Witamy na konferencji podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

Prelegenci:

- Robert Buciak, Zielone Mazowsze
- Maciej Lubaś, Urząd Miasta Świdnik
- Marek Makowski, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu
- Wojciech Grela, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
- Aleksander Buczyński, European Cyclists' Federation
- Dominik Makurat, Wolański Sp. z o.o.
- Andrzej Janowski, Rowerowy Poznań
- Krzysztof Kowalik, Towarzystwo dla Natury i Człowieka

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

ROBERT BUCIAK
ZIELONE MAZOWSZE

Zasady planowania sieci rowerowej w obszarach metropolitalnych

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

WARSZAWA 16 GRUDNIA 2025 IBIS WARSZAWA CENTRUM WWW.ZM.ORG.PL FB.COM/ZIELONE.MAZOWSZE

Zasady planowania tras rowerowych w obszarach metropolitalnych

Robert Buciak
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze

Co mówi ustawa?

Ustawa o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 poz. 95 z późn. zm.)

Art. 10e. ust. 3. Strategia rozwoju gminy zawiera wnioski z diagnozy […] oraz określa w szczególności:

4) model struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy, rozumiany jako docelowy układ elementów składowych przestrzeni, w tym:

a) strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych,

b) system powiązań przyrodniczych,

c) główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym pieszych i rowerowych,

d) główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej;

Co mówi ustawa?

Art. 10g. ust. 1. Gminy sąsiadujące, powiązane ze sobą funkcjonalnie, mogą opracować strategię rozwoju ponadlokalnego będącą wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium.

ust 3. Do strategii rozwoju ponadlokalnego przepisy art. 10e ust. 2–4 stosuje się odpowiednio.

Wytyczne MI

WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 1: Planowanie tras dla rowerów

- Wskazują uwarunkowania (stan istniejący, potrzeby użytkowników, źródła i cele podróży, wymogi CROW, powiązanie z siecią TZ, podział tras na transportowe i turystyczne, koordynacja z planowaniem przestrzennym)
- Wiele miejsca poświęcają charakterystyce roweru i typom rowerzystów
- Wskazują trzystopniową hierarchię tras – velostrady, podstawowe i uzupełniające bez pokazania ich układu
- Zalecają prowadzenie tras wszędzie – od dróg klasy GP do miejsc poza siecią drogową
- Opisują proces planowania i kryteria doboru infrastruktury do miejsca
- Mówią o integracji z transportem zbiorowym bez schematów wyjaśniających jak to zrobić

Wymogi CROW

Infrastruktura dla rowerów powinna spełniać wymagania:

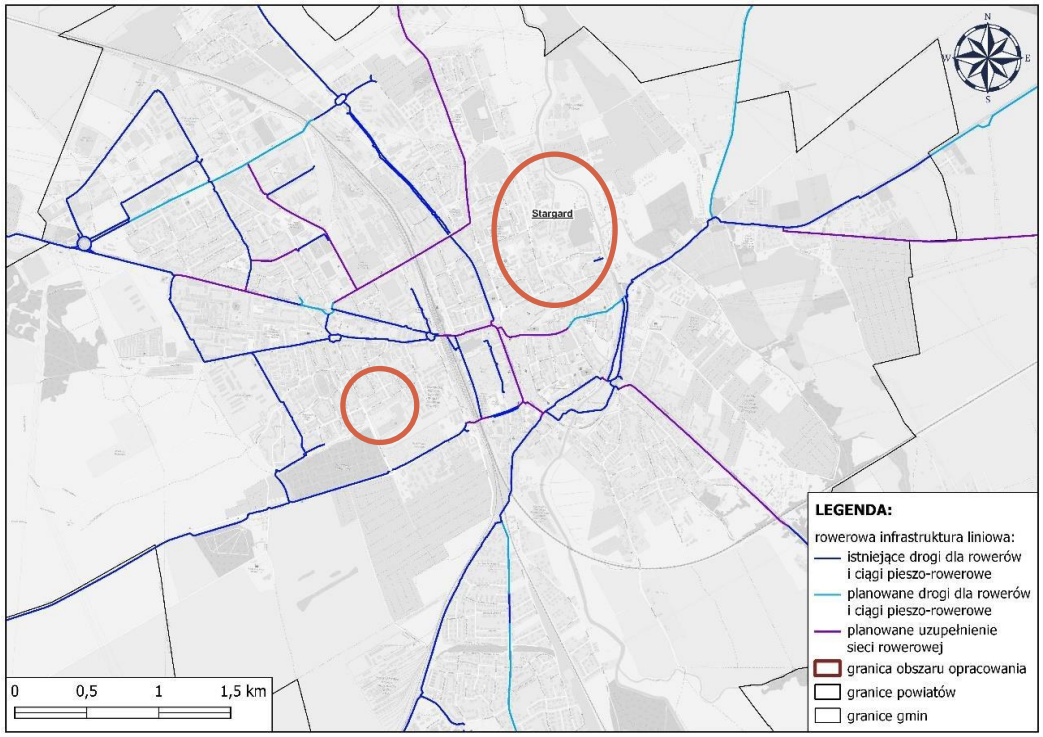
- spójność
- bezpośredniość
- atrakcyjność
- bezpieczeństwo
- wygoda

Wymogi CROW

Za którymi idą zasady projektowania sieci:

spójność	dostęp ze źródeł i do celów podróży, ciągłość
bezpośredniość	hierarchia tras, układ kręgosłupa i ości
atrakcyjność	powiązanie z węzłami transportu zbiorowego
bezpieczeństwo	niezależność do sieci ruchu samochodowego
wygoda	wzdłuż rzek i przez parki bez zatrzymań

spójność tras - Stargard



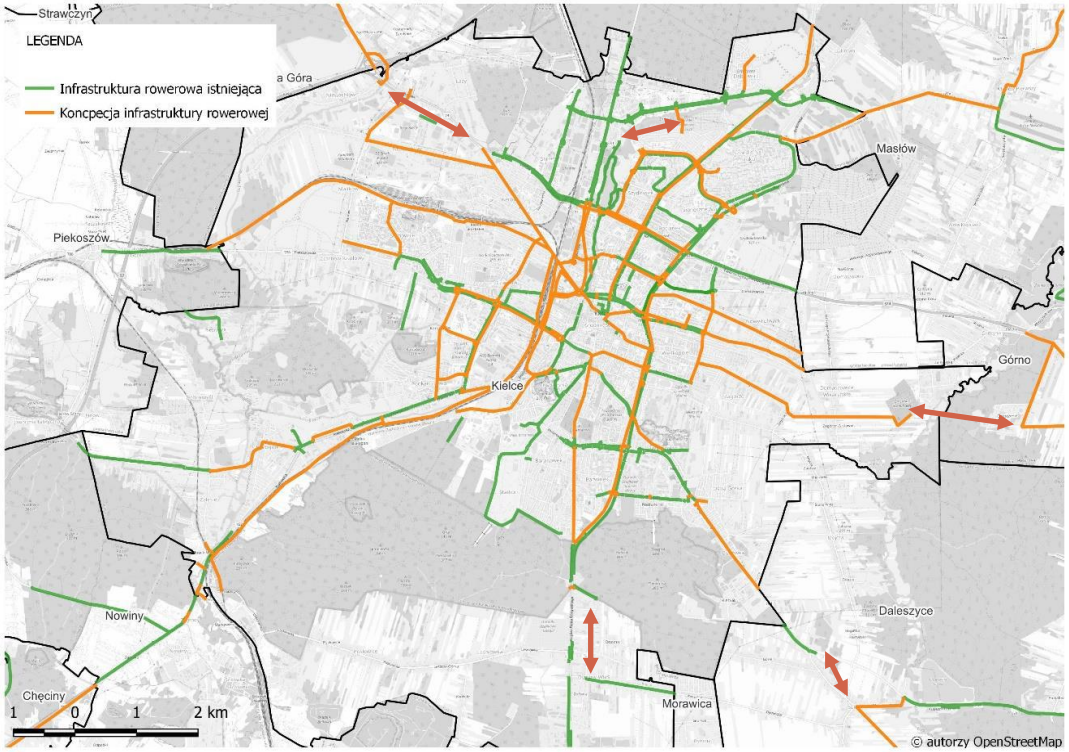
Plan tras do 2040 roku

źródło: SUMP Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

brak dostępności z nowych osiedli wzdłuż rzeki Iny

brak dojazdu do centrum handlowego

spójność tras - Kielce

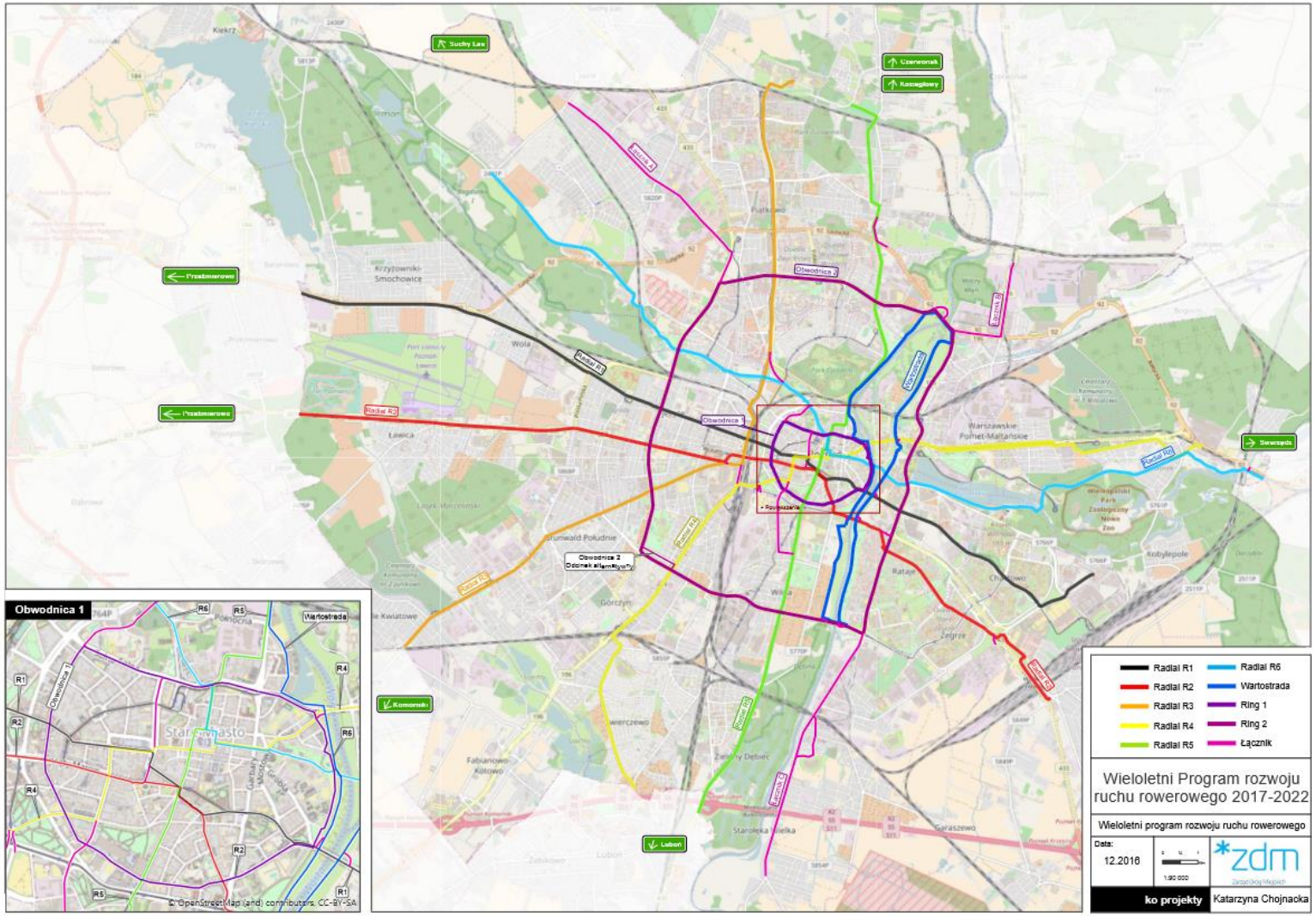


Plan tras do 2040 roku

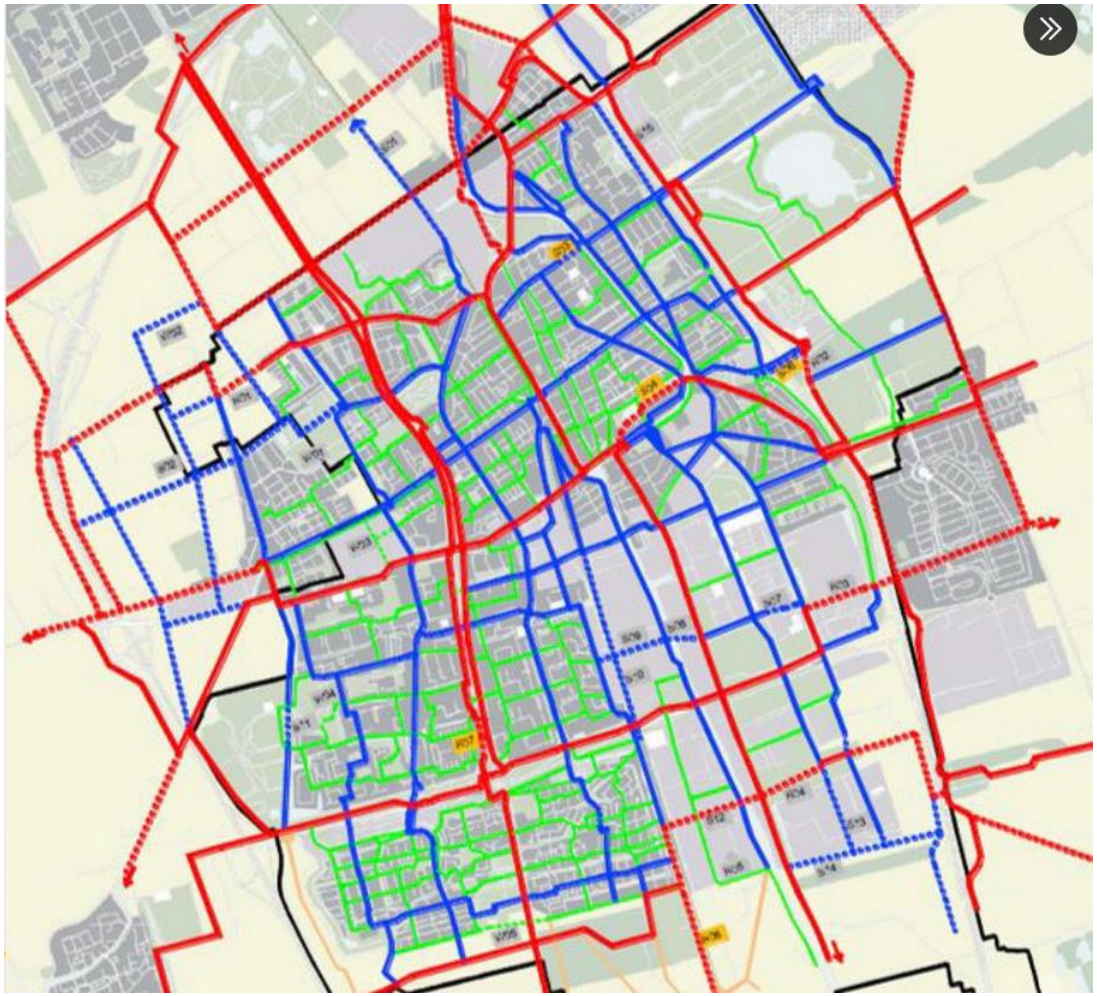
źródło: SUMP Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

