

Polityka Rowerowa dla Miasta Zabrze

WPROWADZENIE

Polityka rowerowa powstała w celu usystematyzowania działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Zabrze. Ma ona odpowiedzieć na zapotrzebowanie społeczne, jakim jest stworzenie warunków dla bezpiecznego ruchu rowerowego w mieście. Jest ona elementem Strategii Rozwoju Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w mieście. Polityka rowerowa spowoduje ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców, zapewnienie bezpieczeństwa ruchu oraz obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu.

Jednym z ważniejszych czynników poziomu jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez wzrost transportu, są jednymi z najbardziej dotkliwych czynników obniżających jakość miejskiego środowiska życiowego.

W związku z tym faktem, prowadzone są działania mające na celu zrównoważony rozwój transportu, skutkujący w przyszłości ograniczeniem przyrostu zapotrzebowania transportowego i taką jego akomodację, która zapewni minimalizację negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego.

Wdrażana w tym celu Polityka Rowerowa Zabrze opiera się o zasadę wspierania efektywnej formy transportu, jaką jest rower, który ma się stać alternatywnym środkiem transportu w mieście. Uznaje się, że rozpowszechnienie transportu rowerowego wiąże się z wieloma korzyściami ekologicznymi, ekonomicznymi i społecznymi.

I. CEL STRATEGICZNY POLITYKI ROWEROWEJ

DLA MIASTA ZABRZE

Głównym celem strategicznym Polityki Rowerowej dla Miasta Zabrze jest zwiększenie udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta.

Realizacja tego celu przeprowadzana będzie pod hasłem: „*Rowerowe Zabrze*”.

1. CELE CZĄSTKOWE:

- popularyzacja ruchu rowerowego jako ekologicznego środka transportu,
- zapewnienie każdemu chętnemu do korzystania z roweru warunków poruszania się bezpiecznie w dogodnych warunkach środowiskowych, uczynienie z roweru silnie

konkurencyjnego środka lokomocji, szczególnie w stosunku do samochodu osobowego,

- zwiększenie aktywności fizycznej mieszkańców, poprawa stanu zdrowia,
- skrócenie czasu przemieszczania się po mieście,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w związku ze zmniejszeniem zagrożenia powodowanego przez ruch samochodowy,
- zmniejszenie transportu samochodowego w mieście,
- zmniejszenie problemów z parkowaniem samochodów,
- poprawa jakości przestrzeni życiowej w mieście - minimalizacja hałasu i ilości zanieczyszczeń,
- zwiększenie ilości dostępnych dróg wyłącznie dla ruchu rowerowego,
- uczynienie Zabrza miastem przyjaznym dla poruszających się rowerami,
- poprawa bezpieczeństwa osób poruszających się rowerami oraz pieszych,
- możliwość łączenia roweru z innymi środkami komunikacji publicznej.

2. CELE BIEŻĄCE:

Podstawowe cele Polityki Rowerowej dla Miasta Zabrze to:

- zwiększenie ilości szlaków komunikacyjnych po których bezpiecznie będą mogli poruszać się rowerzyści,
- usunięcie barier architektonicznych w istniejących szlakach komunikacyjnych dla rowerzystów oraz współpraca instytucji w zakresie poprawy bezpieczeństwa poruszania się rowerzystów,
- zwiększenie świadomości innych uczestników ruchu drogowego w sprawie bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu ulicznym.

Realizacja Polityki Rowerowej dla Miasta Zabrze wraz z celem strategicznym wymaga wielu działań mających na celu zwiększenie świadomości o pozytywnych aspektach poruszania się rowerem. Możliwe jest to poprzez edukację i popularyzację wiedzy na temat bezpiecznego zachowania uczestników ruchu drogowego, zarówno kierowców, pieszych, jak i rowerzystów. Jednocześnie wymaga to większego nakładu środków finansowych przeznaczanych na zwiększenie ilości szlaków komunikacyjnych dostępnych wyłącznie dla rowerzystów.

