

Wszyscy jesteśmy pieszymi: mobilność aktywna a SUMP

PREZENTACJA

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

28 CZERWCA 2023

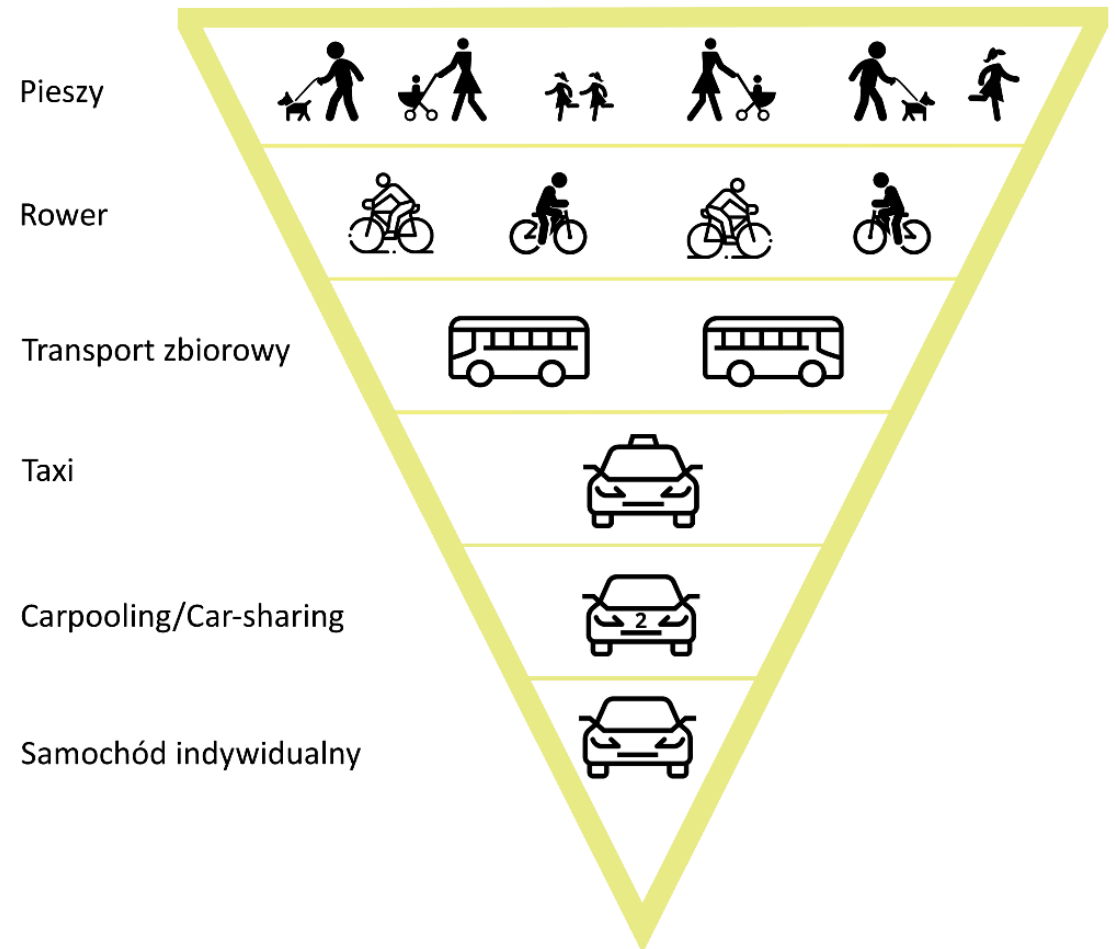
Udział ZDG TOR w projekcie SUMP



Piramida zrównoważonej mobilności

Korzyści z wysokiego udziału podróży pieszych:

- każdy z nas jest pieszym – gwarancja **równości społecznej**
- brak generowania **kosztów zewnętrznych** transportu (w tym emisji CO₂)
- korzystny wpływ na **zdrowie**
- przybliżenie ludziom miasta i **stymulowanie rozwoju małej przedsiębiorczości**
- „ożywienie” miejscowości
- lepsza dostępność **transportu zbiorowego**
- podnoszenie jakości otoczenia i **standardu życia mieszkańców**



Dwanaście kryteriów jakości krajobrazu pieszego

Ochrona

- przed ruchem drogowym i wypadkami
- przed przestępczością i przemocą
- przed nieprzyjemnymi doznaniem

Komfort

- możliwość chodzenia
- możliwość stania i pozostawania
- możliwość siedzenia
- możliwość patrzenia
- możliwość mówienia i słuchania
- możliwość zabawy i ćwiczenia