liczne dziury w planowanej sieci

Sieć rowerowa – Poznań



hierarchia tras - Delft

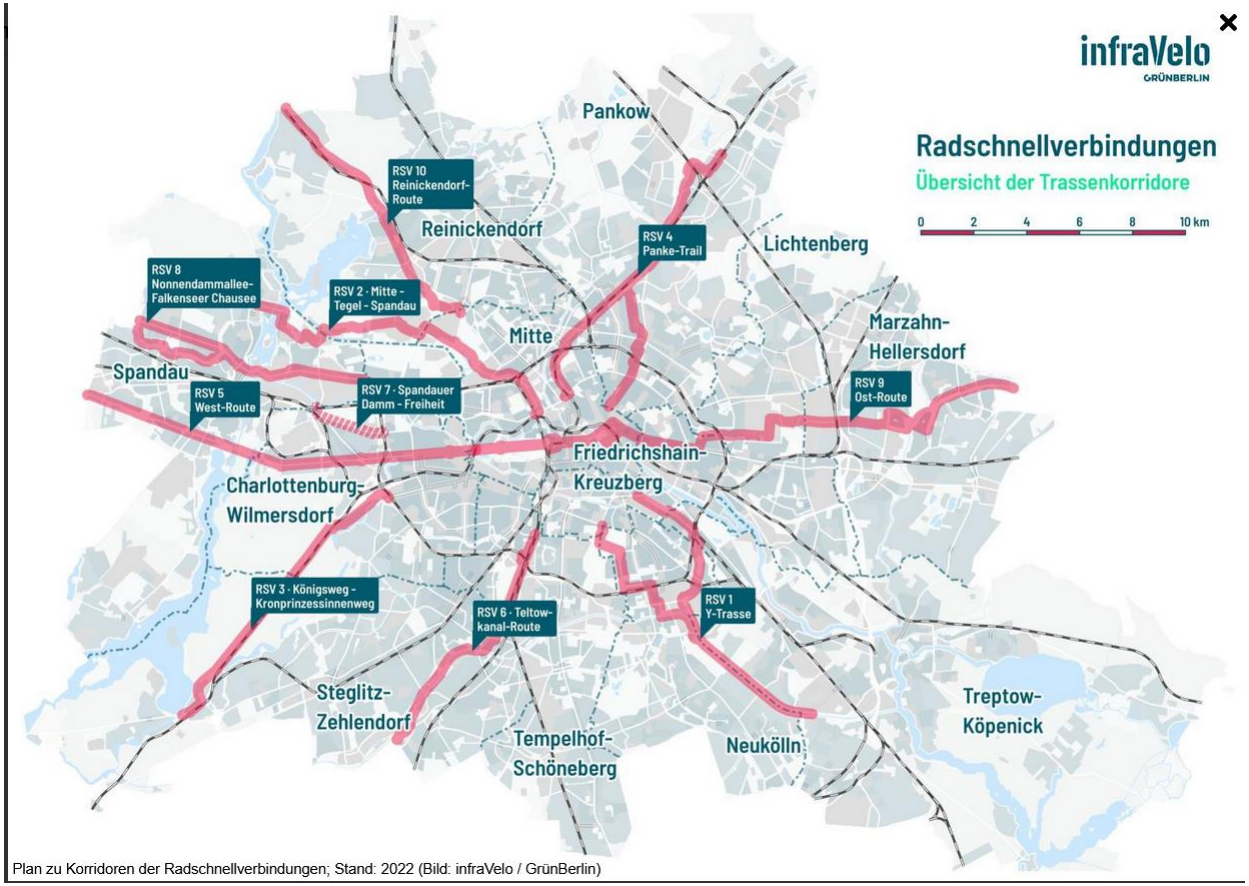


Plan rowerowy z 1979 roku

Podział tras na 3 klasy:

- miejska (czerwone linie), trasy co 400-600 metrów do dalszych podróży z wiaduktami i tunelami na przecięciach z głównych drogami samochodowymi
- dzielnicowa (niebieskie linie), trasy co 200-300 metrów do dojazdów do szkół średnich, pracy i sklepów
- lokalna (zielone linie), trasy co 100-150 metrów do dojazdów do szkół podstawowych

hierarchia tras - Berlin



Plan zu Korridoren der Radschnellverbindungen; Stand: 2022 (Bild: infraVelo / GrünBerlin)

Główne cechy tras:

Szerokość – 4 metry dwukierunkowe, 3 metry jednokierunkowe

Długość – co najmniej 5 km

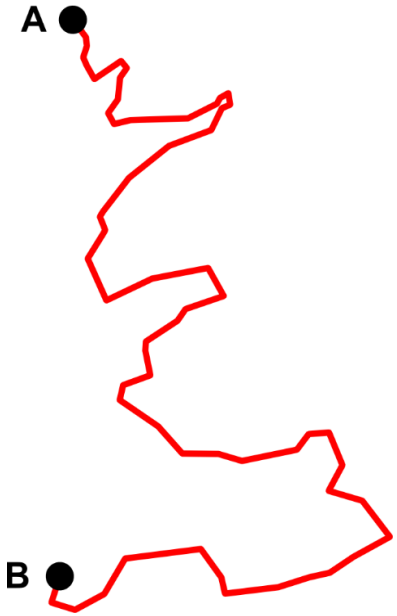
Pierwszeństwo na skrzyżowaniach

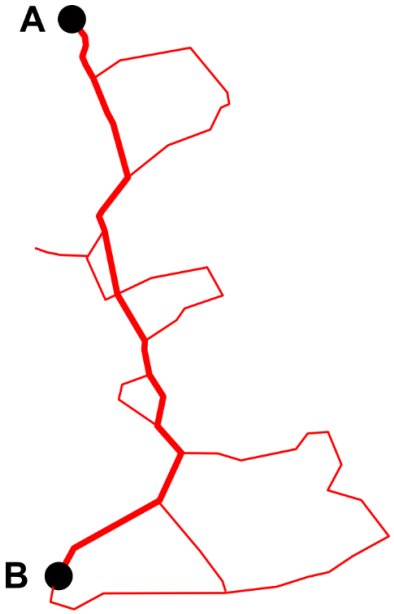
Niezależność od ruchu samochodowego i pieszego

Jakość – dobre oświetlenie i wysokiej jakości nawierzchnie dróg

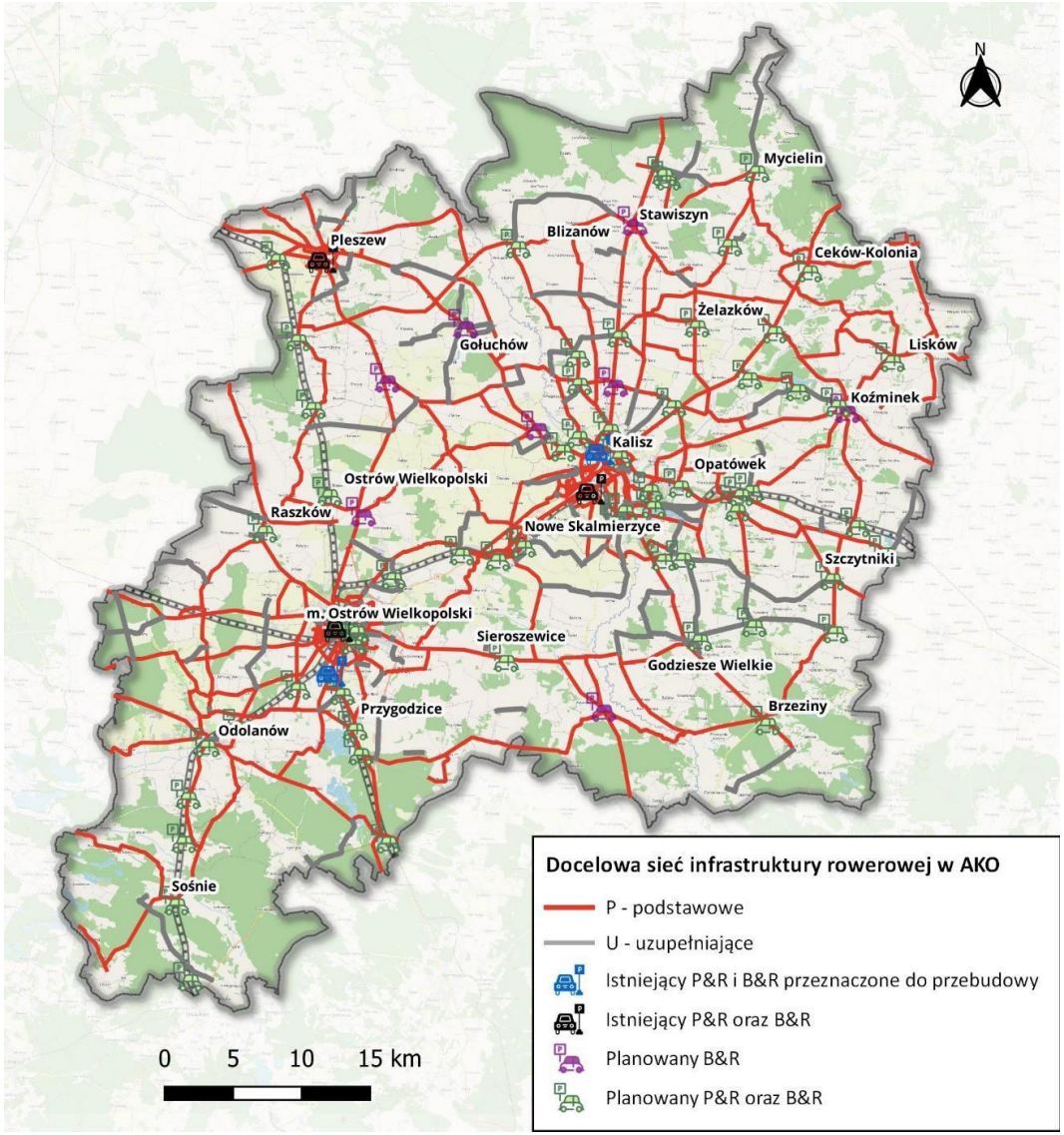
hierarchia tras - Berlin

zastosowanie zasady kręgosłupa i ości





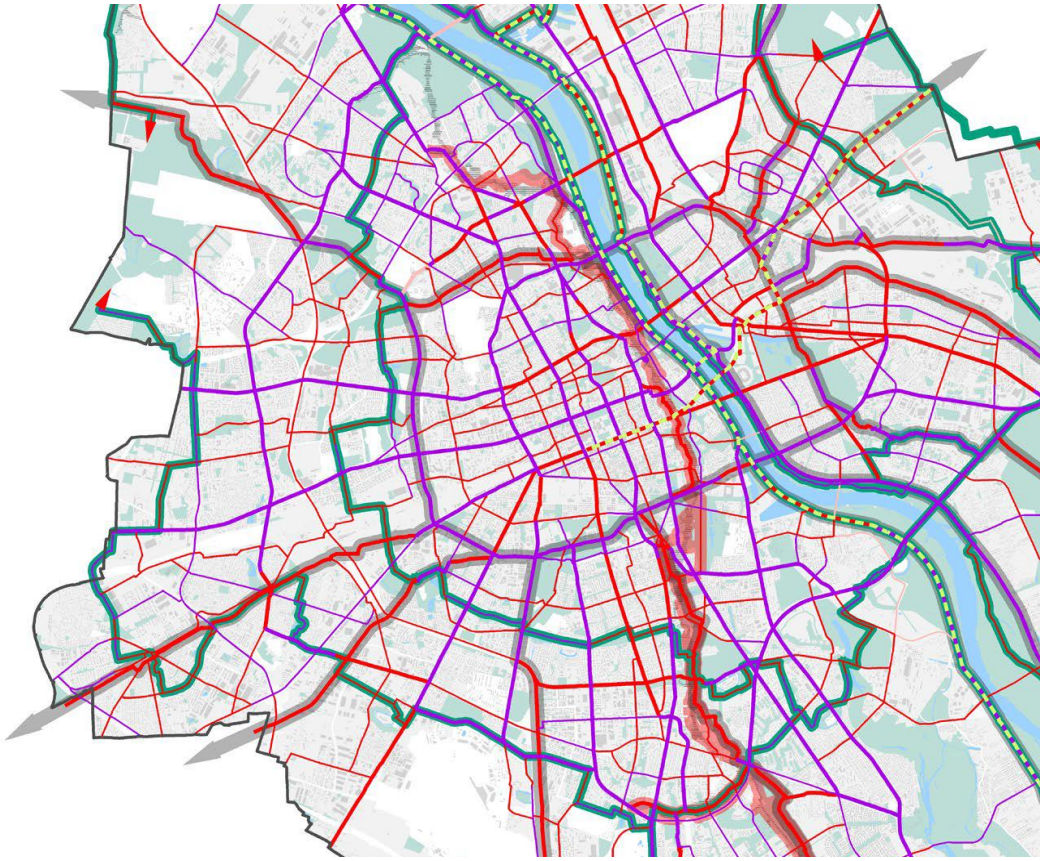
atrakcyjność – Kalisz i Ostrów Wlkp.



źródło: SUMP AKO

dowiązanie tras do przystanków TZ wraz z B&R

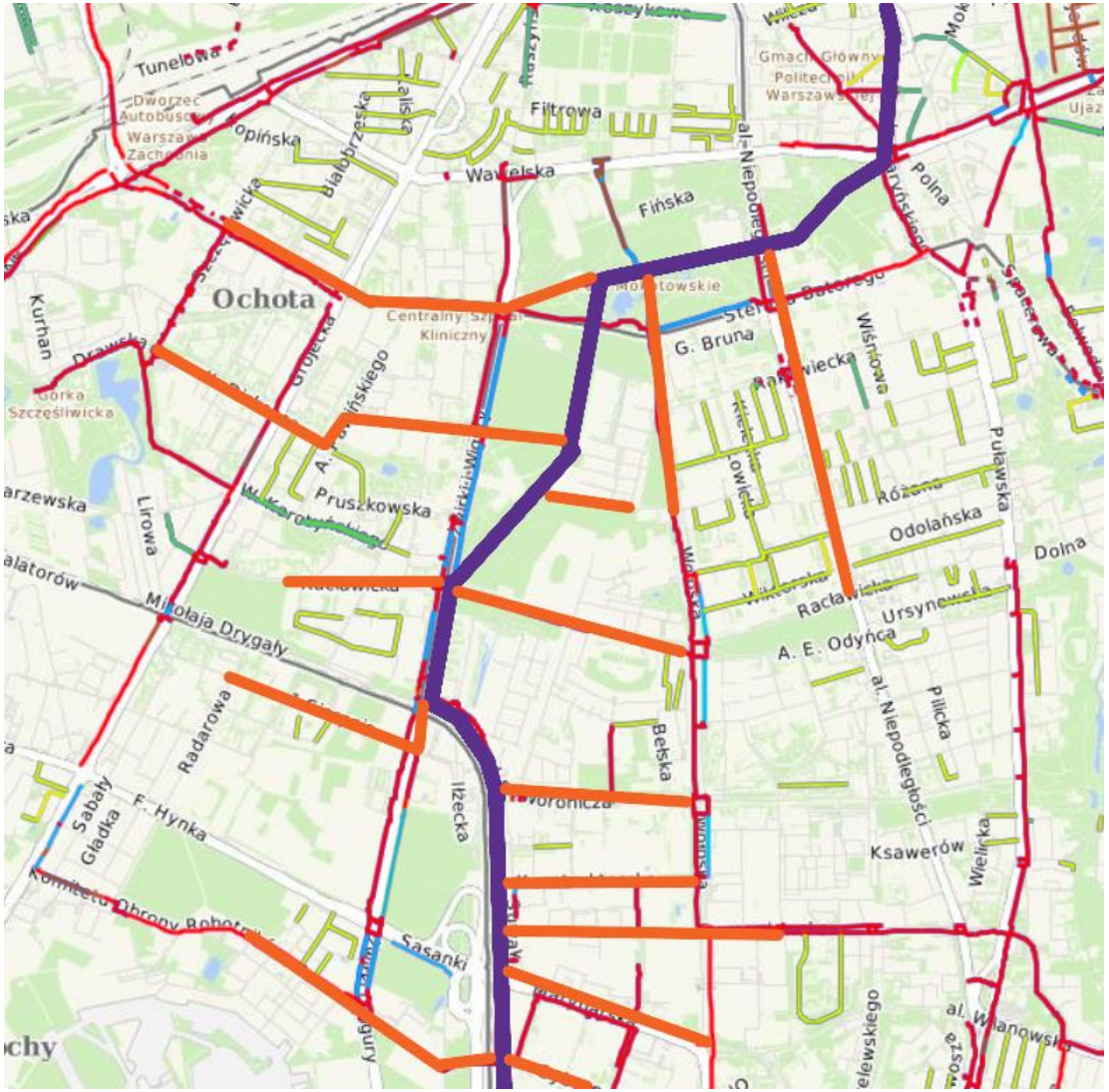
bezpieczeństwo - Warszawa



- Trasy główne najczęściej wzdłuż głównych ulic
- Trasy regionalne przyklejone do samochodowej obwodnicy śródmieścia zamiast dojazdu do dworców kolejowych
- błędnie przerysowane trasy regionalne ze Strategii Metropolii Warszawskiej
- Zbyt skomplikowane zielone pierścienie

źródło: projekt Strategii #Warszawa2040+

wygoda- Warszawa



Przykład: którędy poprowadzić główny korytarz tzw. radomski?

