

Proces zmian dokumentów strategicznych Województwa Podkarpackiego z uwzględnieniem szlaków greenways oraz sieci tras i ścieżek rowerowych

Anna Kielbasa – kierownik
Regionalne Obserwatorium Terytorialne
Departamentu Rozwoju Regionalnego UMWP
Rzeszów, 25.02.2021 r.

Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030

– etapy prac

29.10.2018 – przystąpienie do opracowania *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*

- przyjęcie projektu *Założeń Strategii* (24.06.2019), konsultacje *Założeń* (27.06-25.07.2019), przyjęcie *Założeń* (7.08.2019)
- 29.10.2019 – przyjęcie projektu *Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030*

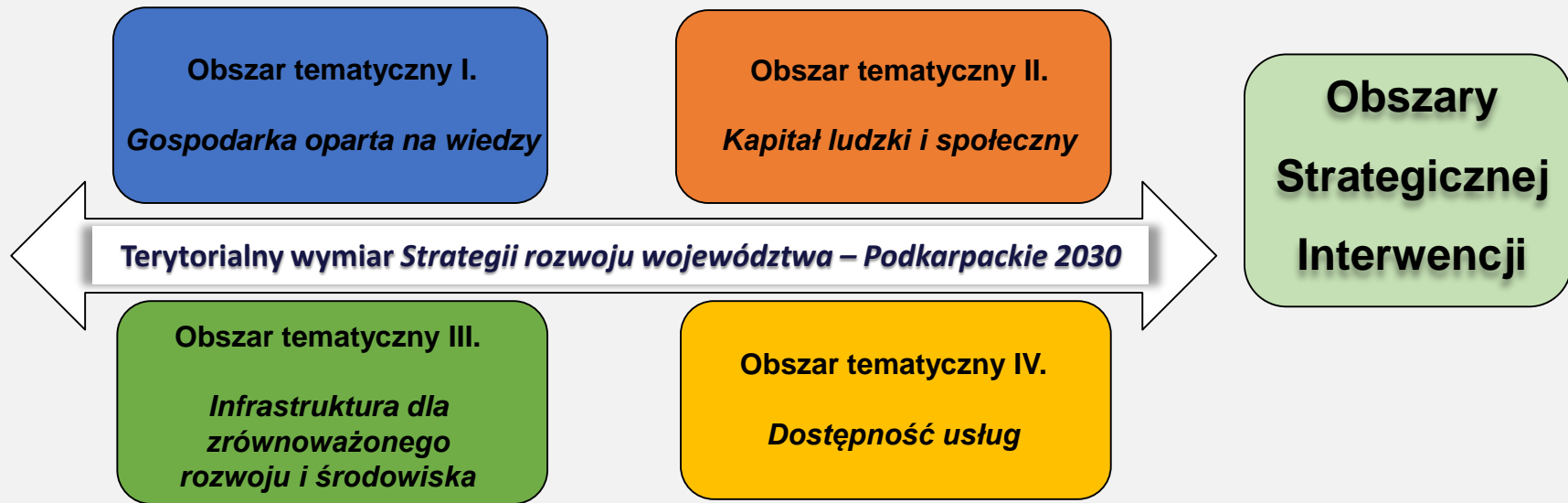
Konsultacje społeczne: 31 październik - 4 grudnia 2019 r.

- W ramach konsultacji 84 podmioty zgłosiły uwagi dotyczące turystyki rowerowej.
- Podmioty zgłaszające uwagi: osoby fizyczne, posłowie, przedstawiciele: organizacji pozarządowych (NGO), jst, przedsiębiorców, administracji rządowej, inne.
- Uwagi dotyczyły w szczególności:
 - budowy, rozbudowy i modernizacji dróg (ścieżek) dla rowerów;
 - rozwoju aktywnych form turystyki poprzez budowę nowych i modernizację istniejących szlaków pieszych i rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (wiaty, punkty widokowe itp.)



Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030

(przyjęta przez Sejmik Województwa 28 września 2020r.)



Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030 – projektowane działania

Obszar tematyczny 3. INFRASTRUKTURA DLA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ŚRODOWISKA

- rozwój infrastruktury dedykowanej mikromobilności;
- rozwój infrastruktury służącej prowadzeniu turystyki;
- rozwój i poprawa stanu infrastruktury dla turystyki m.in. uzdrowskiej, wypoczynkowej, aktywnej i tematycznej;
- rozwój zintegrowanej sieci **ścieżek rowerowych, tras rowerowych, w tym szlaków greenways**;
- wykorzystanie położenia geograficznego do rozwoju sieci turystycznych przejść granicznych;
- poprawa dostępności i ekspozycji turystycznej terenów



Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030 **– projektowane działania**

Obszar horyzontalny - TERYTORIALNY WYMIAR STRATEGII **funkcjonalnych**

wsparcie miast i obszarów

- wspieranie systemu zrównoważonego transportu wraz węzłami intermodalnymi typu P&R, B&R;
- rozwój zintegrowanej sieci **ścieżek rowerowych, tras rowerowych**, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji;
- zapewnienie **spójnego systemu tras rowerowych** gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście i obszarze ROF;
- rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej;
- zapewnienie zrównoważonego systemu obejmującego **transport zbiorowy i rowerowy** na obszarze Rzeszowa i ROF z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R.



Uwarunkowania unijne

- Jednym z głównych priorytetów UE jest **zrównoważony rozwój**, co oznacza wspieranie bardziej skutecznej, ekologicznej i konkurencyjnej gospodarki. Dotyczy to także polityki transportowej UE.
- W dokumentach unijnych określających wspólną politykę transportową na rzecz zrównoważonej mobilności **założono usprawnienie procesu planowania przestrzennego** (zwłaszcza użytkowania terenu) tak, aby ograniczyć zapotrzebowanie na przewozy (potrzebę ruchliwości) i umożliwić **rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu**.
- Postawiono też na rozwój i podnoszenie konkurencyjności mniej uciążliwych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak: kolej, transport kombinowany, transport zbiorowy, **transport niesilnikowy**.
- Według dyspozycji unijnych **zakłada się systemowe wsparcie zbiorowej i indywidualnej mobilności o niskiej lub zerowej** emisyjności, **rozwój infrastruktury transportu zbiorowego** zachęcającej do korzystania z komunikacji zbiorowej, a także wsparcie wszystkich form indywidualnej mobilności aktywnej, w tym **ruchu pieszego i rowerowego**. Będą to najważniejsze działania w obszarze transportu niskoemisyjnego i mobilności miejskiej, uwzględnionego w ramach **CP 2 Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa**.
- Istotne znaczenie w rozwoju systemu transportowego ma systematycznie rosnąca **świadomość społeczna w zakresie trendów ekologicznych** oraz **Europejski Zielony Ład** (EU Green Deal), który zawiera plan działań umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie zasobów.
- Europejski Zielony Ład wprowadzi **wsparcie dla czystszych, tańszych i zdrowszych form transportu** prywatnego i publicznego, zapewni rozwój istniejących inteligentnych systemów transportowych i powstanie nowych (Smart Cities, Smart Europe).

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dn. 24.09.2019 r.



- SRT 2030 wyznacza **najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku** i stanowi kluczowy dokument związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027;
- W *Strategii* podkreśla się, że ważne jest **promowanie i odpowiednie wdrażanie nowych, innowacyjnych rozwiązań**, pozwalających na jak najlepsze wykorzystanie dostępnych opcji transportowych, w tym przede wszystkim transportu publicznego, **ruchu rowerowego** i pieszego, a także **nowoczesnych form poruszania się** (urządzenia transportu osobistego, systemy oparte o współużytkowanie);
- W *SRT 2030* zwrócono uwagę, że plany zrównoważonego rozwoju transportu w miastach powinny obejmować także **koncepcję integracji różnych gałęzi transportu**, również pod względem infrastrukturalnym. Efektywność transportu miejskiego mogą podnieść takie rozwiązania jak np. **wspólne węzły przesiadkowe**;
- Sprzyjanie transportowi rowerowemu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych może odbywać się w drodze **upowszechniania nowych form mobilności społeczeństwa** m.in. poprzez:
 - wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref centralnych bez dostępu/z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocja rozwiązań związanych ze wspólnym podróżowaniem;
 - promowanie ruchu rowerowego i pieszego, m.in. jako **część spójnego systemu transportu miejskiego** występującego łącznie z innymi gałęziami transportu.
- Wg *SRT2030* **podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego** będzie realizowane m.in. poprzez: separację ruchu samochodowego od ruchu niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) w ramach przebudowy lub rozbudowy odcinków dróg, wprowadzenie elektronicznych systemów nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu, czy też poprawę systemu kontroli stanu technicznego pojazdów.

Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP 2030)

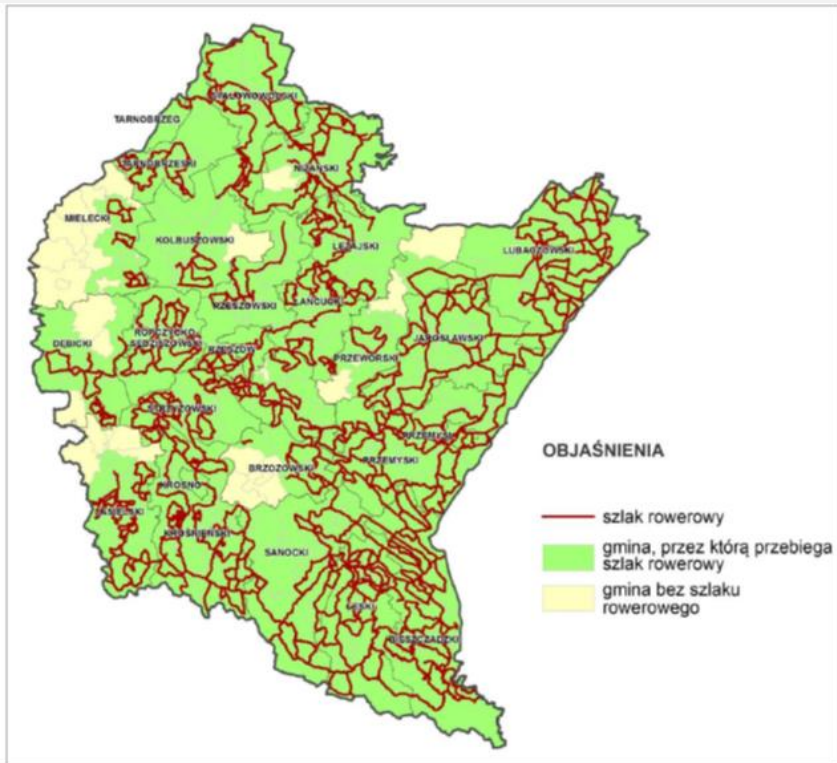
- w trakcie przygotowywania

- 31 marca 2020 r. przystąpiono do przygotowywania **Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030** (PSRT WP do roku 2030)
- Dokument będzie stanowił spełnienie **warunkowości podstawowej w zakresie Celu Polityki 3 (Lepiej połączona Europa)** na poziomie regionalnym, w perspektywie finansowej 2021 – 2027 z horyzontem do 2030 r.
- Program transportowy będzie **uwzględniać wymogi Unii Europejskiej (KE) oraz z rekomendacjami JASPERS**, w tym także odnoszące się do transportu zielonego.
- **PSRT WP do roku 2030** będzie zasadniczym narzędziem realizacji **Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030** oraz **podstawowym dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych** finansowanych zarówno w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2027 jak też programów operacyjnych krajowych.
- Na potrzeby powstającego **Programu** opracowano **Diagnozę Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim** wraz z **częścią wnioskową**.



