

Strefy woonerf na przykładzie miasta Łódź

Bartosz Zimny

Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi

Wydział Inwestycji i Remontów

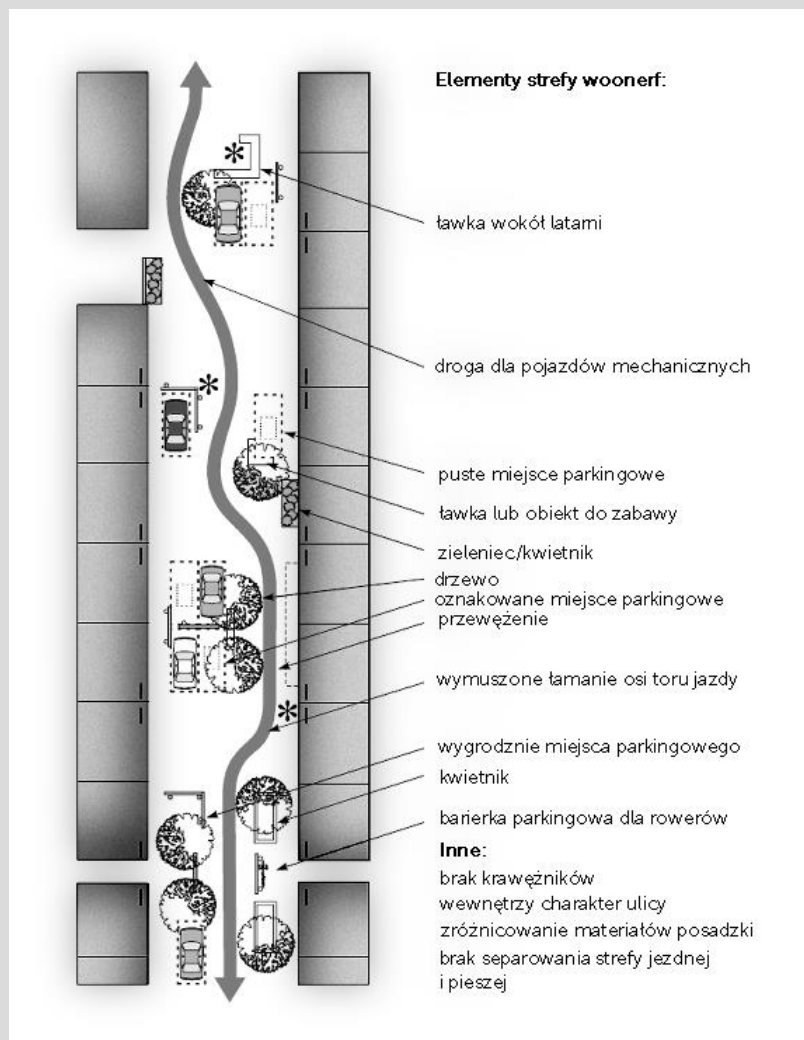
42 272 63 29

+48 504 792 184

b.zimny@zdit.uml.lodz.pl



Czym jest strefa woonerf?



Holandia, lata 60.



Jakie potrzeby powinna spełniać strefa typu woonerf?

- zwiększenie przestrzeni przyjaznej pieszym i cyklistom
- możliwość dojazdu samochodem w pobliże domu
- zaparkowanie pojazdu w pobliżu domu
- ograniczenie prędkości pojazdów mechanicznych do minimum
- umożliwienie obsługi ulicy przez pojazdy specjalne (wozy strażackie, śmieciarki, etc.)
- ograniczenie "tranzytowego" ruchu samochodowego przez osoby nie posiadające żadnego interesu poza jednorazowym przejechaniem przez daną ulicę
- zniechęcanie kierowców "spontanicznych" do wjeżdżania w taką strefę
- wyłączenie takiej ulicy z systemu komunikacyjnego miasta, co minimalizuje tworzenie się na niej korków
- zwiększenie udziału pożądanej małej architektury podnoszącej atrakcyjność danej ulicy
- zwiększenie liczby drzew i pow. zielonej w centrum miasta
- proponowanie funkcji rekreacyjnej zachęcającej do spędzania czasu na ulicy

Znak D-40 „strefa zamieszkania”:

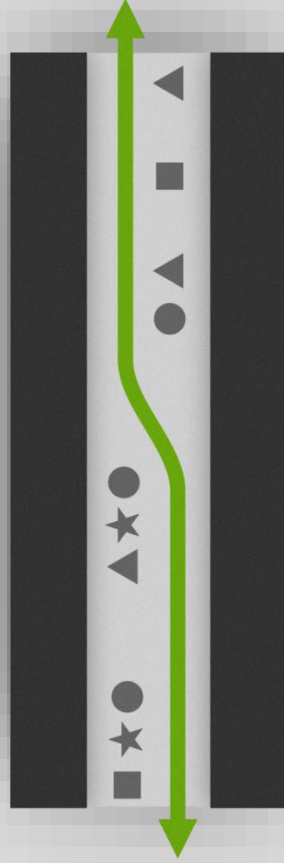
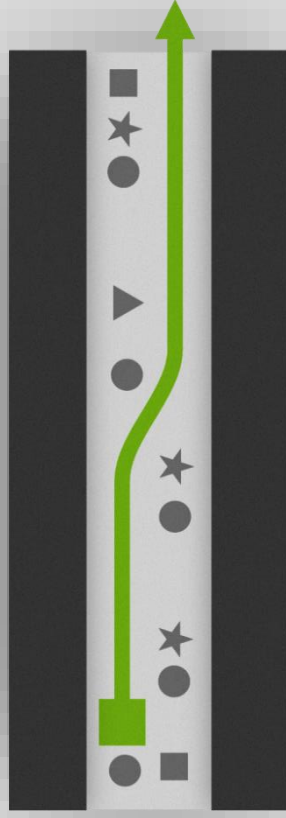
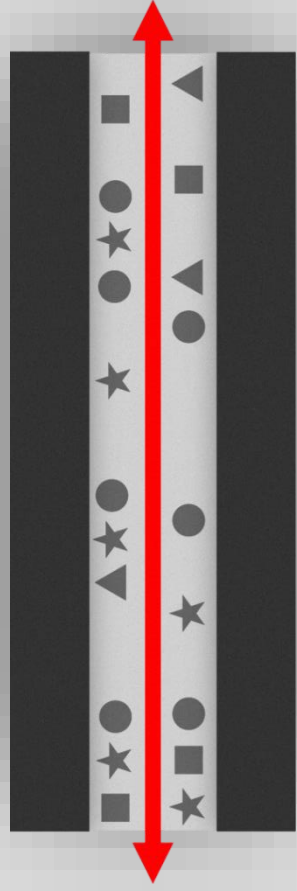
- maksymalna prędkość: 20 km/h
- piesi i cykliści mają bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdami mechanicznymi
- w przypadku gdy możliwe jest osiągnięcie wyższej prędkości należy stosować elementy spowalniające
- nie są wymagane znaki ostrzegające przed ewentualnymi "spowalniaczami ruchu",
- parkowanie możliwe tylko w wyznaczonych miejscach

Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430

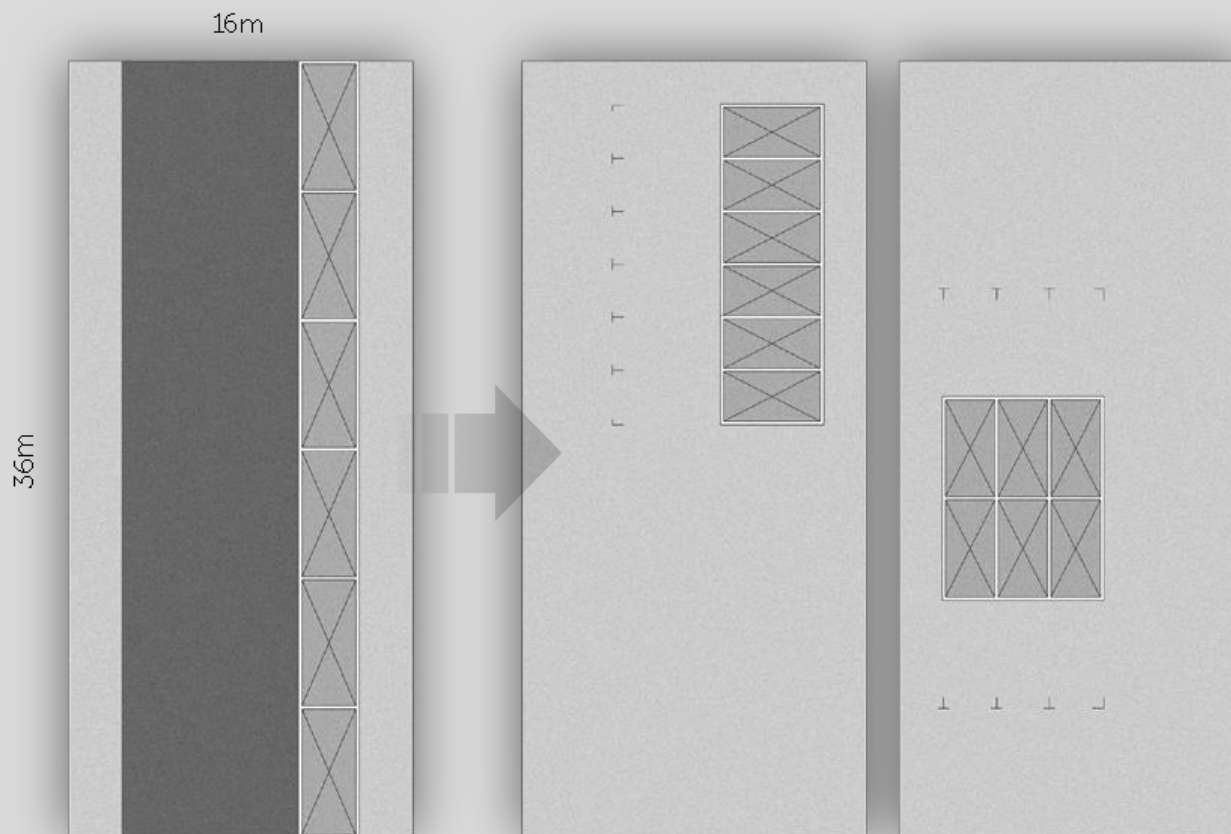
Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

§ 43. 2. Na ulicy klasy Z, L lub D chodnik może być usytuowany bezpośrednio przy jezdni lub przy pasie postojowym. **Ulica klasy L lub D w strefie zamieszkania może nie mieć wyodrębnionej jezdni i chodników.**