Oddzielenie od ruchu samochodowego

W większości przez tereny klina zieleni, gdzie jest cicho

Obudowany siecią tras uzupełniających do terenów mieszkaniowych

r.buciak@zm.org.pl

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

MACIEJ LUBAŚ
URZĄD MIASTA ŚWIDNIK

Inwestycje rowerowe w Świdniku

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

Inwestycje rowerowe w Świdniku

Świdnik

Mobilny LOF

Zielony LOF Brzeziny

Zielony LOF Brzeziny

Ul. Kusocińskiego

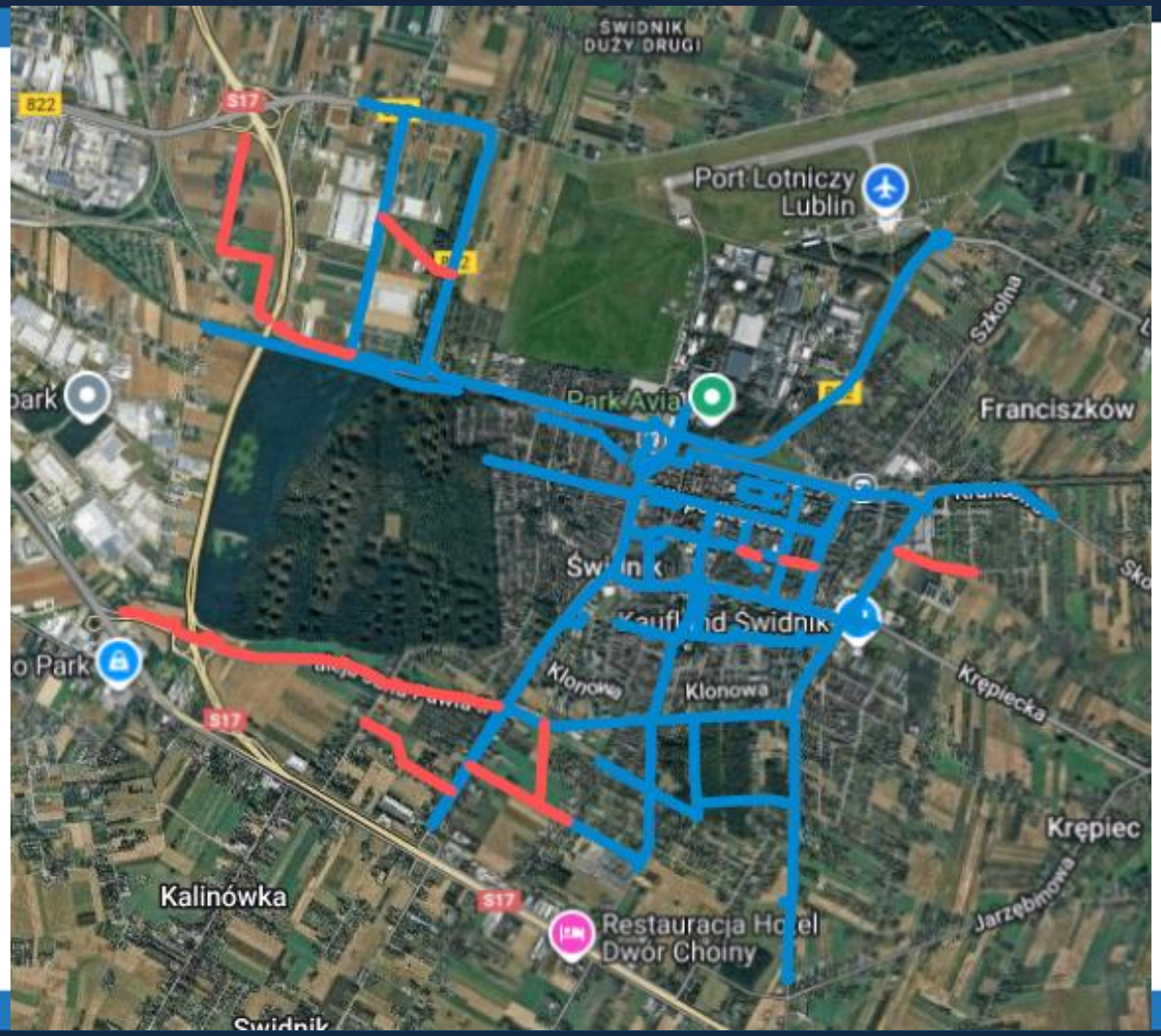
Ulica NSZZ Solidarność

Aleja Lotników Polskich

Ul. Racławicka

Ul. Dworcowa

Ul. Wojska Polskiego


ŚWIDNIK DUŻY DRUGI
822
S17
Port Lotniczy Lublin
Park Avia
Franciszków
Szkolna
Klonowa
Klonowa
Krępiecka
Krępiec
Kalinówka
Restauracja Hotel Dwór Choiny
Jarzębinowa

Projekty społeczne w Świdniku

Świdnik

RIKSZA DLA SENIORA

System wypożyczania

1

Ustalenie dostępności

Wolontariusze określają swoją dostępność w określonych dniach roboczych i godzinach pracy urzędu. Na tej podstawie powstaje i zostaje udostępniony wolontariuszom kalendarz.

2

Bukowanie

1) Ogłoszony zostaje numer, pod którym można zapisać się na dany termin przejazdu. Koordynator bukuje termin przejazdu w kalendarzu, powiadamia smsem wolontariusza i potwierdza zamówienie telefonem/smsem do pasażera.
2) Rezerwacja przez stronę https://www.reservis.pl/Spacery_riksza1
3) Rezerwacja przez wolontariusza

3

Odbiór rikszy

15 minut przed zamówionym przejazdem wolontariusz odbiera rikszę od portiera z urzędu lub wyznaczonego pracownika (w godzinach pracy). Przekazuje riksze za pomocą protokołu.

4

Spotkanie z pasażerem

Pod urzędem lub w wyznaczonym miejscu

Wolontariusze

Trasy

AKTYWNE MIASTA
822
Świdnik
71,54 km
06:25:17
4091.0 kcal
11,14 km/h
Jazda na rowerze

Reakcje seniorów

EUROPEJSKI TYDZIEŃ MOBILNOŚCI

Przejazdy rowerowy

W Świdniku odbyły się przejazd rowerowy na dystansie około 20 kilometrów. Wydarzenie miało miejsce w godzinach wieczornych i przebiegło w spokojnym tempie, w przyjaznej atmosferze – bez rywalizacji i pośpiechu.

Celem przejazdu była promocja rekreacyjnej jazdy na rowerze, integracja mieszkańców oraz zachęcanie do aktywnego spędzania czasu w przestrzeni miejskiej.

Wydarzenie zostało zrealizowane przy współpracy ze Stowarzyszeniem Sportowe Inspiracje.

Miejska gra terenowa

W różnych miejscach na terenie miasta zostały ukryte plakietki z symbolem mobilności.

Osoby, które podczas spaceru, przejażdżki rowerowej, biegu lub jazdy na hulajnodze odnalazły jedną z nich, mogły wymienić ją na drobny upominek.

Gra była prowadzona z wykorzystaniem mediów społecznościowych – to tam pojawiały się wskazówki dotyczące lokalizacji plakietek, co dodatkowo angażowało mieszkańców i zachęcało do aktywnego udziału w zabawie.

Widoczny o zmroku

Celem akcji była poprawa bezpieczeństwa mieszkańców po zmierzchu.

Podczas wydarzenia mieszkańcy otrzymali bezpłatne światełka rowerowe oraz elementy odblaskowe, które zwiększyły ich widoczność podczas poruszania się rowerem czy hulajnogą.

Działania zostały zrealizowane we współpracy ze Strażą Miejską, co podkreśliło wspólną troskę o bezpieczeństwo w przestrzeni publicznej.

Śniadania dla rowerzystów

Akcja skierowana była do wszystkich poruszających się rowerami oraz hulajnogami.

Uczestnicy otrzymali pyszne, świeże drożdżówki, które dodały im energii na cały dzień pełen aktywności.

Wydarzenie stało się doskonałą okazją do spotkania, integracji oraz promocji zdrowego i aktywnego stylu życia.

Piknik Rodzinny

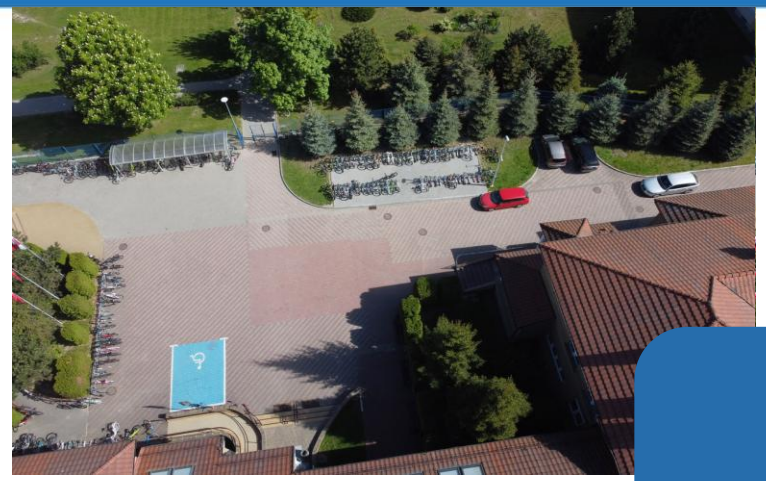
Odbył się piknik, podczas którego mieszkańcy mogli skorzystać z serwisu i znakowania rowerów, odwiedzić miasteczko ruchu drogowego oraz wziąć udział w zabawach i animacjach dla dzieci związanych z bezpieczeństwem.

Dodatkową atrakcją była prezentacja rowerów cargo, które wzbudziły duże zainteresowanie.

ROWEROWA WIOSNA W ŚWIDNIKU

Założenia kampanii

- Głównym celem kampanii Rowerowa Wiosna w Świdniku jest promowanie bezpiecznego poruszania się po mieście, zdrowego trybu życia i codziennej aktywności fizycznej wśród uczniów klas I-VIII szkół podstawowych.
- W kampanii wzięły udział wszystkie szkoły podstawowe w Świdniku.
- Zmiana nawyków transportowych na aktywne podróże (rowerem, hulajnogą czy też pieszo).
- Każdy uczeń, który przyjedzie do szkoły na rowerze, deskorolce, hulajnodze lub na rolkach bierze udział w zabawie, która gwarantuje zdrową rywalizację, a na zakończenie kampanii - atrakcyjne nagrody.
- Za każdy przejazd dziecko dostaje jedną naklejkę do swojego dzienniczka rowerowego, a drugą na plakat klasowy. Na tej podstawie dzieci rywalizują ze sobą na poziomie uczniowskim, klasowym jak i szkolnym. Dwie najbardziej rowerowe szkoły otrzymają parkingi rowerowe lub stacje napraw. Najlepsze klasy, w każdej ze szkół – grupowe wejściówki do instytucji kultury i sportu, a uczniowie nagrody niespodzianki – gadżety.
- W każdej ze szkół realizowane są zajęcia teoretyczne, które przygotowują uczniów do jazdy w ruchu drogowym i poszerzają wiedzę o bezpiecznym i ekologicznym transporcie oraz zajęcia praktyczne, czyli przejazdy po mieście.



4 szkoły podstawowe

Udział w kampanii

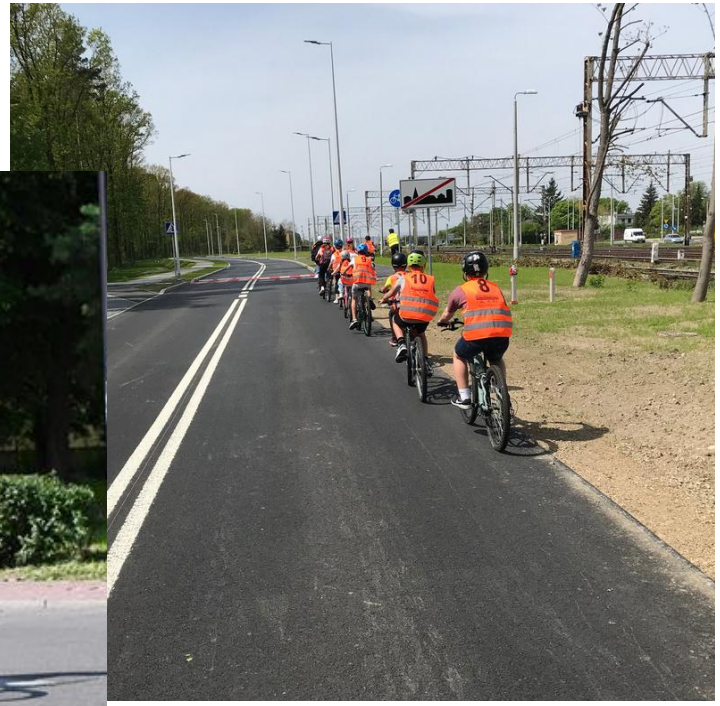
1 884

Liczba dzieci

Przeszkolenie w ruchu ulicznym

303

Liczba dzieci przeszkolonych



Ekologiczne dojazdy do szkół

17 118

Liczba dojazdów

Rowerowe przedszkole

W ramach projektu, ponad 500 dzieci wzięło udział w wyjątkowych zajęciach poświęconych tematyce bezpiecznego, zeroemisyjnego transportu rowerowego oraz zasadom ruchu drogowego. Podczas spotkań dzieci uczestniczyły w warsztatach - w tym w przejażdżce rowerem cargo.

Projekt promował aktywność fizyczną, kształtując proekologiczne nawyki i rozwijanie kompetencji związanych z bezpieczeństwem na drodze.

Projekt realizowany przez Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów.

BEZPIECZEŃSTWO

Uspokojenie ruchu pod szkołami

Poprawa bezpieczeństwa wokół szkół

Parkingi rowerowe pod szkołami

Wiaty rowerowe

Kontraruch

Pasy rowerowe

Dziękuję za uwagę

Urząd Miasta Świdnik
Maciej Lubaś
mlubas@e-swidnik

Świdnik

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

MAREK MAKOWSKI
ZDM POZNAŃ

Jak to robimy w Poznaniu, że mamy 10% udziału w ruchu?

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

Nieodległa historia

Rok 1983

ul. Wilczak ... 61 – 6... Poznań
5 0162524

Harmonogram realizacji

Zarządzenie Prezydenta Miasta Poznania z dn.13.7.83r
w sprawie budowy ścieżek rowerowych

Lp.	Nazwa zadania	Jednostka realizująca	Odpowiedzialny za wykon.	Termin wykon.
1.	Inwentaryzacja ścieżek rowerowych	ZDiM - KK	KK	10.09.83r.
2.	Propozycje budowy nowych ścieżek rowerowych na terenie m.Poznania	ZDiM - DS Prac.Inż.Ruchu	DS	30.09.83r.
3.	Ustalenie technologii i doprowadzenie do stanu użyteczności ścieżki rowerowej w Alei Wielkopolskiej od Pułaskiego do Parku Sołeckiego /ZDiM/ i dalej przez teren Parku Sołeckiego i tereny zielone nad Jeziorem Kusaka oraz wzdłuż "Bogdanki" do Jeż. Strzeszyńskiego /PPZ/	ZDiM - KK Prac.Inż.Ruchu PPZ	KK	12.07.83r.
4.	Poszerzenie zakresu opracowania dokumentacji technicznej na budowę chodnika wzdłuż linii tramwajowej Kórnicka-Os.Lecha o projektowaną ścieżkę rowerową	ZDiM - IT - DS	IT	12.08.83 wyt.komunikac.
5.	Zlecenie opracowania dokumentacji na przedłużenie istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż Zamenhofa /odc.Podwale-Majakowskiego/ do Trasy Hetmańskiej.	ZDiM - IT - DS	IT	12.08.83r wyt.komunikac.

Otrzymują - celem terminowego wykonania
Prac. Inżynierii Ruchu
KK, IT, DS

DYREKTOR

Miejskie Biuro Planowania Przestrzennego
Plac Kolegiacki 17
61-841 POZNAŃ

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW W POZNANIU
Wpł. 08. SE. 1983
L. dz. DJ

wg rozdzielnika

MBP-118/ZIM-444/126p/83 Poznań, dnia 4 VIII 1983 r.

Dotyczy: ścieżek rowerowych

W nawiązaniu do pisma Or.II.0576/2/83 z dnia 13.07.1983 r. Miejskie Biuro Planowania Przestrzennego informuje, że uważa za celowe zwołanie narady odnośnie "ścieżek rowerowych" /MBP dysponuje planem ścieżek rowerowych opracowanych w nawiązaniu do docelowego układu komunikacyjnego m.Poznania/ - w pierwszych dnia września br.