Przyjemność

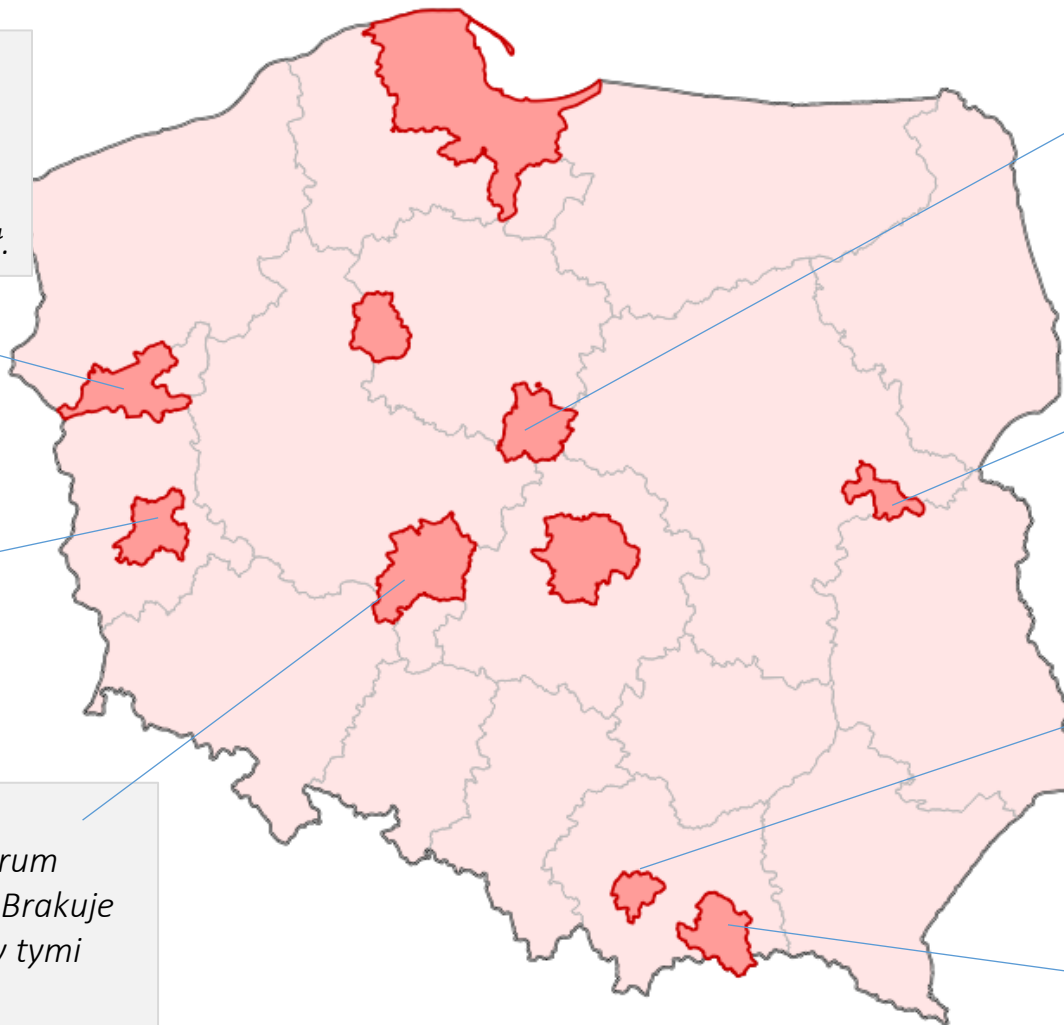
- ludzka skala – odpowiednia wielkość przestrzeni i budynków
- możliwość cieszenia się pozytywnymi aspektami pogody
- pozytywne doznania zmysłowe

Cytaty z konsultacji społecznych SUMP

Wkurza mnie jedna rzecz jak niektórzy rowerzyści myślą, że ich przepisy nie obowiązują i zamiast ustąpić np. przejścia też pieszym to jadą jak kura dosłownie i nie patrzą co się dzieje wokół.

Są takie osiedla do których nie da się dojść albo pomiędzy którymi nie da się przejść nie idąc ulicą, ponieważ najzwyczajniej nie ma tam chodnika.

(...) brak informacji pasażerskiej łączącej transport kolejowy i autobusowy na centrum przesiadkowym oraz dworcu kolejowym. Brakuje też drogowskazów dla pieszych pomiędzy tymi punktami podróży.



(...) za mało ławek na chodnikach, niewystarczająca liczba przejść przez tory, słabe oświetlenie chodników, dziurawa nawierzchnia chodników stanowiąca zagrożenie.

Kultura jazdy kierowców samochodów pozostawia wiele do życzenia. Piesi i rowerzyści nie czują się bezpiecznie na przejściach i przejazdach rowerowych przez jezdnię.

Chodniki w mieście są za wąskie. Mieszkańcy nie są skłonni przejść piechotą 5 lub 10 minut, wygoda i korzystanie z samochodu jest absolutnym priorytetem.

Ścieżki rowerowe, chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe nie są na bieżąco sprzątane, w szczególności w sezonie jesienno-zimowym.

