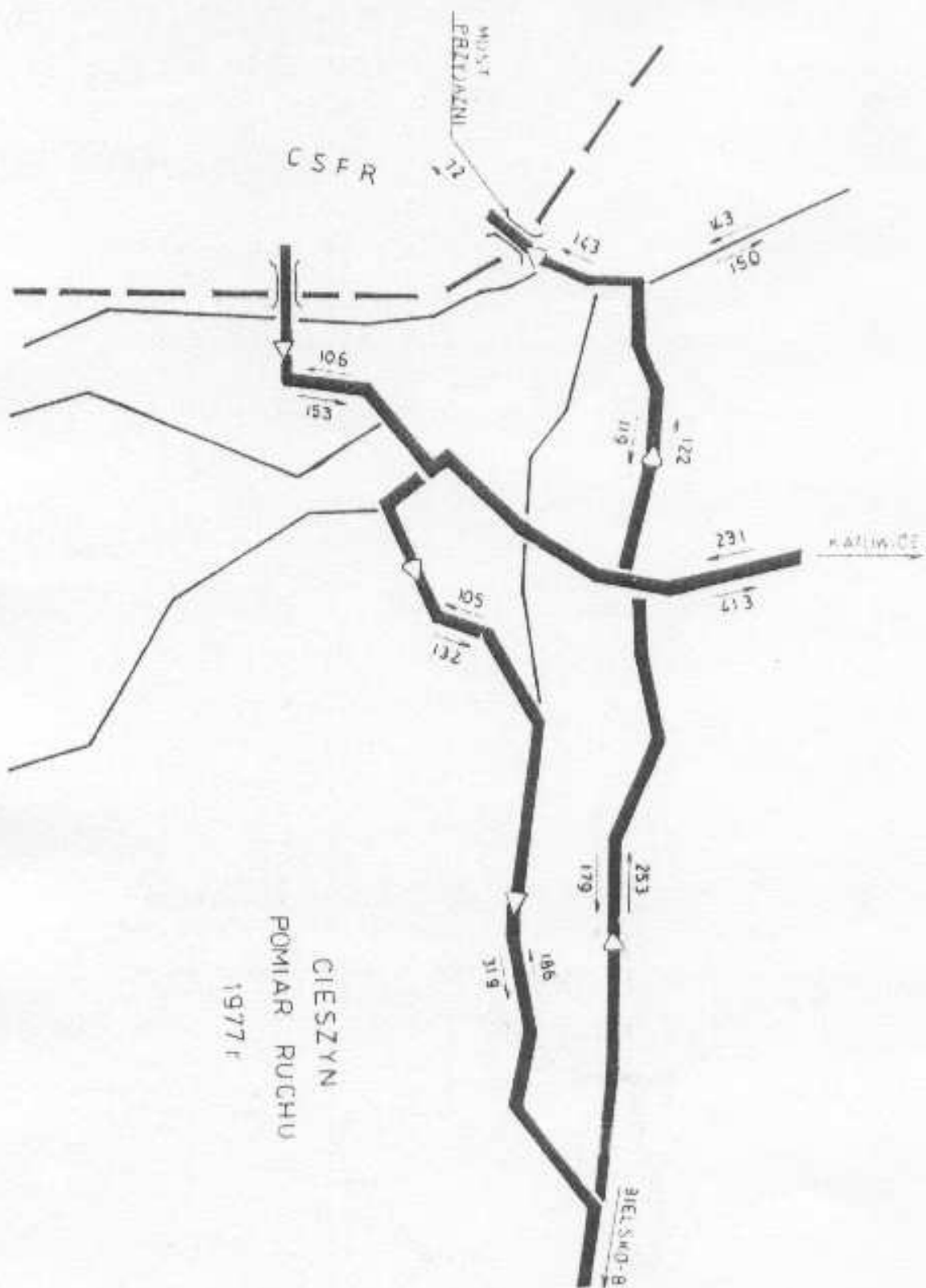
Przekraczanie granicy odbywać się może na tzw. Moście Przyjaźni położonym u stóp Wzgórza Zamkowego oraz poprzez drugi most znajdujący się w ciągu ul. 1 Maja. Po drugiej stronie rzeki Olzy położony jest Czeski Cieszyn, którego władze komunikacyjne - bez porozumienia ze stroną polską - ustaliły, iż wjazd do ich kraju odbywać się może wyłącznie poprzez Most Przyjaźni, zaś wyjazd poprzez drugi obiekt. To uwarunkowanie oraz ciasny układ uliczek miasta wymusiły zastosowanie rozwiązania polegającego na rozdzieleniu kierunków przejazdu tranzytowego przez miasto

