

Andrzej Hoffmann

Stowarzyszenie KLiR

# Strefy ograniczonej prędkości pojazdów na obszarach zabudowanych



Propozycje zmian obowiązujących w nich  
zasad, ograniczeń i zaleceń



Seminarium KLiR

Gniezno, listopad 2024 rok

**Celem wprowadzenia proponowanych zmian  
w przepisach i rozwiązaniach  
dotyczących**

**stref Tempo 30 i stref zamieszkania**

**jest**

**zapewnienie pieszym, jak i osobom korzystającym  
z różnego rodzaju pojazdów, dogodniejszych  
i bardziej bezpiecznych warunków pobytu  
na coraz bardziej zatłoczonych pojazdami ulicach**

## poprzez

- zastąpienie skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu równorzędnymi,
- wprowadzenie niezbędnych zmian, odróżniających skrzyżowania od innych rodzajów połączeń jezdni,
- czytelne wskazanie, również osobom kierującym pojazdami, lokalizacji sugerowanych pieszym przejść przez jezdnię,
- ograniczenie liczby stanowisk postojowych na jezdniach, utrudniających przejazd i widoczność otoczenia drogi,
- kształtowanie powierzchni drogowych w sposób zgodny z obowiązującymi zasadami korzystania z ciągów pieszo-jezdnych,
- zniechęcenie kierujących do przejazdu tranzytem przez strefę zamieszkania oraz wprowadzanie zakazu wjazdu w nią samochodem ciężarowym,
- odstąpienie od możliwości korzystania z całej szerokości drogi dzieciom poniżej 7-go roku życia bez wymaganej opieki,
- bardziej elastyczne podejście do konieczności wyznaczania miejsc postojowych w strefach zamieszkania.

## Obowiązujące zasady, ograniczenia i zalecenia

### Podstawowe zasady

- dopuszczalna prędkość jazdy pojazdów
- nieograniczone pierwszeństwo pieszego na jezdni
- korzystanie przez dzieci poniżej 7 lat z całej drogi
- postój pojazdów wyłącznie w miejscach wyznaczonych

### strefy Tempo 30

do 30 km/h

nie

nie

nie

### strefy zamieszkania

do 20 km/h

tak

tak

tak

### Ograniczenia i zalecenia

- progi spowalniające jazdę
- inne przeszkody wymuszające ograniczenie prędkości
- skrzyżowania równorzędne
- zrównanie wysokości jezdni i chodników (dot. skrzyż.)
- oznakowane przejścia dla pieszych
- sugerowane przejścia dla pieszych
- skrzyżowania o ruchu okrężnym (mini ronda)
- zakaz wjazdu samochodów o masie powyżej 3,5 t

zalecane

zalecane

tak

zalecane

dowolność

zalecane

dowolność

nie

wyjątki

tak

tak

nie dotyczy

nie dotyczy

nie dotyczy

zalecane

wyjątki

## Najczęściej popełniane błędy przy wyznaczaniu strefy „Tempo 30” i sposoby ich wyeliminowania

### 1. Występowanie skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu

skłaniające kierujących pojazdami do szybszej jazdy (przekraczającej dopuszczalną granicę prędkości) zarówno w obrębie skrzyżowań, jak i na całym odcinku „uprzywilejowanej” drogi.





## Zalecenie:

Należałoby zastąpić takie miejsca skrzyżowaniami równorzędnymi, z jednoczesnym podwyższeniem nawierzchni jezdni do wysokości przyległych chodników.



## 2. Brak czytelnego odróżnienia zdefiniowanych w ustawie PoRD skrzyżowań jezdni od połączeń, które nie są skrzyżowaniami

tj. z jezdniami dróg wewnętrznych, ciągami pieszo-jednymi stref zamieszkania oraz zjazdami, identycznymi często pod względem kształtu (parametrów geometrycznych), jak i rodzaju nawierzchni.