Infrastruktura piesza w Polsce – tezy

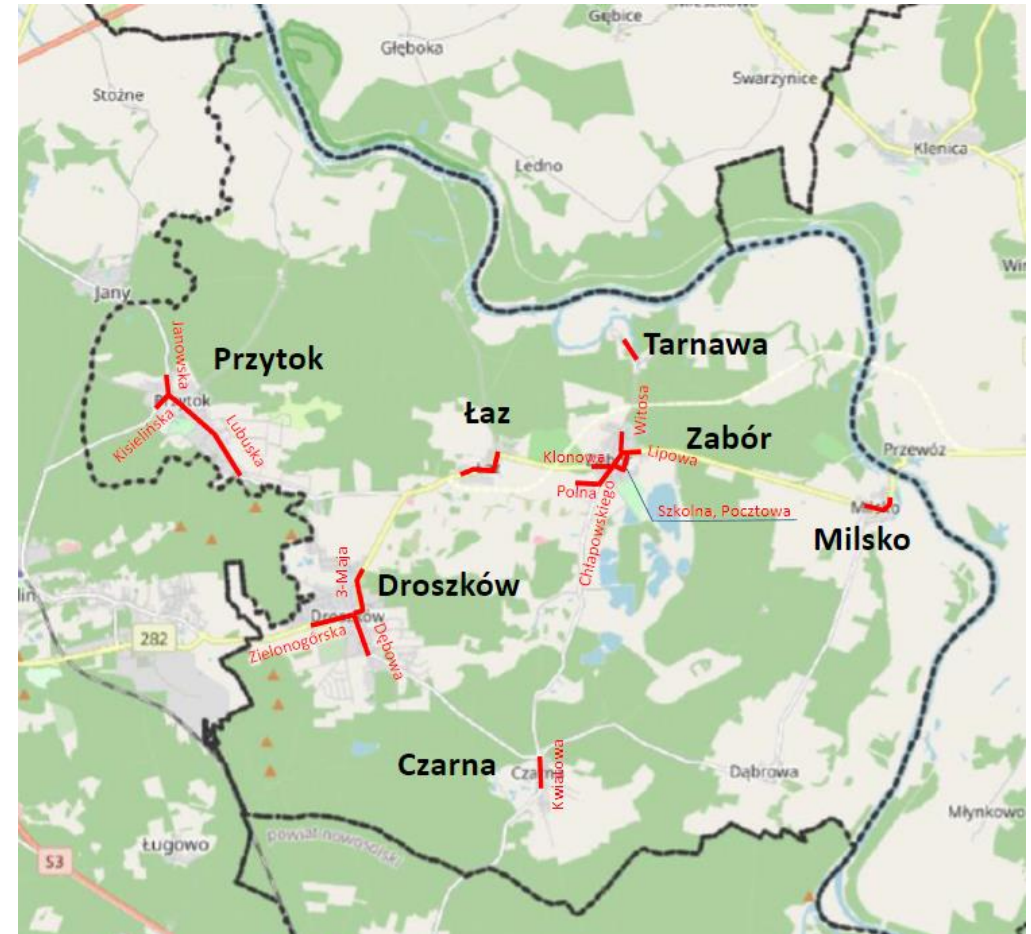
- Inwestycje w przebudowy dróg są nastawione na maksymalizację przepustowości ruchu samochodowego. Dla infrastruktury pieszej najczęściej stosuje się minimalne wymagane standardy (o ile w ogóle się je stosuje).
- Do stref nowej zabudowy w pierwszej kolejności doprowadza się drogi, dopiero później infrastrukturę pieszą.
- W każdym rejonie kraju zgłaszane są braki infrastruktury punktowej: przejść dla pieszych, azyli i antyzatok, ławek, śmietników a także braki w oświetleniu.
- Brakuje danych i statystyk (lokalnych i krajowych) odnoszących się do długości i jakości infrastruktury pieszej.

Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Brak zachowywania ciągłości/spójności sieci pieszej



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



Źródło: UG Zabór

Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Przecinanie tras pieszych nieprzekraczalnymi inwestycjami liniowymi (trasy szybkiego ruchu, linie kolejowe etc.)



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Geoportalu

Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Nielogiczne wydłużanie tras pieszych, także na węzłach przesiadkowych



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Nagminne nieuzasadnione łączenie ruchu pieszego z rowerowym



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

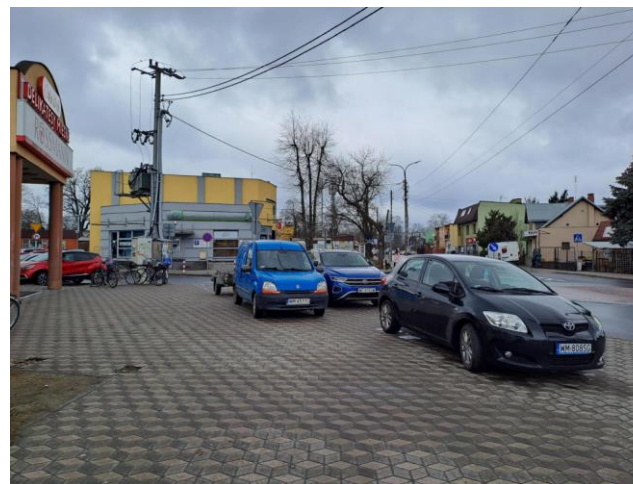
Niezachowywanie standardów technicznych



Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Obiekty w skrajni

Parkowanie na chodnikach



Infrastruktura piesza w Polsce – typowe błędy

Brak zachowywania dostępności dla OzN, osób z wózkami, seniorów itp.



WYJŚCIOWA
SZEROKOŚĆ



SZEROKOŚĆ PO OGRANICZENIU
PRZEZ PRZESZKODY



SZEROKOŚĆ
UŻYTKOWA



Źródło: *Projektowanie i analizowanie miejskich węzłów przesiadkowych*, Consultants United

Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Integracja transportu zbiorowego z pieszym

Dojście na przystanek jest równie ważne co sama podróż



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce

Efektom niedoinwestowania ruchu pieszego są m.in.:

- Niski poziom **bezpieczeństwa** pieszych
- Niska **jakość** infrastruktury pieszej
- Niska **dostępność** piesza
- Niska dostępność dla **OzN**
- Niski poziom **utrzymania**, również jesienno-zimowego

A co za tym idzie m.in.:

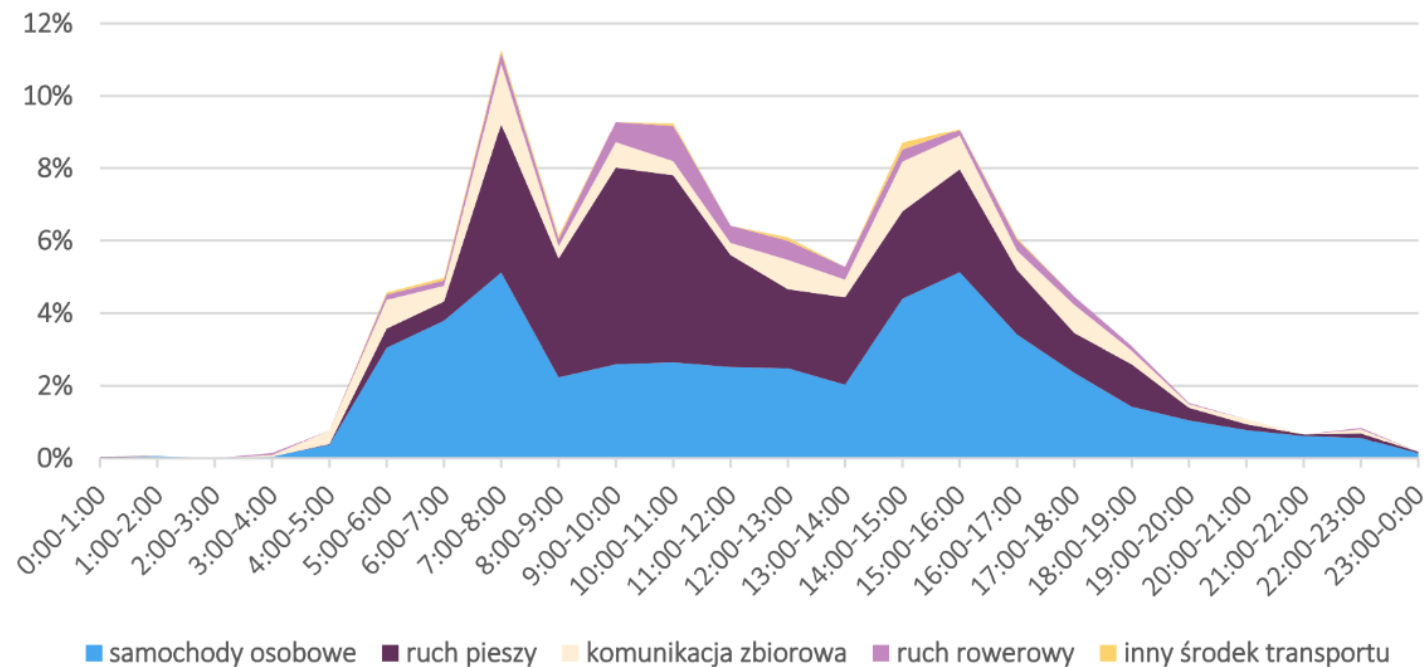
- Ciągłe **zwiększanie natężenia** ruchu drogowego
- Wzrost lub utrzymywanie się liczby **wypadków**
- **Ograniczone** wykorzystanie transportu zbiorowego
- **Degradacja** przestrzeni publicznej i zamieranie ruchu ulicznego