po polskiej stronie, a tym samym ustalenia podwójnego przebiegu drogi krajowej nr 1.

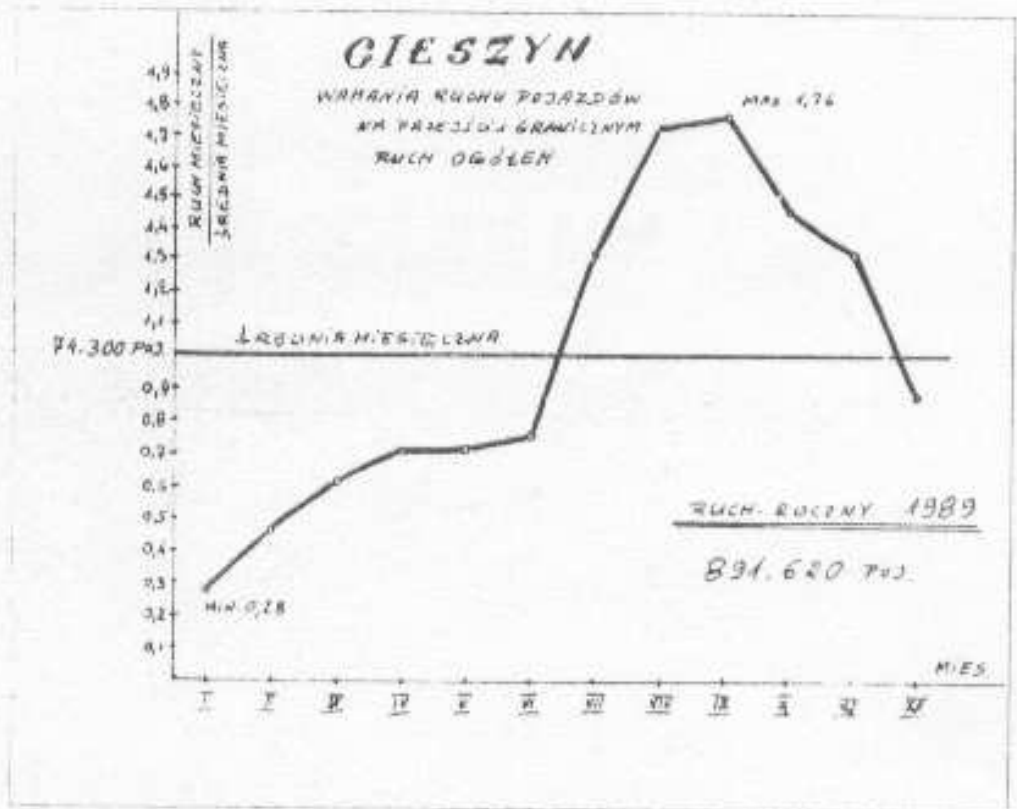
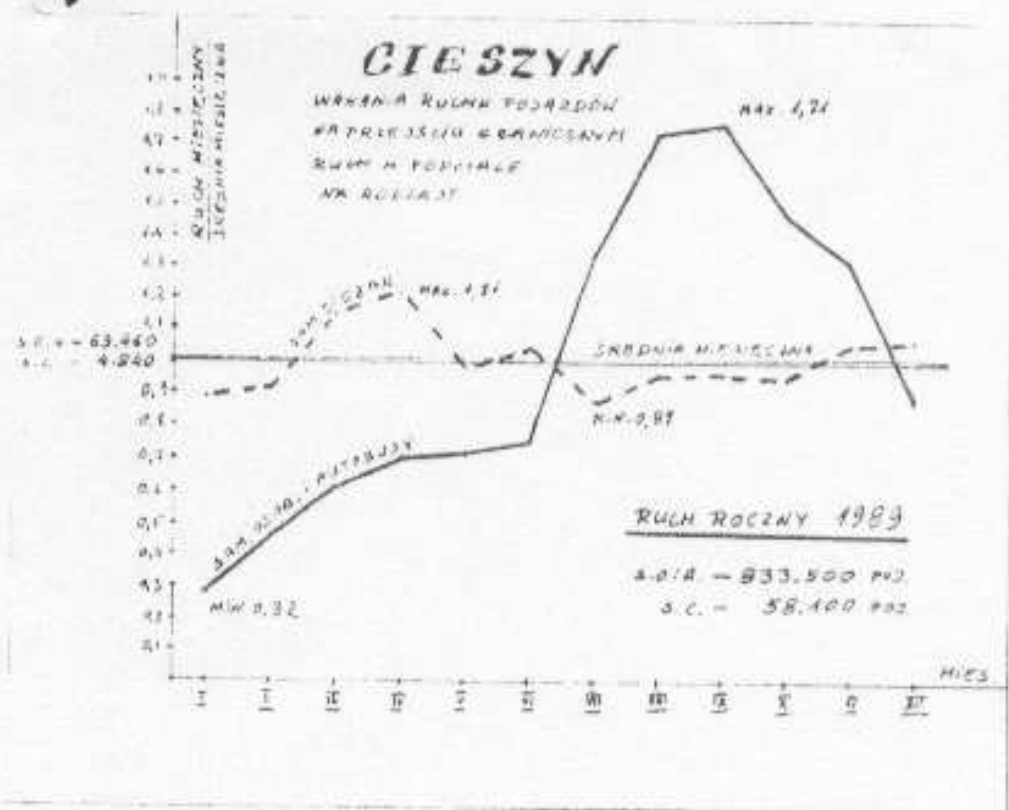
O ile wjazd do kraju z GDR nie sprawia specjalnych problemów i kłopotów - oczywiście oprócz tych, które wynikają z przenikaniem się ruchu tranzytowego i lokalnego oraz geometrii trasy charakterystycznej dla starej, zażytkowej zabudowy, to przekraczanie granicy w przeciwnym kierunku stwarza szereg problemów komunikacyjnych.

