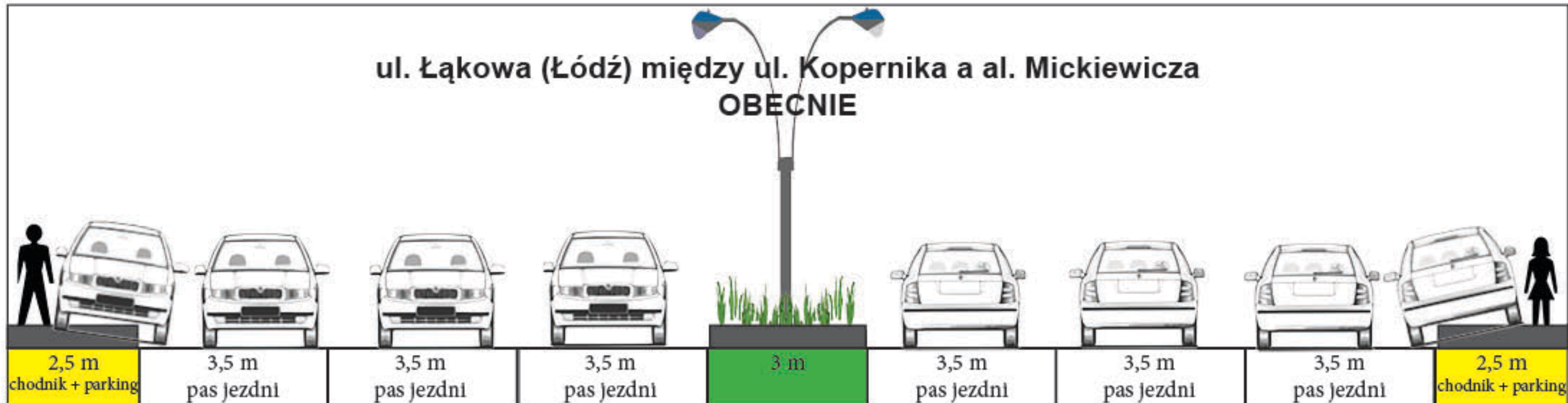


JAK REGULACJA RUCHU PODNOSI JAKOŚĆ ŻYCIA

**ORGANIZACJA RUCHU,
TEMPO30, STREFA
ZAMIESZKANIA, SOR,
SPP, SOP, SCT, STREFA
KONGESTYJNA**

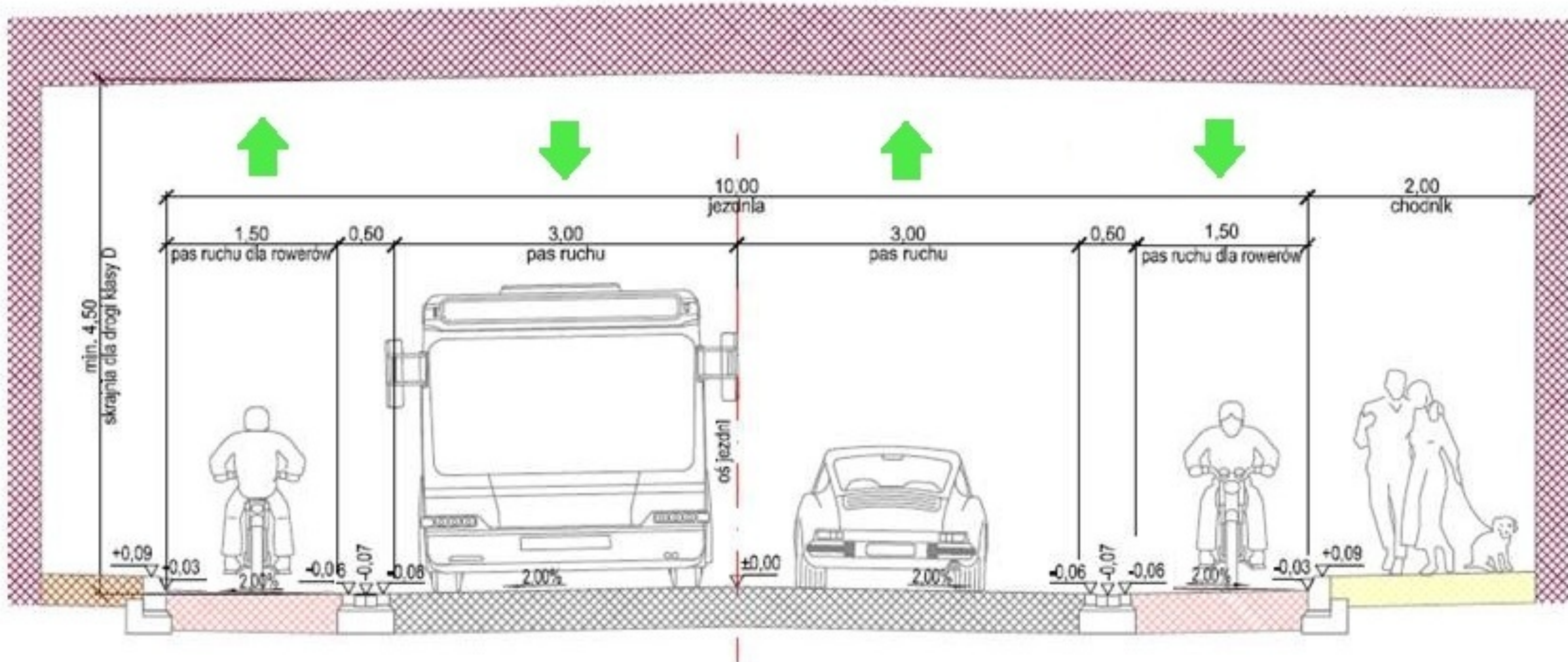