Udział podróży pieszych w mieście

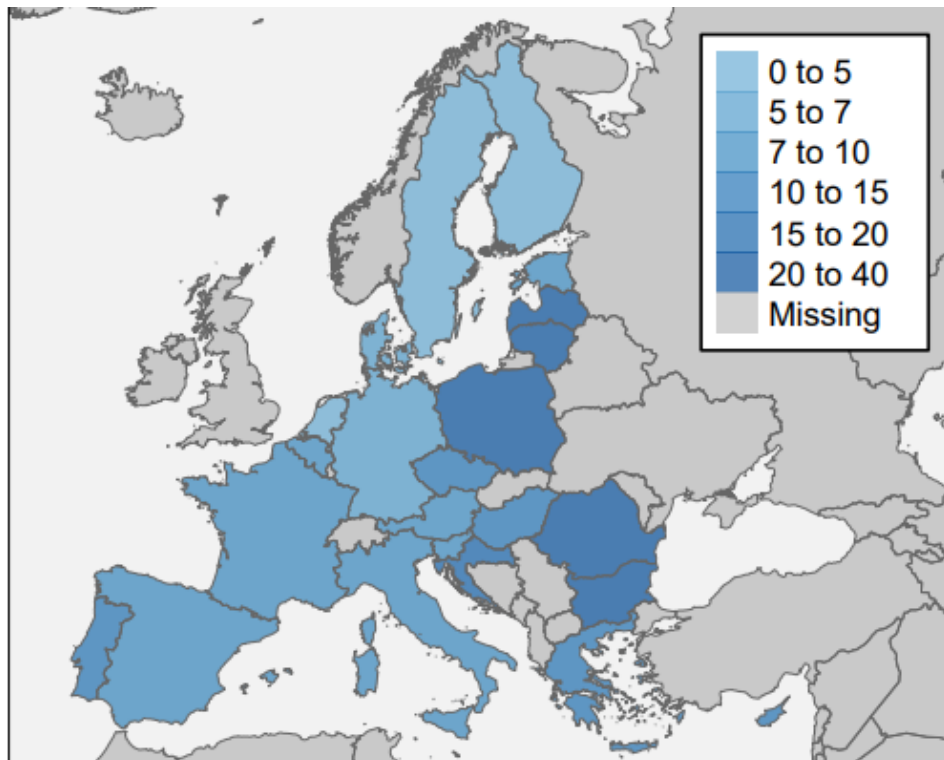
Miasto 20 tys. mieszkańców

Ruch pieszy ogółem = 52,9% przemieszczeń

Większe miasta – 20 ÷ 40%

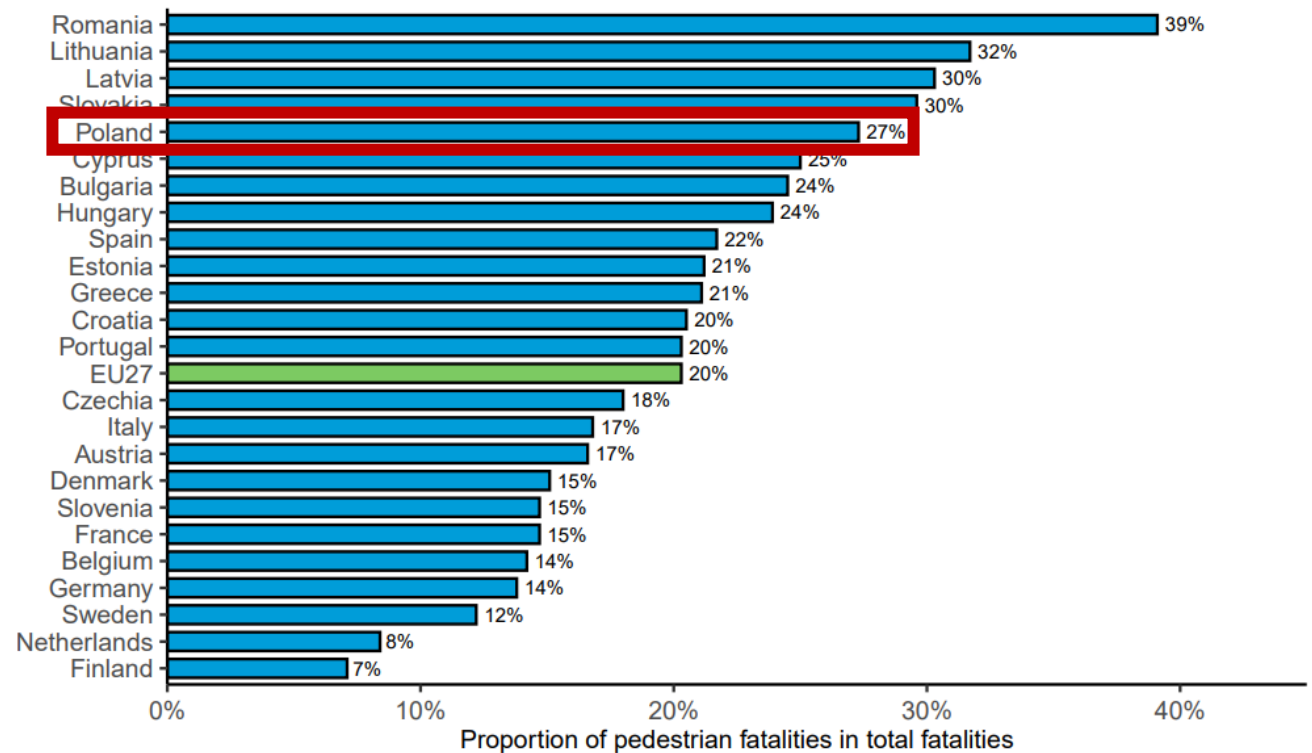


Wypadki z udziałem pieszych w Polsce i w Europie



© EuroGeographics for the administrative boundaries

Figure 2. Share of pedestrian fatalities in the total number of fatalities, per country in the EU27 (2019). Source: CARE



Wpływ dbałości o przestrzeń pieszą na jakość życia w mieście

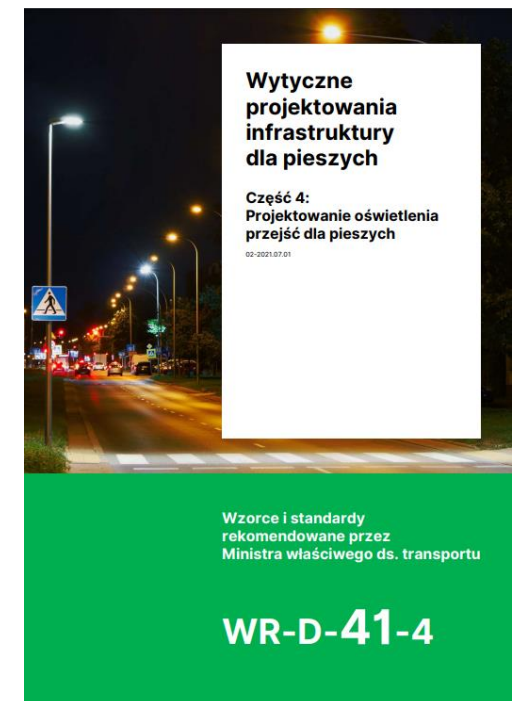
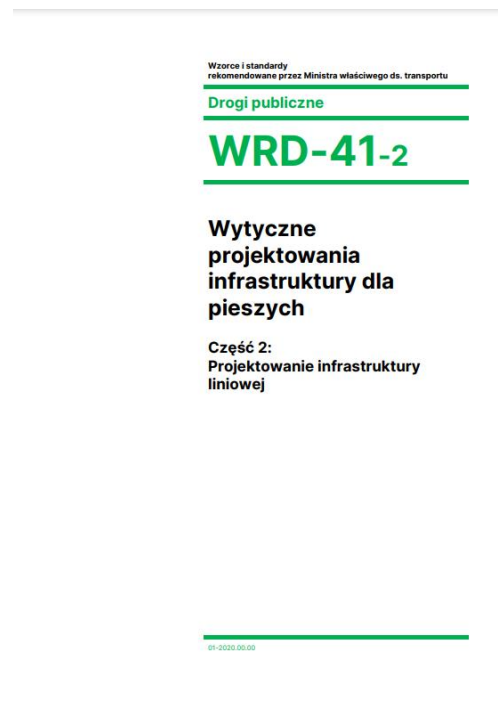
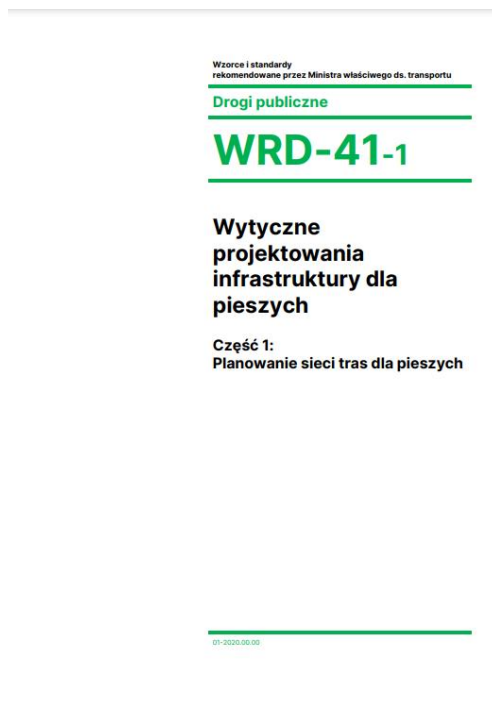
Haarlemmerdijk w Holandii w roku 1900, 1971 i 2013.
Przykład, jak w rzeczywistości to ruch samochodowy zaburza życie miejskie