Do działań realizacji celu strategicznego należy zaliczyć:

- rozwój miejskiej sieci tras i ścieżek rowerowych z uwzględnieniem tras ponadlokalnych i regionalnych,
- utworzenie ścieżek rowerowych, które prowadziłyby z dzielnic do centrum miasta,
- wytyczenie rowerowego szlaku turystyki poprzemysłowej,
- uwzględnianie w projekcie nowych dróg samochodowych konieczności budowania wzdłuż tych dróg ścieżek rowerowych lub szlaków pieszo-rowerowych,
- uwzględnianie w projektach budowy ścieżek rowerowych materiałów jak najbardziej bezpiecznych i komfortowych dla rowerzystów,
- popularyzacja transportu rowerowego jako ekologicznej i prozdrowotnej alternatywy dla transportu samochodowego,
- popularyzacja turystyki i rekreacji rowerowej,
- zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego,
- wzbogacenie infrastruktury rowerowej o parkingi i wypożyczalnię rowerów, przede wszystkim przy obiektach szlaku turystyki poprzemysłowej oraz obiektach i urzędach zarządzanych przez samorząd miejski.

II. TRANSPORT ROWEROWY W ZABRZU

1. ROWEROWY POTENCJAŁ ZABRZA:

Zabrze posiada bardzo korzystne uwarunkowania dla komunikacji rowerowej wynikające przede wszystkim z dużego zróżnicowania krajobrazu, płaskiego ukształtowania terenu i dobrze rozplanowanego układu urbanistycznego oraz coraz większej atrakcyjności turystycznej miasta.

Wielkim atutem miasta jest bliskość dużych miast sąsiadujących z Zabrzem oraz duża liczba młodzieży szkolnej i studentów. Zabrze jest miastem atrakcyjnym dla nowoczesnego przemysłu, który wspiera różne formy aktywności fizycznej oraz otwartość społeczeństwa na współczesne trendy ekologiczne. Poziom dochodów mieszkańców miasta powoduje, że nie występuje bariera ekonomiczna w postaci dostępności roweru.

Powszechne dla dużych miast bariery w zakresie swobody korzystania z samochodów osobowych (problemy przeciążenia infrastruktury drogowej i trudności z parkowaniem), a także stosunkowo dobrze rozwinięta sieć komunikacji zbiorowej – również sprzyjają rozwojowi ruchu rowerowego w mieście.

Ruch rowerowy na terenie miasta Zabrze można również wykorzystać w celu promocji obiektów turystyki poprzemysłowej. Należałoby w tym celu utworzyć sieć dróg rowerowych pomiędzy obiektami turystycznymi w naszym mieście oraz parkingi i możliwości wypożyczenia rowerów przy tych obiektach, w celu dotarcia do kolejnych obiektów turystycznych zlokalizowanych w mieście. Takiemu sposobowi przemieszczania sprzyja zarówno ukształtowanie terenu jak i zagospodarowanie terenów miasta - liczne skwery, parki, tereny zielone jak i bardzo atrakcyjne tereny leśne.

Ważnym elementem są dobrze zorganizowane grupy rowerzystów, relatywnie niskie koszty budowy oraz wymogi bezpieczeństwa rowerzystów i płynności ruchu samochodowego, powinny otwierać przed ruchem rowerowym w Zabrzu szeroką perspektywę rozwoju. Ruch rowerowy w Zabrzu w porównaniu do miastach europejskich, wskazuje potencjał tkwiący w tym środku transportu. Dobre warunki dla ruchu rowerowego kształtują także pozytywny obraz miasta w kraju i na świecie jako przyjaznego mieszkańcom, atrakcyjnego dla zamieszkania i inwestycji.