ul. Łąkowa (Łódź) między ul. Kopernika a al. Mickiewicza
OBECNIE



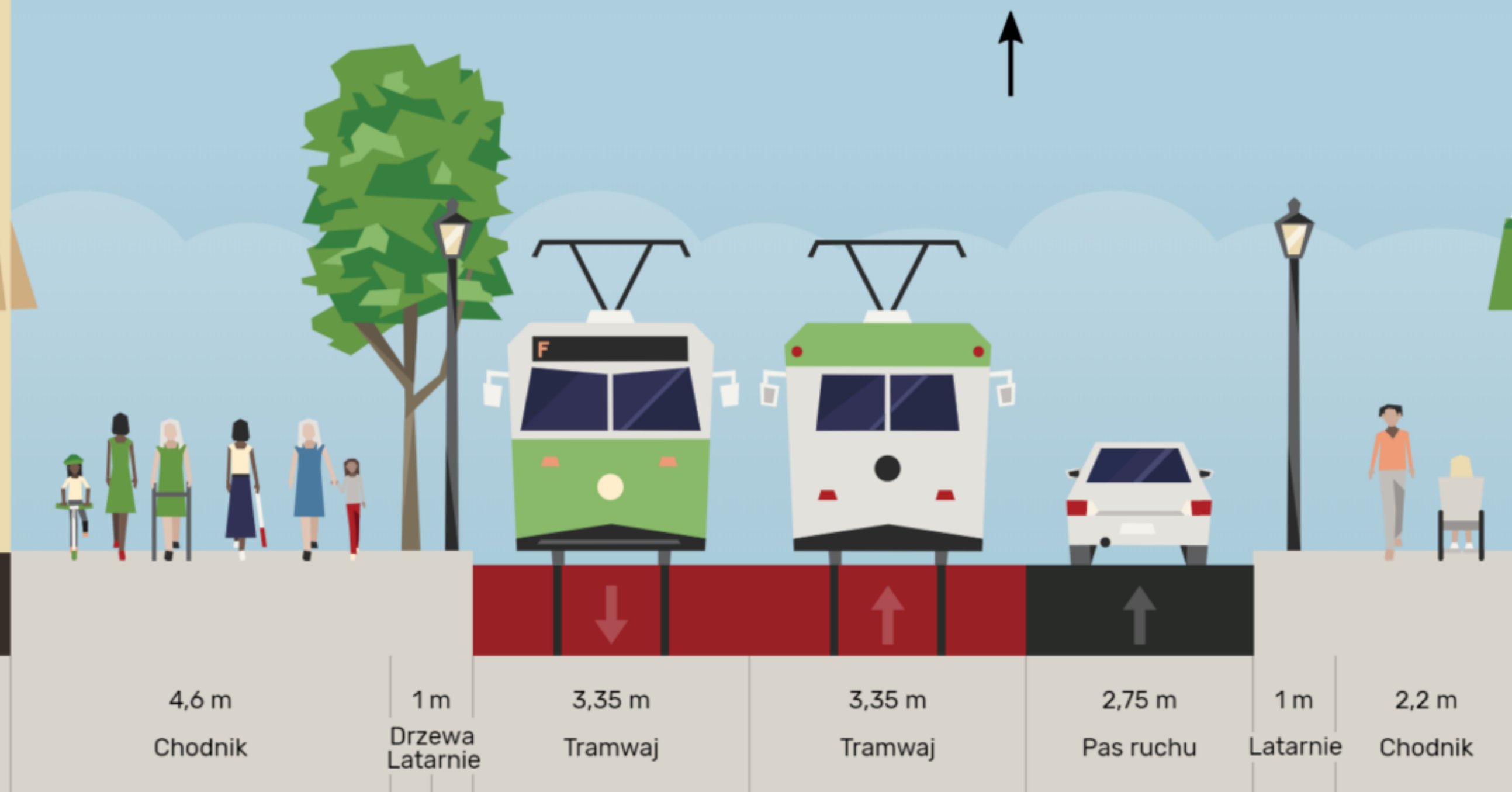
ul. Łąkowa (Łódź) między ul. Kopernika a al. Mickiewicza
PROPOZYCJA