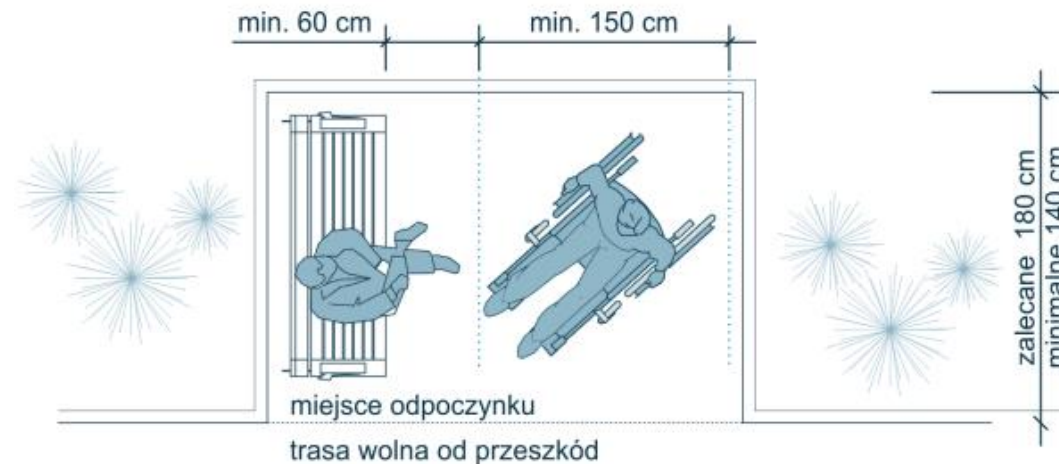
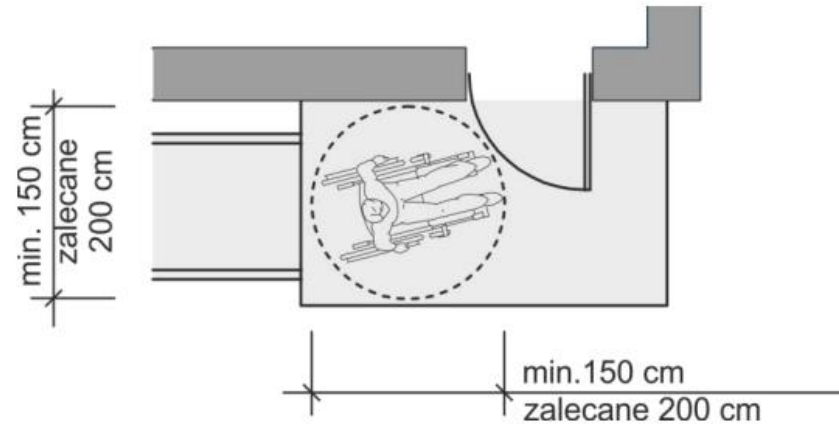
Źródło: <https://exploring-and-observing-cities.org/2016/01/11/amsterdam-historic-images-depicting-the-transition-from-cars-to-bikes/>

Aktualne i obecnie tworzone standardy

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych
2. Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych



Standardy dla osób z niepełnosprawnościami



Woonerfy

B

to specyficzne strefy uspokojonego ruchu, które wyróżniają się zagospodarowaniem przestrzeni jezdni w sposób uatrakcyjniający ulicę dla pieszych i rowerzystów przy jednoczesnym „esowaniu” toru drogi dla samochodów



Źródło: <https://uml.lodz.pl/aktualnosci/arttykul/lodz-miastem-woonerfow-id36386/2020/9/9/>

Strefy zamieszkania

Główne zasady dotyczące pieszych:

- pieszy nie musi korzystać z chodnika czy drogi dla pieszych, może poruszać się całą szerokością drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem
- dopuszczalna prędkość pojazdu w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h
- zabroniony jest postój pojazdu w innym miejscu aniżeli wyznaczone w tym celu
- w strefie zamieszkania dziecko w wieku do lat 7 może korzystać z drogi bez opieki osoby starszej



Strefa ruchu

W odróżnieniu od strefy zamieszkania, piesi nie są tu uprzywilejowani. Kierowcy muszą trzymać się przepisów i pamiętać o tym, że chociaż jadą drogą wewnętrzną, to obowiązują ich ograniczenia prędkości.



