



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO

USPOKAJANIE RUCHU – założenia i dobre praktyki

Barbara Król
Krzysztof Jamrozik

5 czerwca 2024



Uspokojenie ruchu

Kształtowanie drogi i jej otoczenia (przestrzeni publicznej) za pomocą środków planistycznych i inżynierskich celem osiągnięcia łącznego efektu:

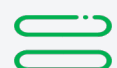
1. Zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu (zapobieganie nadmiernej prędkości oraz innym niebezpiecznym zachowaniom)
2. Poprawy ładu przestrzennego i jakości życia mieszkańców
3. Ograniczenia uciążliwości ruchu drogowego i negatywnego wpływu na środowisko

HOLISTYCZNE PODEJŚCIE



BEZPIECZEŃSTWO

Bezpieczniejsze miasta = z ograniczonym ruchem samochodów, ze zwiększoną widocznością pieszych i rowerzystów (+UTO, cargo, etc.), po których poruszamy się z niższą prędkością.



RÓWNOŚĆ

Miasta projektowane pod kątem dzieci, młodzieży, osób o ograniczonej mobilności i starszych, gdzie ich potrzeby traktowane są równorzędnie. Tak powstają miasta, w których stwarza się przestrzeń do swobodnego ruchu, a nawet wyrównuje się szanse dziewczynek i kobiet.



ZIELEŃ

Uspakajanie ruchu to szansa na więcej zieleni w mieście, a zatem czystsze powietrze, niższą temperaturę, bioróżnorodność większa absorpcja opadów. To szansa na tworzenie wysp zieleni w miastach, parków kieszonkowych, nasadzeń na ulicach.

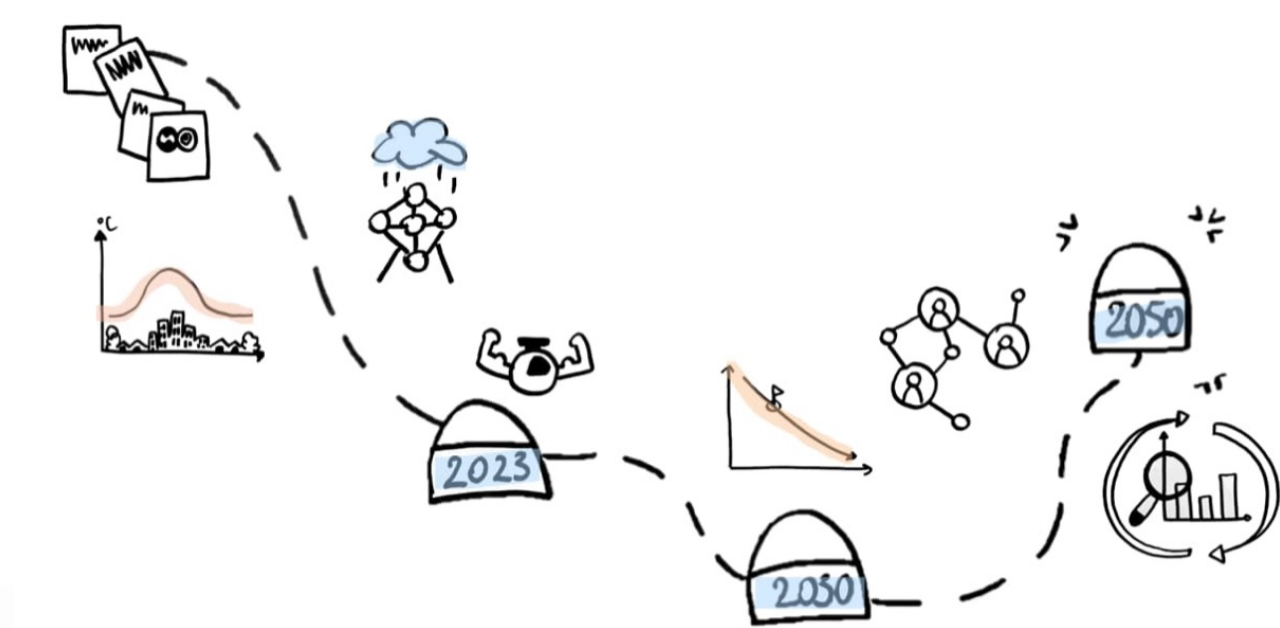


ZDROWIE

Uspakajanie ruchu to zdrowszy tryb życia => zwiększenie mobilności indywidualnej, motywacja do zmiany nawyków komunikacyjnych, okazja do aktywności fizycznej i społecznej. Mniejszy ruch samochodowy to mniejszy hałas i zanieczyszczenie powietrza.



