

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01c-1
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	a
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	A i B
Data aktualizacji wpisu:	09.04.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T01c. Działania ograniczające ruch samochodów (polityka parkingowa, opłaty kongestyjne, zmiany w infrastrukturze drogowej i organizacji ruchu, strefy wyłączone lub z ograniczonym ruchem kołowym )
Autorzy:	Tomasz Tosza
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Wprowadzenie obowiązku tworzenia stref ruchu uspokojonego w gminach i fizyczne uspokojenie ruchu

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Wójt, Burmistrz, Prezydent zobowiązani zostają do wprowadzenia stref ruchu uspokojonego obejmujących drogi dojazdowe i lokalne w obszarach zabudowy mieszkaniowej. Wyznaczenie stref odbywać się ma za pomocą organizacji ruchu oraz wprowadzenia fizycznych rozwiązań geometrycznych wymuszających ograniczenie prędkości zgodnych z oznakowaniem strefowym.

**3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]**

Praktyka tworzenia stref Tempo 30 lub 40 wskazuje na częste wyznaczanie stref jedynie za pomocą strefowych znaków ograniczenia prędkości, bez wprowadzania geometrycznych rozwiązań wymuszających rzeczywiste ograniczenie prędkości. Znamiennym jest przypadek strefy w Katowicach, gdzie w śródmieściu wyznaczono obszar strefowy bez rozwiązań geometrycznych. Prędkości spadły ale nie do obowiązujących w strefie lecz w ruchu miejskim. Co i tak zmniejszyło ilość zdarzeń drogowych o 40 proc. Teoretycznie cele zostały osiągnięte, ale przypadek pokazuje jakie znaczenie ma skuteczne egzekwowanie aktualnych przepisów dotyczących prędkości maksymalnych w obszarze zabudowanym.

By osiągnąć rzeczywiste zmniejszenie strefowe prędkości konieczne jest stosowanie zawężeń jezdni, szykan, progów wyspowych, wyniesień przejść dla pieszych, wyniesień skrzyżowań.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

Należy umożliwić stosowanie progów zwalniających na ulicach, na których odbywa się transport publiczny komunikacją autobusową.

W ramach istniejących funduszy finansowania infrastruktury drogowej należy promować projekty związane z uspokajaniem ruchu i transportem publicznym.

Należy ograniczać projekty podnoszące przepustowość dla transportu indywidualnego.

#### **4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:**

Samorządy gminne, minister właściwy do spraw transportu

#### **5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:**

- Zmiana rozporządzeń w sprawie warunków technicznych jakim odpowiadać mają drogi publiczne i ich usytuowanie likwidujące bariery w uspokajaniu ruchu – 2022
- Zmiana reguł konkursowych NPPDL - 2023

#### **6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):**

Zwiększenie płynności ruchu i poziomu BRD. Spadek ilości zdarzeń ciężkich, spadek ilości zdarzeń lekkich

#### **7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:**

#### **8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

#### **9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**

Holandia, Belgia, Szwecja, Norwegia