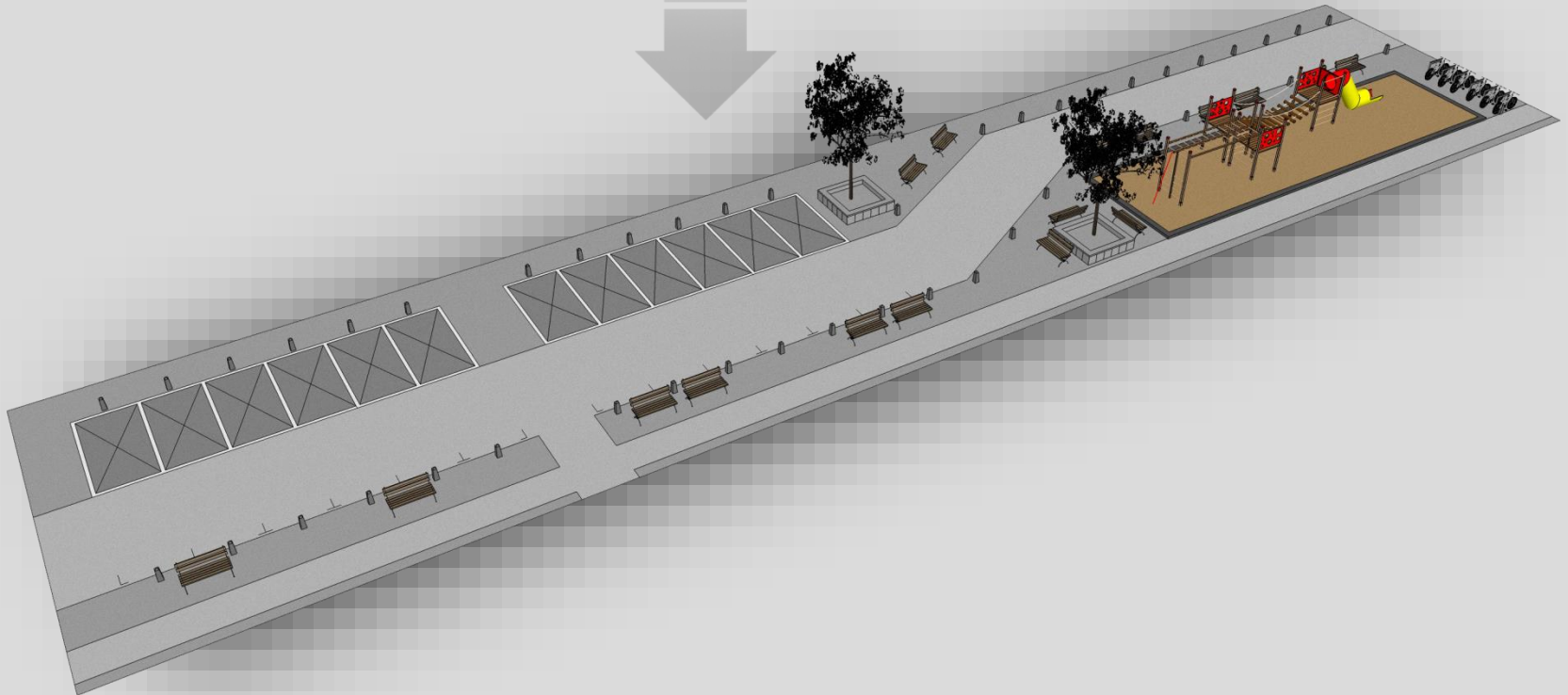
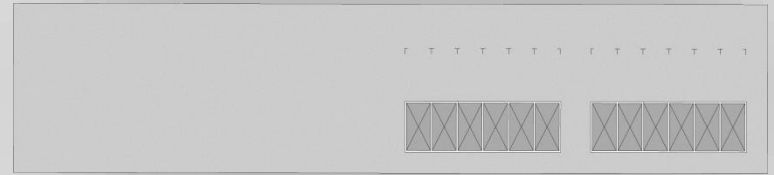
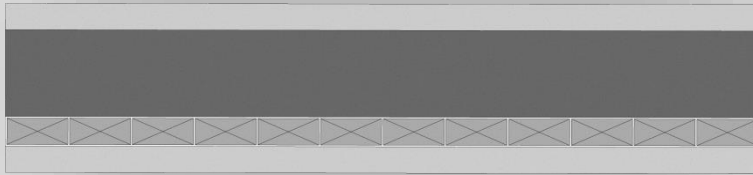


Rezygnacja z układu: chodnik – jezdnia – chodnik. Optymalizacja gospodarowania przestrzenią.



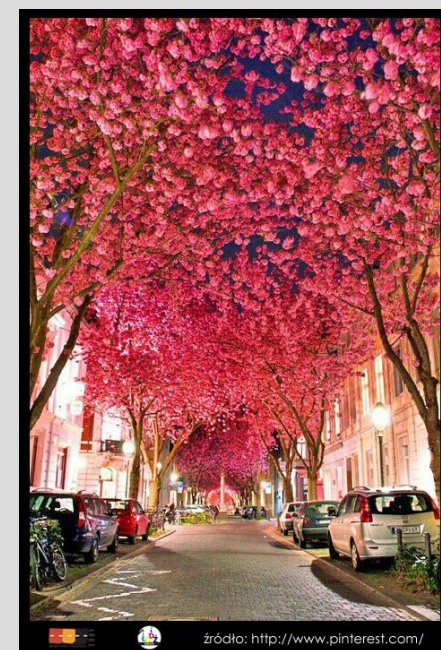
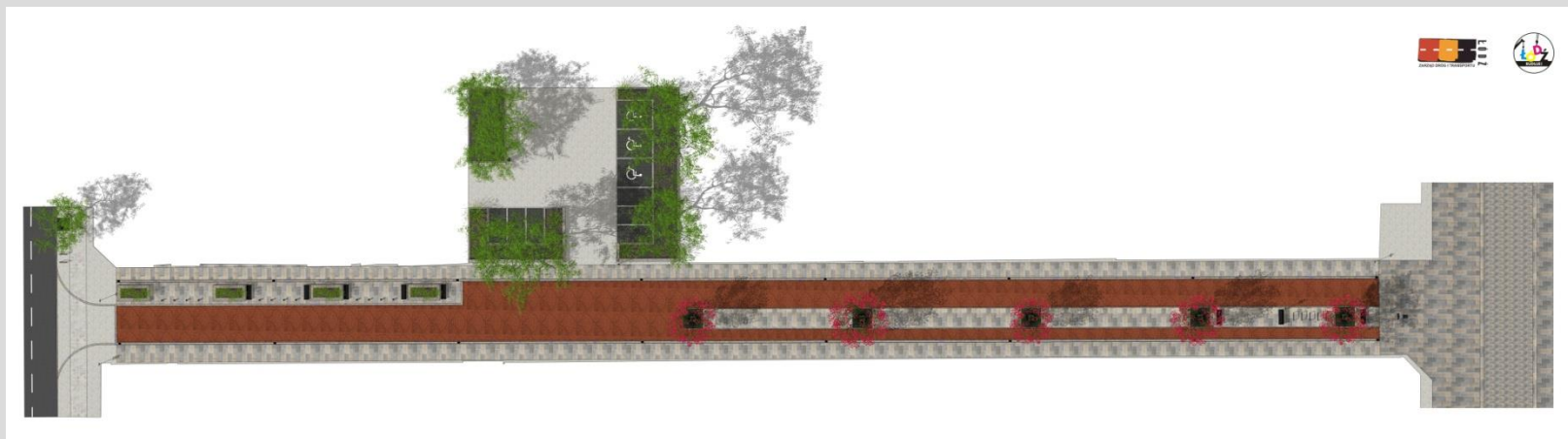
jezdnia = 53%
miejsca postojowe = 16%
strefa piesza = 31%