Starowiślna W1

Most Powstańców Śląskich



Made with **Streetmix**

Starowińska W0

Most Powstańców Śląskich



1,75 m
Chodnik

1 m
Latarnie

2,75 m
Pas ruchu

3,2 m
Tramwaj

3,75 m
Tramwaj
Pas ruchu

2,5 m
Strefa
parkowania

3,3 m
Chodnik

Made with **Streetmix**

NOX -> NO | NO2... – TLENKI AZOTU

NAJBARDZIEJ SZKODLIWA SUBSTANCJA W SPALINACH

- **10 krotnie bardziej szkodliwe niż tlenki węgla**
- **powstają w komorze spalania silnika**
- **silnie przyczyniają się do astmy (szczególnie u dzieci)**
- **przyczyniają się do objawów psychotycznych**

Najwięcej NOx emitują Diesle



JAKIE MAMY NARZĘDZIA REGULOWANIA RUCHU AUT

- 1. organizacja ruchu ulicznego,**
- 2. strefy Tempo30,**
- 3. strefy zamieszkania,**
- 4. strefy ograniczonego ruchu (SOR),**
- 5. strefy płatnego parkowania (SPP),**
- 6. Strefy ograniczonego postoju (SOP)**
- 7. strefy czystego transportu (SCT),**
- 8. strefy kongestyjne/opłat kongestyjnych.**

ORGANIZACJA RUCHU ULICZNEGO

1. Jeśli na ulicach, które prowadzą przez osiedla czy kwartały kamienic, ruch w obu kierunkach, zamienimy na jednokierunkowy, spowodujemy że nie opłaci się jechać tranzytem.
2. To działa. W Krakowie ograniczyliśmy w ten sposób liczbę przejazdów przez Stare Miasto - wg badań ruch uliczny spadł tam o 8 proc.
3. Dodatkowo, aby podnieść bezpieczeństwo na 220 ulicach w centrum Krakowa wprowadziliśmy tzw. kontraruch dla rowerów
4. Korzyścią z takiego rozwiązania jest więcej miejsc postojowych i możliwość usunięcia samochodów z chodników na jezdnię.



TEMPO30

1. obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h
2. zaletą jest wzrost bezpieczeństwa i zmniejszenia hałasu
3. spadek zanieczyszczenia pyłami (badania wykonane dla Transport for London)
4. w takich obszarach samochody jeżdżą płynniej, rzadziej hamują



