

Transport i mobilność miejska w Krajowej Polityce Miejskiej

III Kongresu Rozwoju Ruchu Rowerowego Warszawa, 22-23 IX 2014

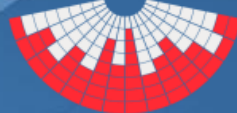
Projekt współfinansowany przez Szwajcarię w ramach SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU
WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ





MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KRAJOWA
POLITYKA
MIEJSKA



Transport i mobilność miejska w Krajowej Polityce Miejskiej

Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego

Karolina Thel

Departament Polityki Przestrzennej MliR

Warszawa, 22 września 2014 r.



KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA (KPM)

DOKUMENT OKREŚLAJĄCY PLANOWANE DZIAŁANIA ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ DOTYCZĄCE POLITYKI MIEJSKIEJ

- wyraz terytorialnie ukierunkowanej polityki rozwoju
- opracowanie KPM wynika ze znowelizowanej ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju
- uwzględnia cele i kierunki określone w KSRR i KPZK oraz Traktacie Lizbońskim, Karcie Lipskiej i Strategii Europa 2020
- potrzeba określenia miejskiego wymiaru polityki Państw członkowskich UE – prace nad Agendą Miejską UE



ZAŁOŻENIA

- I Adresowana** jest do wszystkich polskich miast niezależnie od ich wielkości czy położenia
- II Respektuje** samodzielność samorządu terytorialnego
- III Odnosi się** bezpośrednio do horyzontu czasowego 2020 roku
- IV Wskazuje** pożądane przez rząd kierunki rozwoju miast
- V Koncentruje się** na priorytetowych zagadnieniach
- VI Nawiązuje** do strategicznych dokumentów rządowych
- VII Proponuje i postuluje** rozwiązania, narzędzia i instrumenty
- VIII Tworzy** warunki dla integracji i koordynacji różnych polityk, programów rozwoju



W ODNIESIENIU DO SAMORZĄDÓW KPM STANOWI

- pożądany kierunek rozwoju i działań,
- zbiór zaleceń,
- preferowanych działań i przedsięwzięć, jakie powinny podejmować samorządy,
- płaszczyznę odniesienia dla miast w relacjach: rząd – samorząd;



W ODNIESIENIU DO RESORTÓW I INNYCH INSTYTUCJI RZĄDOWYCH

- zobowiązanie do wpisania się w swoich działaniach w wyznaczone w KPM cele i kierunki działań,
- mechanizm koordynacji wymiaru miejskiego w politykach sektorowych.



CEL STRATEGICZNY

wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców.

MIASTO

KONKURENCYJNE

poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do **kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia**

SILNE

wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej poprzez wzmacnianie ich funkcji i przeciwdziałanie upadkowi ekonomicznemu,

SPÓJNE

odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich,

ZWARTE I ZRÓWNOWAŻONE

wspieranie **zrównoważonego rozwoju** ośrodków miejskich oraz **przeciwdziałanie** negatywnym zjawiskom **niekontrolowanej suburbanizacji**

SPRAWNE

tworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i **partnerskiego zarządzania rozwojem** na obszarach miejskich, w tym na obszarach metropolitalnych