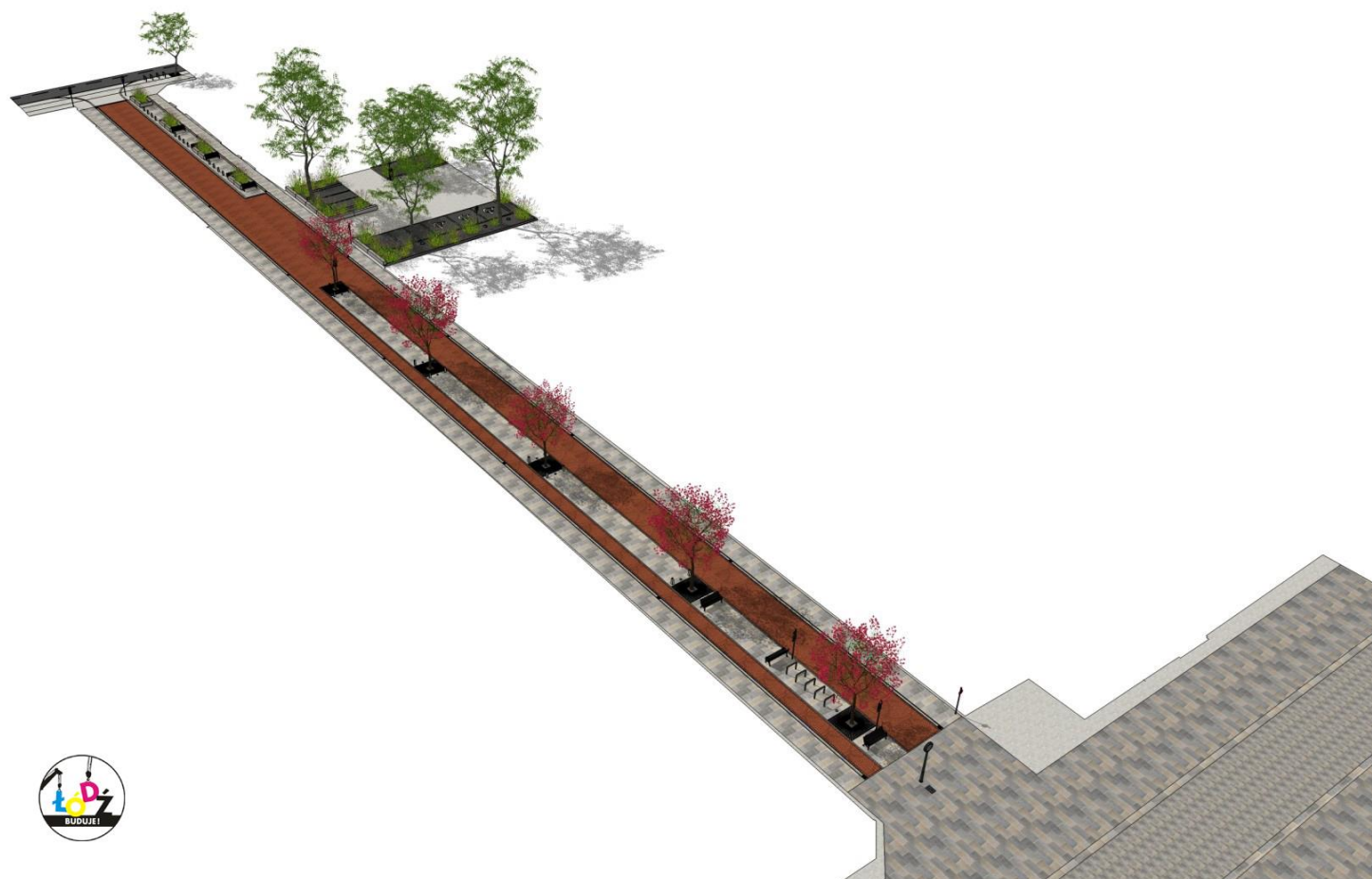
jezdnia/strefa piesza = 89%
miejsca postojowe = 11%

