System transportu zielonego rowerowego

Mapa. Szlaki rowerowe

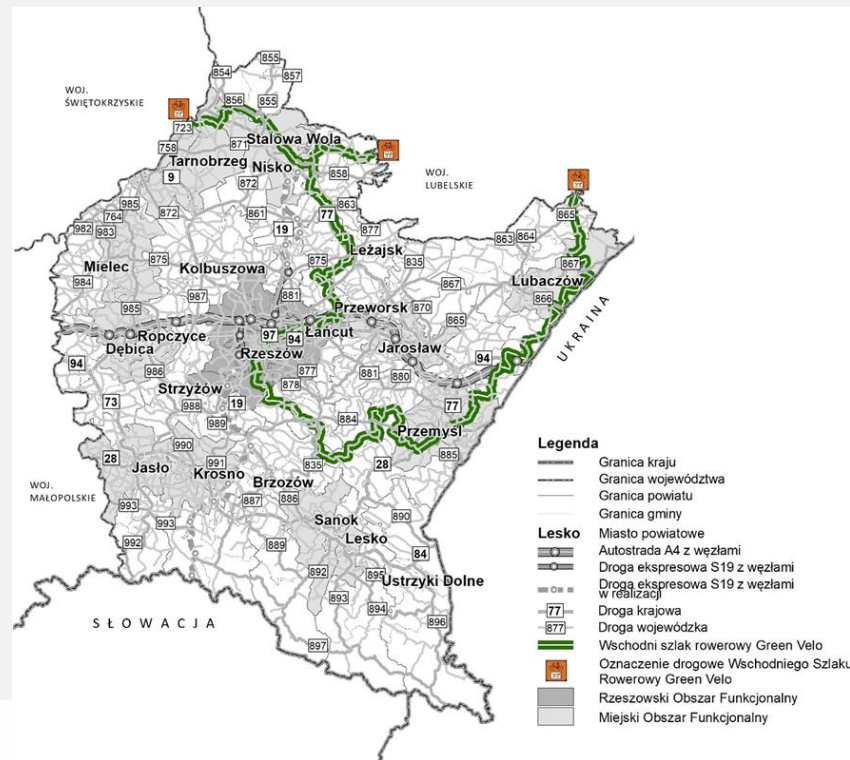


- Od 2015 roku **długość ścieżek rowerowych** (dróg dla rowerów) ogółem **zwiększyła się o 7%** i wynosi 615,9 km.
- **Najdłuższa sieć ścieżek rowerowych** w 2018 r. znajdowała się w **m. Rzeszów** (156,2 km) oraz w powiatach: stalowowolskim (91,1 km), mieleckim (80,8 km) i niżańskim (58 km). W powiecie bieszczadzkim, przeworskim i sanockim nie było żadnych ścieżek rowerowych, a w powiatach jasielskim, krośnieńskim i leskim wartość była na granicy błędu statystycznego (<0,5 km). W 17 gminach długość ścieżek rowerowych przekroczyła 10 km, a w 104 gminach województwa podkarpackiego wartość wyniosła 0.
- Największą **gęstość ścieżek rowerowych na 100 km²** odnotowano w największych miastach województwa (Mielec – 154,23 km, Rzeszów - 129,72 km, Przemyśl - 72,77 km, Stalowa Wola - 55,38 km). W przypadku gmin wiejskich najgęstsza sieć ścieżek znajdowała się w gminie Jarocin - 13,11 km.

- W województwie podkarpackim **łączna długość tras rowerowych**, wg stanu na 2018 wynosi 7091,2 km, w tym długość szlaków: międzynarodowych – 725,3 km, ponadregionalnych – 799,2 km, regionalnych – 1261,8 km i lokalnych – 4304,9 km.

System transportu zielonego rowerowego

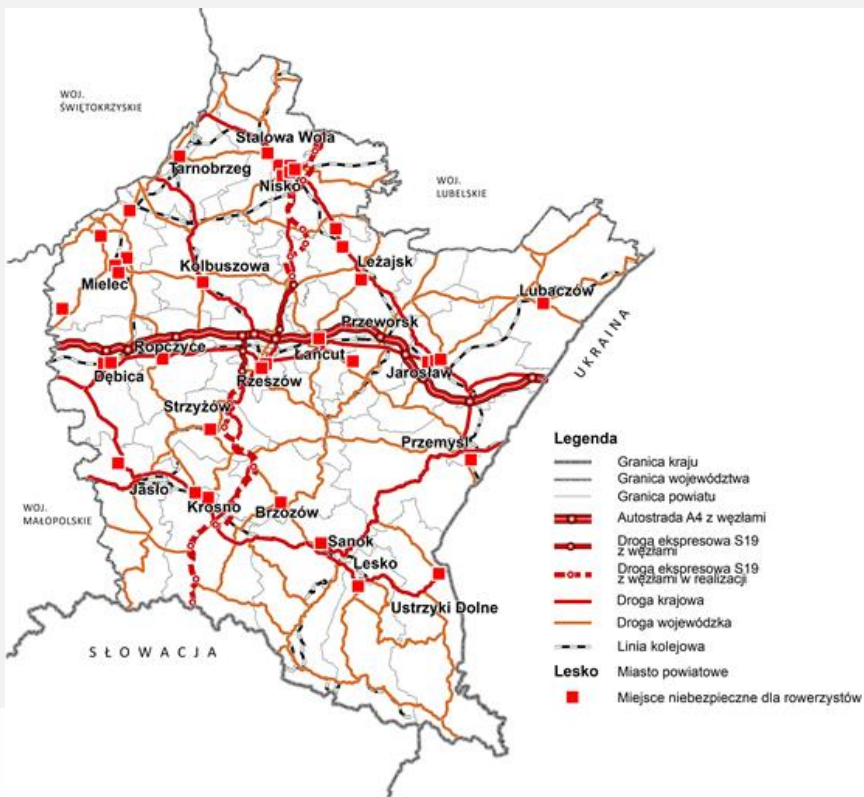
Mapa. Szlak rowerowy Green Velo



- **Najważniejszym szlakiem rowerowym** w woj. podkarpackim zrealizowanym w perspektywie finansowej UE 2007-2013 jest **Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo**, który jest najdłuższym spólnie oznakowanym szlakiem rowerowym w Polsce o łącznej długości 2095 km (w tym 459 km w województwie podkarpackim).
- Część trasy przebiega **drogami lokalnymi asfaltowymi**, na których natężenie ruchu samochodów jest małe, a część **prowadzi śladem dróg gruntowych, leśnych i polnych**. Cała trasa podzielona jest na 12 „królestw rowerowych” z których 4 w całości lub w części znajdują się na terenie województwa podkarpackiego: Roztocze, Pogórze Karpackie, Ziemia Sandomierska i Dolina Dolnego Sanu.

