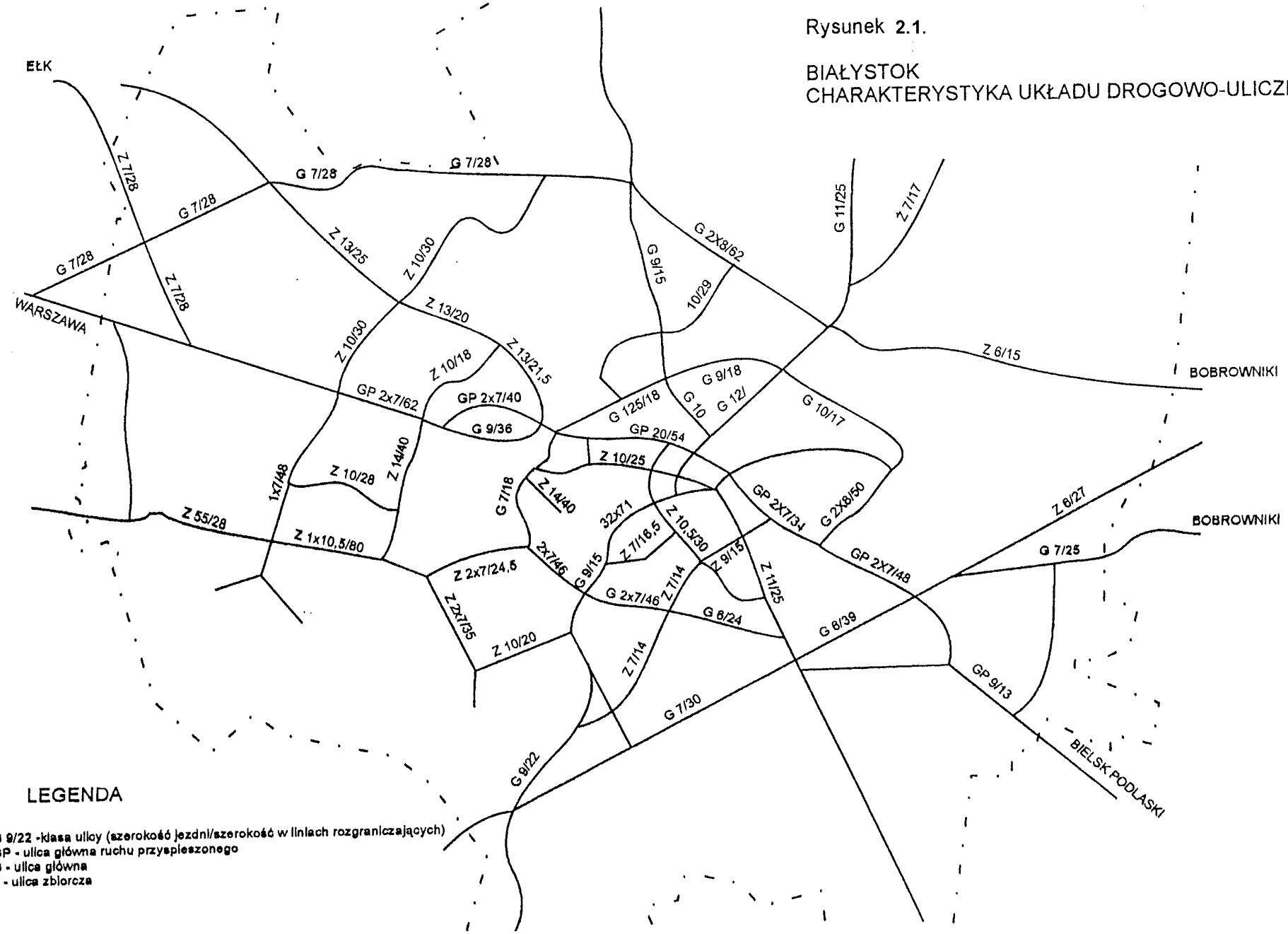
Historyczne koncepcje rozwoju dróg Białegostoku na lata 2000 i 2010

Wnioski wypływające z analizy istniejącego układu drogowego

Rysunek 2.1.

