

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.01b-5
Typ instrumentarium (a do f) ¹	b, d, e, f
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	B/C
Data aktualizacji wpisu:	12.04.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T01b. Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury dla pieszych, rowerzystów i UTO Dostęp rowerem do wybranych obszarów funkcjonalnych miast i „logistyka ostatniej mili”
Autorzy:	Marcin Hyła
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Poprawa dostępu rowerem do wybranych obszarów funkcjonalnych miast i „logistyka ostatniej mili”

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

Pilotażowe projekty wzmacniające istniejące strefy ograniczonego ruchu, tworzące obszary z wyeliminowanym tranzytem samochodowym i zapewniające (umożliwiające) dostawy transportem niemotoryzowanym (rowery towarowe, wózki rowerowe ze wspomaganie elektrycznym).

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

Tworzenie punktów przeładunkowych na rowery towarowe umożliwiających składowanie towaru, przeładunek z samochodów dostawczych i dalszy transport „ostatniej mili” rowerami towarowymi i wózkami rowerowymi. Punkty muszą być łatwo dostępne samochodem dostawczym i znajdować się na granicy obszaru ograniczonego ruchu.

Elementem towarzyszącym musi być obszarowa polityka eliminująca tranzyt przez określony obszar, a w newralgicznych miejscach – ograniczająca dostęp (tylko wybrane pojazdy, z zezwoleniem itp.). Obszarowe eliminowanie tranzytu to m. in.

- Wyznaczanie odcinków jednokierunkowych na ulicach
- Zamykanie ulic elementami infrastrukturalnymi lub urządzeniami bezpieczeństwa ruchu
- Plan dostępu samochodem do każdego adresu poza strefą ograniczonego ruchu
- Zapewnienie nieograniczonego dostępu rowerem, w tym towarowym i wózkami rowerowymi

Warunkiem powodzenia i dofinansowania jest zawarcie umowy z co najmniej 10% (5%?) podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w obszarze na dowóz towarów rowerem na okres co najmniej roku. Zainteresowane

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.

samorządy powinny mieć strategię (uchwałę rady gminy) zakładającą ograniczanie ruchu samochodowego w wybranych (śródmiejskich) obszarach miasta i wdrożone (istniejące) strefy ograniczonego ruchu.

W ramach projektu wskazane jest dofinansowanie:

- budowy punktu przeładunkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (drogi dojazdowe, punkt ładowania akumulatorów, magazyn przesyłek, węzeł sanitarny)
- zakupu taboru (rowery towarowe, wózki rowerowe)
- zakupu ewentualnego sprzętu i oprogramowania ułatwiającego logistykę i monitoring operacji

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy do spraw rozwoju, samorządy uczestniczące w pilotażu

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

Stworzenie założeń i budżetu (2021), dialog techniczny z samorządami (2022), ogłoszenie konkursu (2022/2023), dwu-trzyletnia realizacja (2023-2026), monitoring i ewaluacja (2024-2027). Daty powinny być aktualizowane

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

Duży ze względu na narastanie problemu i jego skalę oraz duży/bardzo duży ze względu na synergie i skutki uboczne.

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

<http://cyclelogistics.eu/> , <https://lapetitereine.com/> https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=124360 (pkt. 3.7 "Terminale rowerowe" s. 30).

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

Konieczność nowelizacji przepisów w zakresie opisanym w karcie Rower 2 (tabliczki pod znakami dopuszczające ruch wózków rowerowych na drogach dla rowerów zgodnie z decyzją zarządcy dróg o ile pozwala na to szerokość). Wskazana nowelizacja ustawy o elektromobilności (?) dopuszczająca z definicji ruch rowerów i wózków rowerowych w strefach czystego transportu oraz dofinansowanie działań i interwencji opisanych w pkt. 3 wyżej.

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

Przykładowy pilotaż w Pradze (Czechy) <http://cyclelogistics.eu/news/logistics-depot-e-cargo-bikes-opens-prague> (punkt przeładunkowy z samochodów dostawczych na rowery towarowe i wózki rowerowe).