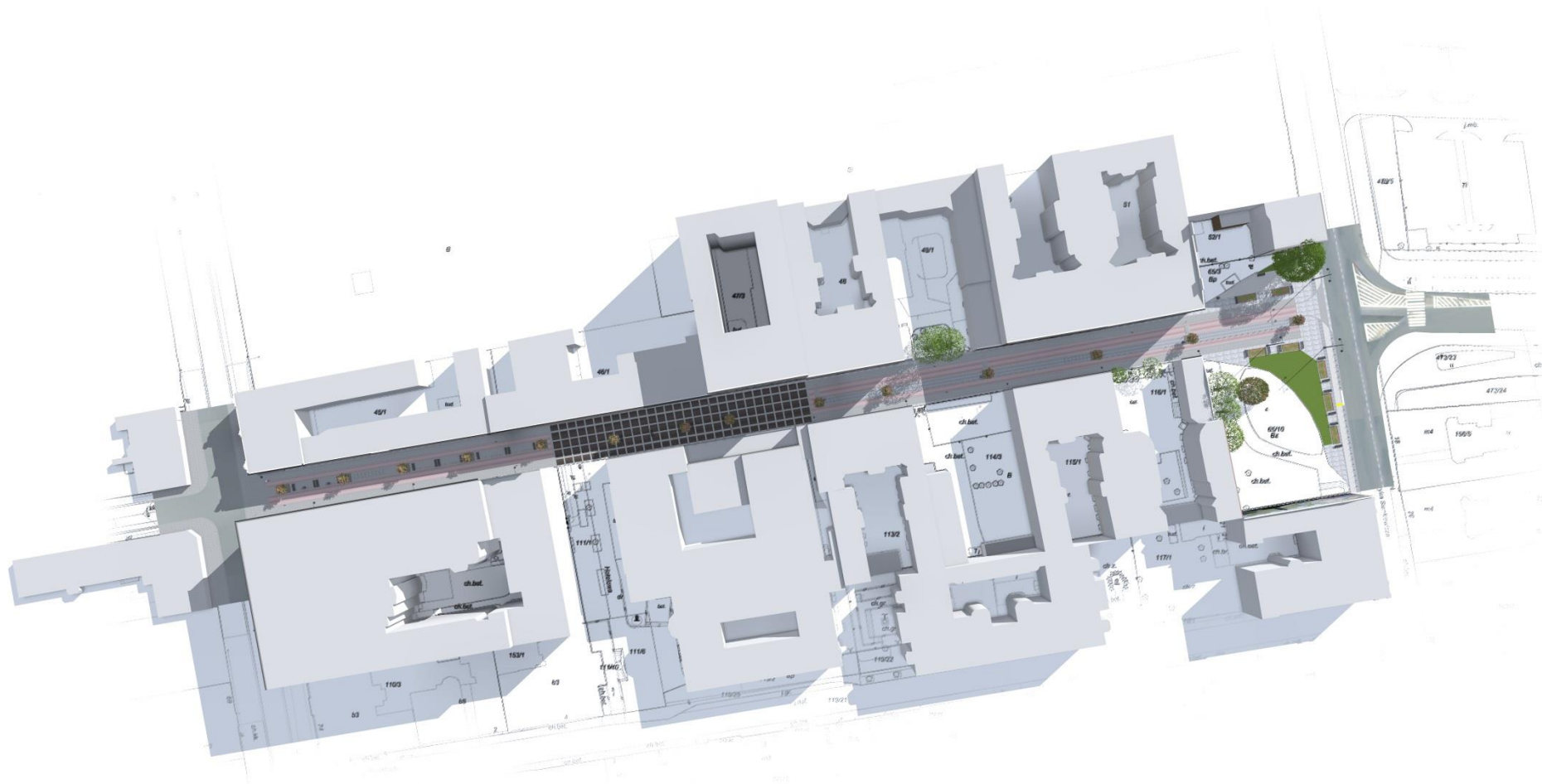


ul. 6 Sierpnia / niedziela godz.15:39



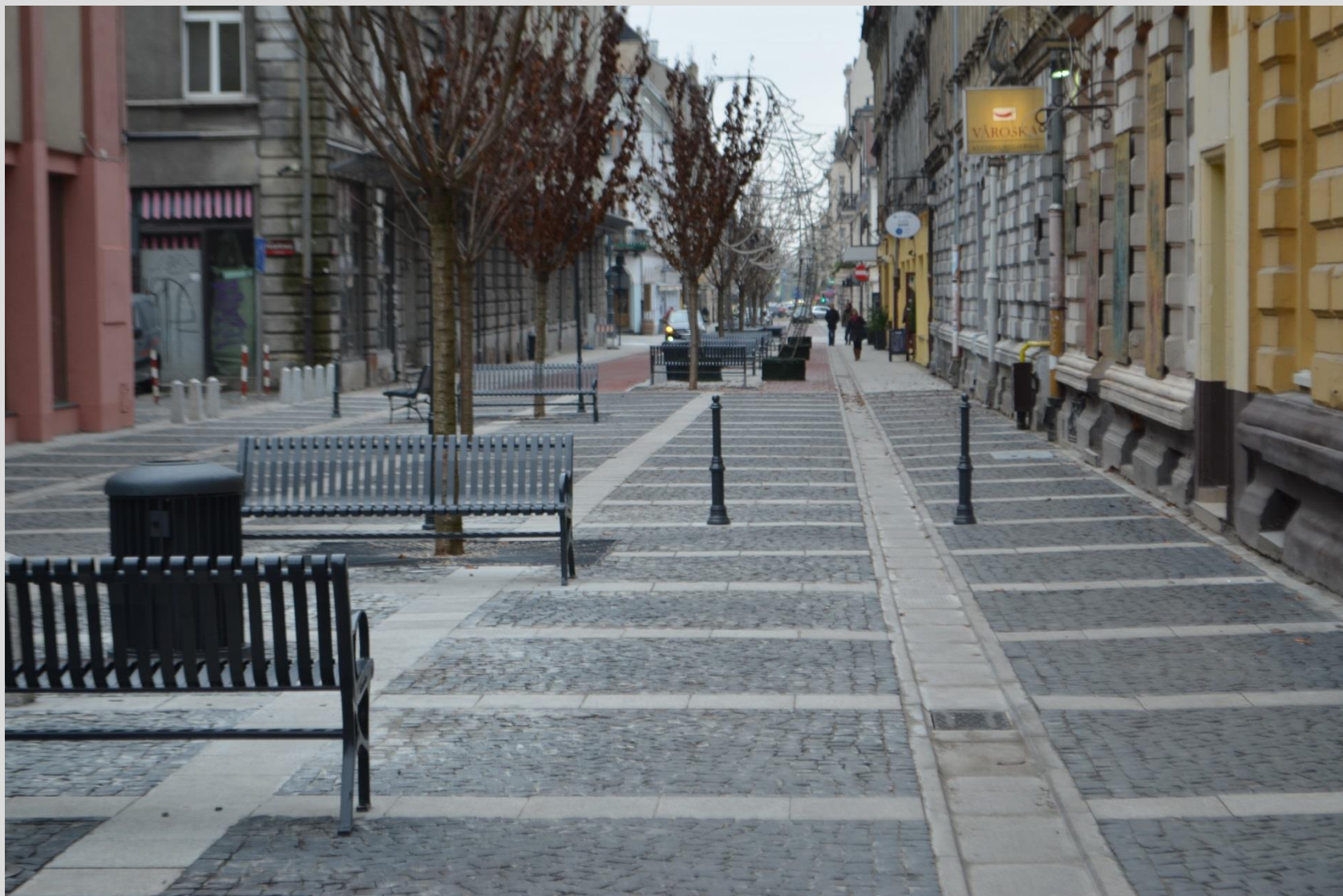
ul. Traugutta / niedziela godz.15:39















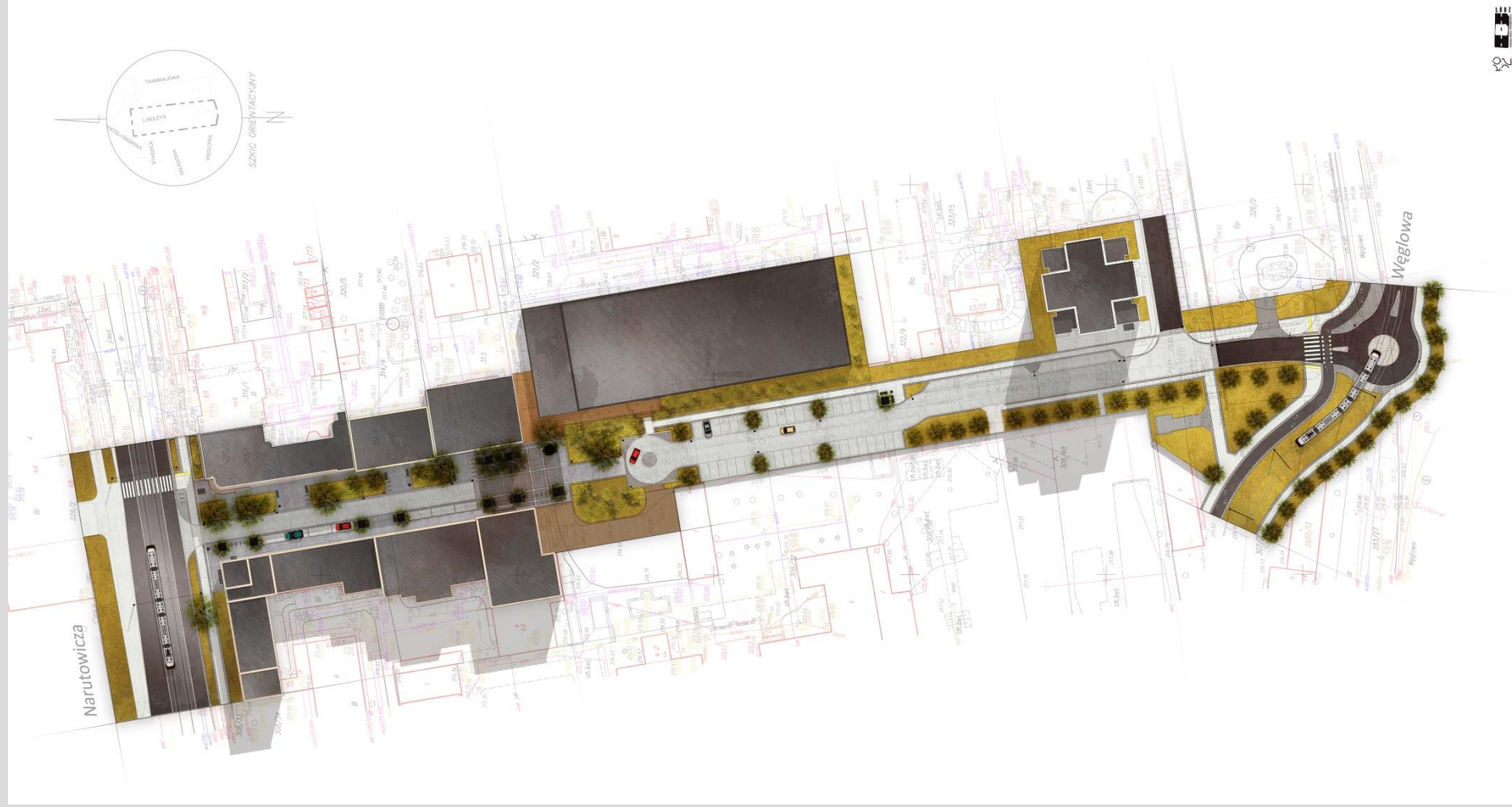