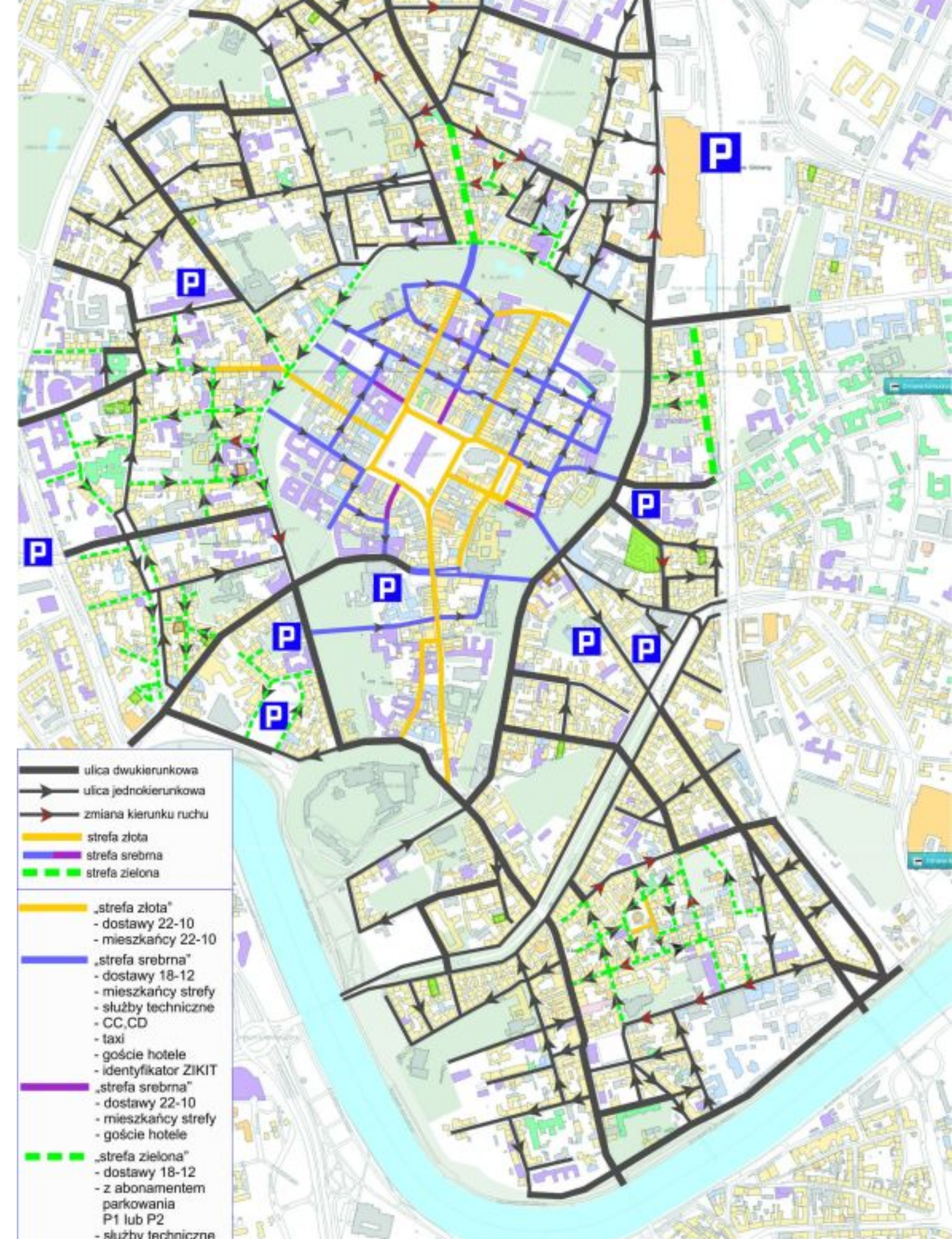
STREFA ZAMIESZKANIA

1. obszar, w którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h
2. bezwzględne pierwszeństwo w ruchu dla pieszych
3. parkowanie dozwolone jest tylko w wyznaczonych miejscach
4. zaletą jest o wiele większa przestrzeń dla pieszych i duży spadek zapylenia



STREFA OGRANICZONEGO RUCHU

1. najsilniejsza forma ograniczania wjazdu samochodów
2. może wjechać tylko ten, kto ma zezwolenie zarządcy drogi
3. dostęp do swoich nieruchomości mają mieszkańcy
4. tam gdzie w ruchu ulicznym dominują piesi, w zabytkowych kwartałach, gdzie szerokość ulicy jest zbyt mała
5. SOR da się wprowadzać tylko na stosunkowo małych obszarach, nie przekładają się na jakość powietrza
6. SOR muszą być obsługiwane przez sprawną sieć transportu zbiorowego i sieć dróg rowerowych
7. obszary gdzie obowiązują SOR to obszar szczególnie intensywnego handlu i usług.