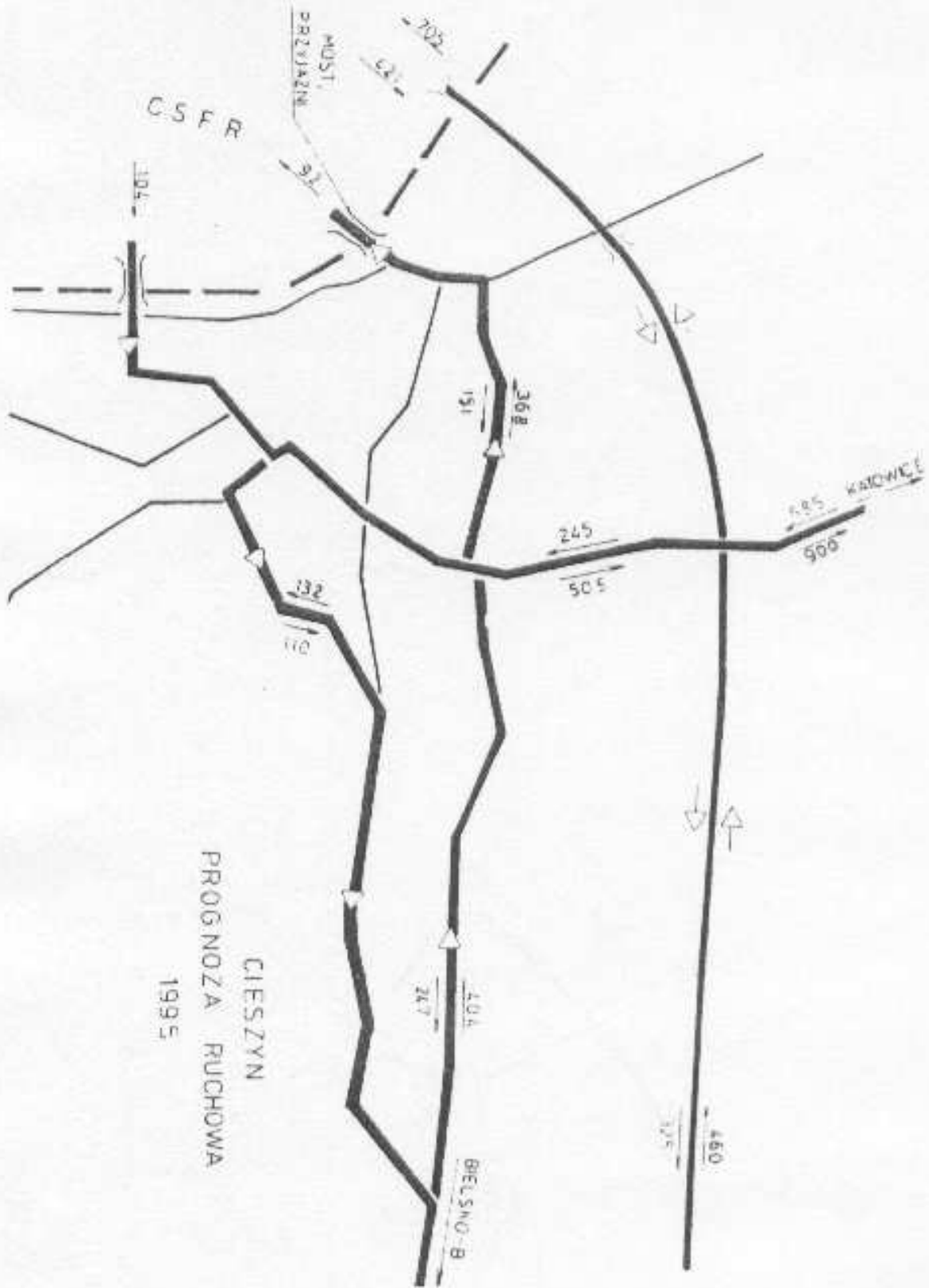
Dojazd do mostu granicznego odbywa się wyłącznie ulicami dwukierunkowymi o dwu pasach ruchu. Znaczne natężenie ruchu przez granicę / w ciągu 1989 r. prawie 900 tys. samochodów w obu kierunkach, w tym w sierpniu i wrześniu odpowiednio prawie 125 tys. i 127 tys. samochodów / oraz przedłużające się odprawy celne powodują ustawianie się długich kolejek pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy. Oczywiście zablokowanie wskutek tej sytuacji jednego pasa ruchu powoduje paraliż komunikacyjny w mieście - tym bardziej, że trasy tranzytowe są zarazem jedynymi trasami łączącymi północną i południową część miasta.