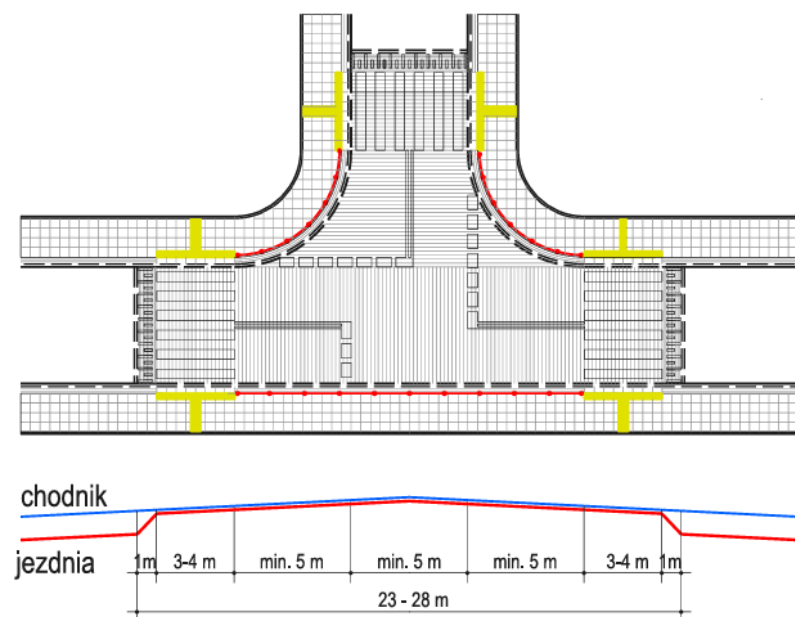


## Zalecenie:

Aby zaznaczyć w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że dane połączenie jezdni jest skrzyżowaniem, należałoby zrównać ich nawierzchnie z wysokością chodników tak dalece, aby podniesienie jezdni objęło przejścia dla pieszych.

Wyniesiona tarcza skrzyżowania powinna odróżniać się od innych nawierzchni fakturą i kolorem.

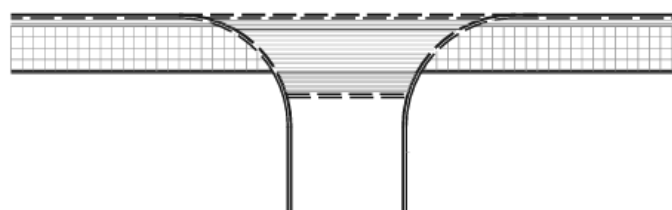
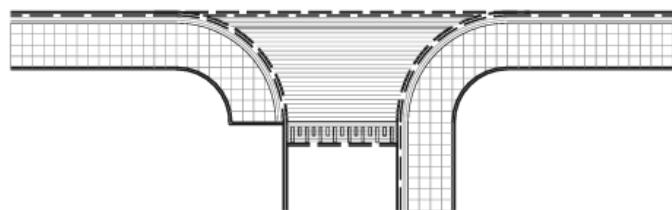
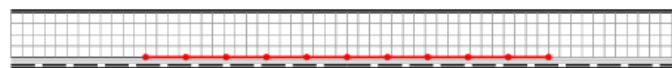
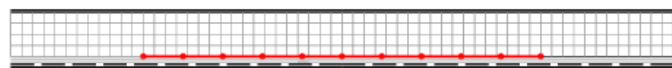
W odróżnieniu od skrzyżowań podniesioną nawierzchnię (szeroki próg liniowy) miałyby jedynie włączenia jezdni ulic wewnętrznych oraz ciągów pieszo-jezdnych i zjazdów.



Skrzyżowanie dróg publicznych



# Połączenia drogi publicznej

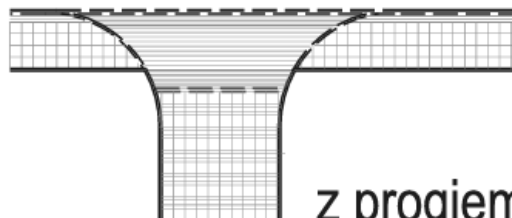
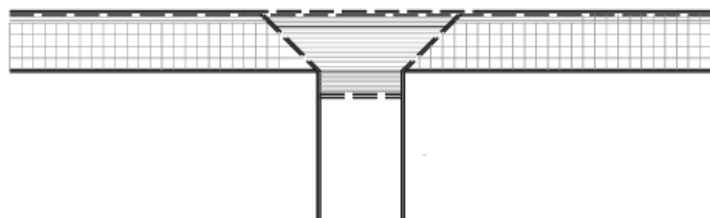
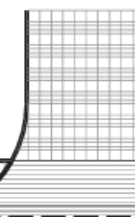