BIAŁYSTOK
CHARAKTERYSTYKA UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGC



LEGENDA

G 9/22 -klasa ulicy (szerokość jezdni/szerokość w liniach rozgraniczających)
GP - ulica główna ruchu przyspieszonego
G - ulica główna
Z - ulica zbiorcza

Można stwierdzić, że w istniejącym układzie przebieg poszczególnych ciągów komunikacyjnych wynika w dużej mierze z aktualnych możliwości technicznych układu, a nie z rzeczywistych potrzeb, uwarunkowanych również w wielu przypadkach względami ochrony środowiska.

Główne wady układu to:

brak powiązań zewnętrznych dla ruchu tranzytowego, co powoduje, że ruch ten w głównej mierze obciąża układ śródmiejski i występuje nakładanie się różnych funkcji na drogach /od ruchu tranzytowego do bezpośredniej obsługi posesji/,

brak ciągłości tras układu podstawowego /przedłużenie ul. Piastowskiej, Trasa Kopernikowska/,

brak skutecznego układu odciążającego śródmieście w postaci nowoprojektowanych tras, brak organizacji ruchu na niektórych skrzyżowaniach /tzn. sygnalizacji świetlnej/,

przeciążenie istniejącego ciągu ul. Sienkiewicza – Wasilkowska,

brak odpowiednich miejsc parkingowych w obszarze centrum,

brak skutecznego układu odciążającego wiadukt w ciągu ul. Dąbrowskiego i tunelu w ciągu ul. Hetmańska – Kopernika,

nieodpowiednie szerokości niektórych tras w liniach rozgraniczających i w liniach zabudowy.

Tak więc kształtując układ uliczny miasta należy dążyć do:

rozdzielenia ruchu na poszczególne trasy o parametrach technicznych odpowiadających wymogom danego rodzaju ruchu,

odciążenia centrum przez zamknięcie obwodnicy śródmiejskiej /Trasa Kopernikowska, modernizacja ul. Boh. Monte Cassino/,

otwarcia niezbędnych odcinków obwodnicy ogólnomiejskiej dla

ruchu tranzytowego.

Przewidywane rozwiązanie docelowego układu drogowego miasta Białegostoku

Rozwój motoryzacji w Białymstoku

Wskaźniki motoryzacji [1] (liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców) dla miasta Białegostoku kształtuje się następująco:

ROK	1992	2010	2030
Liczba mieszkańców w tysiącach osób	270	350	450
Wskaźnik motoryzacji	170	270	333 350
Liczba samochodów osobowych w tys. Sztuk	46	94,5	150 157,5

Tabela nr 1. Wskaźnik motoryzacji na tle wzrostu zaludnienia miasta. [1].

Założenia koncepcji układu ulicznego i przewidywane inwestycje drogowe niezbędne do realizacji w pierwszej kolejności

Koncepcja ta zakłada [1]:

odłączenie układu śródmieścia od ruchu tranzytowego poprzez przeprowadzenie tras tranzytowych zewnętrznie do tego obszaru, dla dróg krajowych przeprowadzonych przez miasto przeznacza się trasy GP i G,

ograniczenie komunikacji indywidualnej do obszaru centrum do

30% udziału przy jednoczesnym preferowaniu obsługi centrum komunikacją zbiorową.

Rolę buforową przed napływem zbędnego ruchu do śródmieścia ma spełniać obwodnica śródmiejska /trasa Kopernikowska/ wraz z bogatym programem parkingowym. Ponadto zakłada się:

budowę dużych parkingów strategicznych przy głównych trasach łączących miasto z obszarem zewnętrznym w celu zapewnienia warunków współdziałania komunikacji zbiorowej z komunikacją indywidualną,

usprawnienie organizacji ruchu oraz poprawę jego bezpieczeństwa poprzez budowę urządzeń sygnalizacji świetlnej,

budowę przejść podziemnych dla pieszych i kładek na najbardziej obciążonych ulicach,

udrożnienie układu powiązań na kierunku P-P poprzez budowę trasy obciążającej istniejący ciąg ulic Sienkiewicza – Wasilkowska, tj. przedłużenie ulicy Piastowskiej do ul. Zacisze i dalej do ul. Raginisa i Wysockiego, budowę nowej trasy wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku Augustowa i Łap oraz budowę nowej trasy wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku Ełku,

odciążenie istniejącego wiaduktu w ciągu ulicy Dąbrowskiego poprzez realizację nowego przejścia dwupoziomowego przez tory kolejowe na przedłużeniu ul. Kopernika i powiązanie jej z ul. Zwycięstwa /wylot w kierunku Warszawy/,

zabezpieczenie powiązań z miejskim układem komunikacyjnym nowopowstałych struktur przestrzennych /mieszkaniowych i przemysłowych/.