Celem poprawy sytuacji na ul. Zamkowej / tuż przed Mostem Przyjaźni / wprowadzono ruch jednokierunkowy co przyniosło nieznaczną poprawę sytuacji. Niemniej jednak pierwszeństwo odpraw celnych dla pojazdów TIR powodowało nadal ustawianie się dwu równoległych kolejek pojazdów - TIR i pozostałych - na jednym z dwu pasach ruchu ulicy Zamkowej. Zablokowana w ten sposób ulica uniemożliwiała nie tylko jakikolwiek ruch lokalny ale i ruch pojazdów uprzywilejowanych. Niezbędne więc stało się poszukiwanie innych rozwiązań - inwestycyjnych i organizacyjnych.



CIESZYN
 POMIAR RUCHU
 1977 r





CIESZYN
 PROGNOZA RUCHOWA
 1995

Najlepszym wyjściem byłoby pozbycie się pojazdów TIR, lub też takie zorganizowanie ruchu, aby przyjeżdżały one na granicę pojedynczo, a co najwyżej w grupkach po 1-3 szt., czyli tyle ile mieści się na moście, o miejscu oprawy. Tak więc zorganizowanie parkingu "buforowego" dla tych pojazdów na przedmościach i wypuszczanie z parkingu określonej ilości pojazdów rozwiązałoby problem.