CENTRA WIEDZY

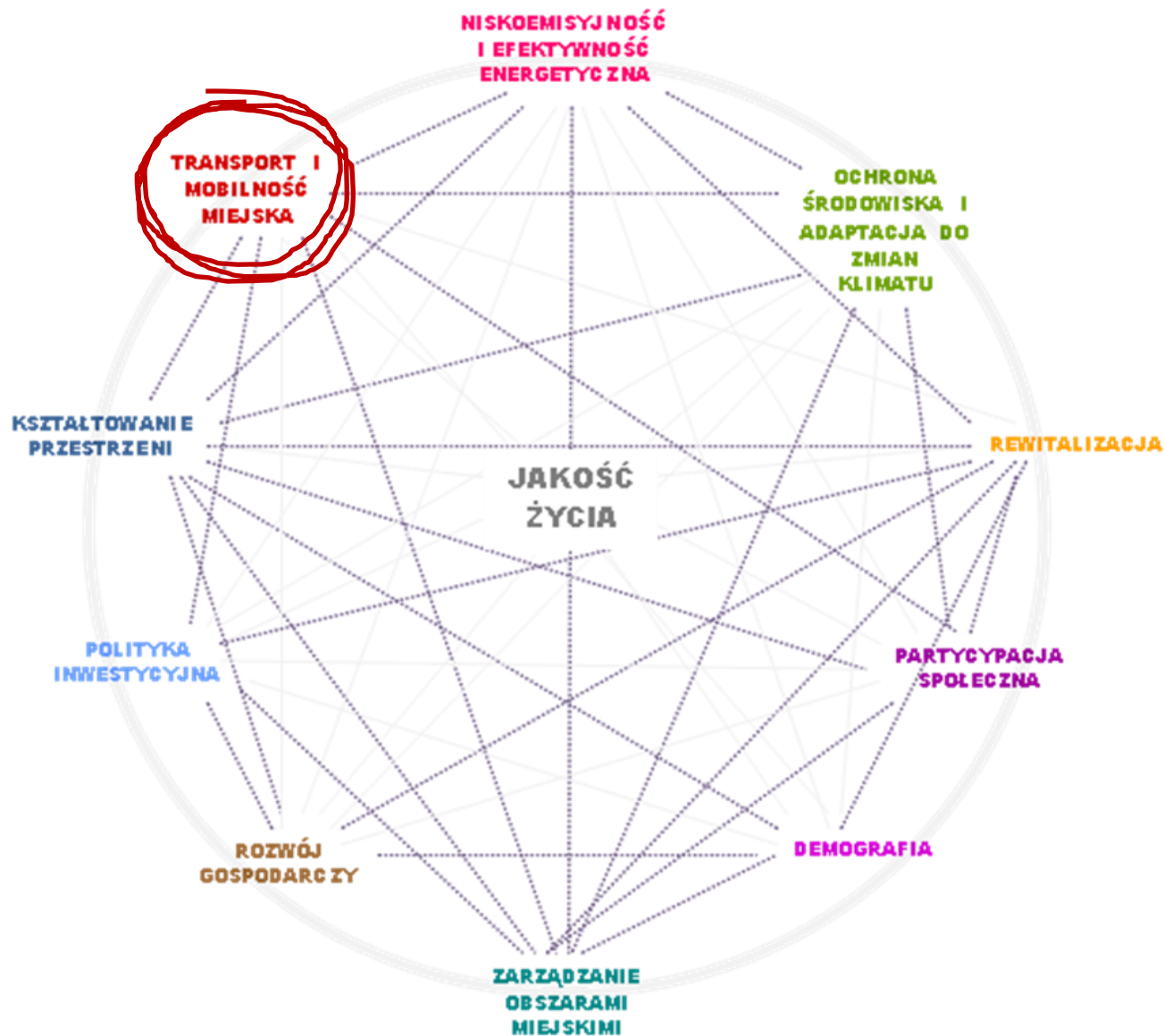
zgromadzone w jednym miejscu i udostępniane przez strony internetowe informacje dotyczące danego zagadnienia, których celem będzie wspieranie podmiotów polityki miejskiej, a zwłaszcza JST, w przygotowaniu i realizacji działań dotyczących złożonych lub nowych aspektów rozwoju miast

ZMIANY PRZEPISÓW

dotyczące albo zagadnień, które wymagają analizy i w dalszym kroku wprowadzenia ewentualnych zmian w prawie albo konkretnych propozycji zmian przepisów

DZIAŁANIA

wszelkie formy działań instytucji rządowych, zidentyfikowanych jako kluczowe w danym temacie





UWARUNKOWANIA ...

- gwałtowny wzrost motoryzacji na przestrzeni ostatnich 20 lat → zatłoczenie ulic negatywne skutki środowiskowe, pogorszenie jakości życia i atrakcyjności przestrzeni
- intensywna suburbanizacja
- rozbudowa układu drogowego i zwiększanie jego przepustowości nie daje rozwiązania

... I WYZWANIA

- osiągnięcie zrównoważonej mobilności
- zmiana zachowań komunikacyjnych („odwrócenie trendu”)
- racjonalne zagospodarowywanie nowych obszarów z równoległym tworzeniem docelowych systemów obsługi komunikacyjnej



KIERUNKI DZIAŁAŃ

- **zrównoważona mobilność miejska**
- **zmiana zachowań komunikacyjnych** – odwrócenie trendu rosnącego korzystania z samochodu osobowego
- nadawanie priorytetu **komunikacji zbiorowej**
- **integracja systemów transportowych**, systemy zarządzania ruchem ulicznym, inteligentne systemy transportowe
- poprawa warunków dla przemieszczania się **pieszo i rowerem**
- ograniczanie „**transportochłonności**” miast
- relacje z **ruchem dalekobieżnym**
- zagospodarowanie przestrzenne miast a ich **obsługa transportowa**