BRUKSELA , LONDYN



Ulica wiktoriańska 2010 i w trzech wizjach (Tight i in., 2009)

	Current situation ¹	2030 Vision 1	2030 Vision 2	2030 Vision 3
Walk	28%	32%	37%	40%
Cycle	1%	13%	23%	40%
Public Transport	12%	25%	35%	15%
Car	59%	30%	5%	5%

10 wskaźników zdrowych ulic, TfL 2020



PRACTICAL INFO

Urban Development - Climate and City in Transition



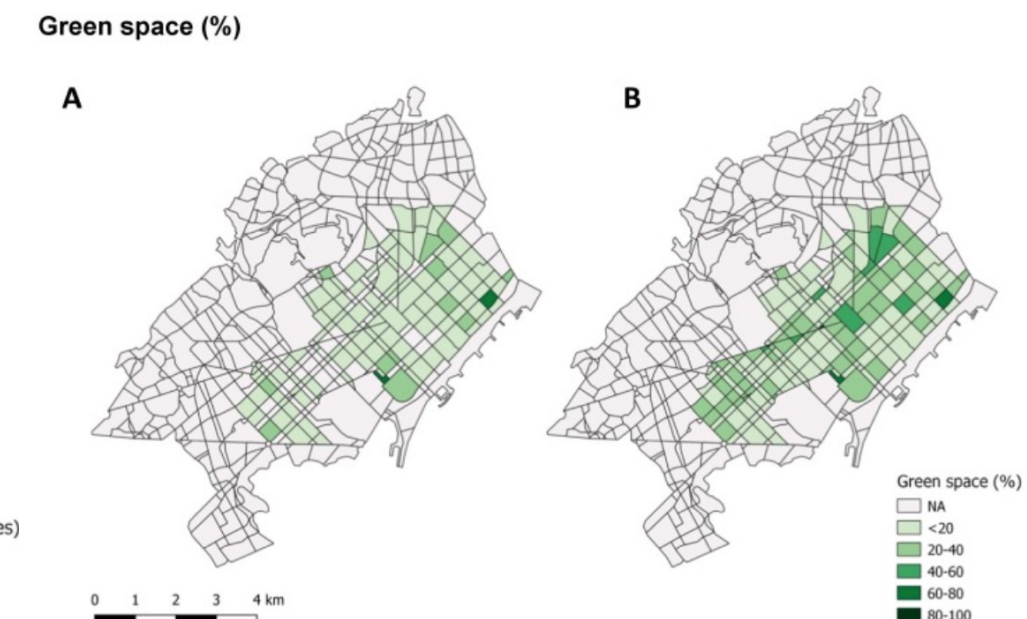
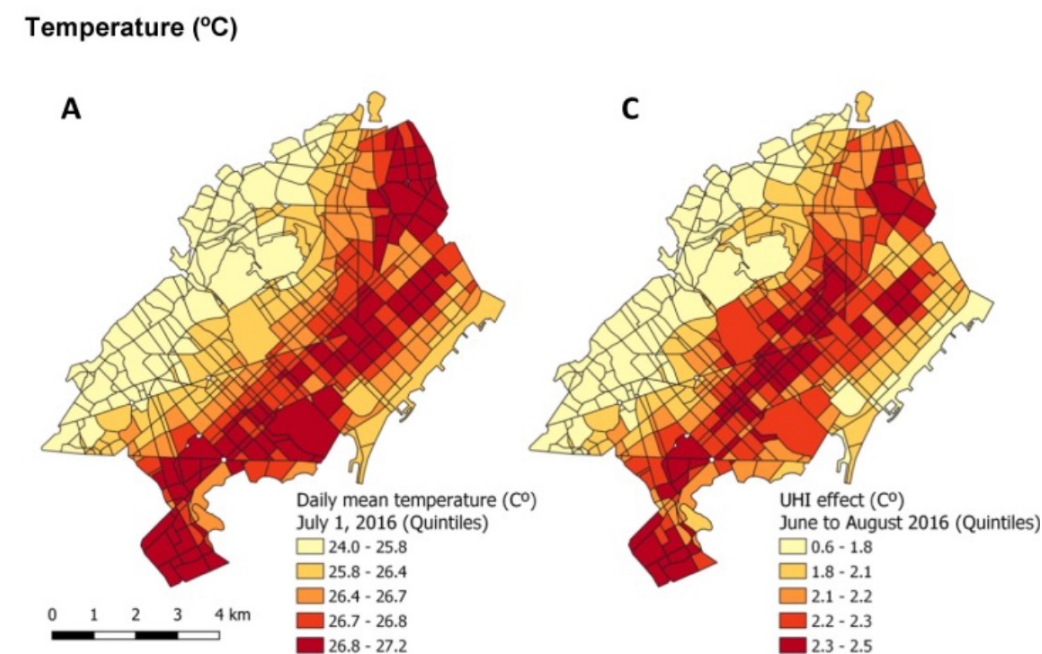
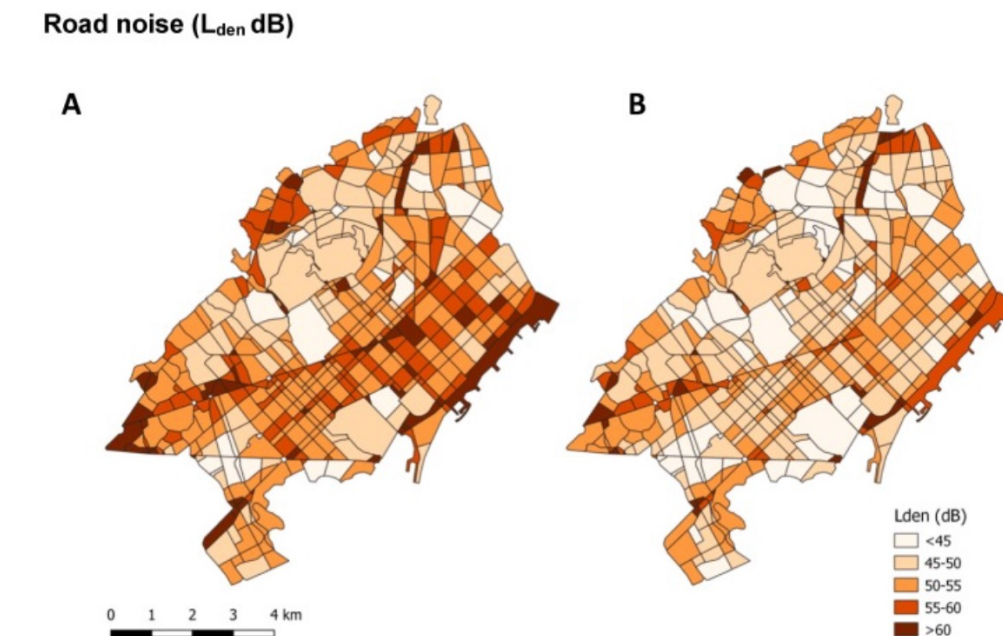
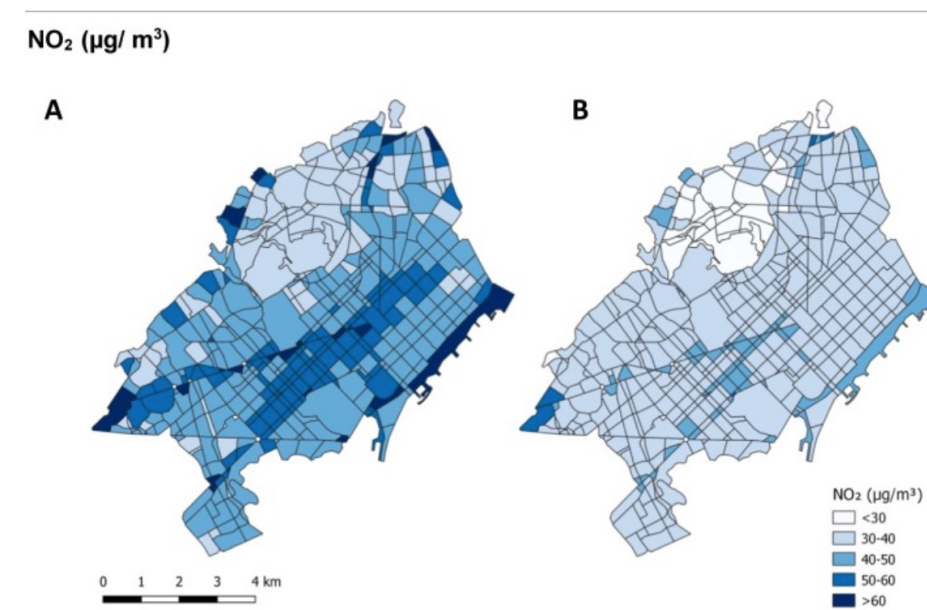
MODEL BARCELONA SUPERBLOCK