Po przeanalizowaniu sytuacji ruchowej w mieście i regionie okazało się, że istnieją praktycznie dwie trasy dojazdu pojazdów TIR,

1. z Katowic - poprzez Pawłowice, Pruchną,
2. z Krakowa - poprzez Bielsko Białą.

Oczywiście wyznaczenie drogi krajowej nr 1 trochę zmieniło ten układ, jednak raczej nieznacznie.

Udało się znaleźć miejsce pod parking jedynie przy trasie wlotowej od strony Bielska Białej. Dla zapewnienia odpowiedniej organizacji kolejki do przekraczania granicy istotne stało się zgrupowanie pojazdów TIR z obydwu kierunków dojazdowych na jednym parkingu. Dla osiągnięcia tego celu zastosowano określone oznakowanie w Pawłowicach na terenie wój. katowickiego - w miejscu odgałęzienia drogi do Cieszyńska od trasy Katowice-Skoczów-wisła. Za pomocą tego oznakowania samochody TIR kierowane są do Skoczowa, a stąd / już drogą krajową nr 1 / do Cieszyńska, dzięki czemu możliwe stało się "przechwycenie" prawie wszystkich pojazdów na parkingu.

Z parkingu tego, na sygnał podawany z przejścia granicznego, samochody wypuszczane są grupkami w pożądanej ilości. Dla sprawnego funkcjonowania systemu zainstalowano sygnalizację świetlną przy wyjeździe z parkingu na drogę nr 1 oraz specjalną organizację ruchu na drodze - tj. wydzielony pas ruchu dla pojazdów TIR,

Niezależnie od powyższych działań z zakresu organizacji ruchu drogowego zaplanowano budowę obwodnicy Cieszyna wraz z nowym przejściem granicznym położonym nieco na północ od obecnych mostów granicznych.

Bronisław Szafarczyk

PROJEKTOWANIE BEZ BARIER

Chodniki i ciągi piesze - podstawowe zasady i parametry

Należy zawsze pamiętać, że chodniki i ciągi piesze służą przede wszystkim pieszym i w związku z tym winny być projektowane i realizowane ze szczególną dbałością o ich rozwiązania funkcjonalne i techniczne. Rozwiązania, które zapewnią komfort i bezpieczeństwo samodzielnego poruszania się wszystkich pieszych a więc i niepełnosprawnych. Należy w szczególności przestrzeżyć, aby :

- szerokość chodników i ciągów pieszych wynosiła min. 2,00 m,

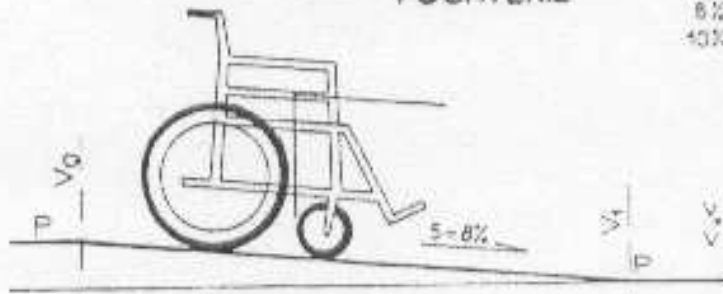
- powierzchnia chodników i ciągów pieszych / min. szer. 2,00 m / była wolna od wszelkich przeszkód stałych i ruchomych / znaki informacyjne, drogowe, pokrywy urządzeń podziemnych, gazony, śmietniki, parkujące samochody,
- wolna od wszelkich przeszkód przestrzeń ruchu pieszego miała wysokość min. 2,2 m / dolna krawędź tablic znaków drogowych, itp. przeszkód /.

Występujące różnice wysokościowe wzdłuż chodników i ciągów pieszych należy niwelować odpowiednimi spadkami podłużnymi / opt. 5%, max 8% /. Spadki poprzeczne nie powinny przekraczać 1%. Należy unikać stosowania schodów, w wypadku uzasadnionego ich projektowania / bądź schodów istniejących / należy zawsze zapewnić alternatywną drogę bez stopni, albo też realizować pochyl nie / patrz rysunek / . Niedopuszczalne jest projektowanie zjazdów dla wózków dziecięcych wzdłuż schodów i o takim jak one pochyleniu.

