

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01b-4
Typ instrumentarium (a do f) ¹	b, c, d, e
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	B, (C)
Data aktualizacji wpisu:	08.04.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T01b. Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i UTO Węzły przesiadkowe: powiększanie zasięgu transportu publicznego transportem rowerowym
Autorzy:	Marcin Hyła
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Powiększanie zasięgu demograficznego przystanków kolejowych adekwatną infrastrukturą rowerową.

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

Dostęp do peronów w czasie 15 minut rowerem obejmuje potencjalnie szesnastokrotnie większy obszar (liczony w km²) niż analogiczny obszar dostępny pieszo. Wymaga to jednak analiz pod kątem realnej dostępności, w tym potrzeb budowy odpowiedniej infrastruktury ułatwiającej dostęp: skracającej czas dostępu i drogę dostępu. Oznaczać to może np. budowę rozwiązań odległych nawet o dwa kilometry od przystanku kolejowego i linii kolejowej (odcinki dróg dla rowerów, ale też kładki czy tunele umożliwiające przekraczanie przeszkód typu rzeka czy droga szybkiego ruchu). W obrębie samych przystanków konieczna jest taka organizacja ruchu rowerowego, aby nie kolidował z samochodowym a rower mógł być bezpiecznie zostawiany na parkingu po drodze na peron (bez wydłużania drogi). To rozwiązanie znacząco przekracza obecną praktykę, sprowadzającą się – w najlepszym razie – do budowy parkingów rowerowych.

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

Finansowanie linii kolejowych, przystanków, węzłów przesiadkowych powinno być premiowane (korzystniejsza punktacja) przy spełnieniu następujących wymogów:

- Analiza demograficzna obszaru, z którego możliwy jest dostęp rowerem i pieszo w ciągu 15 minut bez inwestycji i po niezbędnych inwestycjach;
- Analiza barier (rzeki, drogi szybkiego ruchu itp.) które wymuszają nakładanie drogi w celu dojazdu na stację

1 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

2 A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

3 Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

- Analiza możliwych rozwiązań (budowa kładek, tuneli, dróg dla rowerów) umożliwiających dostęp do peronów stacji wraz z wykazaniem korzyści (oszczędności czasu, skrócenie drogi, zasięg demograficzny) zlokalizowanych poza obszarem węzła przesiadkowego
- Taka organizacja węzła przesiadkowego, że liczba przecięć strumieni ruchu rowerowego i zmotoryzowanego jest zerowa albo ograniczona w stosunku do stanu obecnego a dostęp do peronu odbywa się krótszą drogą (w metrach) rowerem z pozostawieniem go na parkingu, niż samochodem (z pozostawieniem go na parkingu).

Wskazane jest stworzenie schematu blokowego (ilustracja) dla beneficjentów wskazującego przykłady skracania drogi dostępu w metrach i czasu dostępu w minutach dla ruchu pieszego i rowerowego.

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy do spraw rozwoju, minister właściwy ds. transportu (Kolej Plus, inne programy transportu szynowego)

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

Stworzenie regulaminu alokacji środków, konsultacje, wdrożenie.

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

Wysoki

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

Rietveld P. (2000). The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in The Netherlands. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 5(1), 71-75.

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

N/A

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

Wszystkie stacje kolejowe w Holandii.