System transportu zielonego rowerowego - bezpieczeństwo

Mapa. Lokalizacja miejsc niebezpiecznych dla rowerzystów na terenie województwa podkarpackiego w 2019 roku



- Na terenie woj. podkarpackiego w 2019 roku doszło do 242 **wypadków z udziałem rowerzystów** i jest to o 4 wypadki mniej niż w 2018 roku.
- Odnotowano również **spadek liczby rannych rowerzystów** w zdarzeniach z ich udziałem, w 2018 roku obrażeń ciała doznało 229 osób, natomiast w 2019 r. było o 20 rannych rowerzystów mniej.
- W 2019 na terenie województwa podkarpackiego nastąpił **wzrost liczby ofiar śmiertelnych** w stosunku do 2018 roku.
- Wypadki z udziałem rowerzystów miały najczęściej miejsce w **obszarze zabudowanym** w porze dziennej.
- Wśród przyczyn, dominowało **nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu**.
- Rowerzyści byli odpowiedzialni za spowodowanie 87 wypadków w wyniku których zginęło 12 osób-rowerzystów.
- W wypadkach z udziałem rowerzystów przeważali rowerzyści w przedziale wiekowym 60-66 lat (31 zdarzeń drogowych).
- Najczęściej w wypadkach z udziałem rowerzystów śmierć ponosiły osoby-rowerzyści w wieku 23-31 lat (6 ofiar śmiertelnych).

Transport rowerowy - wnioski z *Diagnozy*

- Systemy **samodzielnych dróg dla rowerów**, które znajdują się głównie w miastach oraz **szlaków rowerowych**, które przebiegają w gminach i między nimi, **nie tworzą jednolitego systemu komunikacyjnego**.
- Trasy i ścieżki rowerowe na terenie województwa podkarpackiego poza Green Velo **nie tworzą spójnej sieci i nie są połączone ze sobą**, są często wykonane w bardzo różnych technologiach i nie są standaryzowane.
- Konieczne jest **zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych** gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.



Podsumowanie

Projekt *PSRT WP do roku 2030* **będzie uwzględniał wnioski z Diagnozy Stanu Systemu Transportowego w Województwie Podkarpackim**, a także wszystkie **kluczowe dokumenty oraz wytyczne:**

- Komisji Europejskiej oraz inicjatywy JASPERS,
- dokumenty krajowe, w tym Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2030 oraz Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030)
- dokumenty regionalne, w tym Strategię Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030.

W ramach Programu SRT WP do roku 2030 zakłada się:

- Systemowe wsparcie zbiorowej i indywidualnej mobilności o **niskiej lub zerowej emisyjności**
- Rozwój **infrastruktury transportu rowerowego**.
- **Rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych**, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach oraz służących rekreacji (w tym szlaków greenways).
- Zapewnienie **spójnego systemu tras rowerowych** gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się.
- Zapewnienie **zrównoważonego systemu obejmującego transport zbiorowy i rowerowy** na terenie obszarów funkcjonalnych z wykorzystaniem intermodalnych węzłów powiązanych z transportem rowerowym tj. P&R, B&R, K&R;
- Dzięki zastosowaniu podejścia zaproponowanego w przygotowywanym *Programie* zakłada się **wzrost liczby osób korzystających z aktywnych form przemieszczania się**, np. pieszo/rowerem (indywidualna mobilność aktywna).

Harmonogram prac

- Zgodnie ze zaktualizowanym harmonogramem prac nad **PSRT WP do 2030 roku część projekcyjna dokumentu wraz z systemem realizacji** dokumentu będzie opracowana w terminie do maja 2021 r.
- Projekt dokumentu przyjęty przez Zarząd Województwa Podkarpackiego zostanie poddany **konsultacjom** z Komisjami Sejmiku oraz zaprezentowany Sejmikowi Województwa Podkarpackiego.
- W ramach harmonogramu zaplanowano również przeprowadzenie szerokich **konsultacji społecznych** projektu **PSRT WP do roku 2030** wraz z Oceną oddziaływania na środowisko w okresie **maj – lipiec 2021 r.**
- Wskazany **termin przyjęcia** ostatecznej wersji **Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030** przez Zarząd Województwa Podkarpackiego to **sierpień 2021 r.**



Dziękuję za uwagę

Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
Departament Rozwoju Regionalnego
Regionalne Obserwatorium Terytorialne
e-mail: drd@podkarpackie.pl