

KARTA WYZWANIA/PROBLEMU

ID:	T.01b
Data aktualizacji wpisu:	22 maja 2021 r.
Autorzy:	Michał Beim, Marcin Hyła, Paweł Górny
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa wyzwania:

Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury dla pieszych i rowerzystów

2. Zwięzła charakterystyka wyzwania (uzasadnienie z elementem diagnozy):

Ruch pieszy i ruch rowerowy to dwie najbardziej przyjazne środowisku formy przemieszczania się, nie tylko nie emitują zanieczyszczeń czy są ciche, ale są również bardzo efektywne przestrzennie. W największych polskich miastach obserwowane są już pewne zmiany w postrzeganiu obu form mobilności – jako szansy na efektywne przeciwdziałanie kongestii motoryzacyjnej. Decydenci zaczynają dostrzegać, że wysoka jakość infrastruktury pieszej i rowerowej sprzyja wzrostowi wykorzystania tych form mobilności. Najnowszymi wynikami kompleksowych badań ruchu dysponuje Poznań. W 2019 r. udział ruchu rowerowego w strukturze podróży wyniósł w Poznaniu 8,4%. Obserwacja cząstkowych wyników z liczników zamontowanych wzdłuż głównych dróg rowerowych pozwala postawić hipotezę, że w okresie pandemii COVID-19 udział ruchu rowerowego w strukturze podróży jeszcze wzrósł.

Samorządy realizujące infrastrukturę rowerową (drogi rowerowe, drogi dla pieszych i rowerzystów, pasy rowerowe, stojaki rowerowe itp.) napotykają jednak na pewne trudności wynikające z uwarunkowań prawnych.

Największą przeszkodą, dotyczącą głównie obszarów poza centrami miast, jest budowa dróg rowerowych poza korytarzami wyznaczonymi przez sieć drogową. Procedura pozyskania terenu, uzgodnień i pozwoleń w przypadku dróg rowerowych (w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, tzn. nie będących częścią pasa drogowego drogi publicznej) jest utrudniona i nierzadko powoduje znaczące opóźnienia lub nawet konieczność odstąpienia od realizacji zadania w związku z niemożnością zastosowania procedury Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) a pozostałe narzędzia okazują się niewystarczające. Przebieg poza pasem drogowym drogi publicznej nierzadko jest dużo korzystniejszy z punktu widzenia parametrów trasy rowerowej niż przebieg w jej pasie (chodzi zarówno o wydłużenie, sytuację wysokościową czy unikanie konfliktów i kolizji, zarówno w wymiarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i konfliktu z innym użytkowaniem, np. dostępem do posesji). Problem dotyczy zarówno tras rowerowych w miastach, o charakterze przede wszystkim użytkowym jak i poza miastami, także turystycznych i rekreacyjnych.

Należy podkreślić, iż ww. drogi rowerowe mogą służyć zazwyczaj pieszym, poruszającym się na większe odległości poza terenem zabudowanym. Jest to więc działanie na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu pieszego. Jednym z działań Szwecji na rzecz „wizji zero” jest systematyczne uzupełnianie pozamiejskich dróg o drogę dla pieszych i rowerzystów. Szwedzki sukces naśladują również inne państwa, np. Niemcy, w których standardem staje się dwumetrowej szerokości, asfaltowa droga rowerowa z dopuszczonym ruchem pieszym, umożliwiającą bezpieczne przemieszczanie się na obszarach wiejskich.

Realizacja dróg rowerowych poza siecią drogową może mieć pozytywny wpływ na walkę z wykluczeniem transportowym (np. możliwości dojazdu dzieci do szkół) oraz na powiększanie

„catchment areas” („zlewni”) przystanków kolejowych, do których dojazd rowerem mógłby umożliwiać większej liczbie potencjalnych użytkowników wybór kolei aglomeracyjnej jako środka transportu, poprawiając atrakcyjność i efektywność kolei. Dobrej jakości drogi rowerowe są tak samo ważnym elementem, jak poprawnie zaplanowane parkingi rowerowe na samej stacji kolejowej.

Starzenie się społeczeństw stawia większe wymagania przed kształtowaniem przestrzeni ruchu pieszego. Należy uwzględnić kwestie związane z ograniczoną mobilnością (konieczność realizacji obiektów małej architektury umożliwiających odpoczynek), adaptacją do zmian klimatycznych (np. zacienienie) czy zapewnienie najkrótszej drogi dojścia. Wydłużenie czasu (np. na sygnalizacjach świetlnych) i nakładanie drogi są kluczowe z punktu widzenia atrakcyjności ruchu pieszego i rowerowego. Niestety, bydgoski Most Uniwersytecki, który kierowcom zapewniał najkrótszą drogę, a pieszych i rowerzystów skazywał na nakładanie drogi, nie należą w polskich miastach do rzadkości.

Wyzwań w zakresie ruchu pieszego i rowerowego jest więcej, zarówno w zakresie legislacji, jak i finansowania. Należy nadmienić jednak inny problem – brak spójności dokumentów strategicznych. W ostatnim czasie, z inicjatywy rządu powstało wiele cennych inicjatyw, np. program Dostępność Plus, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Brakuje jednak koordynacji między nimi, np. aby przebudowa drogi z RFRD wiązała się z koniecznością budowy przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych (postulat programu Dostępność Plus) oraz równoległej drogi dla pieszych i rowerzystów (postulaty ze strategii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego). Co więcej, na taki przystanek powinien przyjeżdżać autobus niskowejściowy lub niskopodłogowy, jeśli otrzymuje wsparcie z FRPA.

3. Wpływ na realizację celu/celów głównych KPM:

CEL 1. Miasto sprawiedliwe:

Budowa miast otwartych i przyjaznych dla wszystkich jego użytkowników

4. Wymiar terytorialny (wskazanie wraz z uzasadnieniem)

- (I) – cały kraj
- Wprowadzie problem dotyczy głównie samorządów gminnych. podjęty ryzyko planowania tras rowerowych i ich budowy poza siecią dróg publicznych. Chodzi zarówno o miasta jak i samorząd wojewódzki, realizujący inwestycje rowerowe w gminach. Może również dotyczyć innych inwestorów, np. powiaty, województwa.

5. Powiązanie z kierunkiem/kierunkami działań w ramach modelu odpowiedzialnej urbanizacji:

MIASTO ZIELONE

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia realizacji celu/ów:

Wysoki – wiele samorządów

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

- standardy rowerowe wybranych miast, np. Poznań,
- standardy projektowania uniwersalnego,
- Rakower R., Łabędzki J., Gadziński J., 2011, Konkurencyjność ruchu rowerowego w przestrzeni miejskiej. Transport Miejski i Regionalny nr 2, s. 31-38.
- Kopta T., 2010. Ruch rowerowy w Polsce na tle innych krajów UE. Transport Miejski i Regionalny, nr 3, s. 32-36.

- Nosal K. 2017. Wybrane zagadnienia dotyczące przyjazności infrastruktury transportowej i przestrzeni publicznych dla ruchu pieszego. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 5, s. 12-18.

8. Powiązane akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

9. Powiązanie wyzwania z globalnymi i europejskimi wyzwaniami rozwoju, w tym z realizacją celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG):

- cel 3 – „dobre zdrowie i jakość życia”
- cel 9 „innowacyjność, przemysł i infrastruktura”
- cel 11 – „zrównoważone miasta i społeczności”