Funkcje ulic głównych ruchu przyspieszonego /GP/ będą pełniły:

ulica Zwycięstwa doprowadzająca ruch w kierunku miasta z kierunku Warszawy,

projektowana Trasa Kopernikowska oraz ulica Branickiego wyprowadzająca ruch z miasta w kierunku Lublina,

ulica Piastowska wyprowadzająca ruch w kierunku Sokółki,

Szosa Północno-Obwodowa.

Parametry techniczne, jakim powinny odpowiadać ulice z grupy głównych ruchu przyspieszonego /GP/ to:

szerokość w liniach rozgraniczających 50-70m,

jezdnie dwuprzestrzenne,

szybkość projektowa 70 km/h,

ograniczona dostępność komunikacyjna /odległość między skrzyżowaniami nie mniejsza niż 600-1000m/.

Funkcje ulic głównych /G/ łączących śródmieście oraz podstawowe struktury przestrzenne miasta z układem tras głównych ruchu przyspieszonego mają spełniać ulice:

Solidarności,

Sienkiewicza,

Al. Piłsudskiego,

Legionowa

Mazowiecka,

Wiejska,

Wiosenna,

Towarowa,

Poleska,

Boh. Monte Cassino,

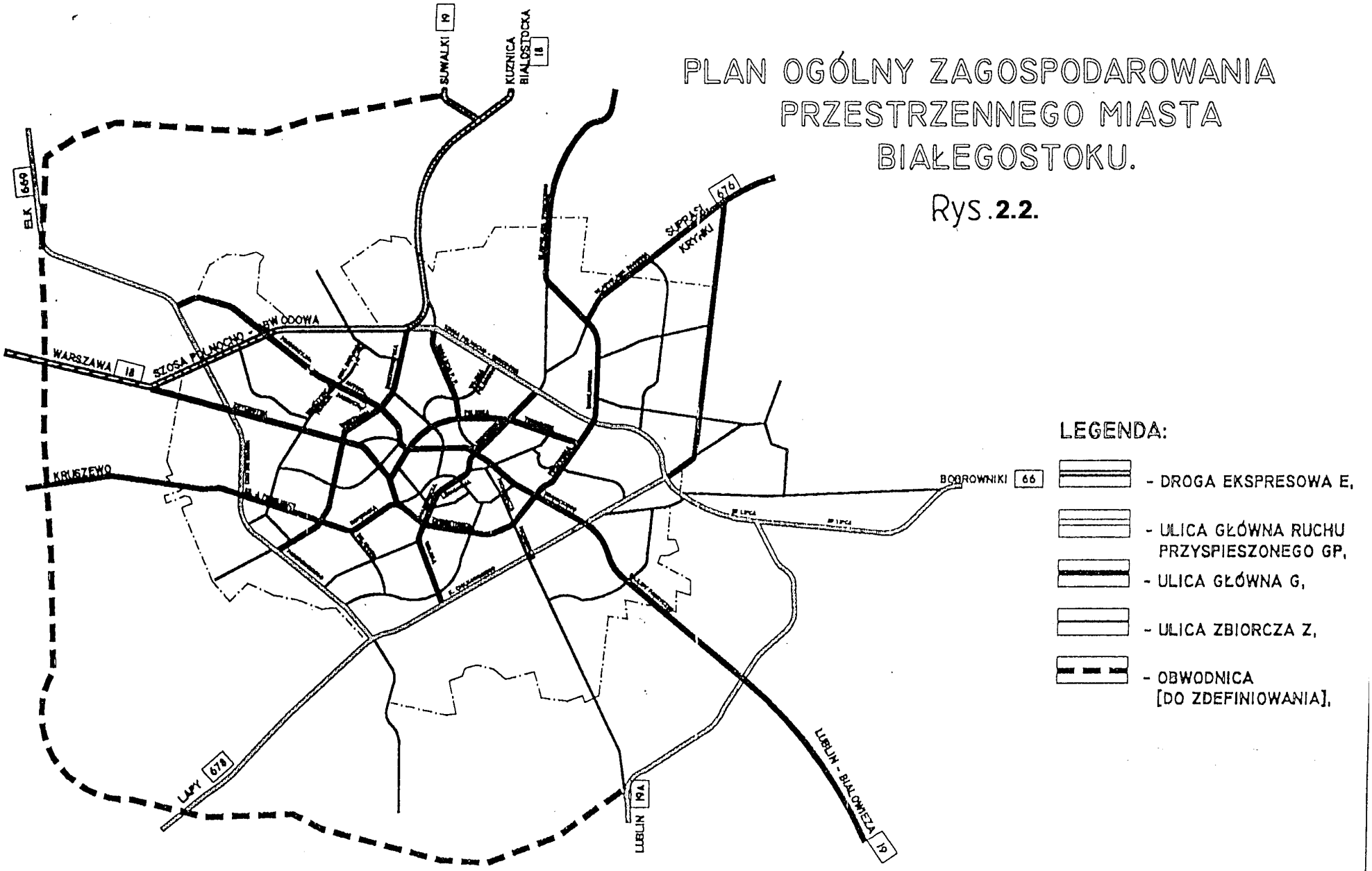
Popiełuszki.

