

KARTA ROZWIĄZANIA:

| | |
|---|---|
| ID: | T.02-3 |
| Typ instrumentarium (a do f) ¹ | b |
| Kategoria rozwiązania (A do C) ² | B |
| Data aktualizacji wpisu: | 2021.03.24 |
| ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie: | T.02 Poprawa BRD w miastach |
| Autorzy: | Anna Zielińska, współpraca: Paweł Górny |
| Grupa ekspercka: | Transport i mobilność miejska |

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Bezpieczna infrastruktura dla pieszych, rowerzystów,

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

Co roku na drogach polskich miast ginie blisko 400 pieszych (48% ogółu zabitych pieszych, 44% ogółu zabitych w miastach) i blisko 80 rowerzystów (30% zabitych rowerzystów, 9% ogółu zabitych w miastach). Piesi ranni w wypadkach w obszarach miejskich to 5 000 osób (80% ogółu rannych pieszych i 25% rannych w miastach). W miastach rocznie zostaje rannych blisko 3000 rowerzystów (72% ogółu rannych rowerzystów i 15% rannych w miastach).

Ludzie mają różne potrzeby i możliwości. Polityka bezpieczeństwa musi uwzględniać ludzi, którzy popełniają błędy, kierowców, którzy nie są w pełni świadomi niebezpieczeństwa, jakie mogą stworzyć swoim zachowaniem, a także osoby młodsze, starsze i niepełnosprawne. Wyzwaniom tym należy sprostać poprzez staranne planowanie, realistyczne zarządzanie, projektowanie uniwersalne i rygorystyczne egzekwowanie przepisów.

Pojazdy silnikowe, ze względu na swoją większą prędkość, większą masę i mocniejszą konstrukcję, są głównym źródłem zagrożenia na ulicach miast. Działania mające na celu ograniczenie ryzykownych zachowań kierowców muszą mieć pierwszeństwo przed ograniczeniami w swobodnym przemieszczaniu się obywateli, którzy chodzą, jeżdżą na rowerze lub korzystają z transportu publicznego. Dziesiątki lat polityki mobilności faworyzującej ruch zmotoryzowany doprowadziły do zachwiania równowagi i ograniczenia swobody wyboru.

Bezpieczeństwo ulicy zależy od bezpieczeństwa zapewnionego jej niechronionym użytkownikom. Poruszanie się pieszo i rowerem po ulicach miast nie wymaga posiadania prawa jazdy i nie podlega ograniczeniom wiekowym. Ulice miejskie wymagają szczególnego podejścia do bezpieczeństwa. Obawy o bezpieczeństwo są często wymieniane jako najważniejsza przeszkoda w częstszym chodzeniu pieszo lub jeździe na rowerze, także przez rodziców, którzy uważają, że muszą odwozić dzieci do szkoły. Poprawa bezpieczeństwa na ulicach uwolni potencjał dla ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego oraz rosnącej liczby opcji współdzielonej mikromobilności, co przyczyni się także do realizacji celów związanych z klimatem i jakością powietrza.

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.

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

- 1.1. Promowanie rozwiązań bezpiecznych dla pieszych i rowerzystów (podręcznik WHO, Wytyczne MI)
 - 1.2. Rekomendowanie powszechnego stosowania stref ograniczonej prędkości (np. strefa 30/strefa czystego transportu/ograniczonego ruchu)
 - 1.3. Uelastycznienie przepisów dotyczących parametrów drogi wynikających z jej klasy, tj. m.in. odległości między skrzyżowaniami, szerokości pasa ruchu i prędkości projektowej (*Wprowadzenie zapisów umożliwiających działania samorządu inne (niż) wymagane przez klasę drogi*).
 - 1.4. Przejścia dla pieszych – projektowanie zgodne z wchodzącymi w życie “Wytycznymi”⁴; np. sygnalizacja lub likwidacja przejść na ulicach o dwóch pasach w jednym kierunku i na ulicach z pr. dopuszczalną powyżej 50 km/h lub zawężenie ulicy do 1 pasa w każdym kierunku
 - 1.5. Wydzielone pasy ruchu dla rowerów, drogi dla rowerów, kontraruch – projektowanie zgodne z “Wytycznymi”⁵, promowanie i zwiększenie nakładów.
 - 1.6. Kontrola kwalifikowalności (i celowości) wydatków na infrastrukturę dla rowerów.
 - 1.7. Ułatwienia w korzystaniu z sygnalizacji świetlnej dla pieszych:
 - 1.7.1. Dostosowanie sygnalizacji do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnościami
 - 1.7.2. Likwidacja (poza uzasadnionymi przypadkami/miejscami) stosowania sygnalizacji wzbudzanej przez pieszych
 - 1.7.2.1. Ograniczenie stosowania sygnalizacji wykrywającej (przejścia aktywne?)
 - 1.8. Likwidacja parkowania na chodnikach (odholowywanie pojazdów, umożliwienie zlecenia zarządzania nielegalnym parkowaniem prywatnym podmiotom). Droga dojścia: zakaz od 1.01.202N, stopniowo?
 - 1.8.1. Zakaz wydzielania miejsc parkingowych na chodnikach [w zamian tworzenie zatok, jeśli jest miejsce]
 - 1.9. Podwyższenie mandatów za parkowanie na chodnikach (wprowadzenie kar administracyjnych za zajęcie pasa drogowego/parkowanie na chodnikach i drogach dla rowerów)
 - 1.9.1. Rozszerzenie zasad projektowania uniwersalnego o infrastrukturę dla pieszych
2. Rozszerzenie uprawnień straży miejskiej
 - 2.1. Zmiany odnośnie gminnych straży miejskich: likwidacja ograniczenia liczebnego strażników miejskich
 - 2.2. Umożliwienie podejmowania interwencji również poza pasem drogi publicznej, Danie uprawnień do tego właścicielowi terenu.
 - 2.3. Możliwość zakładania blokad parkingowych przez SM poza pasem drogi publicznej

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

[...]

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

[...]

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

[...]

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

WHO - *Bezpieczeństwo pieszych -podręcznik bezpieczeństwa drogowego dla decydentów i praktyków*
<https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-miedzynarodowe/>

Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych:

⁴ Wchodzące w życie wytyczne [W4.1]

⁵ tytuł

- cz.1 Planowanie sieci tras dla pieszych
- cz.2. Projektowanie dróg dla pieszych
- cz.3. Projektowanie przejść dla pieszych

Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów:

- część 1: Planowanie tras dla rowerów,
- część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów,
- część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach

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

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

[...]