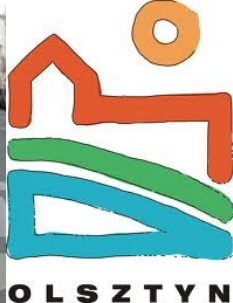




Tempo-30 to obszar gdzie prędkość jest ograniczona do 30 km/h

- znacząco podnosi bezpieczeństwo na drodze,
- zmniejsza różnicę prędkości pomiędzy samochodami a innymi uczestnikami ruchu.
- łatwiej zauważyć co dzieje się na ulicy, nasz mózg ma możliwość reakcji gdyż nie uruchamia się widzenie "tunelowe" (30 km/h to naturalne dla człowieka tempo szybkiego biegu).
- upływnia jazdę i zwiększa przepustowość skrzyżowań. Średnia prędkość samochodów poruszających się w ruchu miejskim jest niższa od 30 km/h,
- jadący z niższą prędkością kierowcy są skłonni do zachowania mniejszych odstępów przy przejeżdżaniu przez skrzyżowania.



- **Co charakteryzuje strefy tempo-30**
- Wjazd do stref często oznaczony jest specjalnymi "bramami wjazdowymi" - najczęściej jest to wymalowany na drodze duży znak "30".
- Czasem wjazd podkreślony jest innym budulcem, aby dodatkowo zwrócić uwagę przejeżdżającego kierowcy.
- Drogi w strefach wzbogacane są o zielen przyuliczną.

Okazuje się, że drzewa zasadzone blisko dróg, powodują niewielki dyskomfort dla kierowców (droga wydaje się węższa), ale to jednocześnie zmusza ich do zwiększonej uwagi. Dzięki temu rozwijają niższe prędkości.

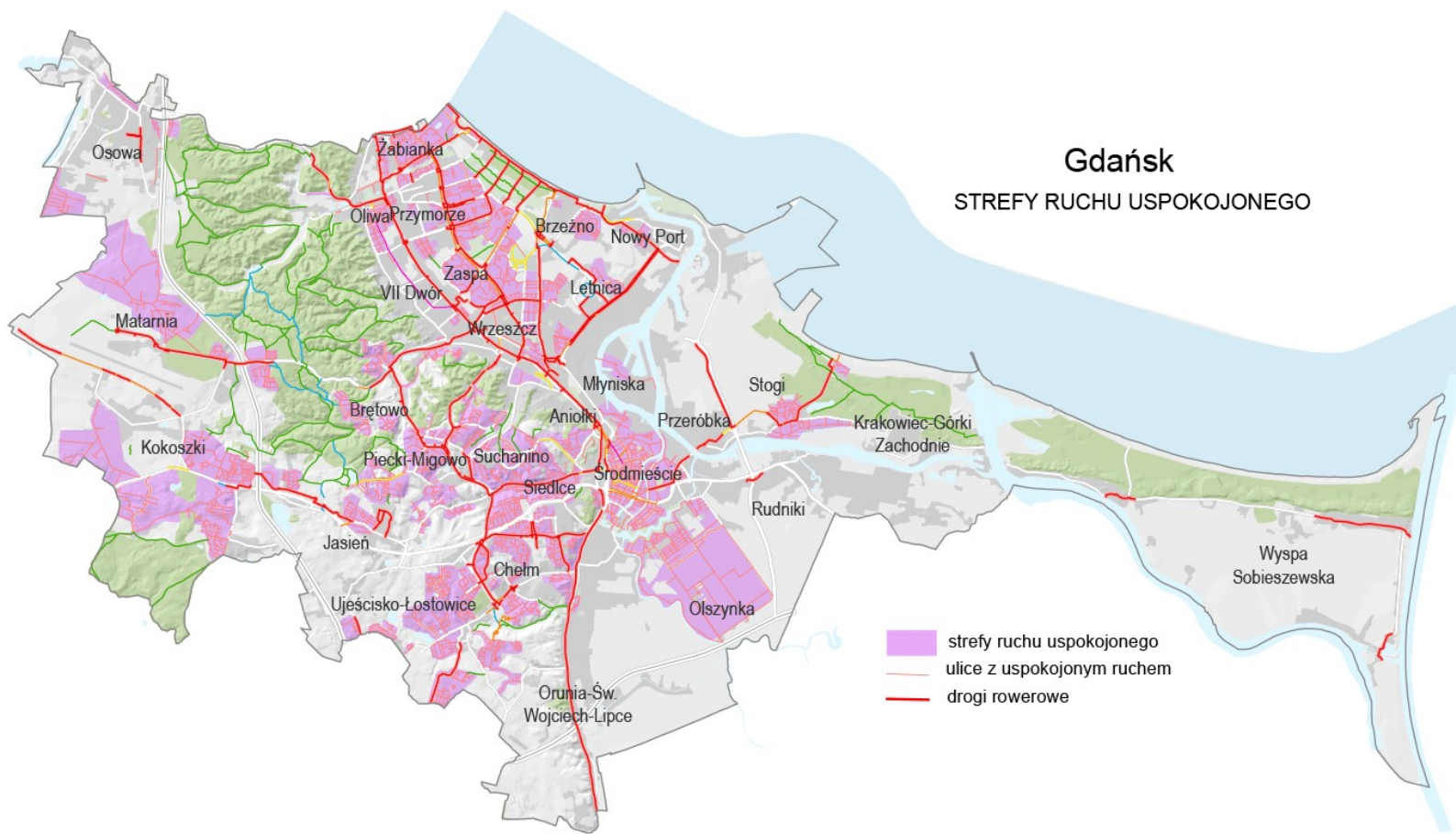
- W strefach tempo-30 stosuje się także sytuowanie parkingów naprzemiennie - na wąskich drogach miejsca parkingowe lokuje się raz przy jednej krawędzi, a po kilkudziesięciu metrach przy drugiej.