Dominacja ruchu samochodowego =>

- wysoki poziom zanieczyszczenia środowiska,
- siedzący tryb życia
- zwiększonej podatności na skutki zmian klimatycznych.

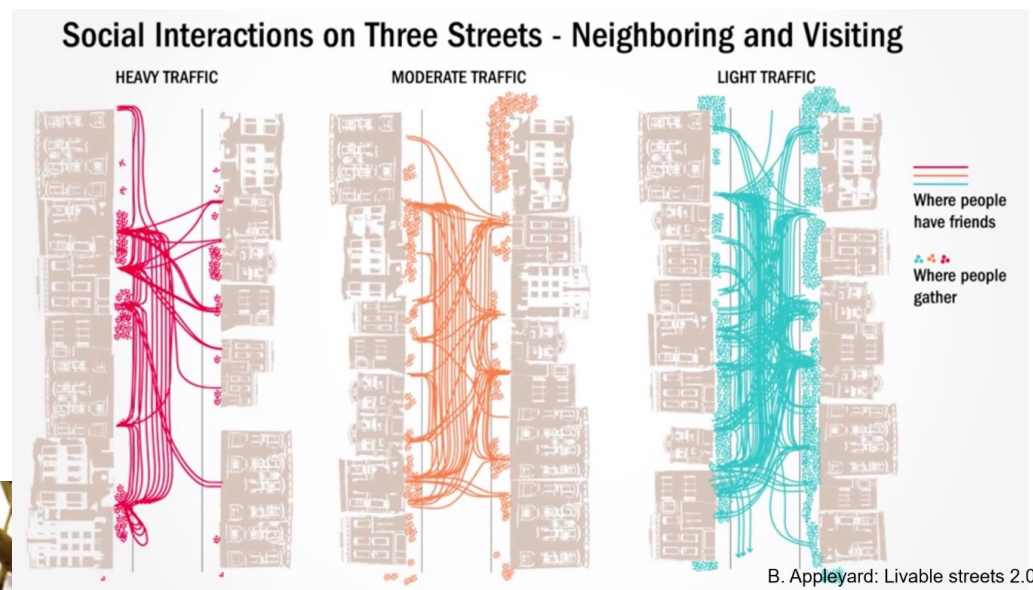
Model Barcelona Superblock to innowacyjna strategia planowania urbanistycznego i transportu, której celem jest odzyskanie przestrzeni publicznej dla ludzi, ograniczenie transportu zmotoryzowanego, promowanie zrównoważonej mobilności i aktywnego stylu życia, zapewnienie ekologizacji miast i łagodzenie skutków zmian klimatycznych. Oceniono wpływ wdrożenia tego modelu miejskiego na zdrowie w całej Barcelonie.