Termin w.w. spotkania przekaże się odrębnym pismem wszystkim zainteresowanym jednostkom.

Nieodległa historia

Rok 1987

Według stanu na dzień 30.05 w Poznaniu istnieją dwa odcinki oznakowanych ścieżek rowerowych o łącznej długości - 2300 m :

na ulicy Świerczewskiego	-	1200 m
o	-	1100 m
ych ścieżek znajdują się jeszcze na ulicach :		
	-	2500 m
Wielkiego		600 m
ej	-	300 m
ej	-	1200 m
Razem	-	4600 m

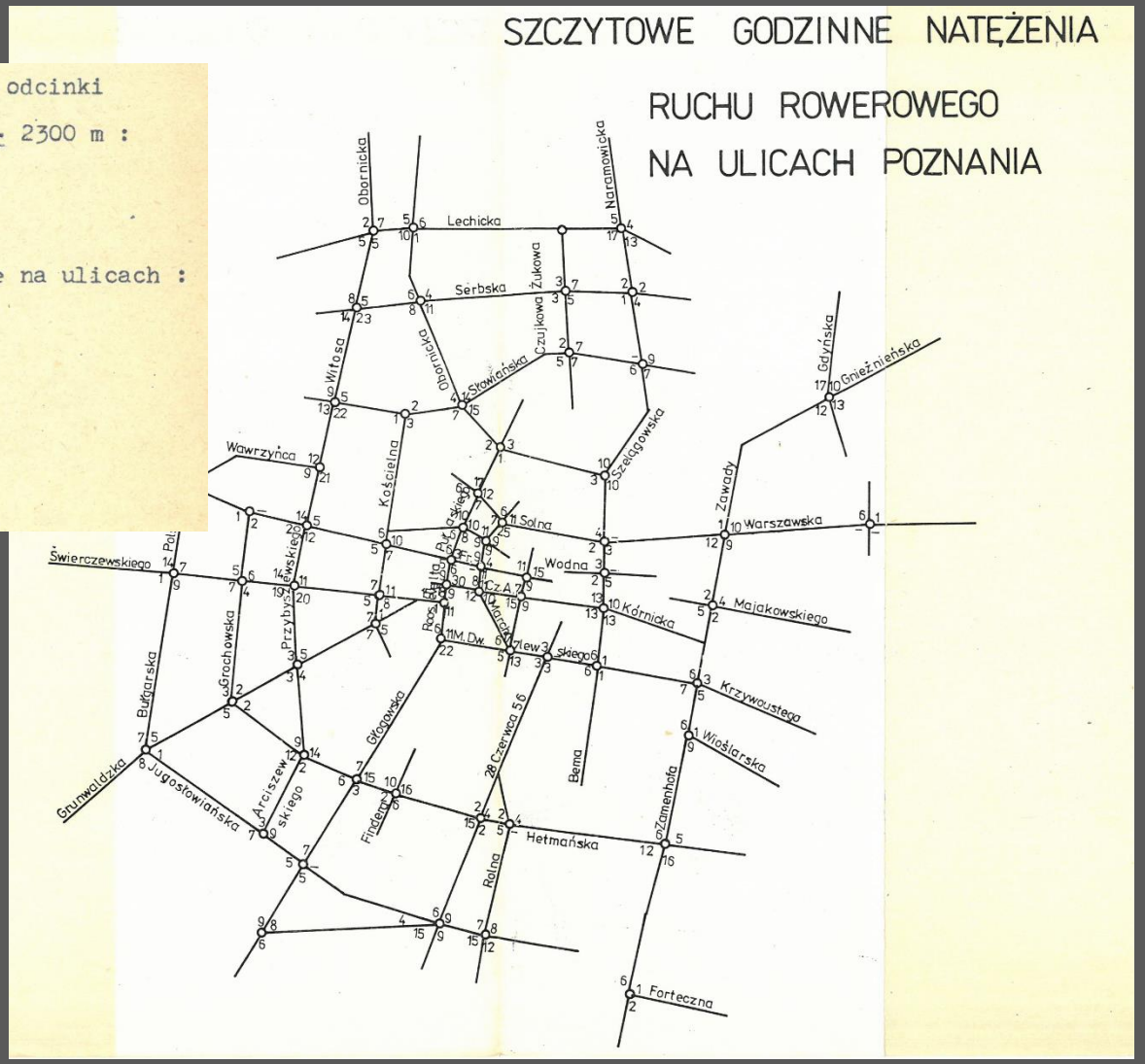
Zarząd Dróg i Mostów
w POZNANIU
Pracownia Inżynierii Ruchu

Drogi I ŚCIEŻKI ROWEROWE W POZNANIU.

Rower jest jedną z najciekawszych maszyn transportowych wynalezionych przez człowieka. Nie wymaga dodatkowych źródeł energii, do jego wytwarzania nie trzeba wiele materiałów, zajmuje mało miejsca a umożliwia pokonywanie niewielkich odległości w krótkim czasie. Na odległość do 6 km jest najszybszą formą przemieszczania, przewaga samochodu zaznacza się przy odległościach większych od 10 km. Rower nie degraduje środowiska, ułatwia dostępność celu, a używanie roweru wpływa korzystnie na zdrowie. Kryteria i zasady projektowania dróg rowerowych zostały określone w opracowaniu Instytutu Ukształtowania Srodowiska w 1978 roku pod takim samym tytułem.

Zasady te są następujące :

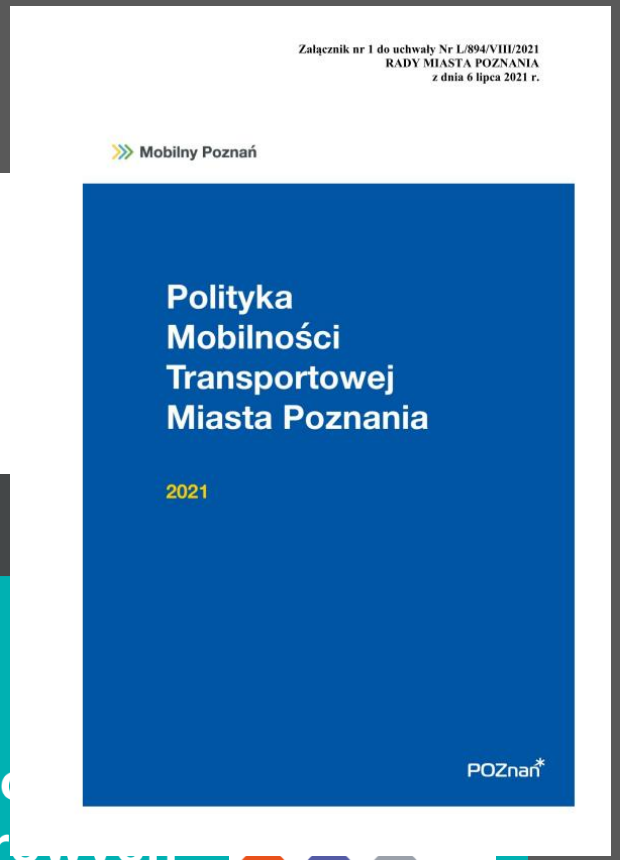
- Należy zapewnić dojazd rowerom od źródeł podróży do celów podróży umożliwiający jazdę " od drzwi do drzwi " w sposób eliminujący dojście piesze.
- Należy dążyć do tworzenia ciągów rowerowych o tej samej klasie technicznej na całej ich długości .
- Drogi rowerowe prowadzące do określonych terenów rekreacyjnych, dużych zakładów pracy, zespołów osiedlowych muszą być doprowadzone jak najbliżej tych punktów.
- Należy wyeliminować ruch rowerowy z ulic o dużym natężeniu ruchu i wysokich prędkościach ruchu
- Należy dążyć do wprowadzenia ruchu na tereny zamknięte dla ruchu kołowego w celu zbliżenia do punktów zainteresowań.
- Należy dążyć do tworzenia systemu samodzielnych ścieżek rowerowych łączących wybrane obszary miejskie z podmiejskimi lub miejskimi terenami rekreacyjnymi



Rowerowa rewolucja

Rok 2014

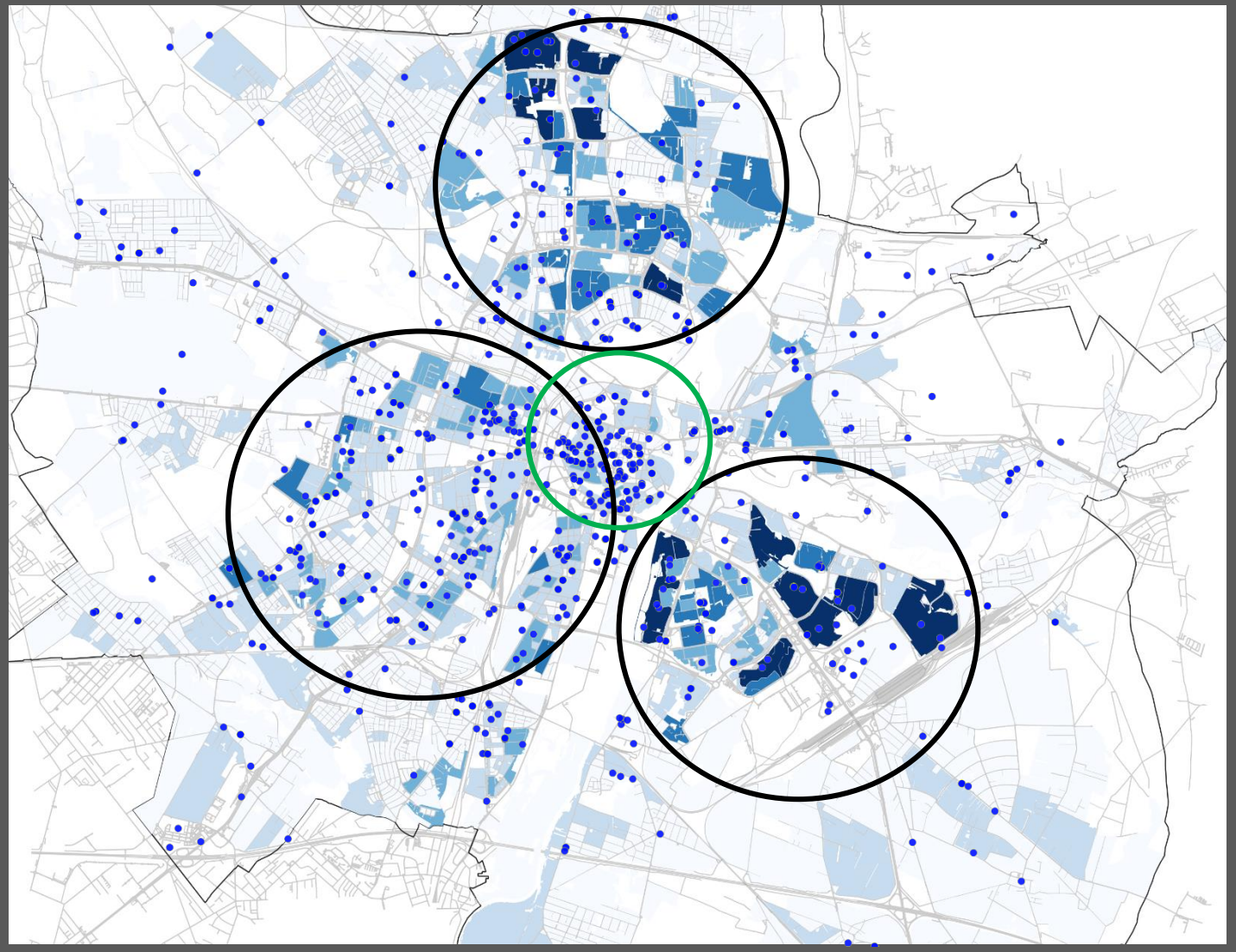
- Powołanie Oficera Rowerowego
- Raport Bicycle Policy Audit
- Standardy Rowerowe dla Miasta Poznania
- Program Rowerowy 2017-2022 z perspektywą do roku 2025
- Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania 2021
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej



Uwarunkowania

Obszary o dużej gęstości zaludnienia wokół centrum

Generatory ruchu w centrum

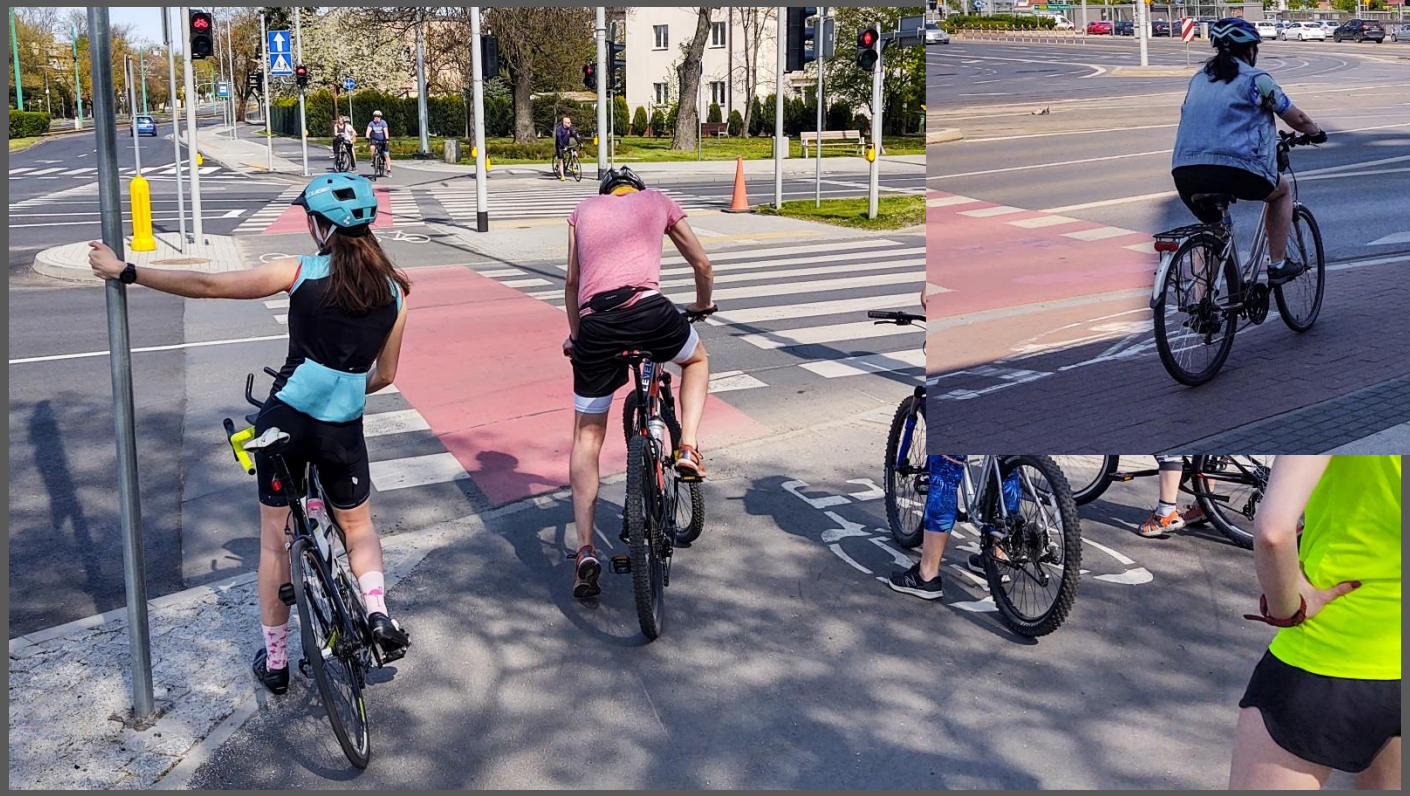


Trasa Grunwaldzka

Rok 2019 - 2021

Trasa Grunwaldzka

Rok 2019 - 2021



Dolna Wilda

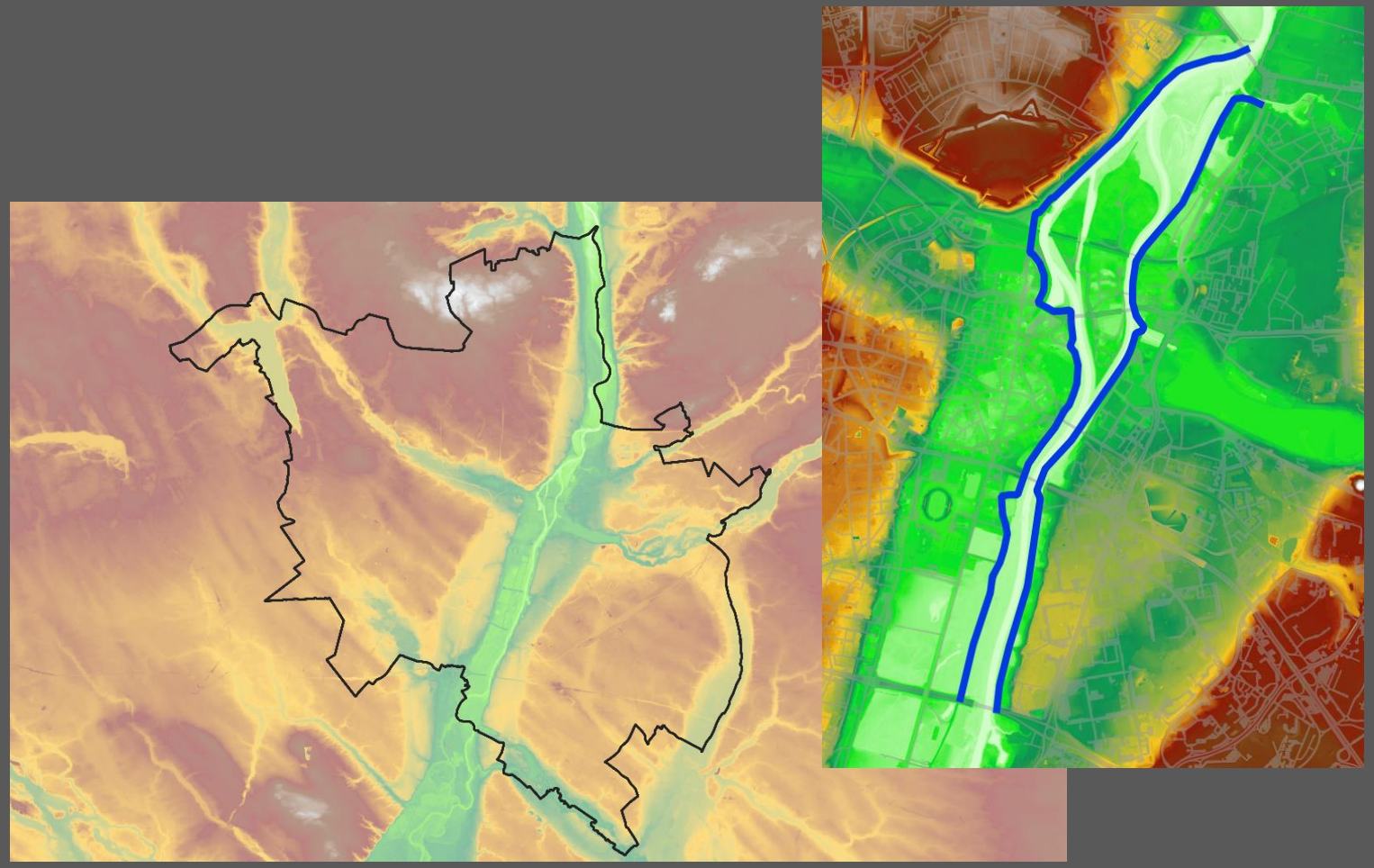
Rok 2020

Wartostrada

Wykorzystanie naturalnego ukształtowania terenu

Wykorzystanie Funduszy Europejskich

Bezkolizyjny korytarz Północ – Południe



Wartostrada

Rok 2019 - 2021

Wartostrada

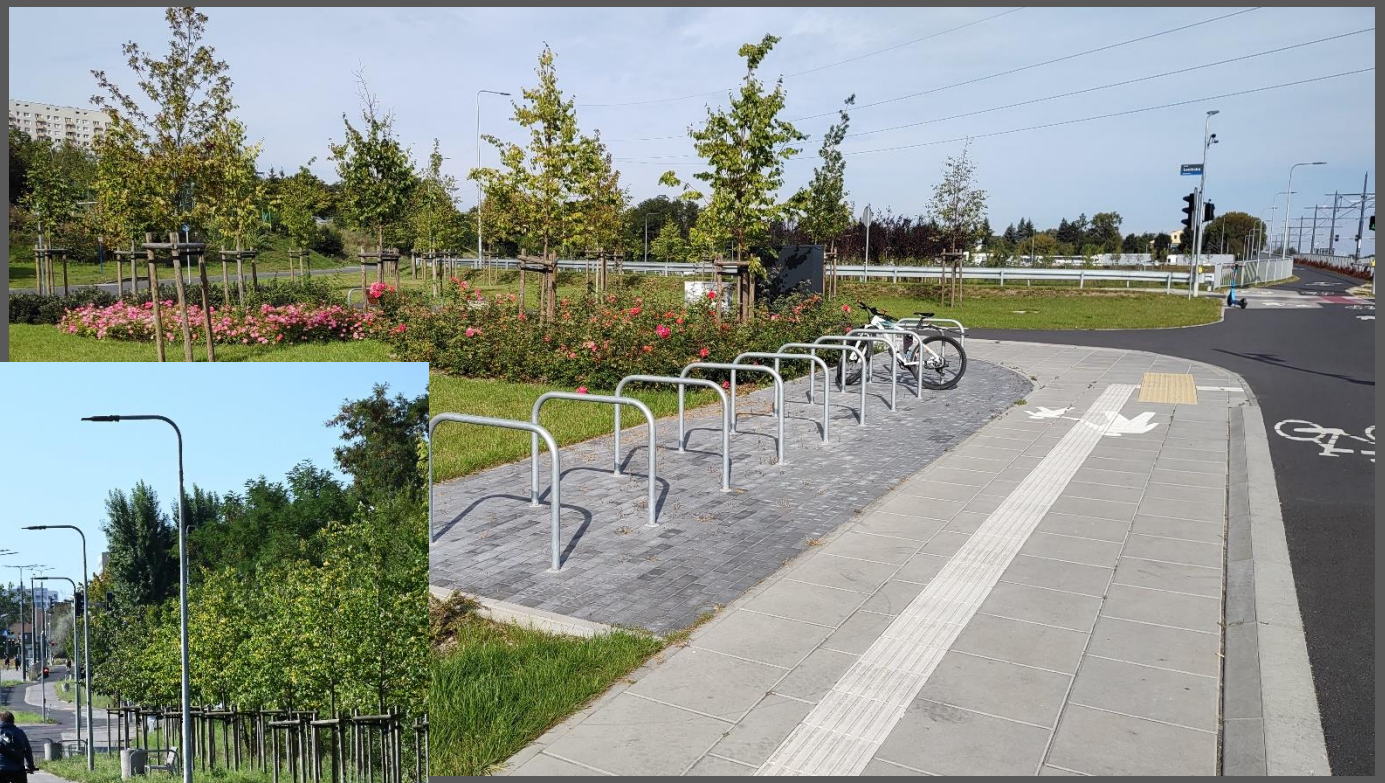
Rok 2019 - 2021

Tramwaj na Naramowice

Rok 2022

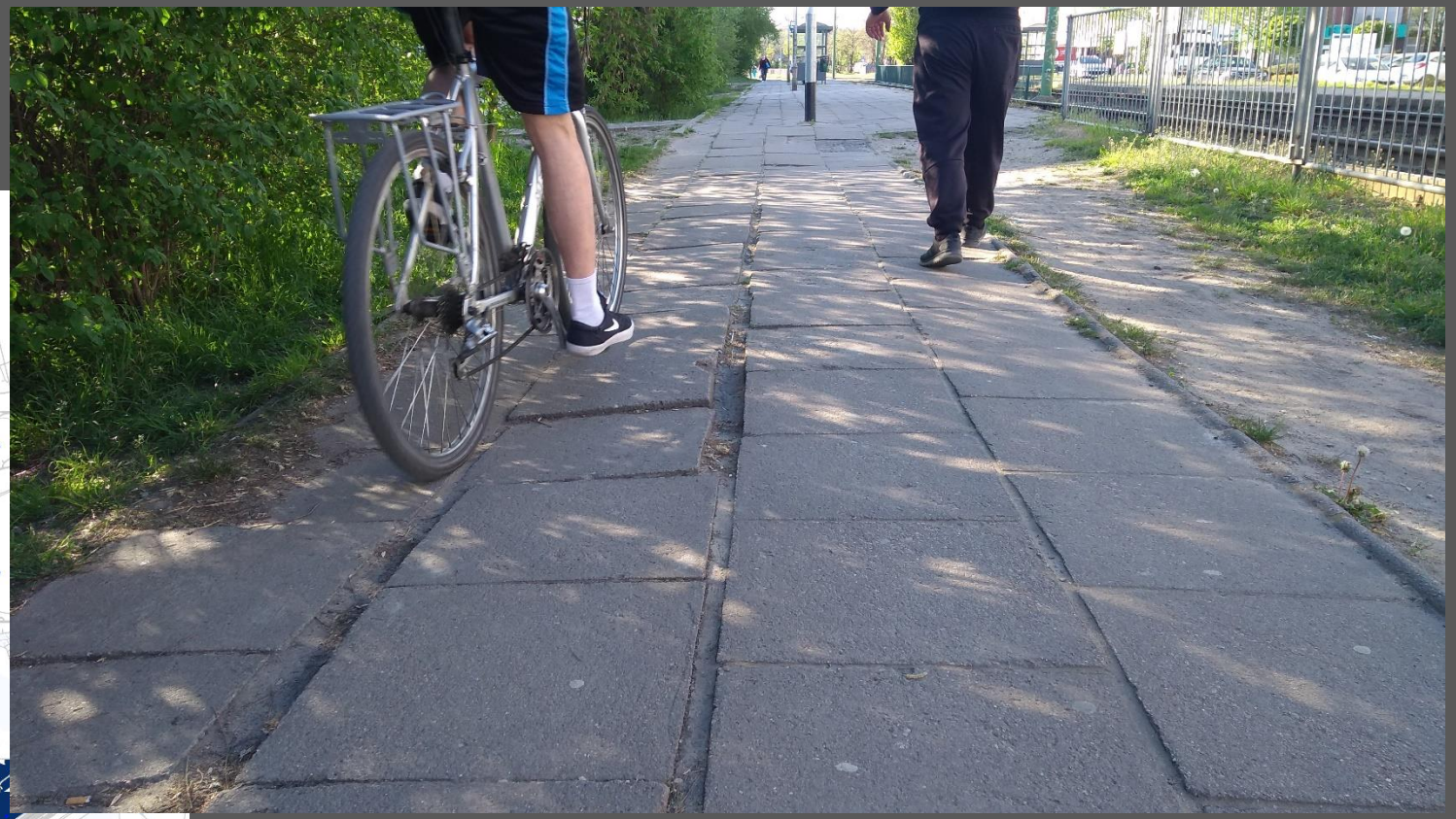
Tramwaj na Naramowice

Rok 2022



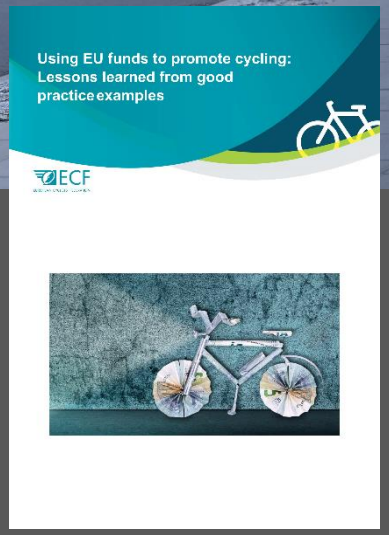
Trasa Kórnicka

Rok 2023



Trasa Kórnicka

Rok 2023



Trasa Ratajska

Rok 2024

Trasa Solna

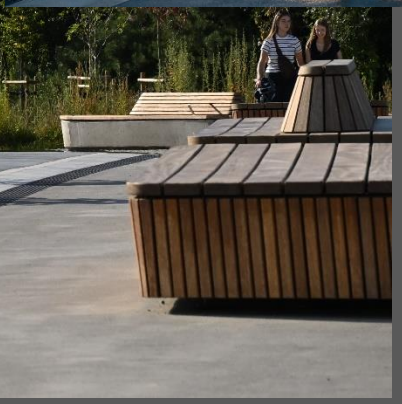
Rok 2024

Mosty Berdychowskie

Rok 2025

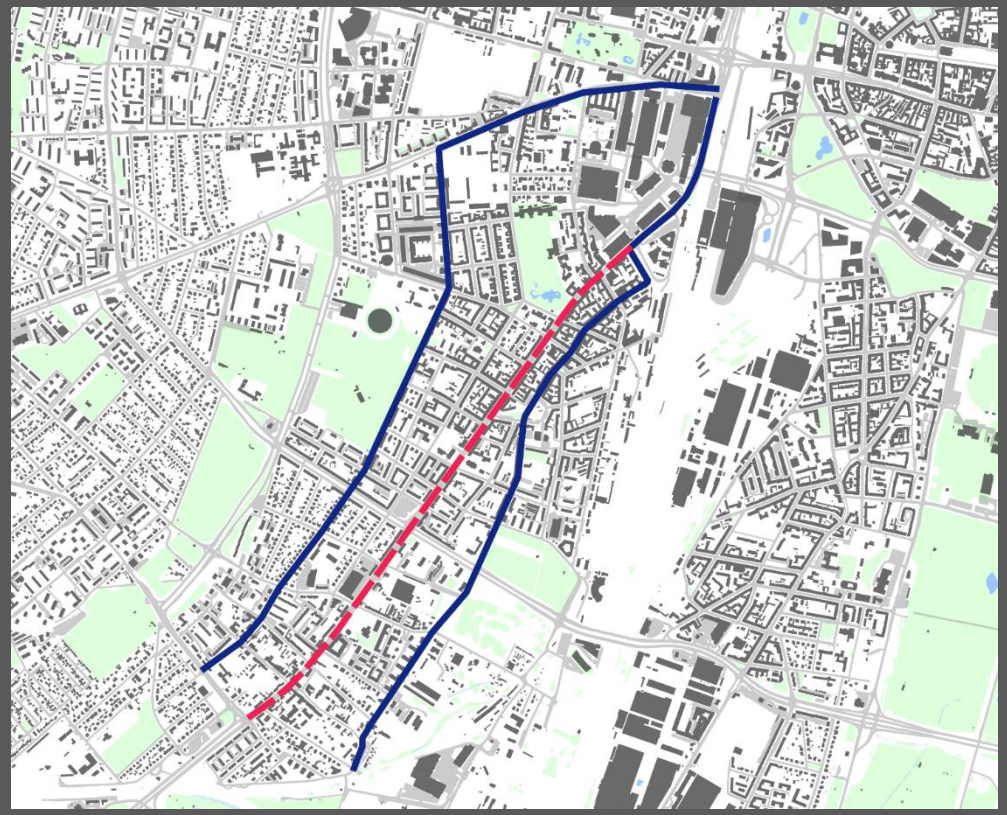
Mosty Berdychowskie

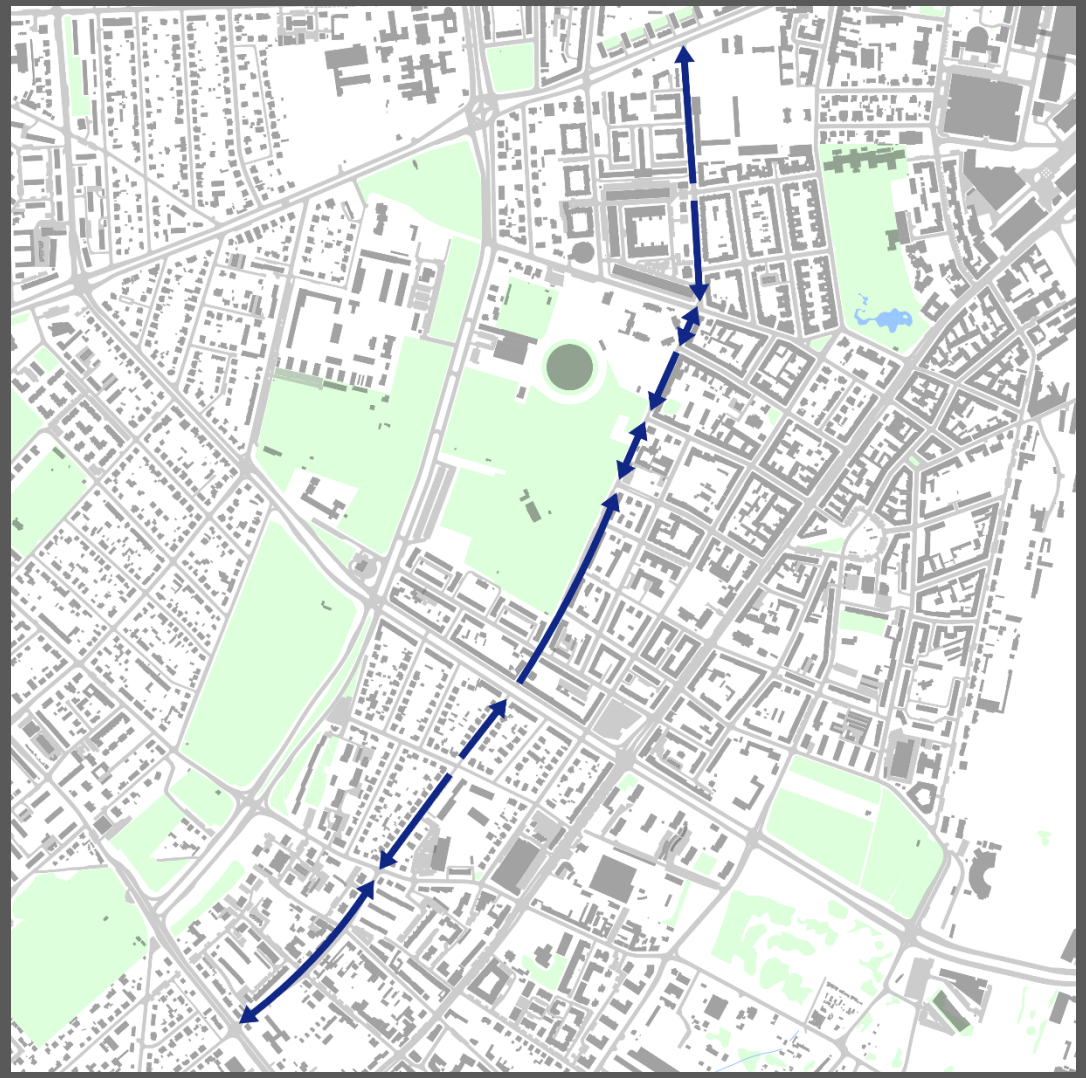
Rok 2025



Realizacja Przykładowej Trasy

Realizacja trasy rowerowej Głogowska
- Jarochowskiego
- Dmowskiego





Strefy Tempo 30

Ruch na zasadach ogólnych
- uspokajanie ruchu
- wdrażanie kontraruchu (około 400 ulic)
- przecinanie tranzytu

Co jeszcze?