z drogą wewnętrzną

z drogą wewnętrzną



bez progu



z progiem

ze zjazdem do posesji

Połączenie ciągu pieszo-jezdnego



### 3. Brak wyznaczonych przejść dla pieszych poza skrzyżowaniami

to konsekwencja ustawowego zakazu przekraczania jezdni w odległości mniejszej od 100 m od wyznaczonego przejścia, zakazu przez pieszych nagminnie nieprzestrzeganego (tolerowane przez stróżów prawa w strefach o ograniczonej prędkości jazdy).

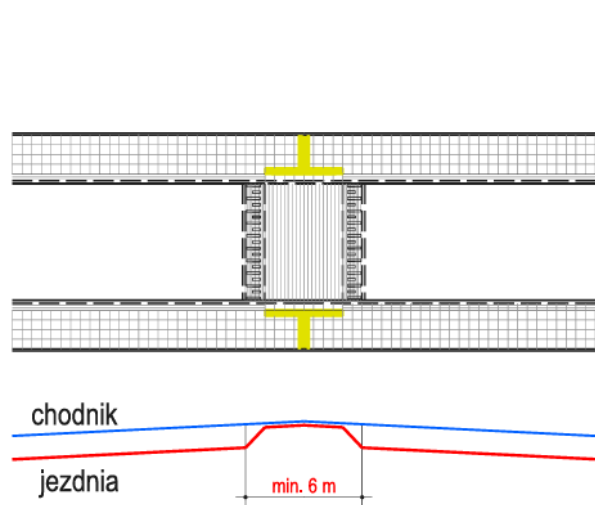




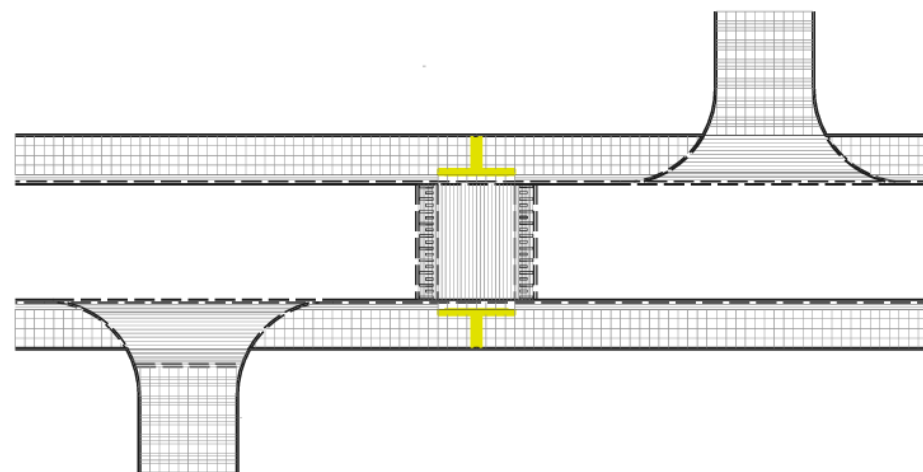
## Zalecenie:

Mając na uwadze obowiązującą w strefie niższą prędkość jazdy i, z reguły, gęstą sieć skrzyżowań dopuścić możliwość przekraczania jezdni pomiędzy nimi w odległości mniejszej od podanej w ustawie PoRD, a najlepiej ograniczyć tę możliwość do wyznaczonych przejść sugerowanych.

Usytuowanie przejść sugerowanych miałyby miejsce wyłącznie na progach zwalniających (najlepiej o nawierzchni takiej, jak na skrzyżowaniach), co, oprócz wymuszenia na kierujących redukcji prędkości, wskazywałoby na ewentualne pojawienie się pieszego, przekraczającego jezdnię .