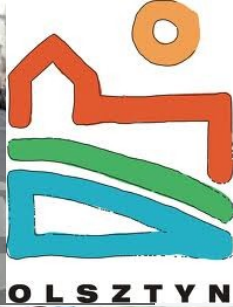
Efekt:: ta sama liczba miejsc parkingowych, natomiast samochody przejeżdżające zwalniają gdyż oś jezdni lekko "wężykuje"



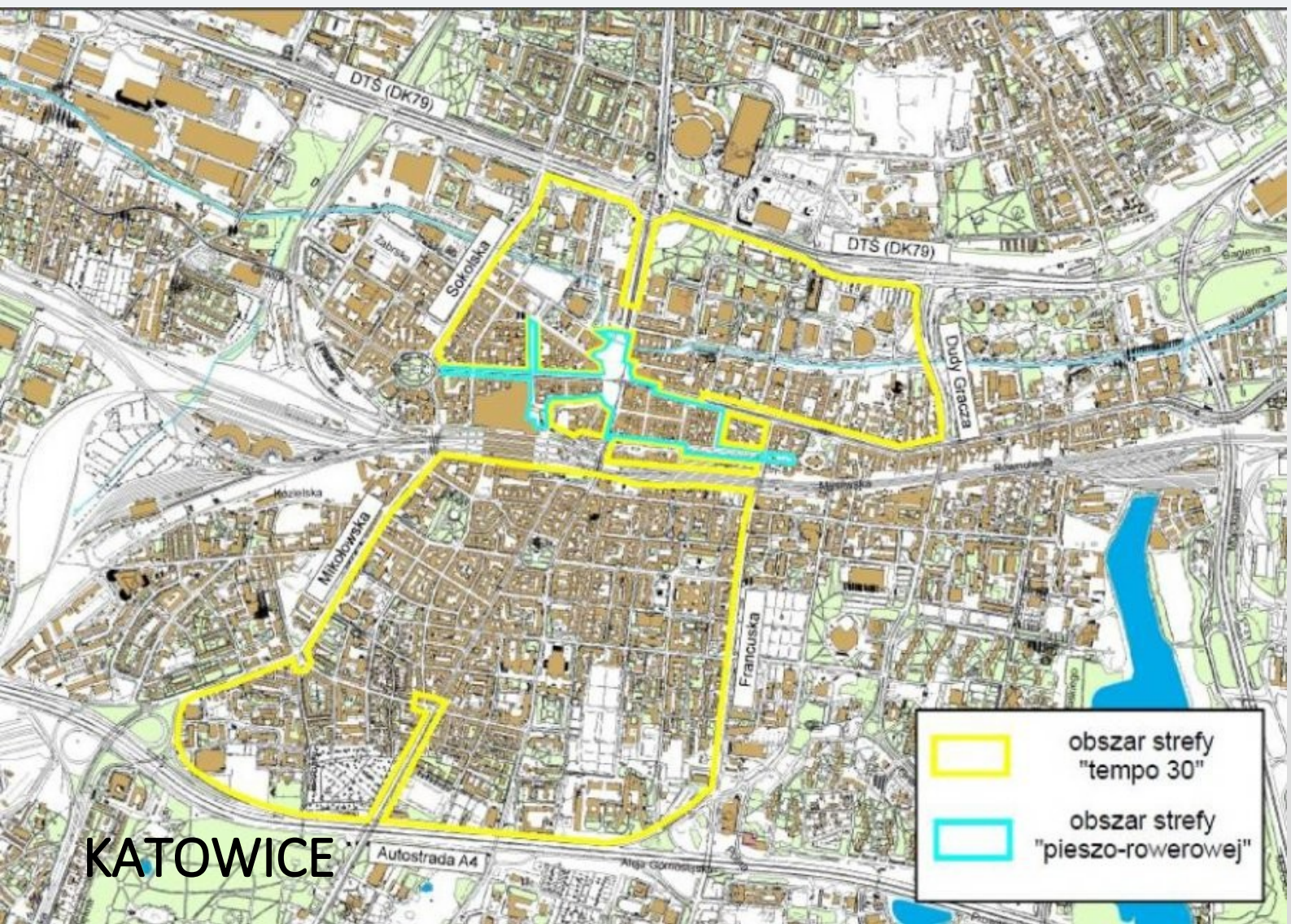
Gdański Program Uspakajania Ruchu

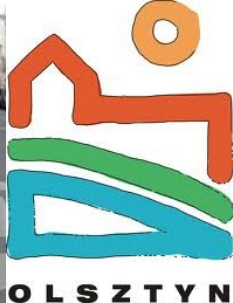
Strefy ruchu uspokojonego obejmują w chwili obecnej ok. 40% sieci drogowej w Gdańsku (33% dróg publicznych). Dalsze 20% czeka na realizację przygotowanych projektów. Docelowo mają objąć 60-70% długości ulic w