STREFY OGRANICZONEGO POSTOJU

1. obszar na którym obowiązuje zakaz zatrzymywania się
2. od zakazu można zrobić wyjątki, jak np. w wyznaczonych miejscach mogą zatrzymywać się pojazdy komunikacji miejskiej albo tylko mieszkańcy
3. można też zakazać postoju powyżej pół godz. lub kwadransa
4. na razie w Polsce nie stosuje się zakazu postoju na ulicy np. dłużej niż dwie lub trzy godziny. Takie narzędzie świetnie działa np. w Budapeszcie albo w Wiedniu
5. zaletą strefy jest zmniejszenie ruchu samochodowego i więcej przestrzeni dla pieszych, a także płynniejsza jazda



Postój ograniczony
do 1 godz.

pn.-pt. w godz. **10 - 17**

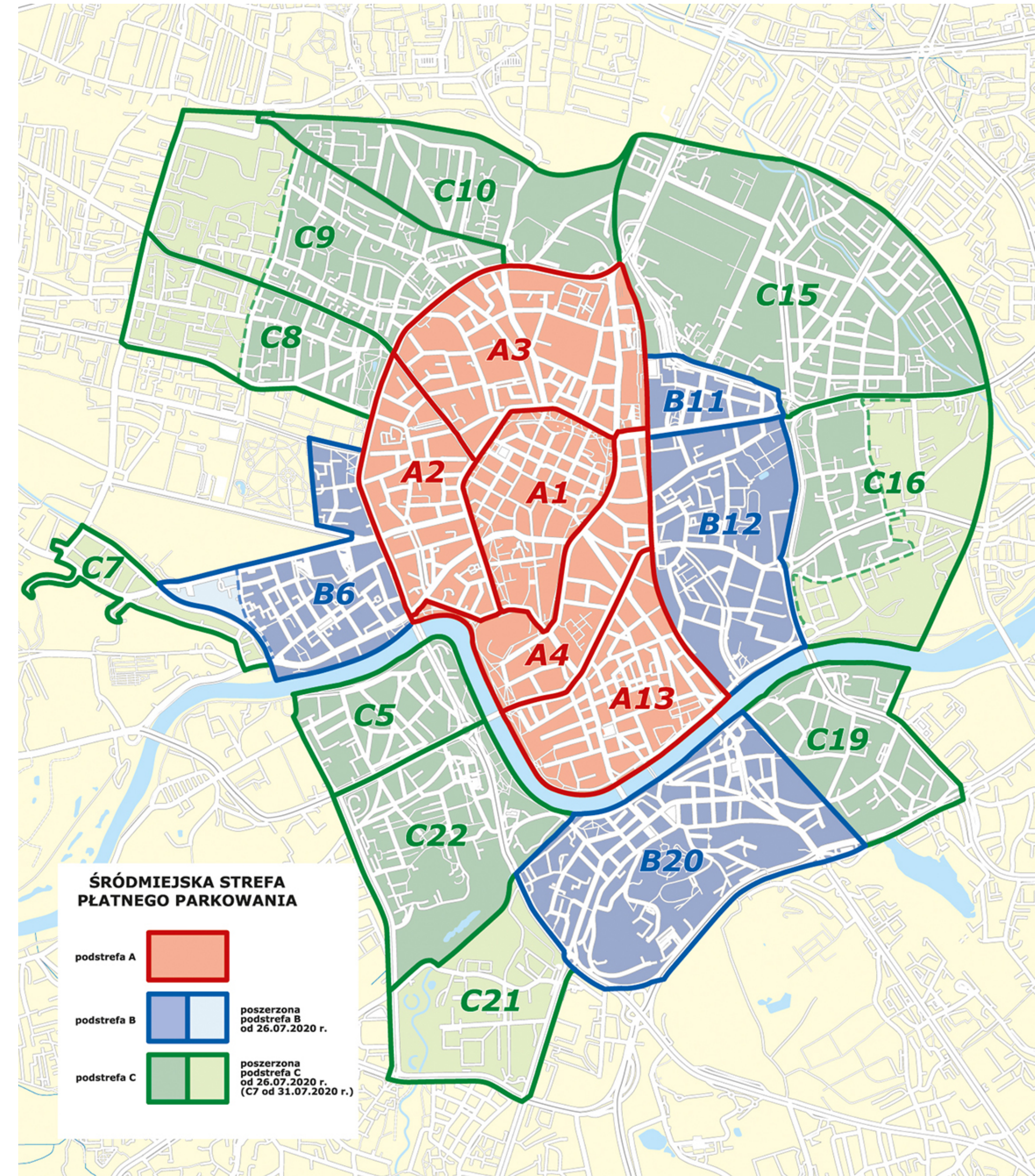
STREFA KONGESTYJNA

1. za wjazd do nich pobieramy opłaty
2. rozwiązanie możliwe do wprowadzenia w Polsce, ale aby było skuteczne konieczna jest kontrola wideo lub foto
3. podobne strefy obowiązują w Londynie, Oslo czy Sztokholmie
4. w Sztokholmie przed wprowadzeniem mieszkańcy protestowali - po półrocznym teście przeprowadzono referendum i opłaty zostały utrzymane
5. ze względu na opłaty ludzie wjeżdżali rzadziej i musieli planować interesy w centrum
6. w zamian otrzymali brak korków i łatwość w parkowaniu
7. za przejazd pod bramką opłat płacą także mieszkańcy. W ten sposób mniej podróży autem odbywa się między dzielnicami



STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