Przejście sugerowane



Przykład lokalizacji przejścia sugerowanego względem włączeń ciągów pieszo-jezdnych

**4. Dopuszczenie do niczym nieograniczonego postoju aut na jezdniach ulic, powodujące często znaczne ich zawężenie, a nawet trudną przejezdność w przypadku jezdni dwukierunkowych**









### Przyczyny obecnego stanu to:

1. Przeznaczenie przez zarządy Spółdzielni Mieszkaniowych wskazanych planach zagospodarowania terenu miejsc pod budowę w przyszłości wielopoziomowych parkingów pod budowę kolejnych obiektów usługowych.
2. Omijanie, przez powodowanych chęcią zysku deweloperów przepisów określających wymaganą liczbę miejsc postojowych na terenach wyznaczanych pod ich inwestycje.
3. Wydawanie przez nadzór budowlany pozwoleń na użytkownie wybudowanych budynków bez wymaganej ilości miejsc postojowych usytuowanych na terenie zrealizowanej inwestycji.
4. Akceptowanie przez służby zarządzające ulicami traktowania przez posiadaczy samochodów jezdni jako miejsca bezpłatnego, nieograniczonego czasem postoju.

## Zalecenie:

Zadaniem zarządców dróg powinno być przywrócenie jezdniom podstawowej ich funkcji, jaką jest umożliwienie w miarę swobodnego przejazdu z dozwoloną prędkością pojazdem, zarówno dwu, jak i jednośladowym. Aby do tego doszło, konieczne byłoby wyznaczenie na jezdniach miejsc postojowych.





## 5. Brak wyodrębnienia powierzchni przeznaczonych dla pojazdów i pieszych

co nie zapewnia niechronionym użytkownikom dróg i ulic bezpiecznego korzystania z nich.





## Zalecenie:

Brak chodników w ciągach ulic położonych na terenach zabudowanych sprawia, że **strefa Tempo 30** przeistacza się w pozbawioną stanowisk postojowych **strefę zamieszkania**, jaką w rzeczywistości być powinna.

Zatem, aby **strefa Tempo 30** nie była kojarzona ze **strefą zamieszkania** należałoby dobudować chodnik (co najmniej z jednej strony jezdni) lub wydzielić dla pieszych czytelnym oznakowaniem przeznaczoną dla nich część jezdni, a najlepiej zamienić oznakowaniem w strefę zamieszkania z jednoczesnym wyznaczeniem miejsc do postoju pojazdów lub, o ile nie będzie to konieczne, bez ich wyznaczania



## Najczęściej popełniane błędy

przy wyznaczaniu **strefy zamieszkania** i sposoby ich wyeliminowania

### 1. Wyznaczenie granic stref zamieszkania

wyłącznie w miejscach wjazdów i wyjazdów z nich, pomijając odrębne wejścia i wyjścia, służące pieszym i osobom korzystające z indywidualnych środków transportu.

#### Zalecenie:

Należałoby przy wyznaczaniu granic każdej strefy objąć oznakowaniem wszystkie ogólnodostępne wjazdy i wejścia do niej, jak i wyjazdy i wyjścia, aby przekroczenie tych granic było znane wszystkim osobom wchodzącym i wychodzącym ze strefy.



## 2. Występowanie podziału nawierzchni ulicy na jezdnię i chodniki,

sugerujące użytkownikom drogi korzystanie wyłącznie z wyznaczonych im ciągów, co z kolei jest sprzeczne z nadanym pieszym pierwszeństwo ruchu na całej utwardzonej powierzchni.