- Model Barcelona Superblock zapewnia zmianę paradygmatu w kierunku planowania miasta skupionego na człowieku
- Model ma na celu odzyskanie przestrzeni publicznej, ograniczenie transportu zmotoryzowanego, promowanie aktywnej mobilności, zapewnienie ekologizacji i chłodzenia
- Dzięki Barcelona Superblocks można by zapobiec niemal 700 przedwczesnym zgonom rocznie
- Parametry zdrowia: zanieczyszczenie powietrza, redukcja hałasu i ciepła oraz zwiększenie przestrzeni zielonej i aktywność fizyczna w transporcie





Hiszpania i Walia były pierwszymi krajami, które obniżyły domyślny limit na obszarach miejskich w całym kraju. Niedawno burmistrzowie z całej Europy w liście otwartym opublikowanym w dzienniku „Financial Times” bronili prawa władz lokalnych do ustalania odpowiednich ograniczeń prędkości. Wiele francuskich miast, w tym Paryż, Lille, Lyon i Grenoble, wprowadziło w ostatnich latach duże strefy 30 km/h.



Exigeons la généralisation du 30km/h dans chaque ville de France !



Francuskie Stowarzyszenie BRD składa petycję w sprawie ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach miejskich

90% des Belges ne respectent pas les zones 30

Publié le 31/08/17 à 07h20



W przeddzień rozpoczęcia roku szkolnego Belgijski Instytut BRD przeprowadził badanie stref 30.

