

Lubelskie

2022 KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP



Stanowisko przygotowane przez Zespół ds. mobilności rowerowej

STANOWISKO NR 9/2022 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP Z DNIA 21 września 2022 r.

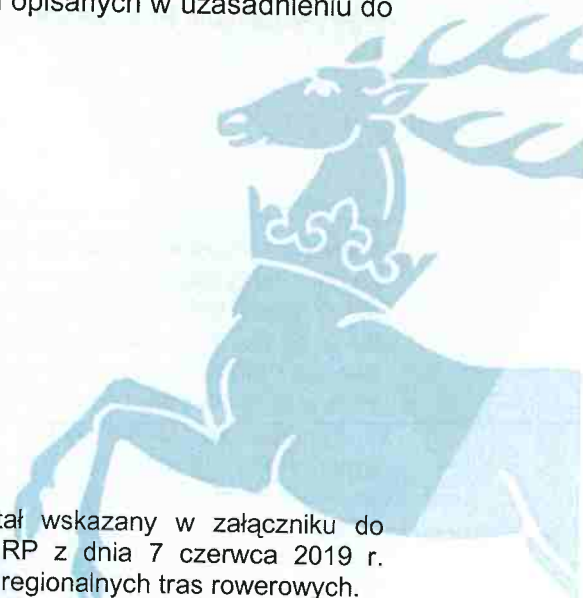
w sprawie uwzględnienia dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów poza pasem drogowym w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych

Konwent Marszałków Województw RP, mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia samorządów województw związane z budową sieci tras rowerowych, wnosi o umożliwienie realizacji dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów poza pasem drogowym na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Brak takich regulacji jest przyczyną wieloletnich opóźnień lub uniemożliwia realizację niezależnych od układu drogowego odcinków tras dla niezmotoryzowanych. Skutkuje to niespójnością sieci i obniżeniem funkcjonalności budowanych odcinków. Sprzeciw nawet jednego właściciela działki może prowadzić do wieloletniego paraliżu ważnej inwestycji rowerowej lub pieszej.

W celu realizacji sieci tras rowerowych¹ i wykorzystania funduszy Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój zrównoważonej mobilności i ograniczenie emisji w perspektywie 2021-2027, konieczne jest usprawnienie procesu inwestycyjnego dotyczącego dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów. W związku z powyższym, Konwent Marszałków Województw RP rekomenduje zmianę przepisów prawa w zakresie inwestycyjnym dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów.

Konwent Marszałków Województw RP liczy na zrozumienie konieczności wprowadzenia zmian w prawie w kontekście okoliczności opisanych w uzasadnieniu do niniejszego stanowiska oraz na pilne podjęcie działań.

¹ Przebieg europejskich i krajowych tras rowerowych został wskazany w załączniku do Stanowiska Nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 r. w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych.



Uzasadnienie

Znaczenie ruchu niezmotoryzowanego (rowerowego i pieszego) stale rośnie – zarówno w systemie transportowym, jak też jako istotna gałąź turystyki i rekreacji. Wynika to z czynników o skali globalnej (potrzeba przeciwdziałania zmianom klimatu), krajowej i lokalnej (potrzeba zwiększenia udziału wydajnych, niegenerujących zanieczyszczeń i hałasu środków transportu) oraz zapotrzebowania społecznego². Obecnie potrzebę polityki sprzyjającej wzrostowi udziału ruchu niezmotoryzowanego potęgują czynniki geopolityczne (potrzeba ograniczenia zużycia ropy i gazu).

Wzrost znaczenia ruchu niezmotoryzowanego jako celu strategicznego widoczny jest w dokumentach Unii Europejskiej i krajowych. W 2015 r. europejscy ministrowie transportu podpisali deklarację w sprawie ruchu rowerowego jako środka transportu przyjaznego dla klimatu. Wskazano w niej na potrzebę rozwoju sieci tras rowerowych na poziomie regionalnym w celu zwiększenia roli roweru jako integralnego elementu multimodalnego systemu transportu, mogącego jednocześnie pełnić funkcje turystyczno-rekreacyjne. Stanowisko to zostało potwierdzone w 2018 r. w deklaracji ministrów transportu i środowiska z Grazu. Podkreślono w niej ponadto potrzebę utworzenia transeuropejskiej sieci tras rowerowych. W unijnej *Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* z 2020 roku wskazano jako cel rozwój bezpiecznej infrastruktury dla niezmotoryzowanych.

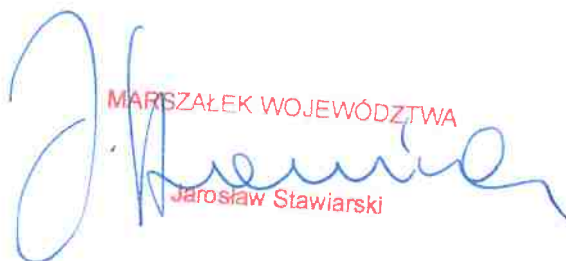
Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej stanowi odpowiedź na zmiany klimatu, wpisując się w politykę klimatyczną Unii Europejskiej. W unijnym *Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.* wskazano jako cel zwiększenie udziału aktywnych sposobów przemieszczania się, a Komisja Europejska w zaleceniach dla Polski dot. krajowego programu reform z 2018 i 2019 r. wskazuje na potrzebę intensyfikacji działań na rzecz aktywnych sposobów przemieszczania się (ruchu pieszego i rowerowego). Inwestycje w wysokiej jakości infrastrukturę dla niezmotoryzowanych zwiększają udział bezemisyjnych środków transportu oraz wpływają na poprawę dostępności do transportu zbiorowego. Budowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów nie ma przy tym istotnego negatywnego wpływu na środowisko³. Stanowi tym samym istotne działanie na rzecz zielonej i niskoemisyjnej gospodarki, czyli priorytetów Unii Europejskiej w perspektywie 2021-2027.

² Według badania ESRA (*E-Survey of Road users' Attitudes*) z 2018 roku, Polacy bardzo chętnie korzystają z roweru – ponad 80% co najmniej kilka razy w roku. Jest to jeden z trzech najwyższych wskaźników spośród 32 zbadanych państw (w tym 20 europejskich). Wynik Polski był o 19 pkt. proc. wyższy niż w poprzednim badaniu z lat 2015-2016. Wzrost ten odpowiada trendowi globalnemu – taki sam odnotowano średnio we wszystkich badanych państwach. Wskazuje to na ogromny potencjał do zwiększenia udziału ruchu rowerowego

³ Zgodnie ze stanowiskiem Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, przedsięwzięcia polegające na budowie chodnika lub ścieżki rowerowej nie wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowią przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko.

Stanowisko kieruje się do:

1. Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury.
2. Pana Marka Dworaka – Pełnomocnika Ministra Infrastruktury ds. Ruchu Rowerowego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
3. Pana Franciszka Sterczewskiego – Przewodniczącego Parlamentarnego Zespołu ds. Transportu Rowerowego.
4. Pana Rafała Szmytkę – Prezesa Polskiej Organizacji Turystycznej.


MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Jarosław Stawiarski