### **Zalecenie:**

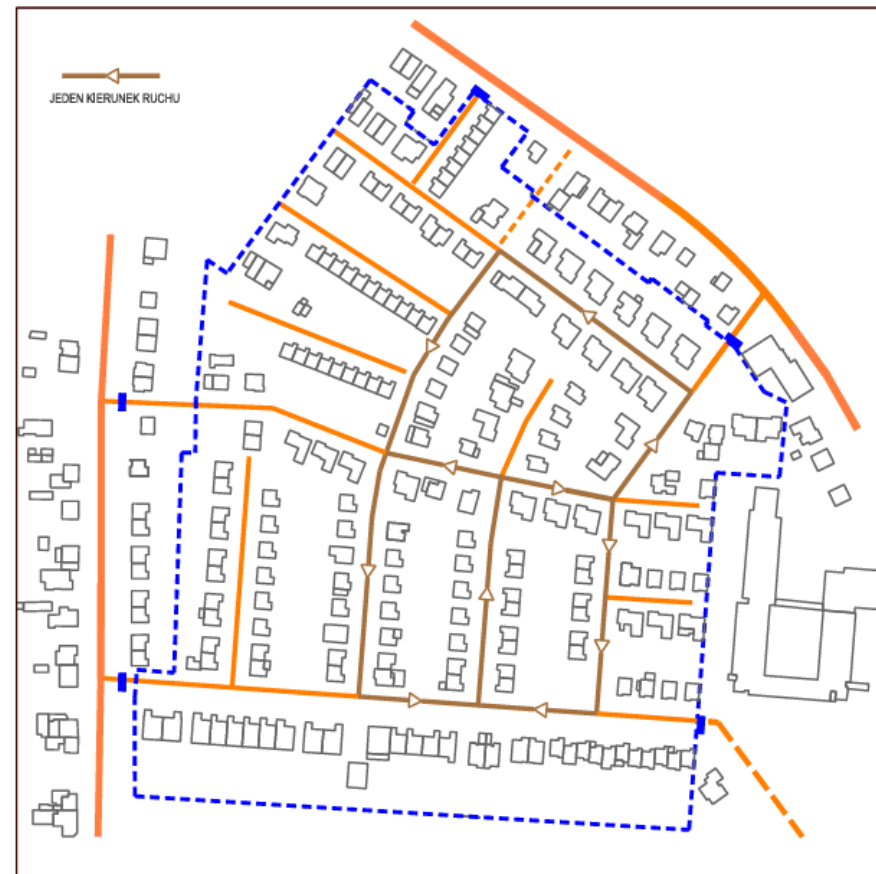
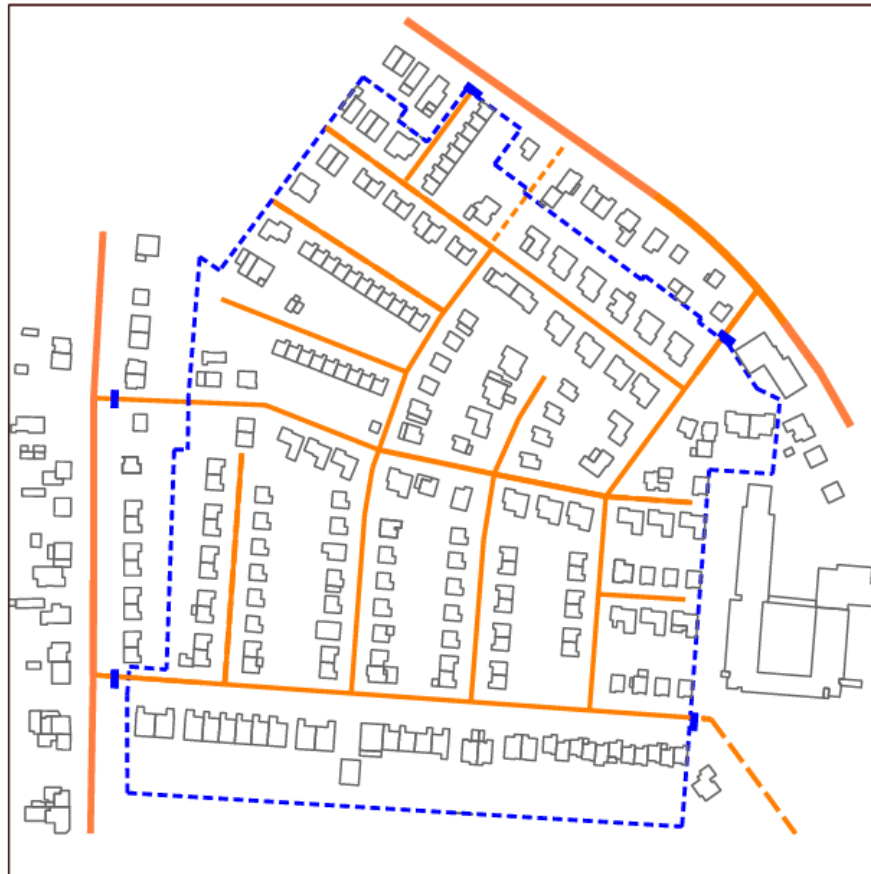
**Należałoby ograniczyć wprowadzanie stref zamieszkania do obszarów, w których dominuje zabudowa mieszkaniowa, natomiast strefy wyznaczone w centrach miast zastąpić strefą Tempo 30, jaką na ogół są w rzeczywistości.**