90% kierowców nie przestrzega prędkości w tych obszarach. Jeżdżą średnio z prędkością **43 km/h**.

Jest to więc zarówno dobra, jak i zła wiadomość. W 2007 roku „Last Hour” poinformowało nas, że średnia prędkość w strefach 30 wyniosła 52 kilometry na godzinę. Oznacza to, że w ciągu 10 lat kierowcy nauczyli się zwalniać, głównie w okolicach szkół.

Zła wiadomość jest taka, że tylko 1 na 10 kierowców przestrzega dozwolonej prędkości. 3 na 10 osób jeździ z prędkością od 30 do 40 km/h. 60% kierowców jeździ powyżej 40 km/h.

Winą jest niewątpliwie brak infrastruktury – twierdzi IBSR. Na przykład brak progów zwalniających, wyniesień, zwężeń, które zmuszają kierowcę do zwolnienia.



Mała zmiana => wielka różnica



Times Square, New York

Dane zebrane podczas okresu próbnego zamknięcia Times Square dla ruchu ulicznego wykorzystano do zbudowania argumentów za przekształceniem tymczasowej transformacji w projekt stały.



Podstawowe zasady uspokajania ruchu

Instrumenty uspokojenia ruchu

Strategiczne: polityka transportowa

➡ Kształtowanie zachowań

Planistyczne: zagospodarowanie przestrzenne

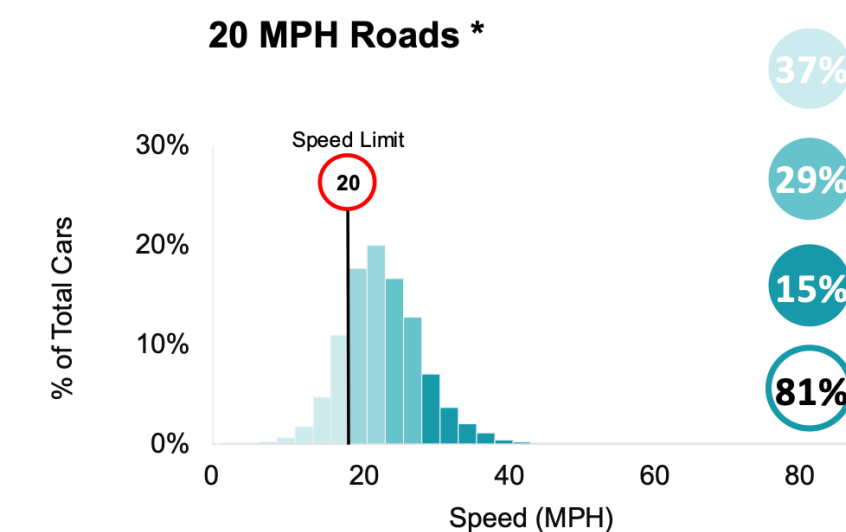
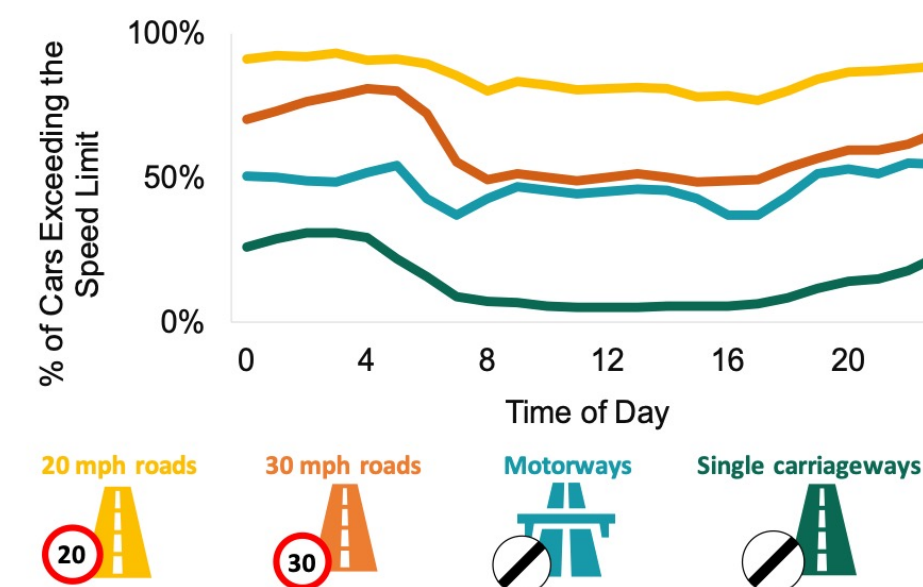
➡ Uwarunkowanie zachowań