2. INTEGRACJA POLITYKI ROWEROWEJ Z KIERUNKAMI ROZWOJU MIASTA

Skutecznie realizowana polityka rowerowa musi zostać zintegrowana z innymi działaniami i dokumentami strategicznymi realizowanymi na terenie miasta Zabrze. W tym celu należy realizować następujące działania:

- nadanie ruchowi rowerowemu priorytetu w ruchu drogowym, np. poprzez służby rowerowe na skrzyżowaniach,
- uwzględnienie potrzeb transportu rowerowego w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta Zabrze,
- planowanie i realizacja infrastruktury rowerowej przy realizacji infrastruktury dla transportu samochodowego,
- propagowanie transportu rowerowego jako najlepszego środka przemieszczania się pomiędzy atrakcjami szlaku turystyki poprzemysłowej w Zabrzu, m.in. poprzez wypożyczalnie rowerów oraz strzeżone parkingi dla rowerów przy tych obiektach,
- wspieranie i współudział miasta w działaniach organizacji pozarządowych i środowisk rowerzystów w Zabrzu,
- czynnym współuczestnictwie i współpracy środowiska rowerzystów w działaniach miasta w sferze polityki rowerowej.

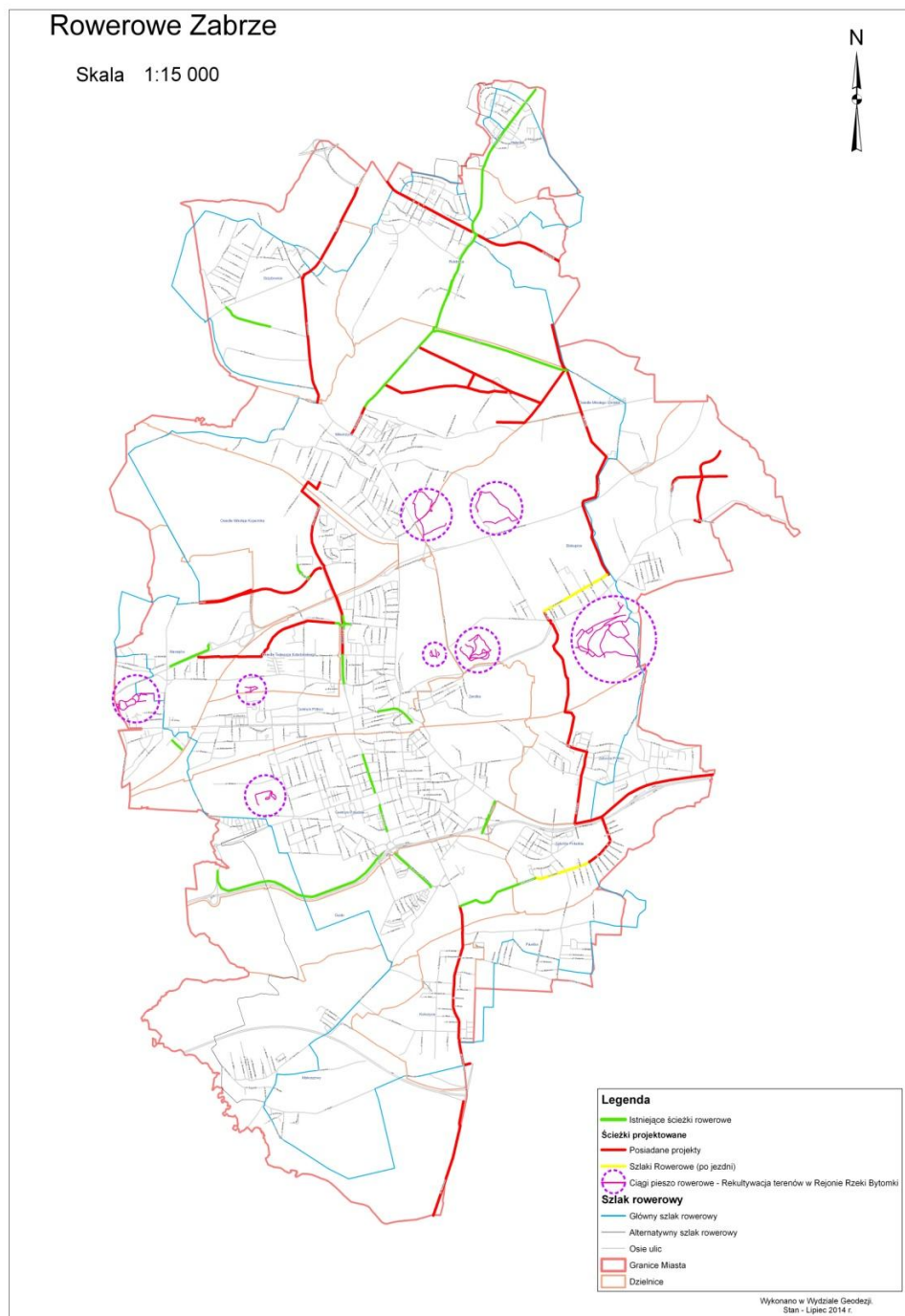
Podstawą transportu rowerowego będzie system tras i ścieżek rowerowych, oparty na metodologii tzw. pięciu wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW opublikowanej w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury i spełniający następujące kryteria oraz innych dokumentów opracowanych w ramach metropolii śląskiej:

- spójności – poprzez zapewnienie powiązań zasadniczych źródeł i celów podróży rowerowych, oraz powiązań miejskich dróg rowerowych z układem sąsiednich miast i regionu,
- bezpośredniości – poprzez oferowanie użytkownikom połączeń ułatwiających szybkie poruszanie się po mieście, w sposób konkurencyjny w stosunku do samochodu,
- wygody – poprzez stosowanie wysokich standardów projektowania i wykonania (w zakresie rozwiązań geometrycznych i technologicznych),
- bezpieczeństwa ruchu – poprzez minimalizowanie punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz w miarę możliwości, budowę tras niezależnych od ciągów ruchu pieszego, wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oznaczanych jako „Strefa 30”,
- atrakcyjności – poprzez czytelność układu tras i ścieżek rowerowych dla użytkownika, dobre powiązanie z funkcjami miasta i odpowiadanie na potrzeby użytkowników.

Pięć wymogów powinno być spełnione zawsze na poziomie całej sieci rowerowej miasta (główne, zbiorcze i lokalne trasy rowerowe), poszczególnych tras i ich odcinków, konkretnych rozwiązań technicznych (skrzyżowań, przejazdów, itp.).

W praktyce holenderskiej przyjmuje się, że jeśli co najmniej jeden z głównych wymogów (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo czy komfort) nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana.

3. TRASY ROWEROWE W MIEJSKICH DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH



III. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ ZABRZA

1. INSTRUMENTY FORMALNO - PRAWNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Zabrze służyć będzie „**Strategia rozwoju miasta Zabrze na lata 2008-2020**”.

2. INSTRUMENTY FINANSOWE I PLANISTYCZNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Zabrze używane są następujące instrumenty finansowe i planistyczne:

- „Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Zabrze” z wydzieloną pozycją budżetową dotyczącą finansowania działań służących rozwojowi ruchu rowerowego,
- „Budżet Miasta Zabrze” w odniesieniu do inwestycji, zadań remontowych i eksploatacyjnych oraz innych wydatków dla wdrażania polityki rowerowej, planowanych do wykonania w danym roku budżetowym,
- „Programy Rowerowe” obejmujące pełne spektrum planowanych działań na rzecz wdrażania polityki rowerowej w okresie 4-letnim, z podziałem na „Roczne Plany Rowerowe” uszczegóławiające zadania do wykonania w danym roku,
- Plan zagospodarowania przestrzennego uwzględniający tworzenie nowych ścieżek rowerowych.

3. INSTRUMENTY ORGANIZACYJNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Zabrze używane są następujące instrumenty organizacyjne:

a) Zespół konsultacyjny ds. Polityki Rowerowej Miasta Zabrze.

w skład Zespołu wchodzi Wiceprezydent Miasta Zabrze, przedstawiciele komórek i jednostek organizacyjnych Miasta Zabrze oraz przedstawiciele środowiska rowerzystów.

Zespół konsultacyjny stanowi interdyscyplinarne forum dyskusji oraz płaszczyznę współpracy miasta i organizacji społecznych.

Do podstawowych zadań Zespołu należy:

- przygotowanie założeń Polityki Rowerowej Miasta Zabrze oraz źródeł finansowania jej realizacji,

- inicjowanie działań na rzecz poprawy i rozwoju komunikacji rowerowej na terenie miasta Zabrze oraz ich ewaluacja,
- podejmowanie współpracy z przedstawicielami społeczności lokalnych na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej,
- proponowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów,
- konsultowanie dokumentacji projektowej odnoszącej się do infrastruktury rowerowej w zakresie zgodności z przyjętą polityką rowerową,
- coroczne pisemne sprawozdanie z prac zespołu.

b) Pełnomocnik Prezydenta Miasta Zabrze (Oficer Rowerowy) ds. realizacji Polityki Rowerowej.