1. za postój na ulicach wnosimy opłatę. Najbardziej znana forma ograniczania obecności samochodów.
2. zadaniem SPP jest doprowadzenie do krótkiego czasu postoju, aby miejsce postojowe szybciej się zwalniało
3. skuteczne SPP ograniczają postój całodzienny np. ludzi dojeżdżających do pracy
4. SPP działa dobrze jeśli ma odpowiednio wysokie ceny - Kraków (6 zł za godzinę od początku 2020 r.) i Poznań (7 zł za godzinę od 1 lipca 2020 r.) - efekt widać: jest więcej miejsc
5. Analizy jakie wykonano w Krakowie wskazują, że dopiero 6 zł za godzinę robi na kierowcach wrażenie
6. zalety SPP to szybsze zwalnianie miejsc postojowych i realne zmniejszenie częstotliwości odwiedzin samochodem takiego obszaru miasta
7. korzyść dla mieszkańców SPP, którym łatwiej znaleźć miejsce postojowe oraz przynajmniej im korzystne cenowo abonamenty
8. SPP musi być dobrze obsłużona komunikacją zbiorową.
9. Wiele małych SPP rozrzuconych po całym mieście ogranicza podróże samochodem między dzielnicami.



SCT - STREFA CZYSTEGO TRANSPORTU

- 1. obszary na które można wjechać tylko samochodem spełniającym określone normy emisji spalin Euro**
- 2. takie strefy działają w Barcelonie, Paryżu, Stuttgarcie, Berlinie, Brukseli, Mediolanie... w bardzo wielu miastach**
- 3. w żadnym z tych miast nich ograniczenia nie są radykalne!!!**