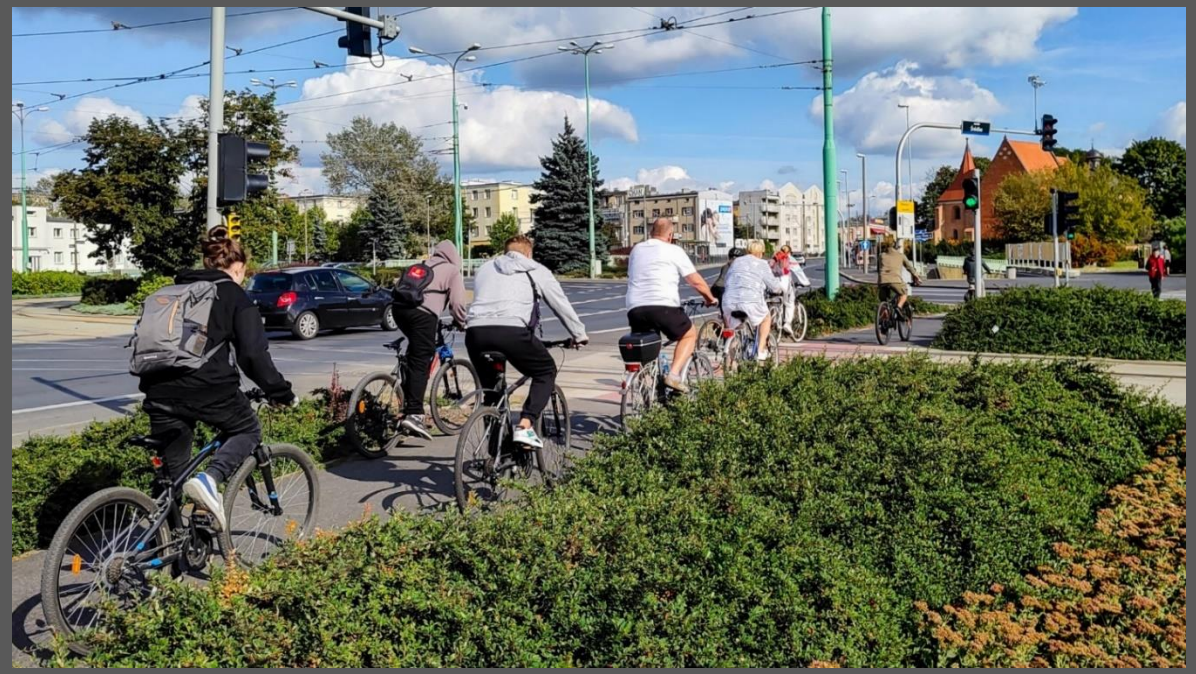
Parkingi

Ruch towarowy

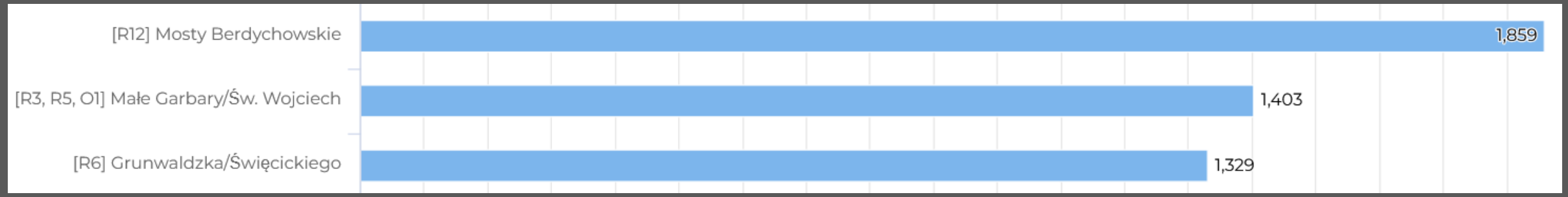
Integracja z transportem zbiorowym

Monitorowanie działań – system liczników

Efekty



URBAN ARROW


[R12] Mosty Berdychowskie
1,859
[R3, R5, O1] Małe Garbary/Św. Wojciech
1,403
[R6] Grunwaldzka/Święcickiego
1,329

Efekty

Rok 2025

Suma: 10 440 000
Śr. dzienna: 30 000
Szczyt: 1 maj 64 474
10 grudzień: 20 028

Dziękuję za uwagę

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

WOJCIECH GRELA
POMORZE ZACHODNIE

Rowerem przez Pomorze Zachodnie - dobre praktyki w zakresie infrastruktury i utrzymania

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

WARSZAWA 16 GRUDNIA 2025 IBIS WARSZAWA CENTRUM WWW.ZM.ORG.PL FB.COM/ZIELONE.MAZOWSZE

Pomorze Zachodnie

Rowerem przez Pomorze Zachodnie

Dobre praktyki w zakresie infrastruktury i utrzymania

Wojciech Grela
Biuro ds. komunikacji rowerowej

Warszawa, 16 grudnia 2025

Polski pomysł na turystykę rowerową

Na Pomorzu Zachodnim rower będzie dla każdego

Pomorze Zachodnie

Infrastruktura rowerowa 2014

Pomorze Zachodnie

Planowanie i dokumenty strategiczne

Koncepcja sieci tras rowerowych PZ:

Koncepcja sieci IV etapy

Pomorze Zachodnie

Etapowanie i nisko wiszące owoce

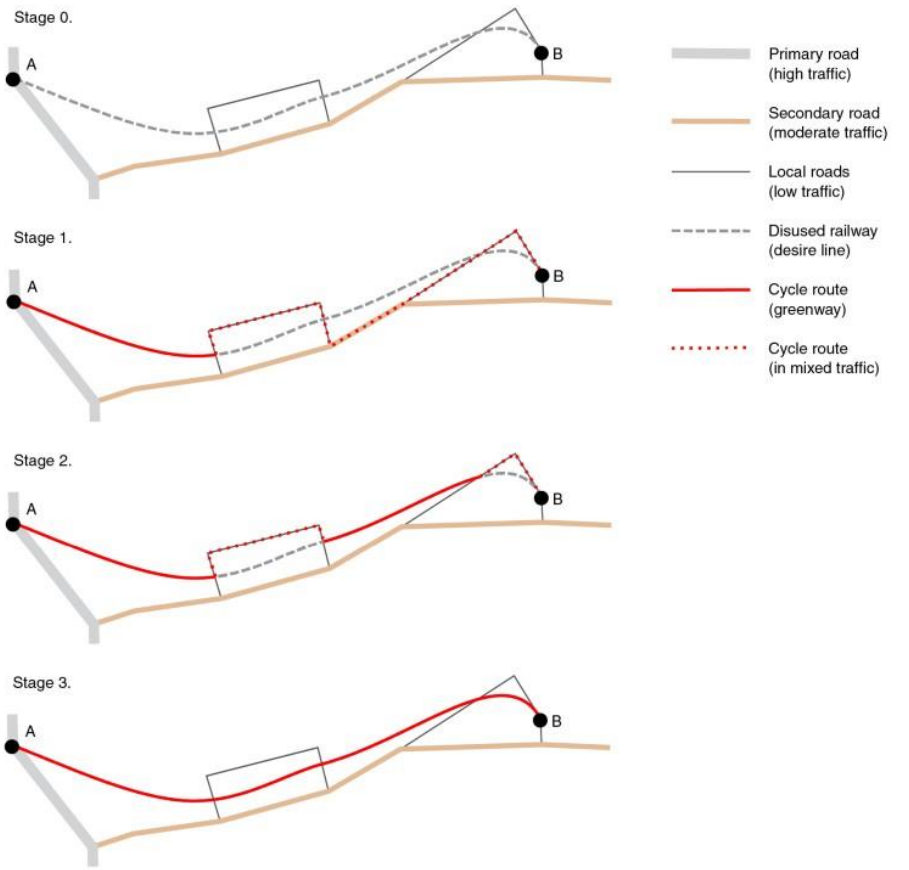
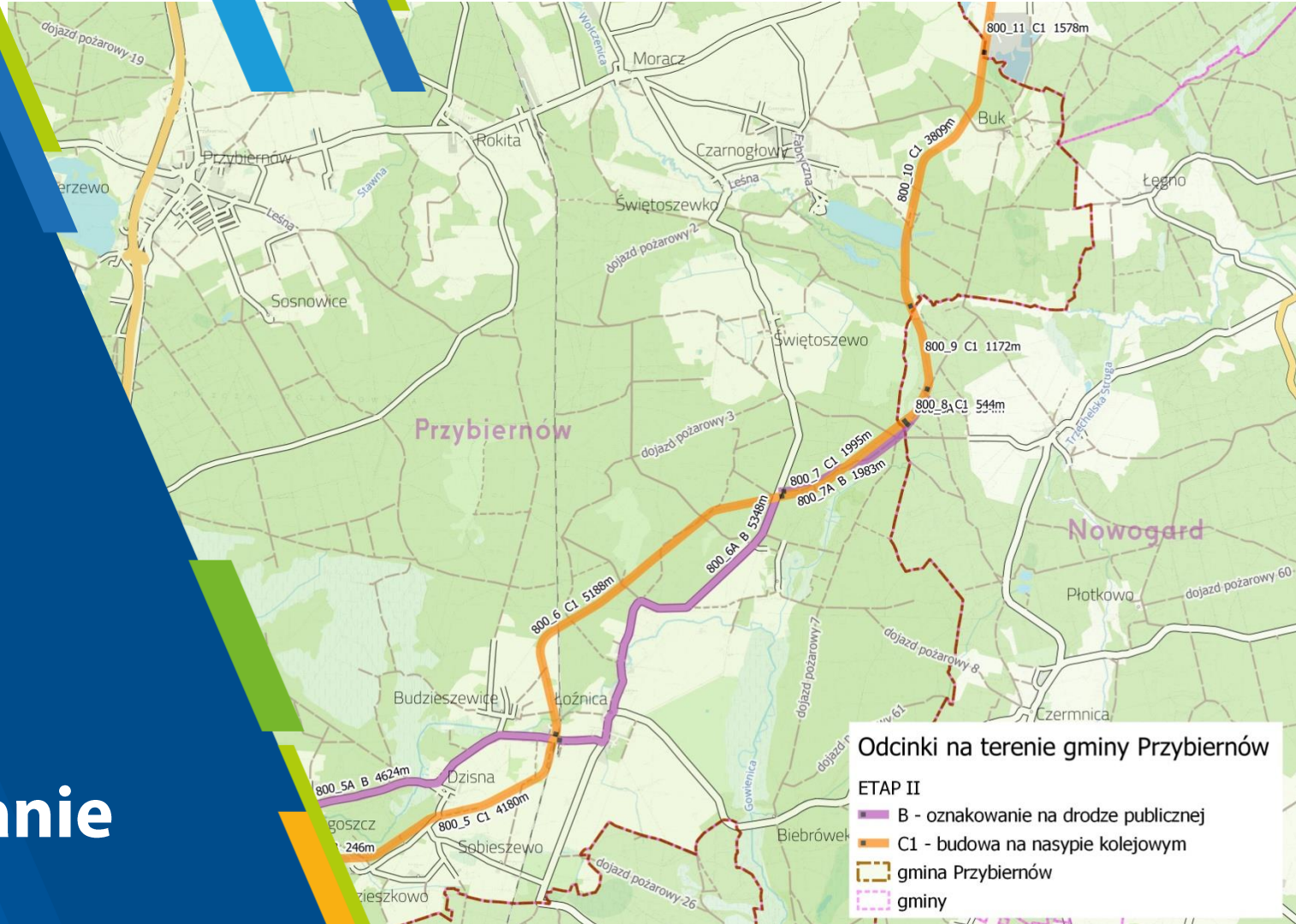


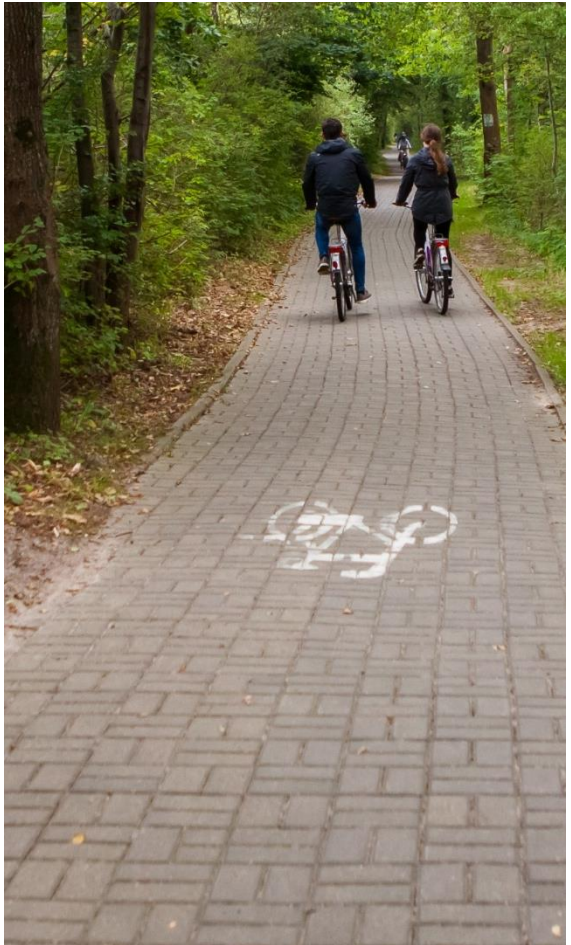
Figure 56. Example of a stage-by-stage route development process.