Prawne: przepisy, organizacja ruchu

➡ Wpływanie na zachowania

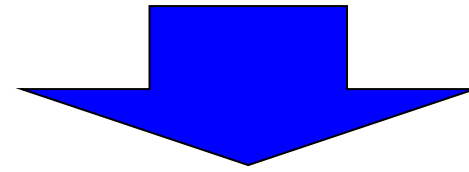
Fizyczne: geometria drogi, organizacja ruchu

➡ Wymuszanie zachowań

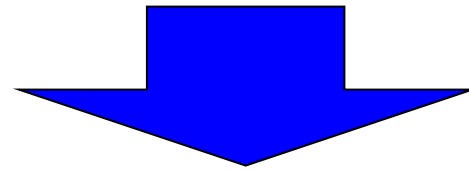


Instrumenty fizyczne: etapy wdrażania uspokojenia ruchu

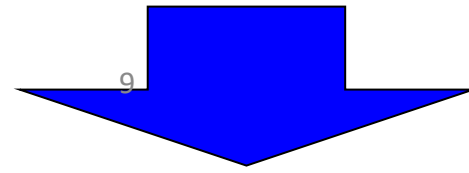
1. Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowej



2. Zarządzanie dostępnością

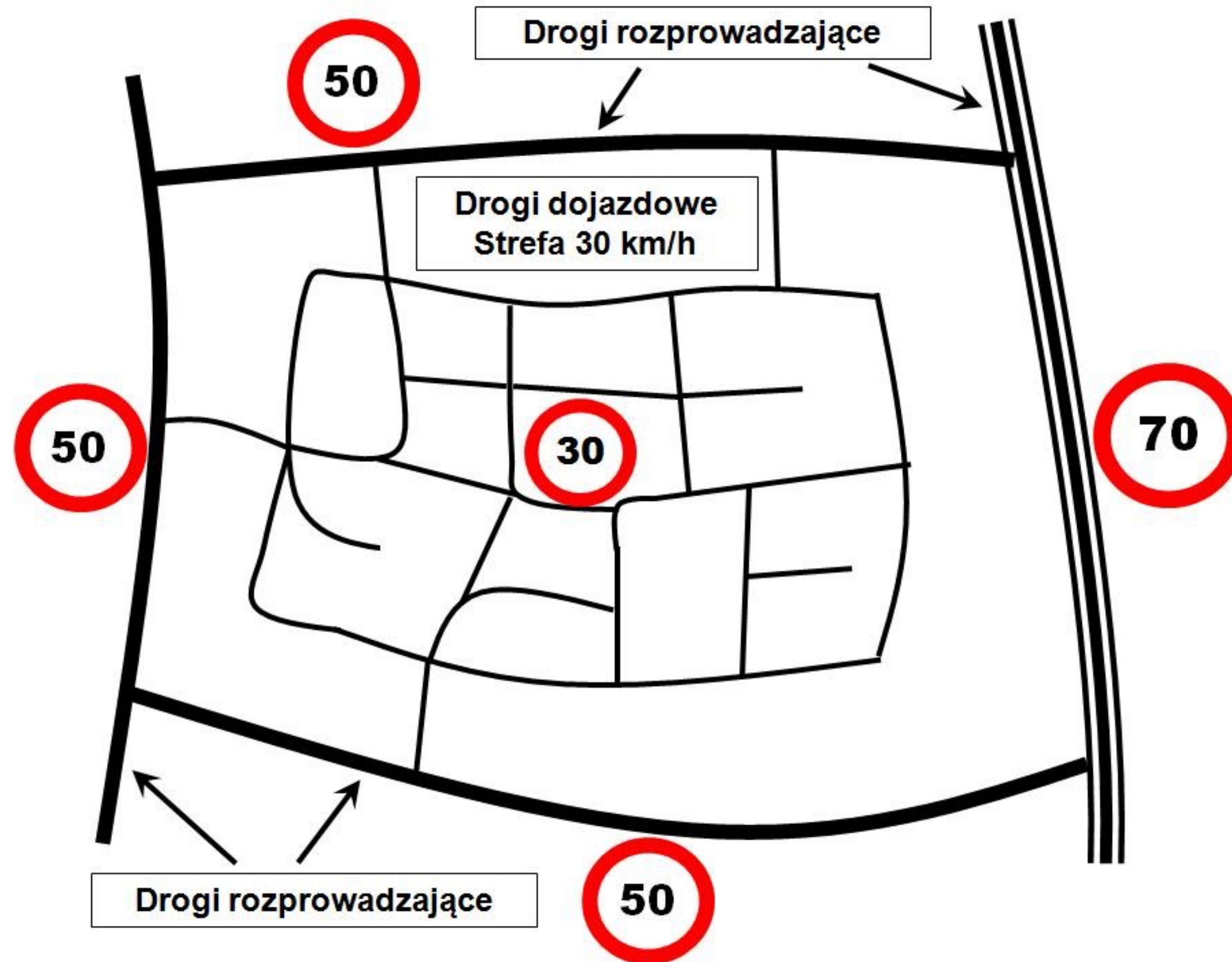


3. Strefowanie prędkości



4. Techniczne środki uspokojenia ruchu
zapewnienie bezpiecznej prędkości za pomocą odpowiednich
urządzeń dla wszystkich użytkowników
(piesi, rowerzyści, zmotoryzowani)

1. Model obszarowy. Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowej



Strefowanie prędkości

- Zapewnienie zgodności pomiędzy funkcją, parametrami technicznymi i dopuszczalną prędkością jazdy
- Wyraźnie wyodrębnione strefy i odcinki o jednolitej prędkości ruchu pojazdów