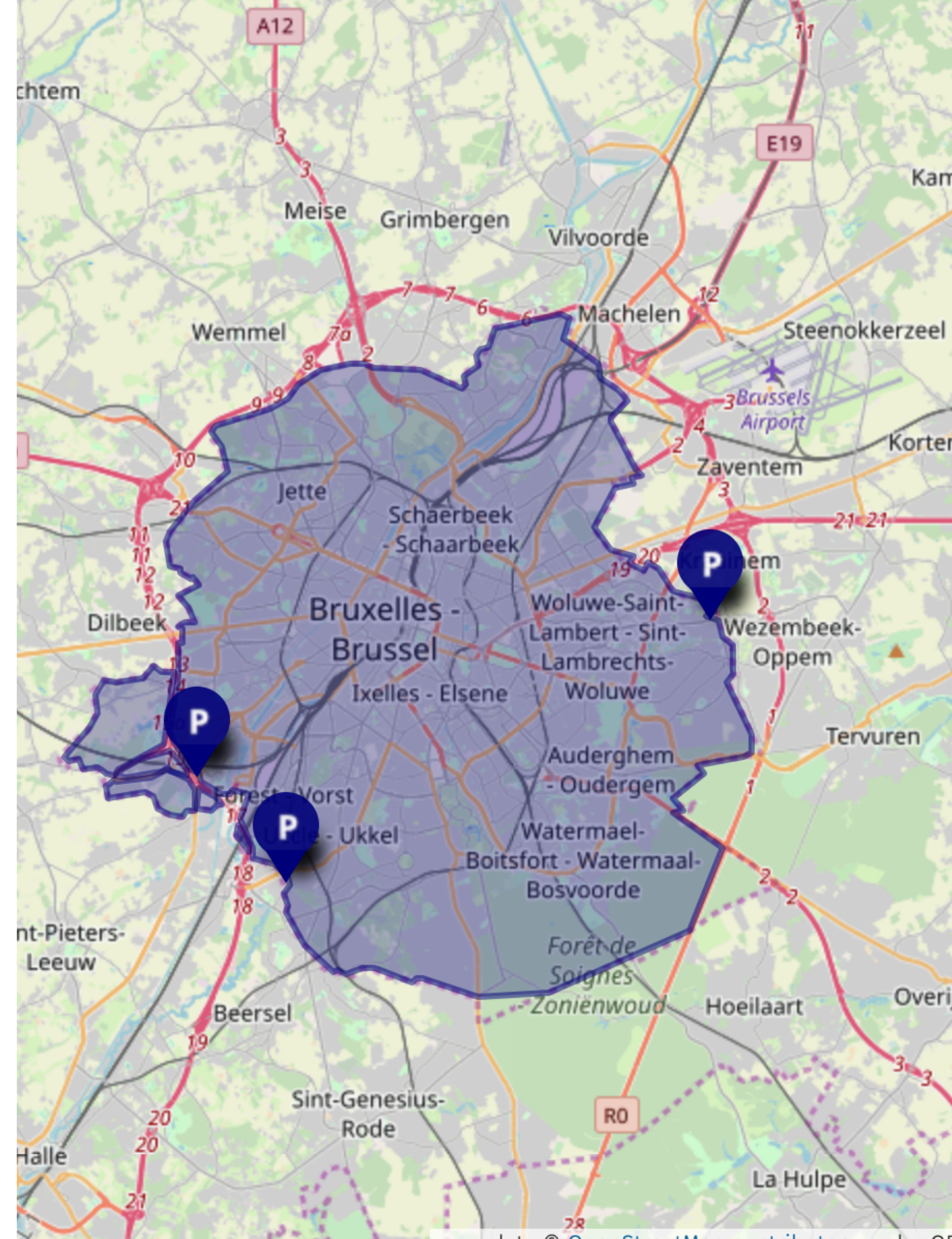
WIELKI PARYŻ

- * od 4 lipca 2019 r. wjazd dla Diesli od Euro 4 (dziś mają nawet 14 lat) benzynowych od Euro 2 (dziś mają nawet 23 lata)
- * w większości tzw. wielkiego Paryża obowiązują już ograniczenia - obszar ograniczony przerywaną linią.
- * wymogi są systematycznie podnoszone, a mieszkańcy wiedzą, co się stanie za kilka lat
- * od 2024 r. całkowity zakaz poruszania się dieslem - dla wszystkich



BRUKSELA

1. **Od 2019 r. wjazd mają tylko Diesle Euro3, w 2020 r. tylko Euro 4, od 2022 r. tylko Euro5, od 2025 r. tylko Euro 6.**
2. **W przypadku pojazdów benzynowych od 2019 r. wyeliminowane zostały te nie spełniające normy Euro 2. W 2025 r. rygory zostaną podniesione do poziomowi Euro 3.**



Al. Trzech Wieszczów w Krakowie – emisja NOx dla poszczególnych grup w okresie pomiarów w maju 2019 r.

Diesel

Euro 6 - 9 proc.

Euro 5 - 12 proc.

Euro 4 - 17 proc.

Euro 3-1 - 21 proc.

Autobusy

komunikacji miejskiej

1 proc.

Benzyna

Euro 6 - 3 proc.

Euro 5 - 2 proc.

Euro 4 - 6 proc.

Euro 3-1 - 13 proc.

Autobusy

komunikacji prywatnej

16 proc.



REKOMENDACJE

- * **SPP - rozwiązanie znane w Polsce, skutecznie wpływające na ruch uliczny, ułatwia życie mieszkańcom, warunki skuteczności to odpowiedni cennik i podzielenie miasta na podstrefy**
- * **SCT - najmocniej i skutecznie wpływa na poprawę jakości powietrza, nie jest rozwiązaniem radykalnym**
- * **w obu przypadkach konieczny jest systematyczny rozwój sieci transportu zbiorowego i sieci dróg rowerowych - nie musi powstać przed wprowadzeniem stref**

POLECAM POD ROZWAGĘ

BARTOSZ PIŁAT

KOORDYNATOR PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

POLSKIEGO ALARMU SMOGOWEGO



**polski
alarm
smogowy**