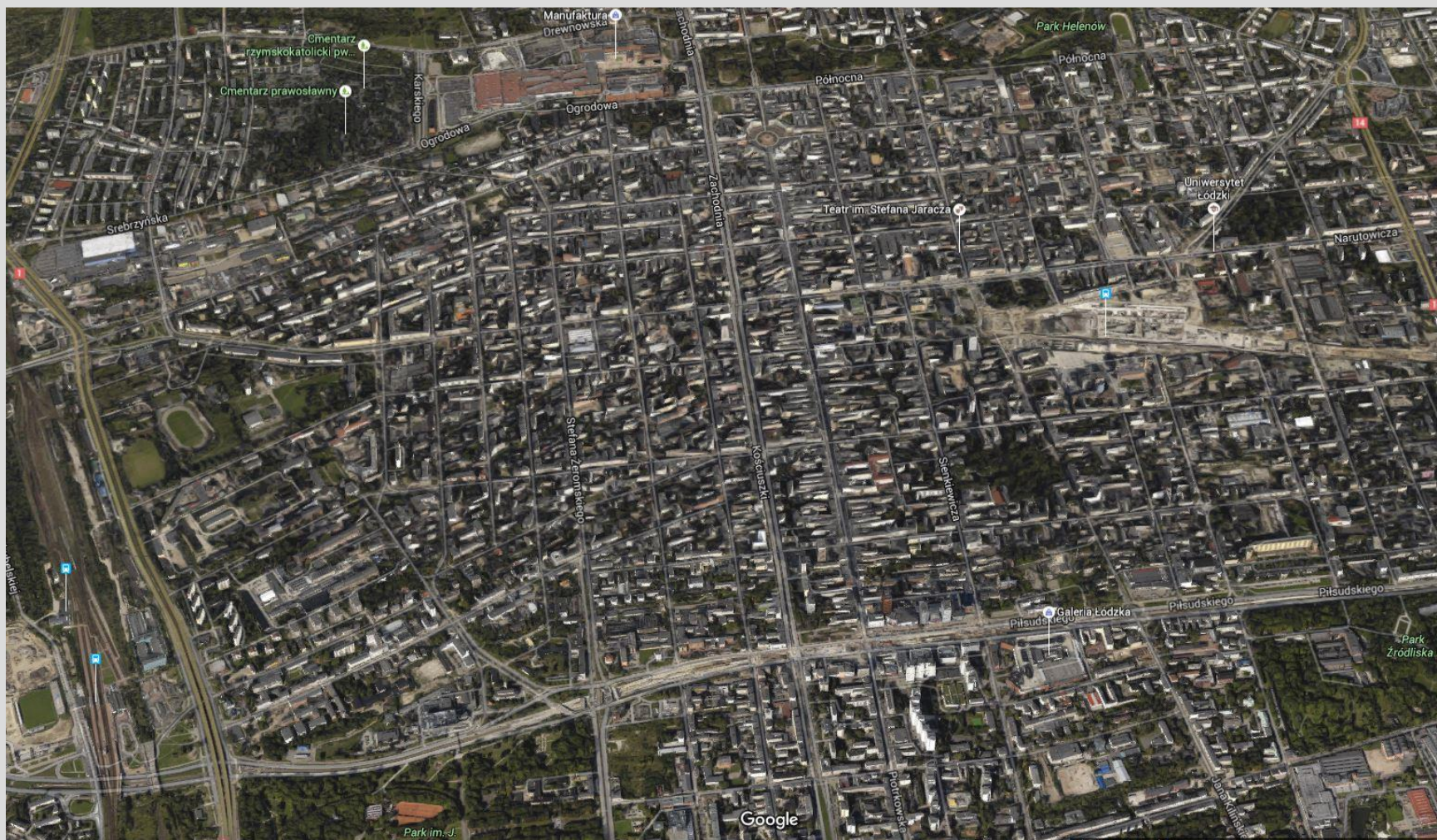


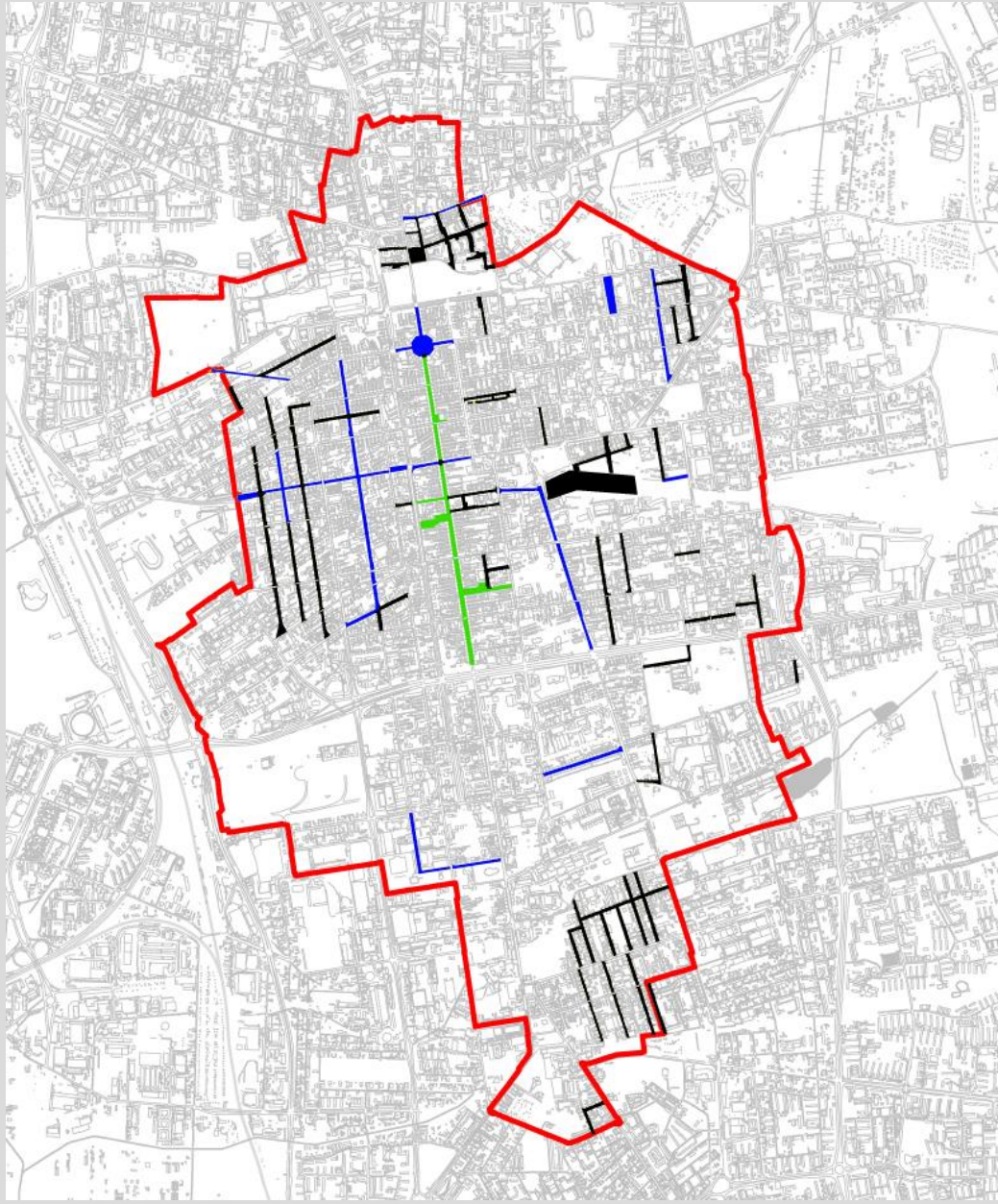












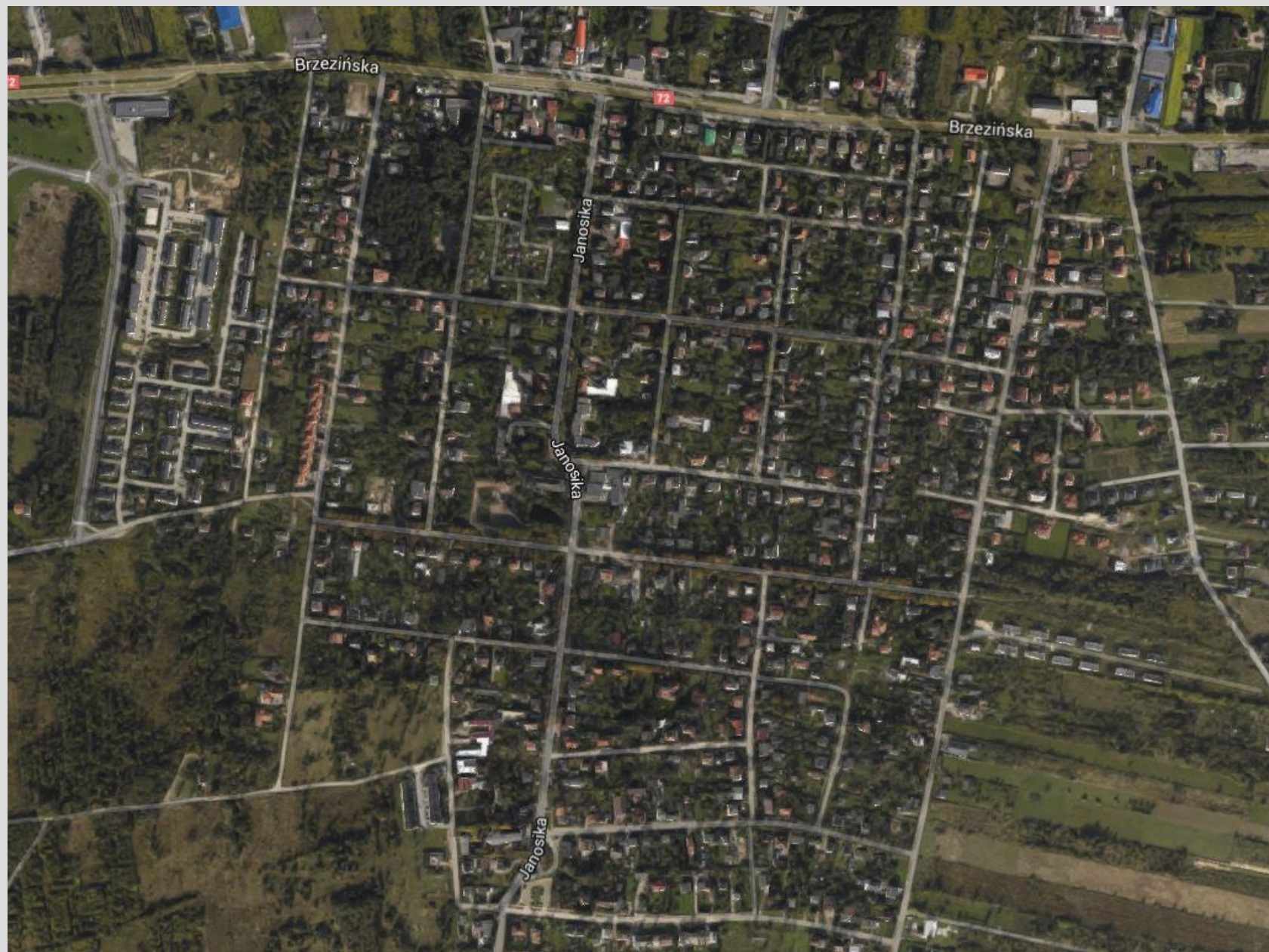
Komunikacja kołowa - koncepcja