Zadaniem Oficera Rowerowego jest przygotowywanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz wdrażania polityki rowerowej, w tym m.in.:

- koordynowanie i opracowywanie przez wydziały i jednostki organizacyjne miasta 4-letnich projektów Programów Rowerowych zawierających m.in. priorytety i harmonogramy działań na rzecz wdrażania polityki rowerowej,
- koordynowanie opracowywania przez wydziały i jednostki organizacyjne miasta projektów rocznych Planów Rowerowych, zawierających zadania do wykonania w danym roku,
- koordynowanie przygotowywania przez wydziały i jednostki organizacyjne miasta elementów składowych projektów dokumentów finansowych i planistycznych Miasta Zabrze odnoszących się do działań na rzecz realizacji polityki rowerowej,
- opracowywanie i egzekwowanie zasad funkcjonowania systemu uzgodnień, zapewniającego uwzględnienie zapisów polityki rowerowej podczas realizacji zadań w jednostkach organizacyjnych miasta Zabrze,
- opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie udogodnień dla rowerzystów,
- współpraca z jednostkami prowadzącymi budowy i remonty dróg, w zakresie udogodnień dla ruchu rowerowego,
- monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras i ścieżek rowerowych,
- monitorowanie przebiegu inwestycji i działań remontowych dotyczących infrastruktury rowerowej,
- współpraca z organizatorami przewozów i przewoźnikami w zakresie przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej,
- współpraca z organizacjami pozarządowymi, stowarzyszeniami zrzeszającymi rowerzystów, biznesem i instytucjami publicznymi w celu upowszechniania ruchu rowerowego,

- koordynowanie kampanii promujących jazdę rowerem,
- koordynowanie przygotowywania przez wydziały i jednostki organizacyjne miasta corocznych sprawozdań z realizacji Polityki Rowerowej Miasta Zabrze.

4. MONITORING

Warunkiem osiągnięcia celów zamierzonych w polityce rowerowej jest konsekwentne egzekwowanie jej zapisów na wszystkich etapach planowania strategicznego, inwestycyjnego i przestrzennego a także monitorowanie skutków tych działań, w szczególności w zakresie tempa zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów.

Monitorowanie polegać będzie na okresowych analizach działań służących osiągnięciu celów.

Czynniki będące przedmiotem analiz:

-Wielkość ruchu rowerowego w wybranych punktach sieci tras i ścieżek rowerowych Zabrze oraz sprawdzane dla każdego roku parametry:

- długość wybudowanych lub wyznaczonych nowych odcinków tras i ścieżek rowerowych,
- liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów,
- liczba rowerów dostępnych w wypożyczalni rowerów miejskich,
- roczne nakłady na infrastrukturę rowerową,
- liczba wypadków rowerowych.

Proces oceny wdrażania Polityki według powyższych wskaźników może skutkować wnioskowaniem o dokonanie korekt jej wdrażania.

IV. PODSUMOWANIE.

Polityka uwzględnia wszystkie podstawowe elementy niezbędne do realizacji na terenie Miasta Zabrze. Realizacja powyższych będzie skutkowała wzrostem udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie wykonywanych podróży, co w konsekwencji przyczyni się do:

- zapewnienia systemowi transportowemu zrównoważonego rozwoju,
- oszczędności kosztów eksploatacyjnych utrzymania dróg,
- oszczędności terenów miejskich,
- redukcji zagrożeń motoryzacyjnych w postaci hałasu i emisji spalin,
- kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców,
- umożliwienia rozwoju alternatywnych do samochodu form transportu,
- poprawy mobilności mieszkańców,
- poprawy zdrowotności społeczeństwa,

- poprawy wizerunku Miasta Zabrze,
- zwiększenia liczby turystów.