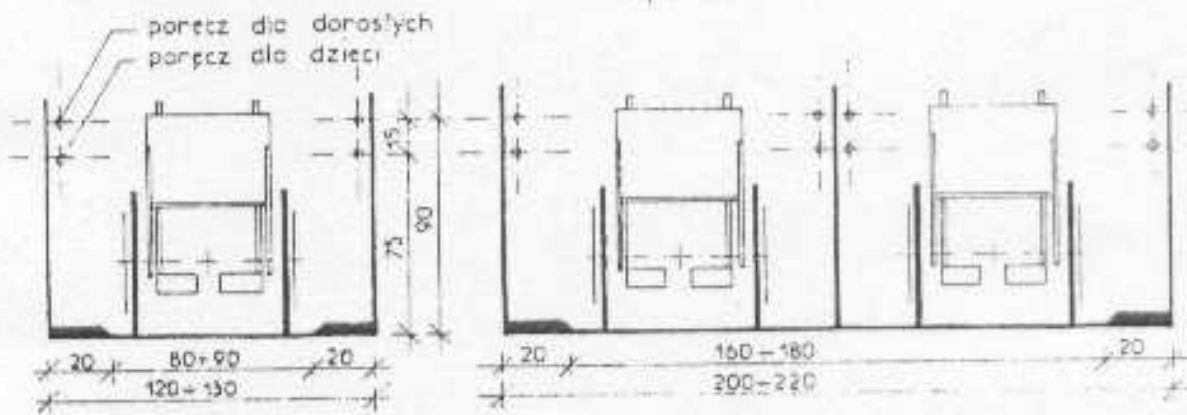
Ciągi piesze należy kształtować zgodnie z podstawowymi kierunkami ruchu : źródło - cel. Unikać stosowania protokątnej sieci tych ciągów, która nie odpowiada podstawowym cechom ruchu pieszego - dążności do korzystania z najkrótszych połączeń i płynności.

Nawierzchnia miejsc ruchu pieszego winna być twarda, równa i szorstka. Faktura nawierzchni i chodników winna być elementem prowadzącym / kierującym i informującym / dla osób niewidomych + por. informacja KUR nr 4 /