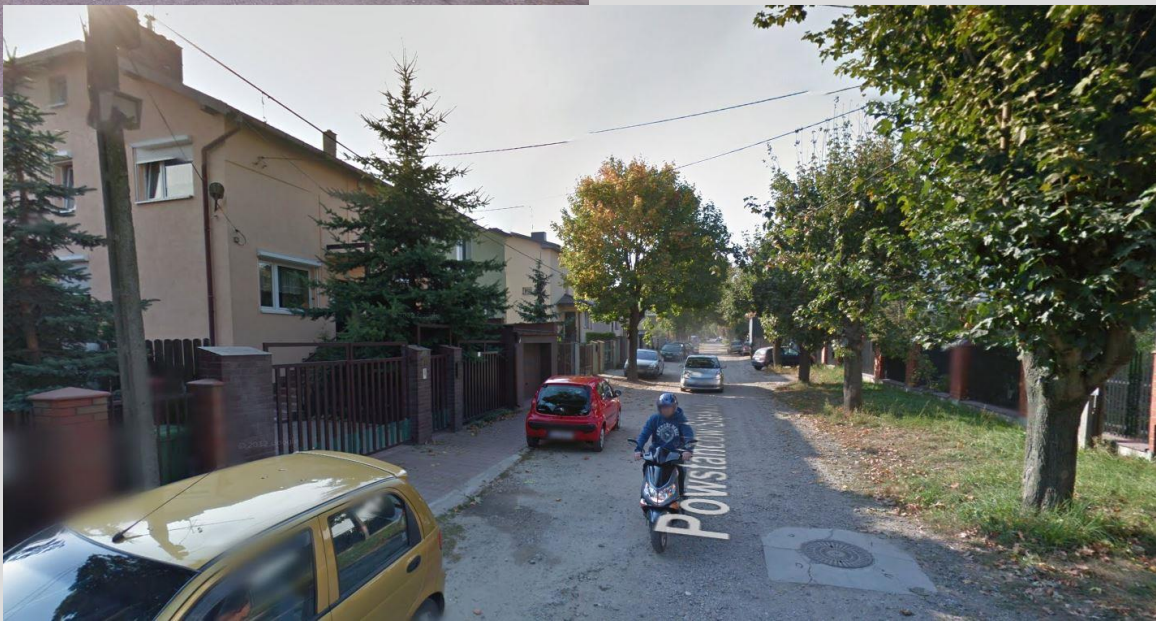
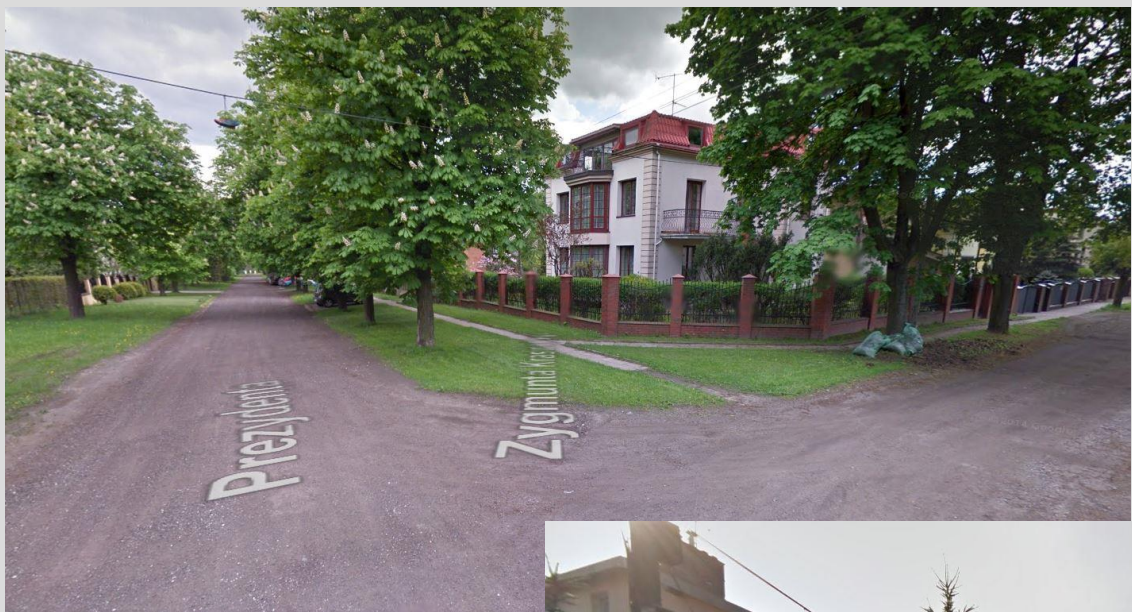
- Drogi główne
- Drogi zbiorcze
- Drogi lokalne
- Drogi dojazdowe + tramwaj + uspokojenie ruchu
- Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
- Ulice jednokierunkowe











Kontakt:

Bartosz Zimny

Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi

Wydział Inwestycji i Remontów

42 272 63 29

+48 504 792 184

b.zimny@zdit.uml.lodz.pl