Strefy Tempo 30

to obszary miasta, w których ograniczenia prędkości wynoszą 30 km/h. Ruch na tych obszarach jest uspokojony i tym samym bardziej przyjazny i bezpieczny dla mieszkańców.



B-43

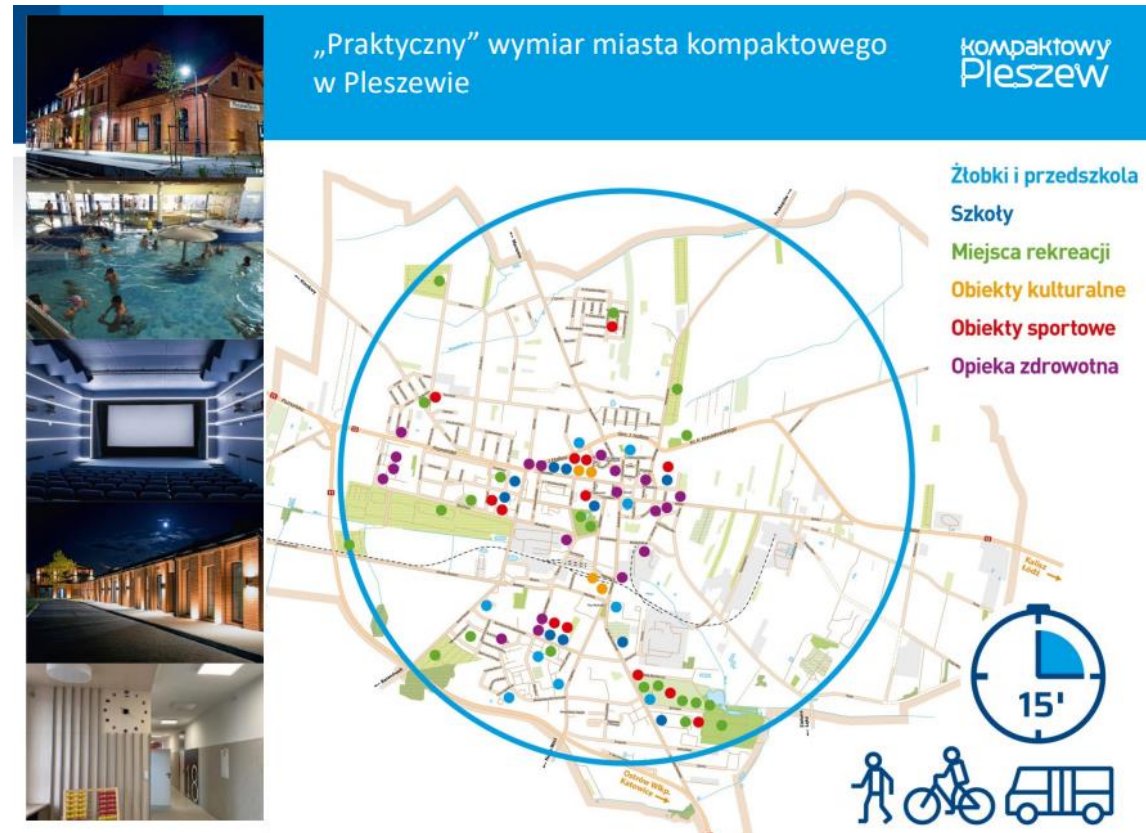


B-44

Planowanie przestrzenne

B

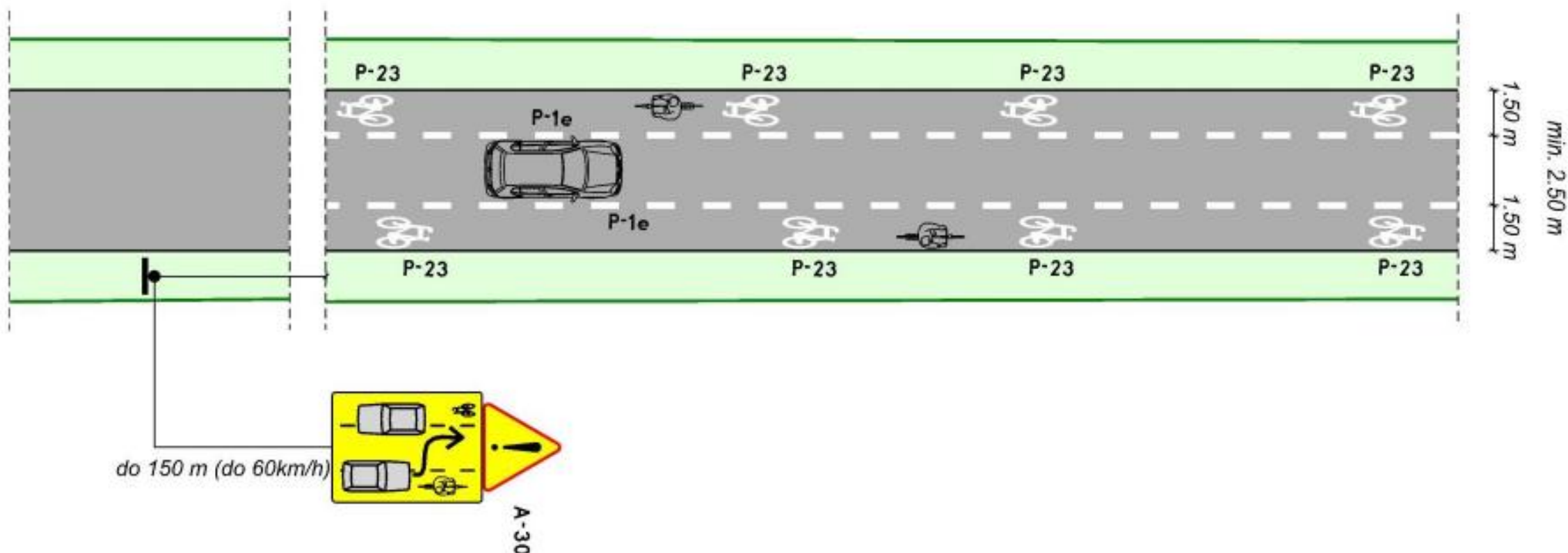
Miasta kompaktowe i centra lokalne



Źródło: Urząd Miasta i Gminy Pleszew,
https://forumrozwojulokalnego.pl/uploads/attachment/file/4825/5_ArkadiuszPTAK_PLESZEW.pdf