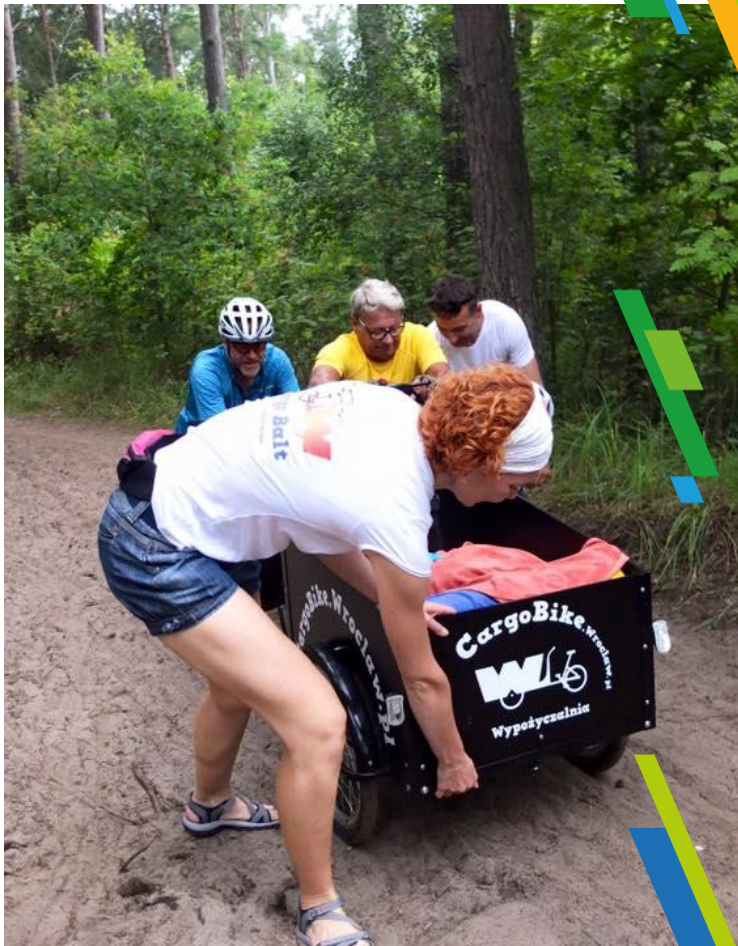
Pomorze Zachodnie

Etapowanie



EuroVelo 10 w 2014 roku



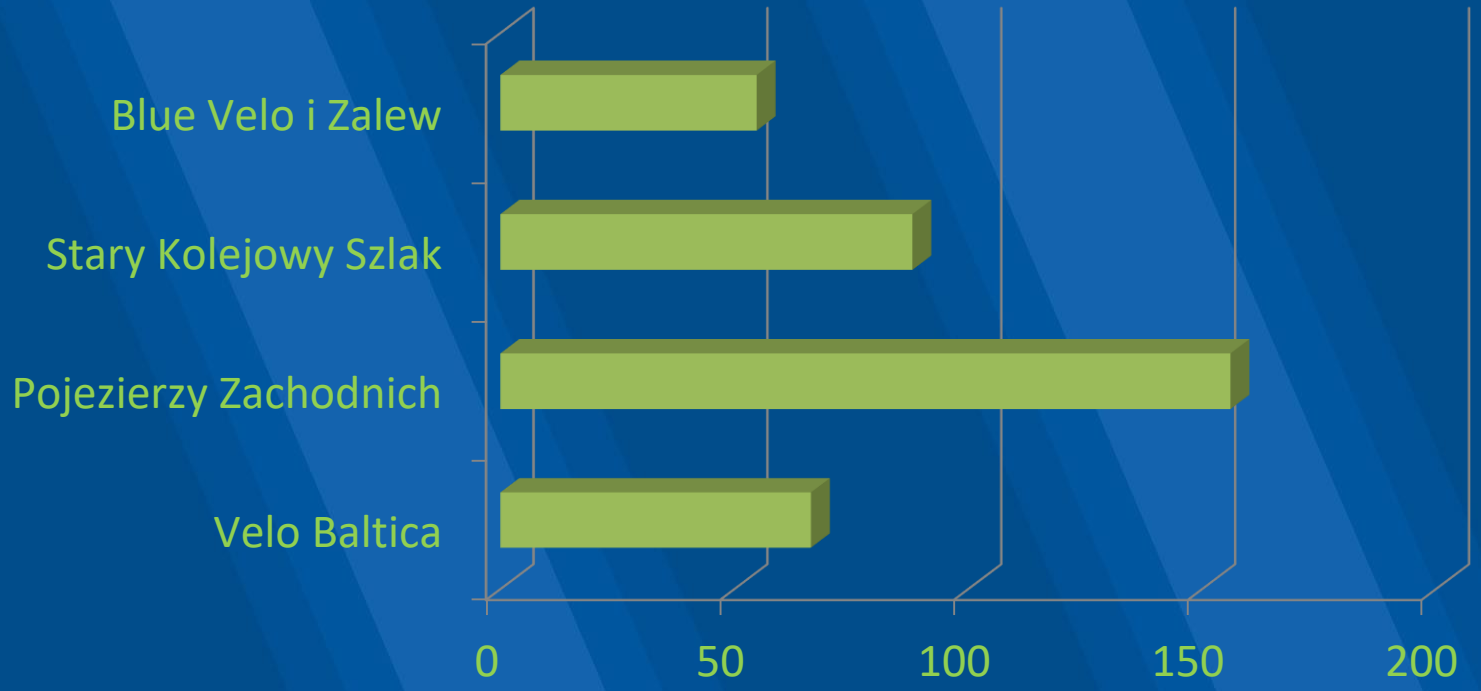


Pomorze Zachodnie

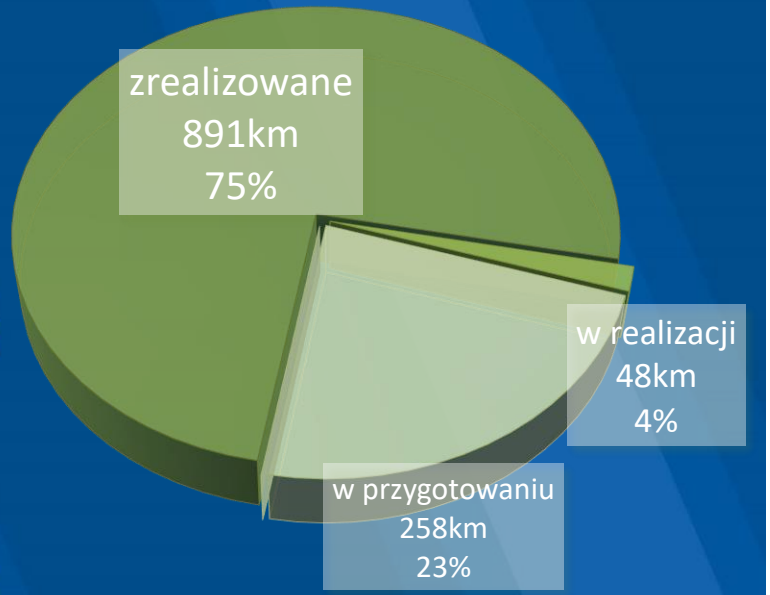
I etap budowy tras: minimum inwestycji - maksimum korzyści

400km inwestycji / 1100km tras

środki przeznaczone na realizację I etapu 365 [mln zł]



Stan realizacji tras I etapu



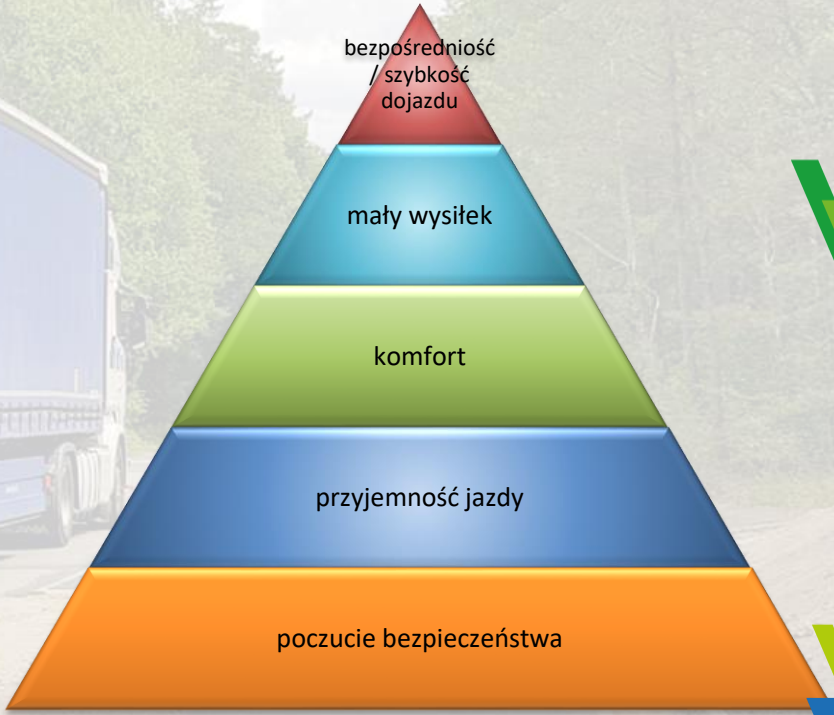
Stan na koniec 2025

Pomorze Zachodnie

Wakacje marzeń?

trasa komunikacyjna

trasa turystyczna



Pomorze Zachodnie

Wakacje marzeń! Trasy rowerowe to osobny system

Pomorze Zachodnie

Przez las

Pomorze Zachodnie

Wzdłuż linii kolejowej

Tam, gdzie kiedyś jeździły parowozy

Pomorze Zachodnie

Na wałach przeciwpowodziowych

Wzdłuż jezior

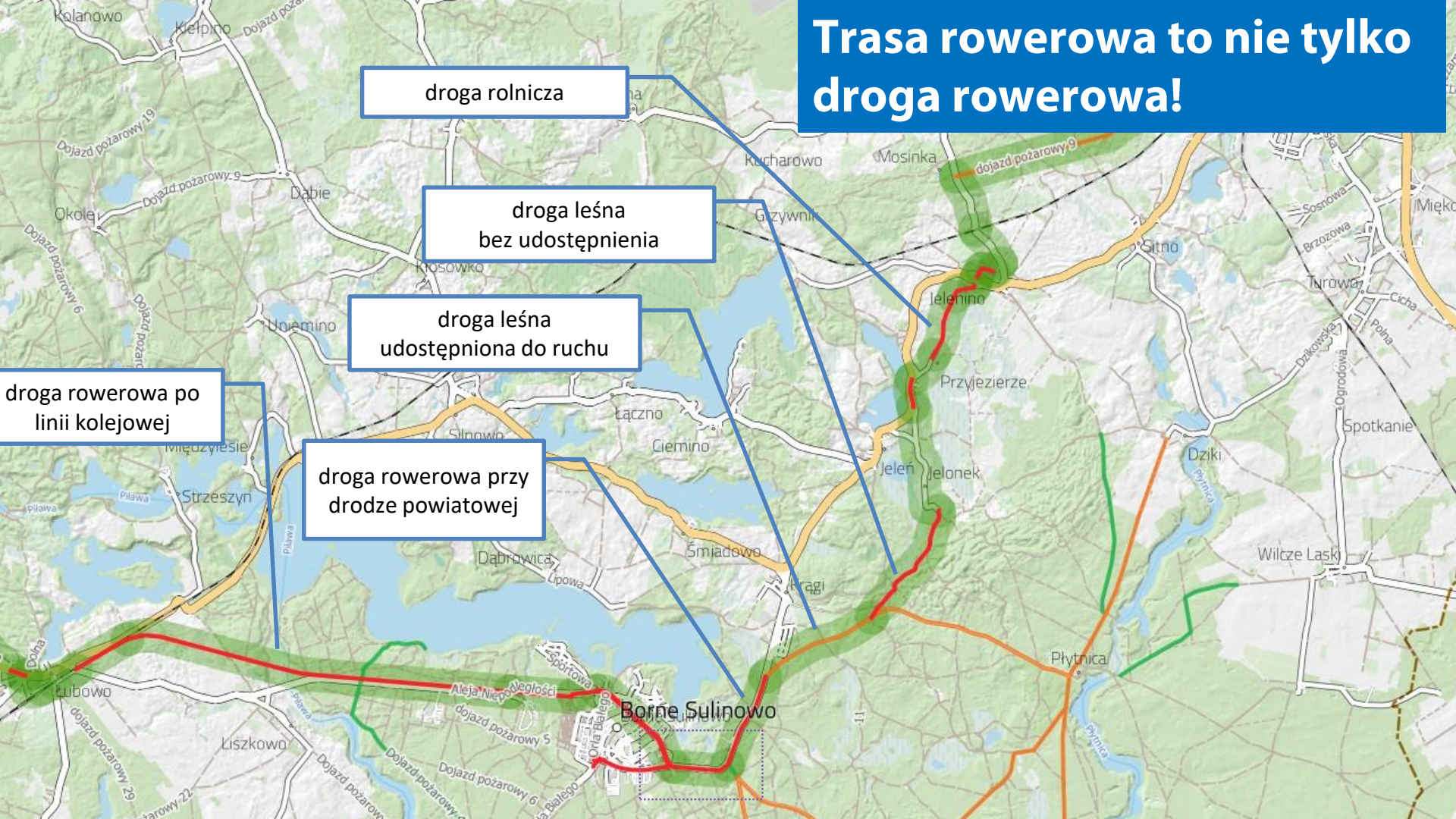
Pomorze Zachodnie

Najlepszy magnes: greenways i płaskie trasy

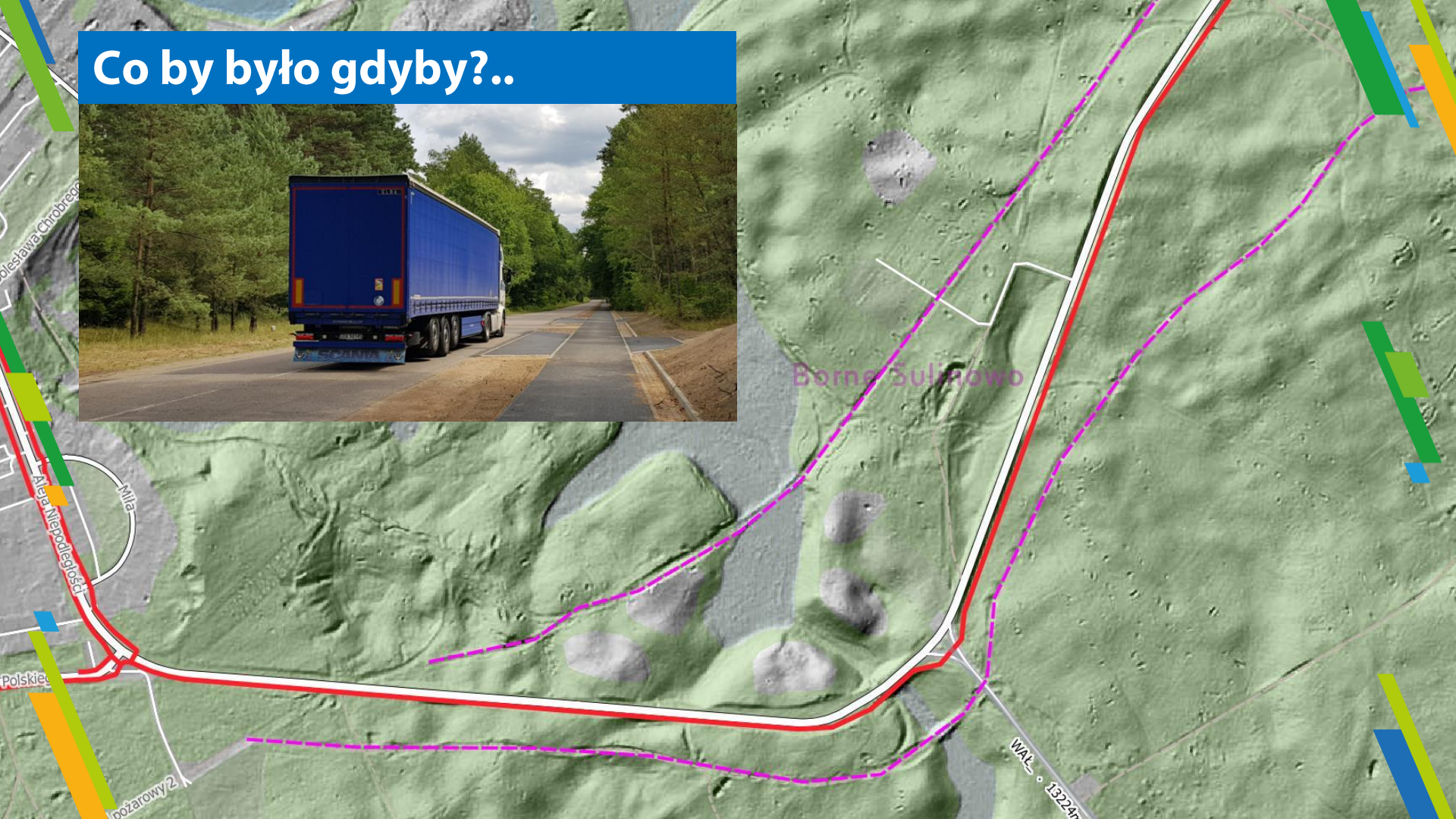
Greenways

Ustka
Postomino
Darłowo
Sławno
Koszalin
Kołobrzeg
15A
Polanów
10
13
Trzebiatów
Gościno
15
Karlino
Białogard
Miastko
Kamień Pom.
Świnoujście
Międzyzdroje
Gryfice
Bobolice
Wolin
Biały Bór
15
Golczewo
Płoty
Resko
Świdwin
Połczyn-Zdrój
Grzmiąca
20
3A
Barwice
Stepnica
Szczecinek
Nowogard
Łobez
Police
Goleniów
Drawsko Pomorskie
20
Borne Sulinowo
Maszewo
20A
Złocieniec
Szczecin
3
Ińsko
Stargard
20A
15
Dobrzany
Gryfino
Wałcz
20
Choszczno
Drawno
Pyrzyce
Przelewice
3
Piła
Człopa
Trzcińsko-Zdrój
20
Barlinek
Krzyż
20
Myślibórz
Most Siekierki-Neurudnitz
Dębno
3
Kostrzyn

Trasa rowerowa to nie tylko droga rowerowa!