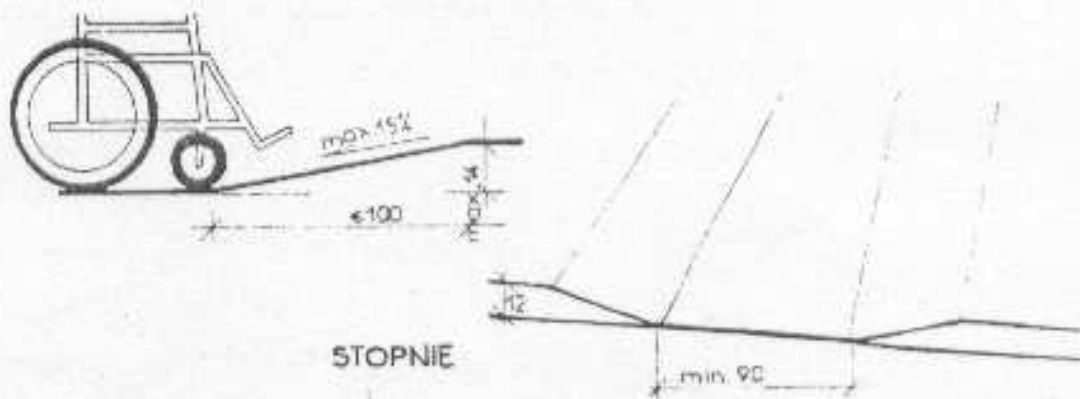
PARAMETRY POCHYLNI, RAMP I STOPNI POCHYLNIÉ



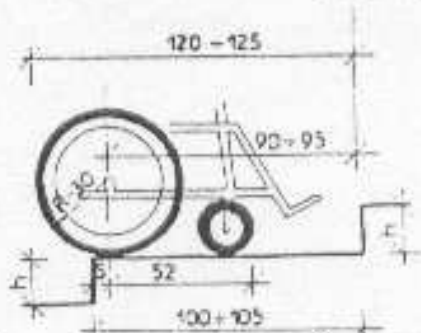
- 5% - SPADEK OPTIMALNY
- 8% - SPADEK MAKSYMALNY
- 10% - W WYJĄTKOWYCH SYTUACJACH NA DŁUGOŚCI MAX 10m Z ZASTOSOWANIEM DODATKOWYCH ROZWIĄZAŃ WSPOMAGAJĄCYCH, ZABEZPIECZAJĄCYCH I OSTRZEGAWCZYCH
- V_0 - PRĘDKOŚĆ POCZĄTKOWA
- V_1 - PRĘDKOŚĆ BEZPIECZNA 0,7 m/sec



RAMPY KRAWĘŻNIKOWE



STOPNIE



- pokonywanie wysokości ~30 cm dwoma stopniami przy pomocy 2-giej osoby
- stopnie połączone podestem o długości min 100cm



2 cm - różnica wysokości którą może pokonać samodzielnie osoba na wózku inwalidzkim

ławki, automaty telefoniczne oraz odpowiednie otwierlenie. znacznie podnoszą walory użytkowe i estetyczne chodników i ciągów pieszych. Nie mogą one jednak stać się elementami utrudniającymi ruch osób niewidomych i innych niepełnosprawnych. Nie mogą zawężać chodnika poniżej 2,0 m.

Wszystkie różnice wysokościowe występujące w miejscach ruchu pieszego winny być niwelowane pochylniami lub rampami. Rampami / patrz rysunek / należy niwelować różnice wysokościowe występujące na przejściach dla pieszych między jezdnią a chodniki w oraz jezdnią i wysepką, na przystankach tramwajowych / między jezdnią a wysepką od strony przejścia przez jezdnię /. Przejście przez wysepki rozdzielające jezdnie powinny być wykonane w poziomie jezdni. Pochylniami należy niwelować różnice wysokościowe występujące wzdłuż ciągów pieszych i chodników oraz w wejściach do budynków i przejść bezkolizyjnych.

Liliana Schwartz

CO NOWEGO W "TRANSPORCIE MIEJSKIM"

W poprzednim numerze informatora omówiłem całe pierwsze półrocze, zapowiadając równocześnie częściową zmianę profilu pisma od drugiego półrocza. Tym razem informacje mogą być bardziej szczegółowe.

Zmiany zapoczątkowane procesem budowy samorządów terytorialnych dotknę z czasem także i działu transport. przy czym znawcy problemu twierdzą, że będą bardzo głębokie. Kadra fachowców, jeżeli nie chce zostać zniszczona, musi odpowiednio przygotować się do tych zmian.

"Transport Miejski" chce być przydatny w takim przygotowaniu. Dlatego zaczynając od nr 7/90 zmienia nieco swój profil. Przestaje ograniczać się wyłącznie do problemów miejskich, wprowadzając tematykę samorządową i gminną dotyczącą nie tylko gmin zurbanizowanych. Dlatego już w pierwszym numerze z drugiego półrocza będzie można przeczytać m.in. o tym co należy do gmin oraz zapoznać się z propozycjami organizacji drogownictwa w warunkach gospodarki samorządowej i rynkowej. Te tematy będą wracały, także w następnych numerach.

Nadal będzie jednak dominowała tematyka miejska, a w tym dziale szczególnie warto polecić artykuł prof. Wojciecha Suchorzewskiego o niezbędnych zmianach w podejściu do polityki komunikacyjnej i planowania, opracowany na podstawie referatu wygłoszonego na seminarium TUP / z udziałem członków KLIR /, który wzbudził gorącą dyskusję i żywe zainteresowanie, szczególnie inżynierów ruchu.

Będzie też ciekawy przykład kompleksowej analizy i oceny układu linii komunikacji autobusowej w Rybniku - warto powtórzyć, także w innych miastach.

Zygmunt Uzdalewicz

Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe "MERTEX"
00-021 Warszawa ul. Rutkowskiego 25/13a