**Wskazane jest też wyeliminowanie różnic wysokości nawierzchni pomiędzy jezdnią i chodnikiem oraz dobór faktury ich powierzchni tak, aby w żaden sposób nie sugerowała ona użytkownikom drogi, zarówno pieszym, jak i kierującym, konieczność zachowania klasycznej poziomej segregacji.**



### 3. Umożliwienie przejazdu przez strefę tranzytem, zwłaszcza kierującym pojazdami ciężarowymi

powodujące niepożądany wzrost liczby pojazdów mechanicznych na ciągach, z których korzystają również mający pierwszeństwo piesi



## Zalecenie:

Należy uświadomić kierujących, że przejazd samochodem po ciągach pieszo-jezdnym jest niczym innym, jak prawem dozwoloną jazdą po chodnikach, na których tylko w wyznaczonych miejscach jest zezwolony postój pojazdu. Mając to na uwadze wskazane byłoby wprowadzenie zakazu przejazdu przez strefę pojazdem ciężarowym (są strefy mające już ten zakaz).

Kształtować przebieg ciągów pieszo-jezdnym tak, aby osoby kierujące innego rodzaju samochodami zniechęcić do przejazdu przez strefę tranzytem (np. poprzez ich odpowiedni układ lub wprowadzenie zmian w organizacji ruchu).





#### **4. Umożliwienie korzystania z całej szerokości drogi dzieciom poniżej 7 lat bez wymaganej opieki**

**jest zbyt daleko idącym przywilejem przyznanym tej grupie wiekowej, niebezpiecznym, zwłaszcza w strefach wyznaczonych w centrach miast.**

#### **Zalecenie:**

**Należy uwzględnić, że kilkuletnie dziecko nie ma jeszcze wyrobionego instynktu samozachowawczego i bawiąc się z rówieśnikami w „chowanego”( zachęcają do tego parkujące auta) lub biegnąc za piłką na nic innego nie zwraca uwagę.**

**Dlatego też wszędzie tam, gdzie nie ma w pobliżu ulic, place zabaw są wygradzane.**

## 5. Wyznaczanie stanowisk dla parkujących samochodów

nie zawsze możliwe do wprowadzenia z różnych względów, np. przy jednorodzinnej zabudowie szeregowej lub przy nieutwardzonych poboczach wąskiego ciągu pieszo-jezdnego





## **Zalecenie:**

wyznaczanie miejsc postojowych uznać za zasadę fakultatywną, możliwą do wprowadzenia w strefach, w których jest to konieczne. Wówczas informacja o postoju tylko w miejscach wyznaczonych powinna wówczas znaleźć się na wszystkich wlotach do strefy pod znakiem D-40.

## Konkluzja

Przenoszenie na polski grunt rozwiązań, mających zapewnić bezpieczniejsze korzystanie z ciągów komunikacyjnych objętych strefowym ograniczeniem prędkości, sprawdzające się od lat w innych krajach, u nas nie zawsze akceptowane.

Wybrane przykłady błędów, jakie najczęściej popełniają osoby korzystające z lokalnych ulic i pieszo-jezdni oraz służby zarządzające drogami świadczą, jak bardzo kreatywnym i zarazem niesubordynowanym jesteśmy społeczeństwem.

Nie osiągnie się oczekiwanej poprawy bezpiecznego i dogodnego korzystania z pasów drogowych w wymienionych strefach bez ścisłej współpracy podmiotów odpowiedzialnych za stan obecny, czyli służb zarządzających drogami i ruchem oraz administracji, której podlegają przylegające do dróg zagospodarowane tereny.

**Dziękuję za uwagę**