Pozostałe ulice układu podstawowego mają spełniać funkcje ulic zbiorczych realizujących (rys. nr 2.2.) powiązanie między dzielnicami oraz wewnątrz jednostek strukturalnych /dzielnic, osiedli, itp./.

Pilne zagadnienia do realizacji na sieci drogowej miasta Białegostoku od roku 2000 i 2010

PLAN OGÓLNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BIAŁEGOSTOKU.

Rys. **2.2.**



W celu zapewnienia właściwych warunków funkcjonowania układu uliczno- drogowego konieczna jest realizacja następujących zadań:

A) w przypadku etapu 2000 roku:

budowa odcinka spinającego istniejący fragment ulicy Kardynała Wyszyńskiego z ulicą Mazowiecką /dojazd do dworca PKS/,

budowa przedłużenia ulicy Kalinowskiego do ulicy Kopernika /podporządkowanie układu komunikacyjnego centrum/,

modernizacja ulicy Mazowieckiej, ulicy Sienkiewicza /odcinek od ul. Ogrodowej do Rynku Kościuszki/, ulic: 27 Lipca, Popiełuszki, Raginisa (ma to na celu przystosowanie w/w ulic do występujących i przewidywanych w przyszłości obciążeń),

budowa odcinka spinającego ulicę Zwierzyniecką z ulicą Piastowską /dla zapewnienia ciągłości ruchu obwodnicy śródmiejskiej/,

modernizacja /przebudowa/ tuneli w ciągu ulicy Hetmańskiej i ulicy Kopernika (niebezpieczna skrajnia), celem stworzenia skutecznego układu odciążającego wiadukt na ul. Dąbrowskiego,

budowa drugiej jezdni na ulicy Boh. Monte Cassino /usprawnienie dojazdu do dworca PKS/,

połączenie ulicy Piastowskiej i ulicy 27 Lipca /usprawnienie powiązania rejonu osiedla Wygoda ze Śródmieściem/,

modernizacja ulicy Słonimskiej i przedłużenie ulicy Chrobrego do ulicy Złotej /porządkowanie układu komunikacyjnego Bojar/,

modernizacja wylotu z miasta w kierunku Lublina /ul. Dojlidy Fabryczne/,

modernizacja wylotu z miasta w kierunku Wasilkowa /ul. Wysockiego/,

modernizacja wylotu z miasta w kierunku Supraśla /ul.