Zmiany przepisów

przegląd treści rozporządzenia MTBiGM w sprawie warunków technicznych dla dróg publicznych i ich usytuowania pod kątem preferencji dla ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego

doprecyzowanie przepisów wiążące planowanie przestrzenne z planowaniem transportu

rozwiązania legislacyjne wprowadzające mechanizmy perspektywicznego wyznaczania i utrzymania rezerw terenowych na potrzeby systemu transportowego

analiza przepisów pod kątem wprowadzenia rozwiązań umożliwiających jst wykorzystanie szerszej palety instrumentów do prowadzenia polityki transportowej

stworzenie ram do integracji instytucjonalnej w zakresie organizacji transportu publicznego

Działania

analiza potencjalnych potrzeb inwestycyjnych dot. zwiększenia przepustowości sieci kolejowej i jej dostępności w mof największych miast

współpraca (zarządców infr. kolejowej, przewoźników i jst) dla sprawnych i kompleksowych systemów kolei aglomeracyjnej

uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego i pieszego w inwestycjach podlegających administracji rządowej

wyprzedzające rozstrzygnięcia lokalizacji inwestycji transportowych o znaczeniu krajowym w obszarach silnie zurbanizowanych dla zabezpieczenia korytarzy transportowych przed zabudową

wspieranie jst przy organizowaniu atrakcyjnej, kompleksowej oferty transportu publicznego



Centra wiedzy

upowszechnianie dobrych praktyk z zakresu rozwiązań ITS

upowszechnianie dobrych praktyk w zakresie promowania, rozwijania i ułatwiania transportu rowerowego i ruchu pieszego

promowanie innowacyjnych rozwiązań z zakresu transportu publicznego



„Potrzebne są także zmiany w elementach przestrzeni, takie jak eliminacja tzw. sięgaczy dojazdowych („ślepych” ulic) i tworzenie optymalnych siatek ulic, zwiększanie możliwości i bezpieczeństwa ruchu pieszego, **tworzenie bezpiecznej sieci dróg rowerowych** umożliwiających dostęp do dalej zlokalizowanych obiektów oraz np. przystanków kolejowych”.

„Powinno się optymalizować warunki dla poruszania pieszego, **organizować urządzenia i miejsca do parkowania rowerów**. Drogi doprowadzające ruch do miast powinny być **uzupełniane drogami rowerowymi**”.

„Wprowadzanie rozwiązań promujących komunikację zbiorową powinno być wspierane poprzez działania prowadzące do **postrzegania roweru jako samodzielnego środka transportu**, co ma być realizowane przez tworzenie całościowej **infrastruktury rowerowej** w postaci m.in. **wydzielonych dróg rowerowych, miejsc oraz urządzeń do parkowania rowerów**. Wyznaczanie dróg rowerowych i charakter stosowanych rozwiązań technicznych powinny być ściśle związane z **prognozowanymi natężeniami ruchu rowerowego** oraz innego, który z tym ruchem będzie kolidował”.

„**Taryfy komunikacji publicznej** w dużych ośrodkach miejskich i regionach powinny w sposób przemyślany i przyjazny odnosić się do **możliwości przewozu rowerów**. Równolegle rozwijane i integrowane z innymi gałęziami transportu powinny być **systemy roweru publicznego**”.

„O skuteczności zastosowanych rozwiązań decydować będzie kompleksowe podejście uwzględniające **eliminację** nawet drobnych **aspektów mogących zniechęcać do korzystania z rowerów** (np. **przerwanie ciągłości trasy rowerowej** zagrażające bezpieczeństwu rowerzystów czy **brak możliwości pozostawienia roweru** w obszarze o ograniczonym ryzyku kradzieży, np. objętym monitoringiem wizyjnym)”.

„Drugim zasadniczym kierunkiem inwestycji drogowych powinna być taka **modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego**, aby doskonalić go pod kątem zapewnienia jego spójności z priorytetami miejskiej polityki transportowej (np. w zakresie bezpieczeństwa ruchu, zapewnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowej, **ruchu rowerowego**, itd.)”.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KRAJOWA
POLITYKA
MIEJSKA



Dziękuję za uwagę

www.mir.gov.pl/miasta

www.mir.gov.pl/rewitalizacja

miasta@mir.gov.pl