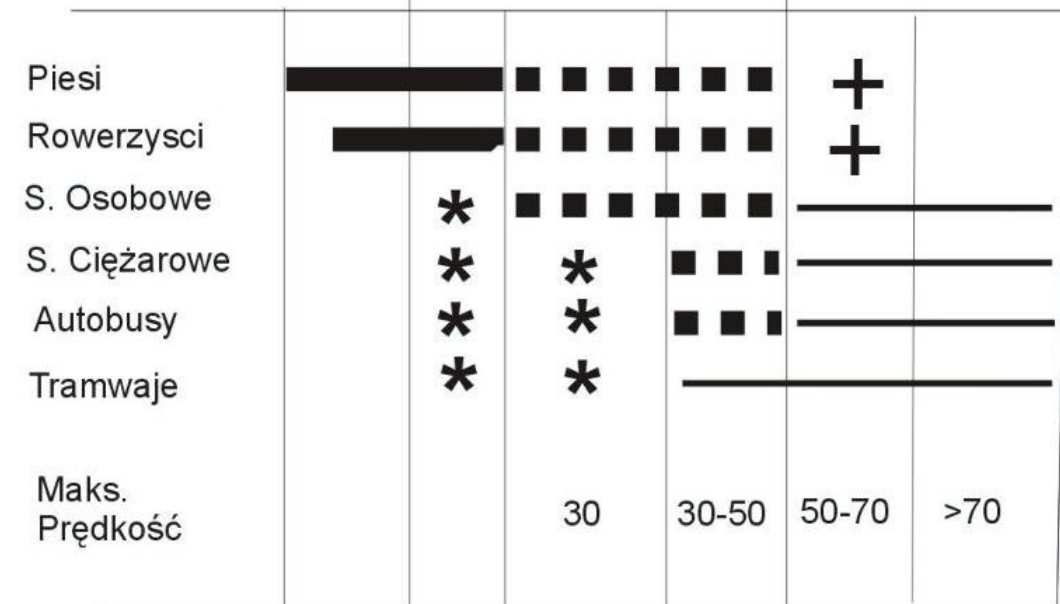
www.30kmh.eu

Wprowadzanie środków uspokojenia ruchu

- Egzekwowanie prędkości za pomocą cech projektowych drogi, organizacji ruchu, wystroju ulicy, otoczenia drogi oraz środków uspokojenia ruchu – kiedy inne metody są nieskuteczne
- **Wprowadzanie środków uspokojenia ruchu powinno być ostatnim etapem. W praktyce, często jest działaniem pierwszym – i jedynym...**



www.edenneighborhoodassociation.org



12

Okoliczności i rodzaje inwestycji sprzyjające wprowadzaniu uspokojenia ruchu

- Budowa trasy alternatywnej, która przejmie ruch tranzytowy
 - Zapobieganie wystąpieniu „paradoksu obwodnicy”
- Rewitalizacja lub przebudowa fragmentów miast
- Planowanie i realizacja nowych obszarów zabudowy
 - Kluczowa rola planowania przestrzennego
- Budowa, przebudowa, rozbudowa i modernizacja układu drogowego i ulicznego: wykorzystywać każdą szansę na poprawę bezpieczeństwa !
- Szanse na finansowanie



Spodziewane korzyści ze stosowania uspokajania ruchu (1)

Korzyści ogólne

- Ograniczenie prędkości pojazdów na odcinkach dróg oraz w obrębie skrzyżowań
- Uporządkowanie ruchu pojazdów na skrzyżowaniach i ich rozbudowa
- Czytelny dla kierowców podział ulic ze względu na ich charakter
- Zapewnienie bezpiecznej obsługi zjazdów do posesji
- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu (warunków) poruszania się pieszych (przebudowa chodników) w szczególności dzieci w drodze do i ze szkoły oraz rowerzystów (ścieżki rowerowe)
- Ograniczenie niebezpiecznego wyprzedzania na odcinkach prostych w obszarze zabudowanym



Spodziewane korzyści ze stosowania uspokajania ruchu (2)

Korzyści ogólne c.d.

- Kompleksowe rozwiązanie problemów dotyczących całego obszaru (brd, ochrona środowiska, inne problemy techniczno-funkcjonalne)
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę azyli dla pieszych i uporządkowanie ciągów pieszych w rejonach zatok autobusowych
- Zmniejszenie lub eliminacja ruchu samochodowego niezwiązanego z danym obszarem
- Poprawa warunków środowiskowych (zmniejszenie emisji hałasu i spalin)
- Uzupełnienie i regulacja systemu odwodnienia
- Poprawa estetyki przestrzeni ulic



Miasteczko Holenderskie
Puławy, ul. Kazimierska i ul. Włostowicka, DW 824
Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu



Ocena efektywności - BRD

Przed wprowadzeniem uspokojenia ruchu, średniorocznie (2007-2009)			
Kolizje	Wypadki	Ranni	Zabici
25,7	3,3	6,3	0,0
Po wprowadzeniu uspokojenia ruchu, średniorocznie (2010-2012)			
Kolizje	Wypadki	Ranni	Zabici
19,0	1,0	1,0	0,0
Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu, średniorocznie (2010-2012)			
Kolizje	Wypadki	Ranni	Zabici
-26,0%	-70,0%	-84,2%	n.d.



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO

Dziękujemy za uwagę!

Barbara Król
Krzysztof Jamrozik

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

ul. Mokotowska 14

00-537 Warszawa

e-mail: biuro@pbd.org.pl