Raginisa/,

przebudowa skrzyżowania w rejonie Jednostki Wojskowej /ul. Kawaleryjska
i ul. Ciołkowskiego/,

B) W przypadku perspektywy 2010 roku (podstawowy układ ulic miasta Białegostoku na okres perspektywy (2010 r.) przedstawia rysunek nr 3):

modernizacja Szosy Północno-Obwodowej / na odcinku od ul. Zwycięstwa do
ul. 1000-Lecia Państwa Polskiego/, stanowiącej trasę przelotową dla drogi krajowej Warszawa – Białystok – Kuźnia Białostocka,

przedłużenie ulicy Piastowskiej do ulicy Raginisa i Wysockiego /usprawnienie ruchu wylotowego z miasta w kierunku Supraśla i Wasilkowa/,

budowa ulicy Świętokrzyskiej / usprawnienie ruchu wylotowego z miasta w kierunku Augustowa/,

modernizacja wylotu z miasta w kierunku Łap /ulice: Wiejska, Wiosenna i Ciołkowskiego,

modernizacja ulicy 1000-Lecia Państwa Polskiego /budowa drugiej jezdni/,

realizacja zadań drogowych wynikających z programu budownictwa wielorodzinnego i jednorodzinnego na osiedlu Nowe Miasto II, Bacieczki i Wyżyny,

budowa wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulic Zwycięstwa i Kopernika,

wykonanie węzłów na Szosie Północno-Obwodowej z:

ul. Wasilkowską,

Al. 1000-Lecia Państwa Polskiego,

ul. Świętokrzyską,

ul. Produkcyjną,

ul. Zwycięstwa,

Szosą Ełcką.

Poza tym w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych konieczna jest:

a) budowa przejść podziemnych względnie kładek dla pieszych na:

Al. Piłsudskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Włókienniczą i Waryńskiego,

