

“Rola roweru w polityce transportowej Polski i UE”

Dr inż. Tadeusz Kopta
Departament Studiów GDDKiA
tkopta@krakow.gddkia.gov.pl

Udział podróży na rowerze

- Cambridge - 27%
- Berno – 15%
- Ferara – 31%
- Fryburg – 20%
- Bazylea – 23%
- Berno – 15%
- Amsterdam – 25%
- Kopenhaga – 30%
- Berlin – 10%



Efekty prawidłowej polityki transportowej

Transport rowerowy w międzynarodowych dokumentach strategicznych

- Transport rowerowy dobrze wpisuje się w **politykę zrównoważonego rozwoju** przyjętą na Szczycie Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 roku.
- Przyjęto **AGENDE 21**, która postanawia, że wszystkie sektory ludzkiej aktywności powinny się odbywać zgodnie ze zrównoważonym rozwojem.
- **AGENDA 21** postuluje rozwijanie i popieranie tańszych, mniej szkodliwych i bezpieczniejszych dla środowiska systemów transportu.

Transport rowerowy w międzynarodowych dokumentach strategicznych

AGENDA 21 oraz dokumenty OECD, ECMT, WHO stawiają wobec władz różnych szczebli następujące wymagania:

- zintegrować zagospodarowanie terenu i planowanie transportu w taki sposób, aby zmniejszyć zapotrzebowanie na transport i umożliwić **rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu**;
- zachęcać do korzystania z nie silnikowych środków transportu poprzez **tworzenie sieci dróg dla rowerów i dla pieszych**;
- tak kształtować przestrzeń, aby **ułatwić dostępność infrastrukturą dla rowerzystów**: obszarów mieszkalnych, miejsc pracy, obszarów handlu i wypoczynku;

Transport rowerowy w międzynarodowych dokumentach strategicznych

- kreować dogodne warunki środowiskowe, sposoby osadnictwa oraz infrastrukturę transportu zbiorowego o dobrych standardach obsługi, które dopuszczają i będą stymulować istotny **wzrost liczby krótkich podróży realizowanych pieszo lub rowerem**;
- szeroko promować codzienne (regularne ćwiczenia fizyczne) i **bezpieczne używanie roweru** (fizycznie aktywny rodzaj transportu) dla poprawy zdrowotności społeczeństwa, szczególnie w zakresie chorób układu krążenia i chorób serca;
- zachęcać do rozwoju **intermodalności transportu publicznego z rowerowym**;
- **promować proekologiczne postawy w dziedzinie transportu**, takie jak: ograniczenie użytkowania samochodów, zmiana zachowań komunikacyjnych wymuszana nowymi przepisami ruchu drogowego, ograniczenia prędkości.

Karta Transportu Środowiska i Zdrowia WHO

Zakłada zwiększenie wykorzystania roweru jako sposobu poprawy zdrowotności społeczeństwa. Spowoduje to równocześnie korzystne zmiany w podziale zadań przewozowych, które przyczynią się do:

- ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych,
- zahamowania zmian klimatycznych na kuli ziemskiej.

Oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego od ciągów ruchu samochodowego stwarza ponadto warunki do podniesienia jakości przestrzeni publicznej, w której prowadzone są drogi rowerowe.

W 1992 roku „Zielona i Biała Księga” wspólna polityka transportowa na rzecz zrównoważonej mobilności.

- usprawnienie procesu planowania przestrzennego (zwłaszcza użytkowania terenu) tak, aby:
 1. ograniczyć zapotrzebowanie na przewozy (potrzebę ruchliwości),
 2. umożliwić rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu.
- rozwój i podnoszenie konkurencyjności mniej uciążliwych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak: kolej, transport kombinowany, transport zbiorowy, transport nie silnikowy.

„Biała Księga” (White Paper: European Transport Policy for 2010: time to decide - 2001)

- Adaptacja transportu publicznego do **przewożenia rowerów**.
- **Poprawa bezpieczeństwa ruchu** drogowego, szczególnie pieszych i rowerzystów.
- Nacisk w badaniach i technologii na **czysty i sprawny transport**.
- Władze centralne i lokalne powinny jak najszybciej rozwiązać problem **samochodu w obszarach zurbanizowanych**.

„Biała Księga” (White Paper: European Transport Policy for 2010: time to decide - 2001)

- Alternatywą jest promocja czystych pojazdów i dobrego jakościowo transportu publicznego. Powinno się tworzyć alternatywy dla samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (linie tramwajowe, ścieżki rowerowe, pasy ruchu z priorytetem dla komunikacji zbiorowej), jak i parametrów usługi (jakość, informacja).
- Komisja Europejska promuje wzrost użytkowania czystych pojazdów i form transportu publicznego oraz wspiera (unijne fundusze) gminy podejmujące pionierskie działania i inicjatywy, realizujące przy tym narodowe plany rozwoju.

Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”. KOM(2007)551. Bruksela 25.9.2007.

PROBLEM: ZATŁOCZENIE MIAST

- Należy podjąć **działania mające na celu uatrakcyjnienie i uczynienie bardziej bezpiecznymi** alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się, takich jak chodzenie pieszo, **jazda na rowerze**, transport zbiorowy.
- **Propagowanie chodzenia pieszo i jazdy na rowerze...**

Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”. KOM(2007)551. Bruksela 25.9.2007.

W celu uatrakcyjnienia i uczynienia bardziej bezpiecznymi chodzenia pieszo i jazdy na rowerze **władze lokalne i regionalne powinny:**

- Zapewnić pełną integrację tych sposobów poruszania się w ramach opracowywania i monitorowania polityki w zakresie mobilności w mieście.
- Zwrócić większą uwagę na rozwój odpowiedniej infrastruktury.
- W pełni zaangażować: rodziny, dzieci i młodzież w opracowanie nowej polityki.