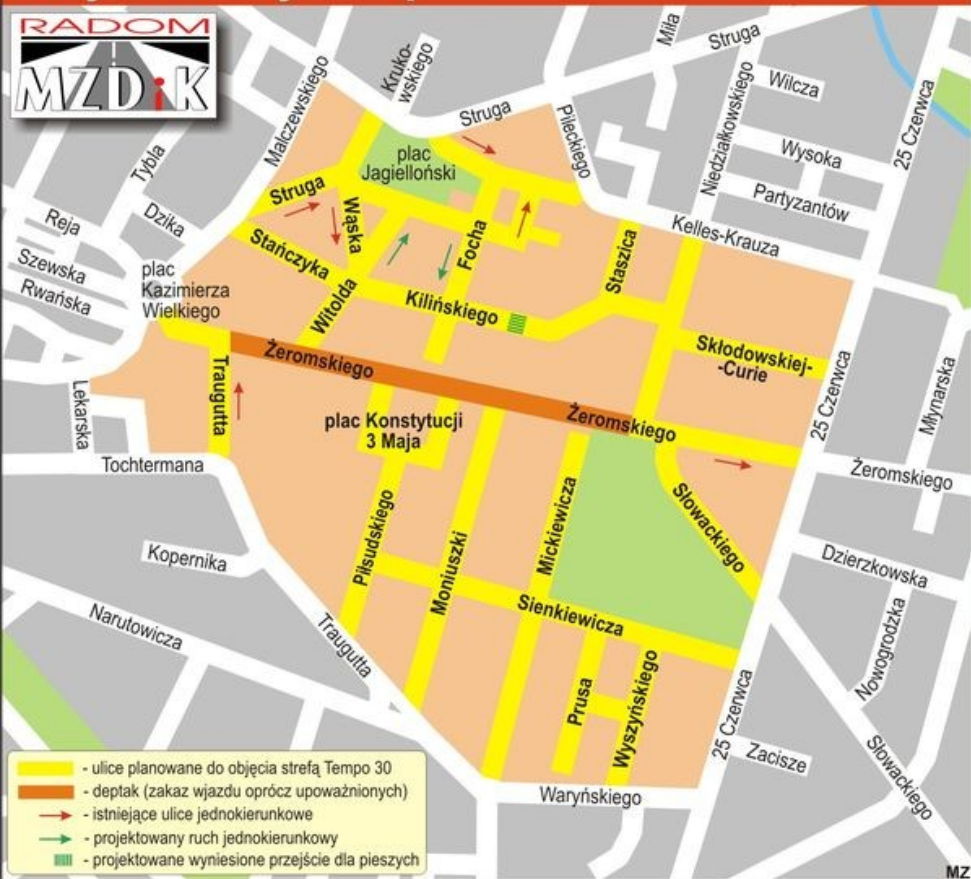


POZNAŃ

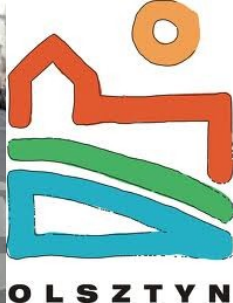




Projekt strefy Tempo 30 w centrum Radomia

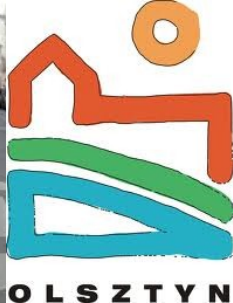


RADOM



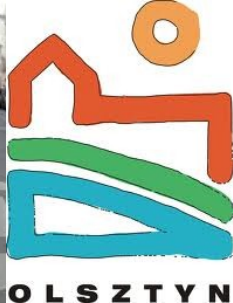
ŁÓDŹ





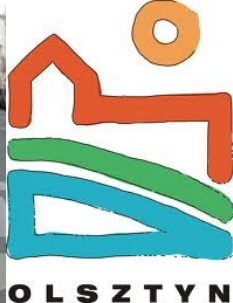
ŁÓDŹ





ŁÓDŹ





USPOKAJANIE RUCHU W ZINTEGROWANYM PROGRAMIE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO ŚRÓDMIEŚCIA OLSZTYNA

4

CONCEPCJA USPOKOJENIA RUCHU DLA ŚRÓDMIEŚCIA OLSZTYNA

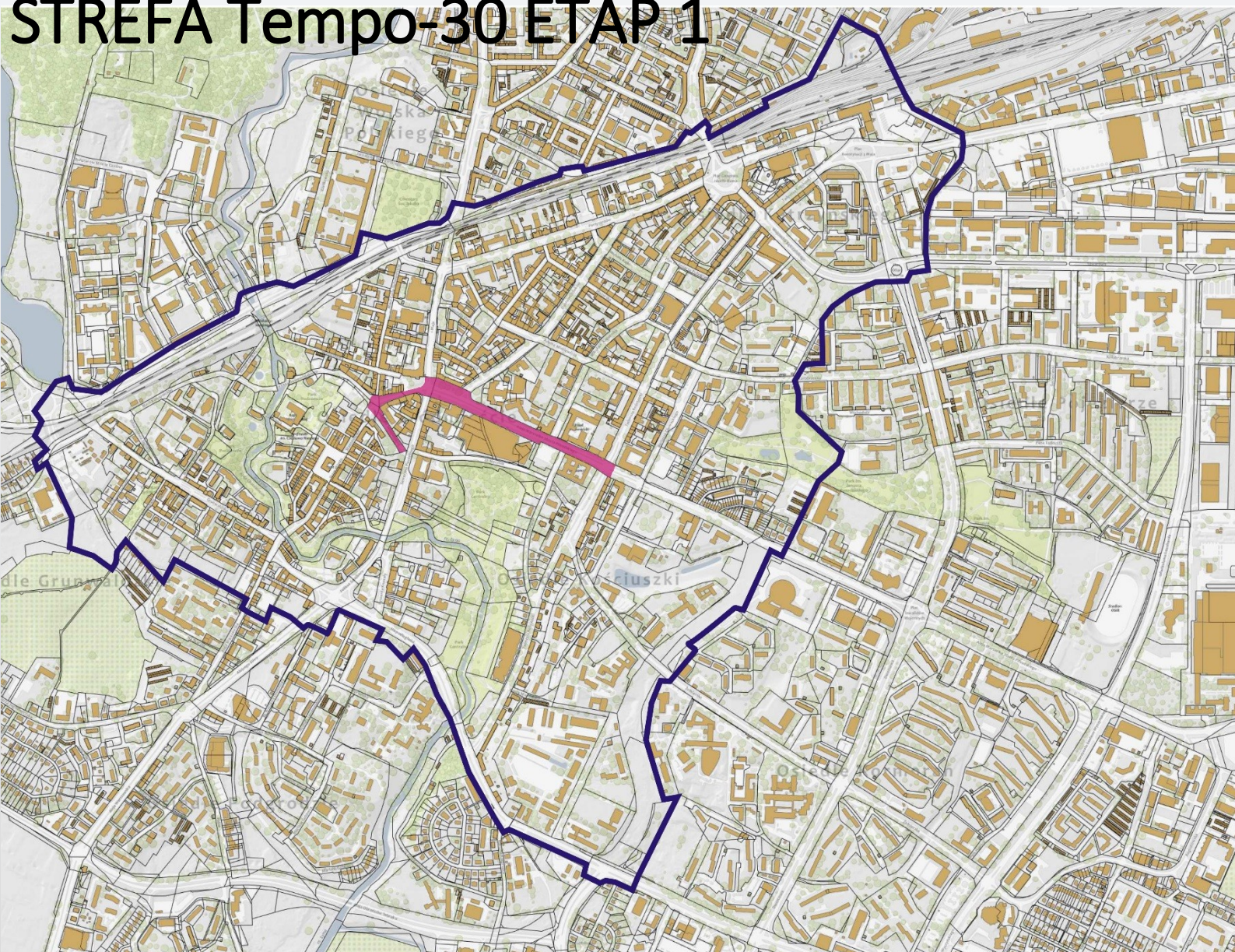


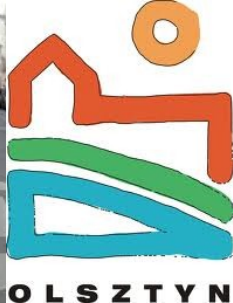
LEGENDA

	ZIELONE KORYTARZE
	PRIORYTETOWE CIĄGI PIESZE
	PLANOWANY PRZEBIEG LINII TRAMWAJOWEJ
	PRZYSTANEK TRAMWAJOWY
	DODATKOWA LINIA TRAMWAJOWA
	TEMPO 30
	STREFA ZAMIESZKANIA/WSPÓLDZIELONA (SHARED SPACE)
	SYGNALIZACJA ŚWIETLNA DO USUNIĘCIA
	WĘZEL PRZESIADKOWY
	GRANICA OPRACOWANIA
	PASY ROWEROWE
	DROGI ROWEROWE
	LIKWIDACJA BARIER PIESZO ROWEROWYCH
	POŁĄCZENIE PIESZO ROWEROWE
	ZAMKNIĘCIE ULICY
	WPROWADZENIE JEDNEGO KIERUNKU RUCHU + ROWERY POD PRĄD
	STACJA ROWERU PUBLICZNEGO
	PRZECHOWALANIA ROWERÓW
	BUDOWA CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO

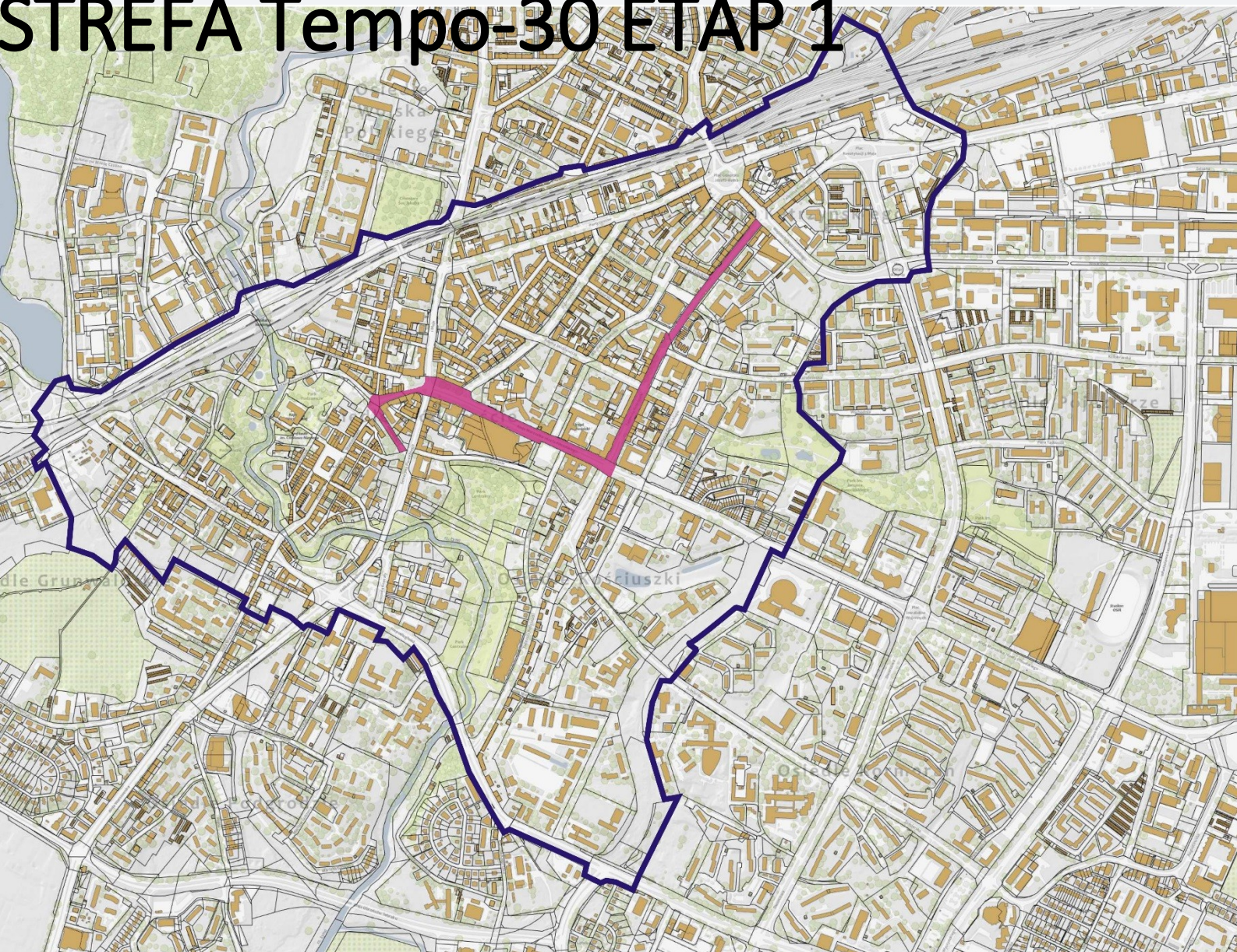


STREFA Tempo-30 ETAP 1



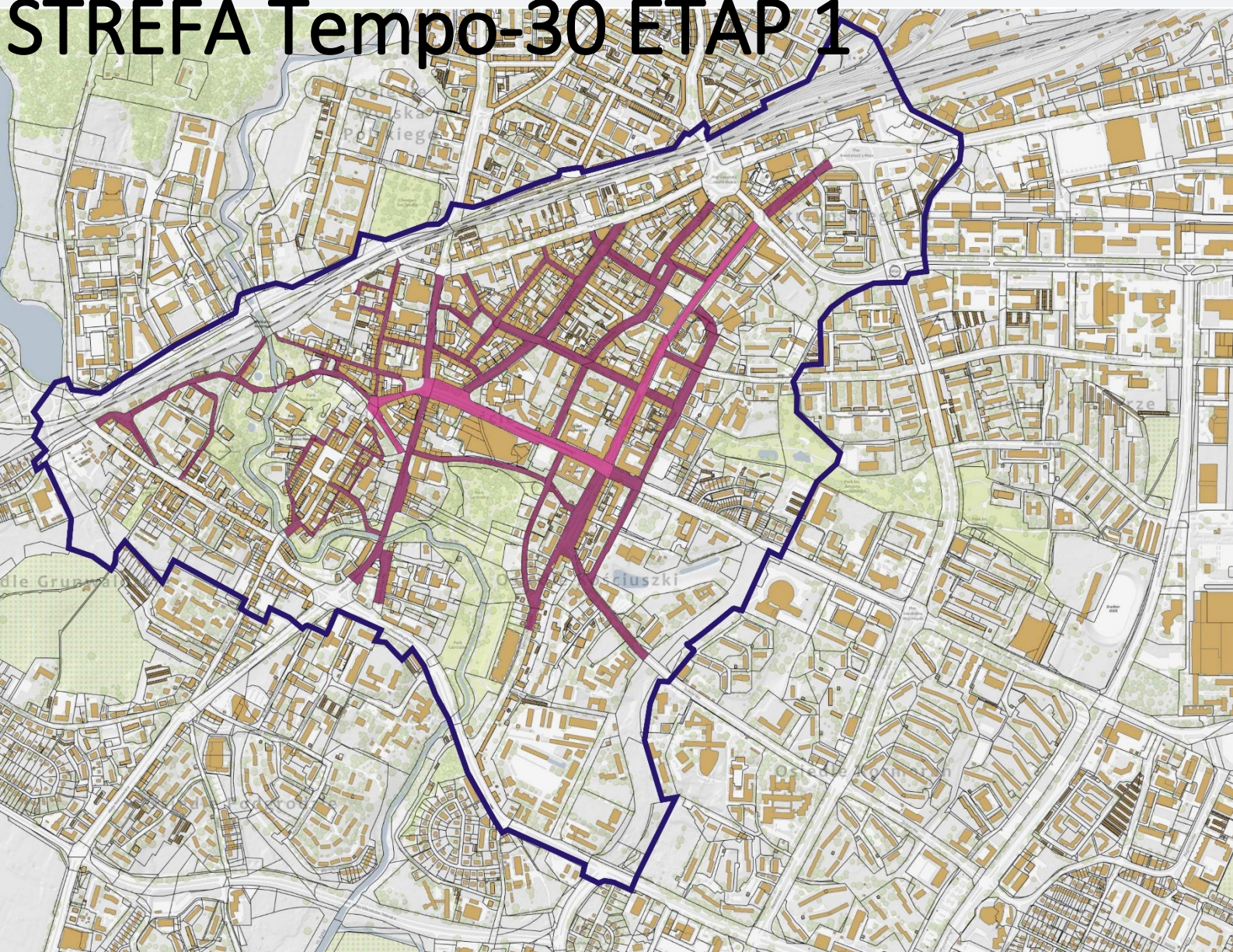


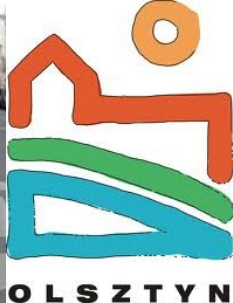
STREFA Tempo-30 ETAP 1





STREFA Tempo-30 ETAP 1





STREFA Tempo 30 – STAN DOCELOWY