ul. Sienkiewicza,

ul. Legionowej,

ul. Solidarności,

ul. M.C. Skłodowskiej,

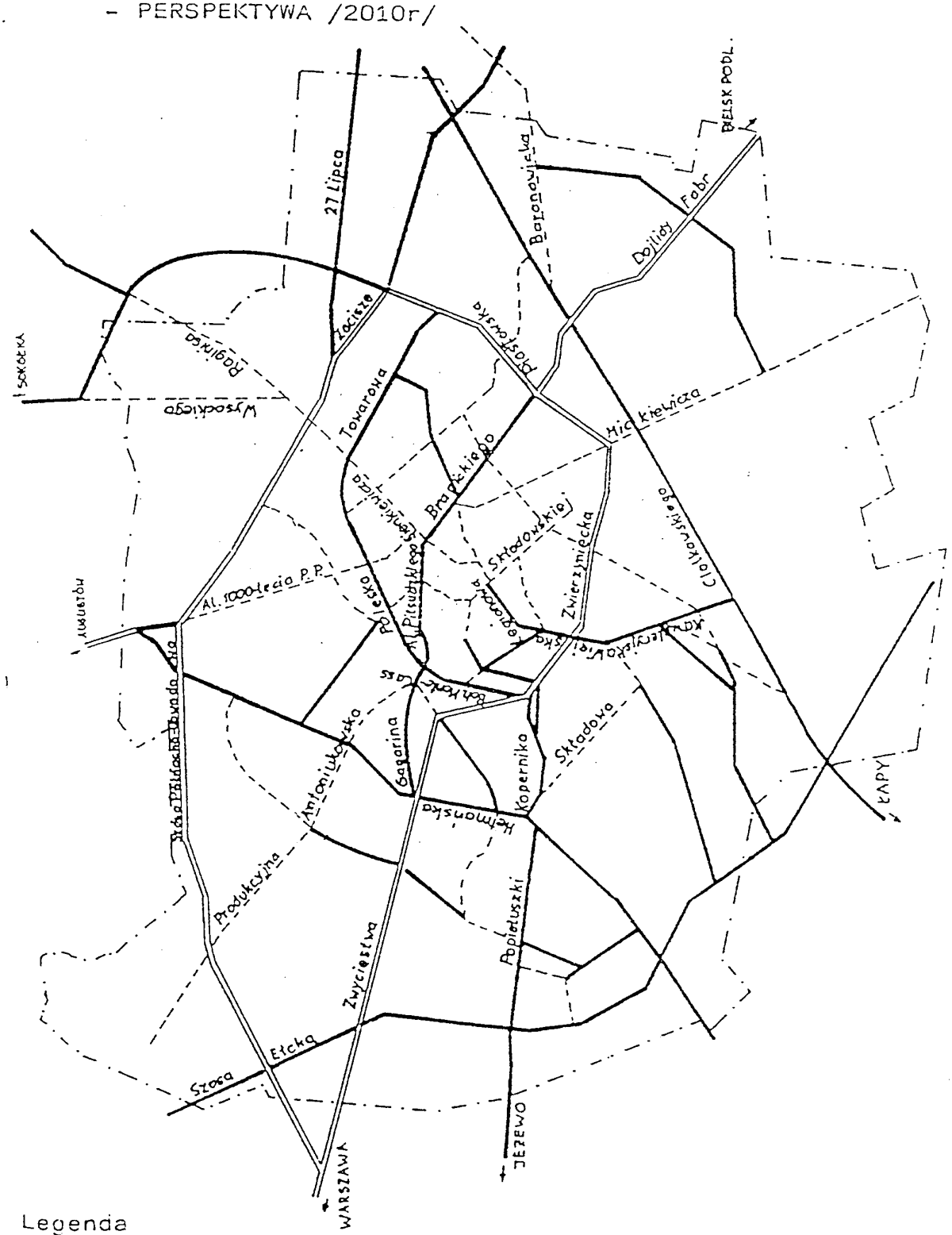
w rejonie nowych dworców PKP i PKS,

b) rozdzielenie ruchu pieszego i ruchu kołowego na głównych trasach wylotowych poprzez budowę chodników m.in. na: ul. Dojlidy Fabryczne, ul. Reginisa, ul. Wysockiego, Al. 1000-Lecia Państwa Polskiego, ul. Popiełuszki.

Rys. **2.3.**

UKŁAD PODSTAWOWY ULIC BIAŁEGOSTOKU

- PERSPEKTYWA /2010r/



Legenda

GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO GP

GŁÓWNE G

ZBIORCZE Z

Diagnoza plan i wykonanie jako odrębne informacje

Terminy 2000 i 2010 występują w źródle jako horyzonty planowanych działań. Lista inwestycji opisuje zamierzenia autora przyjętej koncepcji i nie dowodzi ich późniejszej realizacji. Aby porównać plan ze stanem z kolejnego okresu, potrzebne byłyby odrębne informacje o wykonanych zadaniach, zmienionych założeniach i przebiegu nowych połączeń. Sam upływ wskazanego terminu nie pozwala przypisać inwestycji statusu zakończonej. Zachowanie tej różnicy ma znaczenie szczególnie wtedy, gdy archiwalny tekst posługuje się określeniami pilności i docelowego układu, które łatwo pomylić z opisem obecnego programu robót.

Zestawienie pokazuje również zależność między pojedynczym zadaniem a szerszym zamiarem przestrzennym. Nowy odcinek, przebudowa skrzyżowania i uzupełnienie ciągłości mogą dotyczyć różnych elementów tej samej relacji. W ocenie koncepcji warto sprawdzić, jakie powiązanie miała utworzyć grupa działań. Samo policzenie inwestycji nie mówi, czy plan obejmował kompletny ciąg. Podobnie zadania dotyczące ruchu pieszego wymagają odczytania w kontekście położenia celów podróży i możliwości dostępu. Historyczna propozycja określonego rozwiązania nie powinna być utożsamiana z oceną jego przydatności w innych warunkach i przy zmienionym zagospodarowaniu.

Przedstawione mapy i wyliczenia zachowują wartość dokumentacyjną jako zapis ówczesnych priorytetów. Pozwalają rozpoznać, które braki sieci autor wiązał z przeciążeniem istniejących ulic i jak próbował połączyć zmiany odcinkowe z przebudową całego układu. Taki materiał można wykorzystać do odtwarzania historii planowania, jeżeli zachowa się wskazane daty oraz odróżni proponowany rezultat od potwierdzonego wykonania. Dopiero porównanie z dokumentacją z późniejszego okresu pozwoliłoby przedstawić dalszy przebieg realizacji poszczególnych zamierzeń.

Przypisy

1. Odwołanie do pozycji [11] w pracy źródłowej. Załączony dokument nie zawiera opisu tej pozycji w części Literatura; pełnej identyfikacji źródła nie można odtworzyć. ↩ ↩ ↩

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.