Zielona Księga „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”. KOM(2007)551. Bruksela 25.9.2007.

Inicjatywy w miastach, firmach i szkołach mogą promować jazdę na rowerze i chodzenie pieszo, na przykład poprzez:

- gry związane z ruchem ulicznym,
- ocenę bezpieczeństwa drogowego,
- pakiety edukacyjne.

Większe miasta powinny rozważyć możliwość mianowania urzędnika odpowiedzialnego wyłącznie za chodzenie pieszo i jazdę na rowerze.

Amsterdam -1994 konferencja „car free city” – miasto uwolnione od samochodu

Karta Europejskich Miast Bez Samochodu.

„Musimy popierać ograniczanie użytkowania samochodów i promocję środowiskowo przyjaznych środków transportu, w tym roweru. Musimy przekonywać i wskazywać motywacje do zmiany przyzwyczajeń w zakresie sposobu podróżowania”.

Polityka transportowa państwa na lata 2001- 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju

(Rada Ministrów, październik 2001 roku)

Celem jest doprowadzenie do zrównoważonego systemu transportowego pod względem:

- Technicznym,
- Przestrzennym,
- Gospodarczym,
- Społecznym,
- Środowiskowym.

Podstawowe zasady to:

- priorytet dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i **rowerowego**;
- **ograniczona swoboda korzystania z samochodu** w niektórych strefach (zwłaszcza centrum miasta i innych intensywnie zabudowanych obszarach);

Polityka transportowa państwa na lata 2001- 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju

(Rada Ministrów, październik 2001 roku)

- racjonalizacja zapotrzebowania na przejazdy i rozwijanie systemu zachęt do korzystania z transportu publicznego oraz ruchu pieszego i **rowerowego**, między innymi poprzez odpowiednią politykę planowania użytkowania i intensywności zagospodarowania terenu.
- strefowanie obsługi (szczególnie w centrach miast, w dzielnicach zabytkowych i obszarach mieszkaniowych), polityka parkowania, rozwój transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego i **rowerowego**.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025

(Ministerstwo Infrastruktury, 2005)

- Kontynuacja ww. w zakresie warunków wynikających z przystąpienia Polski do UE, a także sformułowania polityki UE „Europejska polityka transportowa do 2010 roku - czas na decyzje” (wrzesień 2001).
- 10 priorytetów a na czwartym miejscu poprawa warunków ruchu rowerowego.
- Zwraca uwagę na rosnące zapotrzebowanie użytkowników roweru.
- Wzrost udziału transportu intermodalnego, a ruch rowerowy jest jednym z elementów tego transportu.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025

(Ministerstwo Infrastruktury, 2005)

- Wspieranie tych środków transportowych, które charakteryzują się mniejszym: zużyciem energii, zapotrzebowaniem terenu, wpływem na środowisko w tym roweru i ruchu pieszego
- Ochrona rowerzystów przez zmiany prawne
- Zachowanie walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025

(Ministerstwo Infrastruktury, 2005)

- promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, między innymi poprzez wspieranie rozwoju sieci dróg rowerowych
- promowanie roweru przez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno – reklamową „nowej kultury mobilności”, skłaniającą do korzystania z rowerów oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.

Polityka ekologiczna państwa - 1991, 2000, 2002

W maju 1991 roku Sejm RP przyjął dokument „Polityka ekologiczna państwa”. W jej ramach ustalono podstawowe zasady rozwoju gospodarczego, określone mianem zrównoważonego rozwoju.

Jego istotą jest to, że ochrona środowiska odbywa się poprzez właściwy, a więc proekologiczny rozwój społeczny i gospodarczy.

W zakresie transportu należy m.in. **wprowadzić sieć ulic i dróg podmiejskich wydzielonych, przeznaczonych dla rowerów i wózków inwalidzkich.**

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja)-maj 2006

- Wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym oraz alternatywnych form transportu (w tym ścieżek dla ruchu rowerowego).
- Rozwój sieci szlaków turystycznych w obrębie województwa mazowieckiego, w tym sieci dróg o znaczeniu turystycznym, szlaków i ścieżek rowerowych oraz ich włączenie do sieci w sąsiednich województwach.

- Uwzględnienie w projektowaniu urbanistycznym potrzeb ruchu rowerowego
- Faworyzowanie energooszczędnych i mniej obciążających środowisko środków transportu (transport zbiorowy we wszystkich formach, ruch rowerowy, ruch pieszy)
- Opracowanie koncepcji ruchu rowerowego w mieście, systematyczne tworzenie systemów dróg rowerowych zgodnie z przyjętą koncepcją

„Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne”

Obecnie

- Podstawową wadą jest brak ciągłości
- Brak bezpiecznych parkingów rowerowych
- $\frac{3}{4}$ badanych mieszkańców oczekuje budowy ścieżek rowerowych
- 63% badanych twierdzi, że Warszawa nie jest miastem przyjaznym dla rowerzystów
- 0,84% wydatków na drogi stanowią ścieżki rowerowe

W przyszłości

- Wyszczególniono wiele działań mających poprawić sytuację



Efekty prawidłowej polityki transportowej

Efekty prawidłowej polityki transportowej



“Rola roweru w polityce transportowej Polski i UE”

Dziękuję za uwagę

Dr inż. Tadeusz Kopta

tkopta@krakow.gddkia.gov.pl