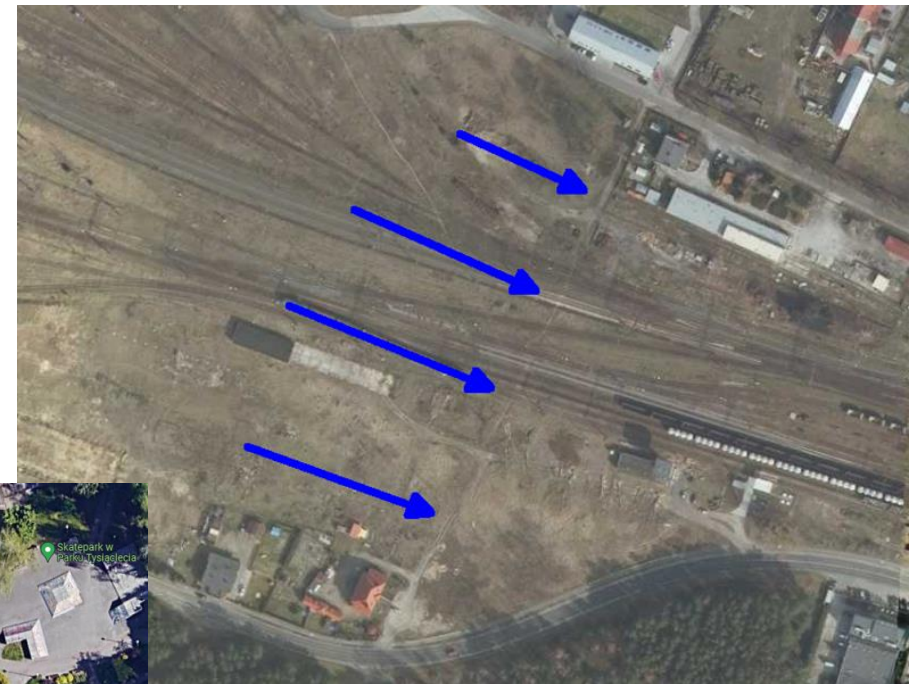
Droga 2-1

Można stosować na zamiejskich odcinkach dróg klasy L i D, na odcinkach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości 50 km/h



Źródło: Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2019

Przedepły



Zazielenianie, mała architektura



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Prototypowanie przestrzeni

Projekt „Żywa ulica” w Dąbrowie Górniczej
(zdjęcia „przed” i „w trakcie” prototypowania)



Źródło: Żywa ulica Dąbrowa Górnicza. Raport końcowy, Fundacja Napraw Sobie Miasto – Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej 2017, s. 3, https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/65222/Raport_koncowy_Zywa_ulica.pdf

Plac Bankowy w Warszawie



Źródło: Letnia odsłona Placu Bankowego Wakacje 2019. Raport z ewaluacji tymczasowego zagospodarowania, UM Warszawa, https://architektura.um.warszawa.pl/documents/12025039/19717181/Plac_Bankowy_Raport.pdf

Infrastruktura piesza w Polsce – dobre praktyki

Staromiejska strefa ruchu
uspokojonego, a w jej obrębie ulica
tylko dla pieszych, rowerzystów i
innych niechronionych uczestników
ruchu



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce – dobre praktyki

Wyłączenie z ruchu samochodowego głównej ulicy w śródmieściu, priorytetyzacja ruchu pieszego i transportu zbiorowego



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce – dobre praktyki

Przejście pieszo-rowerowe przez tory
wyposażone w odrębną sygnalizację
i szlabany



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce – dobre praktyki

Tunel pieszo-rowerowy pod torami



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce vs. nowoczesne rozwiązania

Inwestycje głównie dla kierowców
(wąski chodnik, szeroka jezdnia, brak tras
rowerowych, brak/niedobór przejść dla
pieszych)

Przykładowe alternatywne rozwiązania:

- Woonerf
- Jeden wąski pas ruchu + szeroki chodnik
+ ścieżka rowerowa/pasy rowerowe +
zieleń + mała architektura



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Infrastruktura piesza w Polsce vs. nowoczesne rozwiązania

Inwestycje głównie dla kierowców
(nieuspokojony ruch, brak infrastruktury
pieszej itp.)

Przykładowe alternatywne rozwiązania:

- Woonerf
- Strefa zamieszkania
- Najpierw chodniki/ścieżki rowerowe,
potem jezdnia



Źródło: Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Pakiety działań SUMP

Efektywność działań dot. ruchu pieszego (przesunięcie modal split) zależy od skutecznego wdrożenia rozwiązań w pozostałych aspektach systemu transportowego:

- Rozwój, integracja i uprzywilejowanie transportu zbiorowego
- Poszerzanie SPP i parkingi buforowe
- Rozbudowa infrastruktury dla rowerzystów
- Promocja i edukacja



TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Dziękujemy

Zapraszamy do kontaktu: zdgtor@zdgtor.pl