Co by było gdyby?..



Pomorze Zachodnie

Droga leśna

Pomorze Zachodnie

Miedze

Pomorze
Zachodnie
Drogi lokalne
Pomorze
Zachodnie

Pomorze Zachodnie

Drogi lokalne

Pomorze Zachodnie

Drogi brukowe

Pomorze Zachodnie

Drogi rolnicze

Pomorze Zachodnie

Nawierzchnie z kruszywa

vélo & territoires
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

Fiche - action n°9
REVÊTEMENTS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Emisja gazów cieplarnianych w zależności od nawierzchni

Nawierzchnie asfaltowe mają najkorzystniejszy ślad węglowy!

Production de GES* des différents types de revêtements par m² mis en œuvre

*Gaz à effet de serre

Badanie Cerema

Pomorze Zachodnie

Beton asfaltowy:

- Niski koszt eksploatacji
- Niskie zużycie zasobów naturalnych w cyklu życia
- Nie zanieczyszcza powietrza podczas użytkowania (brak zapylenia)
- Odporność na zmiany klimatu
- Komfort dla użytkowników

vélo& territoires
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

Fiche - action n°9
REVÊTEMENTS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Dla kogo budujemy trasy?

Pomorze Zachodnie

Na dostępności korzysta każdy

W UE w 2023 r. 26.8% osób powyżej 16 roku życia miało niepełnosprawność

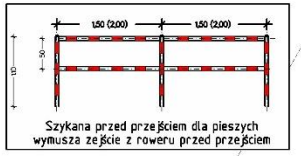
Pomorze Zachodnie

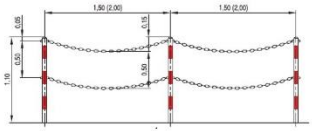
Warsztaty dotyczące dostępności

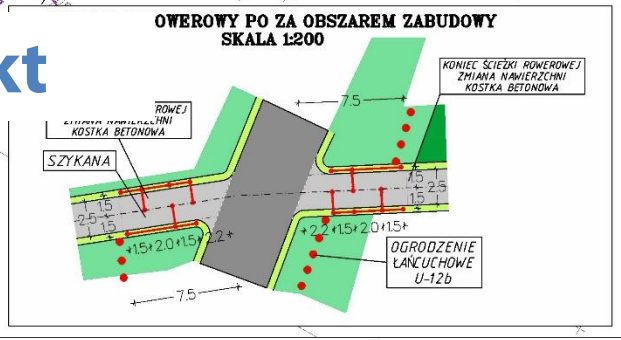
Przed

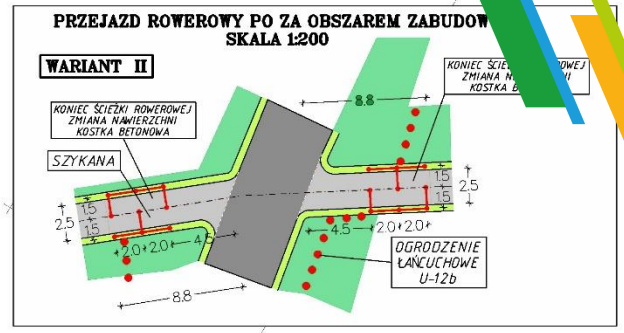
Po

Pierwszy projekt

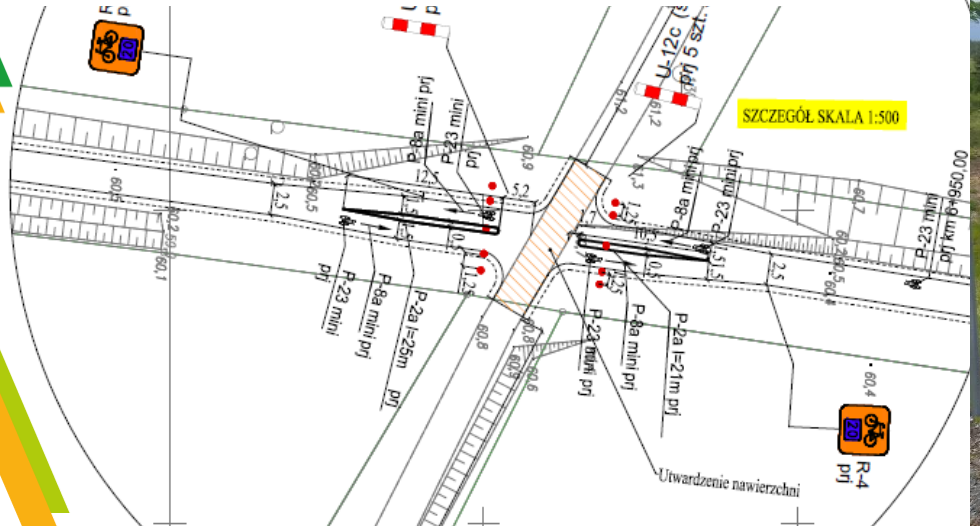








Ostateczny projekt



Przed

Po

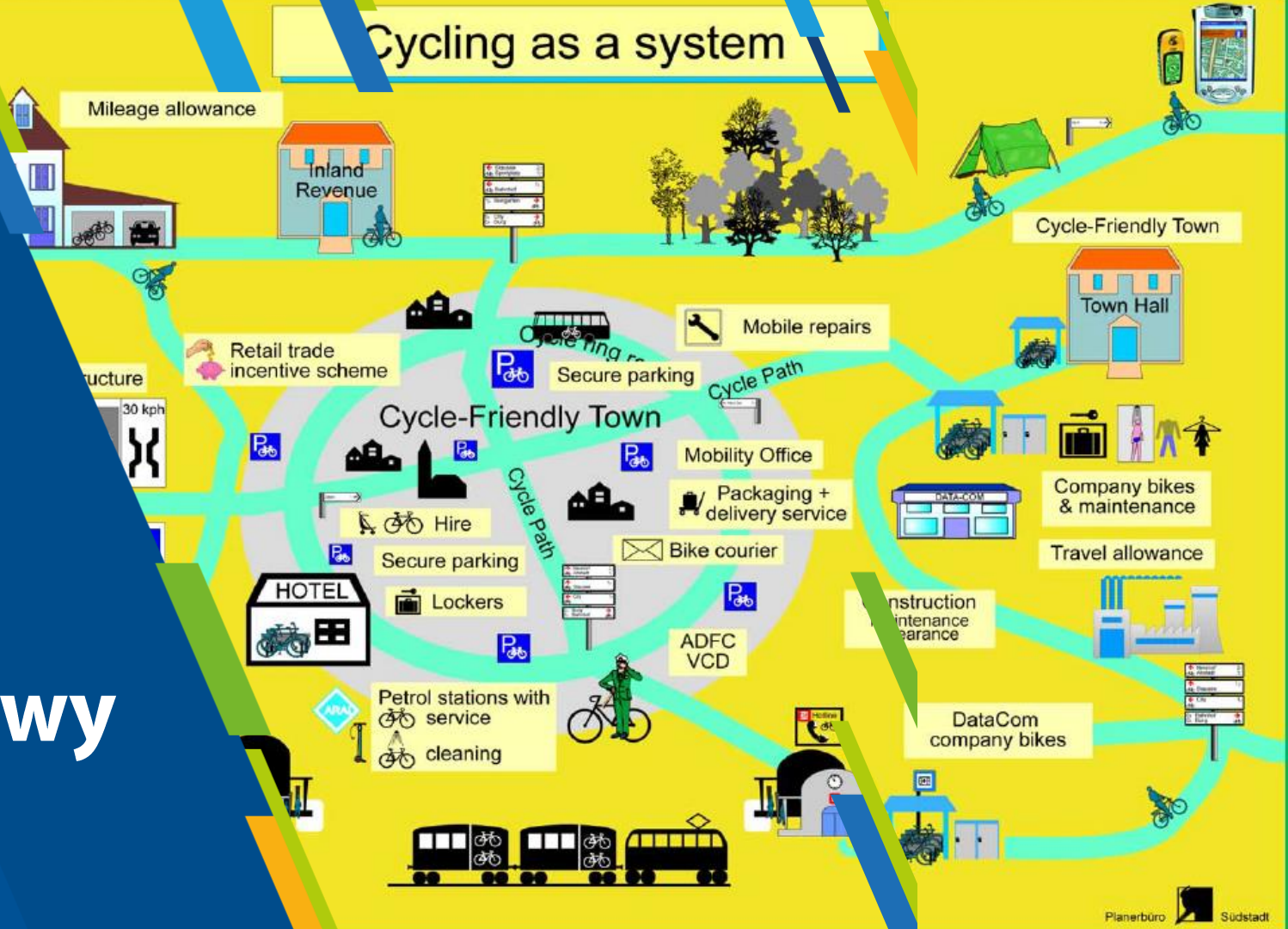
3 miejsce w kategorii doskonałość
11 Europejskie Nagrody Greenways

Transgraniczny Polsko-Niemiecki greenway Wriezen - Choszczno

Pomorze Zachodnie

Best Cycle Route Development Award 2025

Rowerowy region



Pomorze Zachodnie

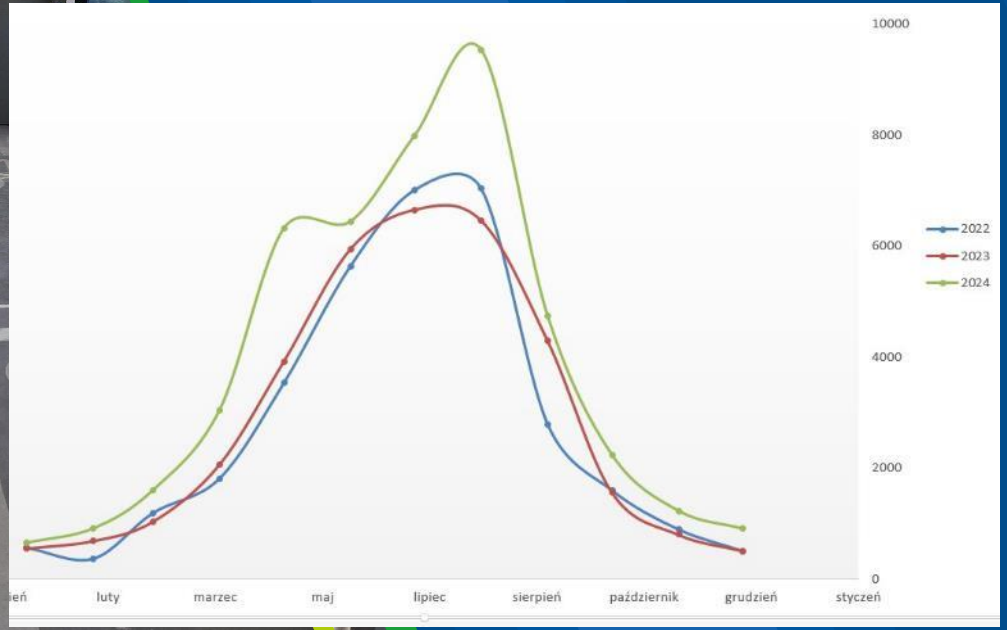
Zaplanowana dostępność do linii kolejowych

Pomorze Zachodnie

16 miejsc na rowery w najnowszym taborze

Pomorze Zachodnie

Wzrost przewozów w kolejach regionalnych o 23%



Pomorze Zachodnie

Zarządzanie trasami

Województwo Zachodniopomorskie jest zarządcą sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego i poszczególnych tras wchodzących w tę sieć.

Model zarządzania trasami

Model zarządzania trasami

Pomorze Zachodnie

Biuro ds. komunikacji rowerowej

- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej (opinie do ZRID, plany miejscowe)
- Samorządy lokalne (powiat, gmina) - (współpraca przy realizacji tras)
- **Wydział Funduszy Europejskich (wnioski o dofinansowanie infrastruktury)**
- Biura projektowe
- Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich (opinie projektów infrastruktury przy DW)
- GDDKiA, Zarządy Dróg Powiatowych (współpraca przy realizacji tras)

Pomorze Zachodnie

Audyt i utrzymanie tras rowerowych

Pomorze Zachodnie

Cykliczne spotkania interesariuszy trasy

Coroczna kontrola utrzymania

Pomorze Zachodnie

Zgłaszanie usterek w aplikacji „Pomorze Zachodnie”

Pomorze Zachodnie

Aktualny przebieg i objazdy

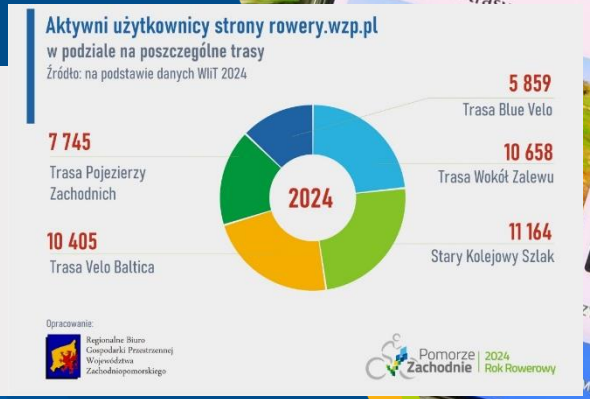
Pomorze Zachodnie

Zaplanuj wyprawę z aplikacją Pomorze Zachodnie

14 900 pobrań
4,9 na 607 opinii
★★★★★
App Store

51 542 pobrań
4,9 na 801 opinii
★★★★★
Google Play

www.rowery.wzp.pl



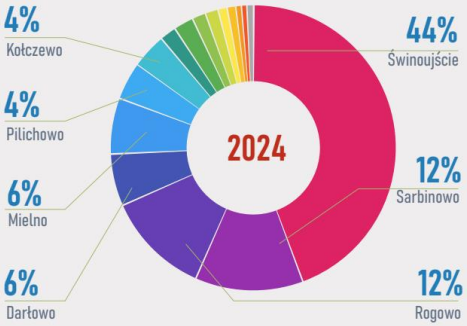
Rowerzyści się liczą!

Udział rejestrowanego ruchu na punktach pomiarowych

- Świnoujście
- Sarbinowo
- Rogowo
- Darłowo
- Mielno
- Pilichowo
- Kołczewo
- Borne Sulinowo
- Dąbie
- Nowe Objezierze
- Mostkowo/Dzikowo
- Chwarstnica
- Toporzyk
- Nowe Warpno
- Czarnocin
- Czarnocin

Źródło: RBGPWZ na podstawie danych WIiT 2024

Najpopularniejsze miejsca (udział %)



Miejsce zliczania	Suma	Zmiana
Świnoujście	782 527	2,3%
Sarbinowo	215 399	5,5%
Rogowo	207 756	10,4%
Darłowo	103 921	7,9%
Mielno	111 627	28,2%
Pilichowo	74 907	1,6%
Kołczewo	70 319	11,0%
Borne Sulinowo	32 800	-17,6%
Szczecin Dąbie	39 663	*
Nowe Objezierze	27 274	-27,1%
Mostkowo	26 004	8,1%
Chwarstnica	18 539	-3,9%
Toporzyk	17 078	10,0%
Nowe Warpno	11 249	*
Czarnocin	10 759	13,4%
Karlino	13 294	*

Źródło: RBGPWZ na podstawie danych WIiT 2024
* nowy licznik

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Pomorze Zachodnie

więcej informacji na stronie: rbgp.pl

Pomorze Zachodnie od lat rozwija system monitorowania mobilności rowerowej. Obecnie system obejmuje 16 miejsc pomiarowych.

Pomorze Zachodnie

Dziękuję za uwagę

www.rowery.wzp.pl

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

ALEKSANDER BUCZYŃSKI
ECF

Efektywne wykorzystanie funduszy UE

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Efektywne wykorzystanie funduszy UE

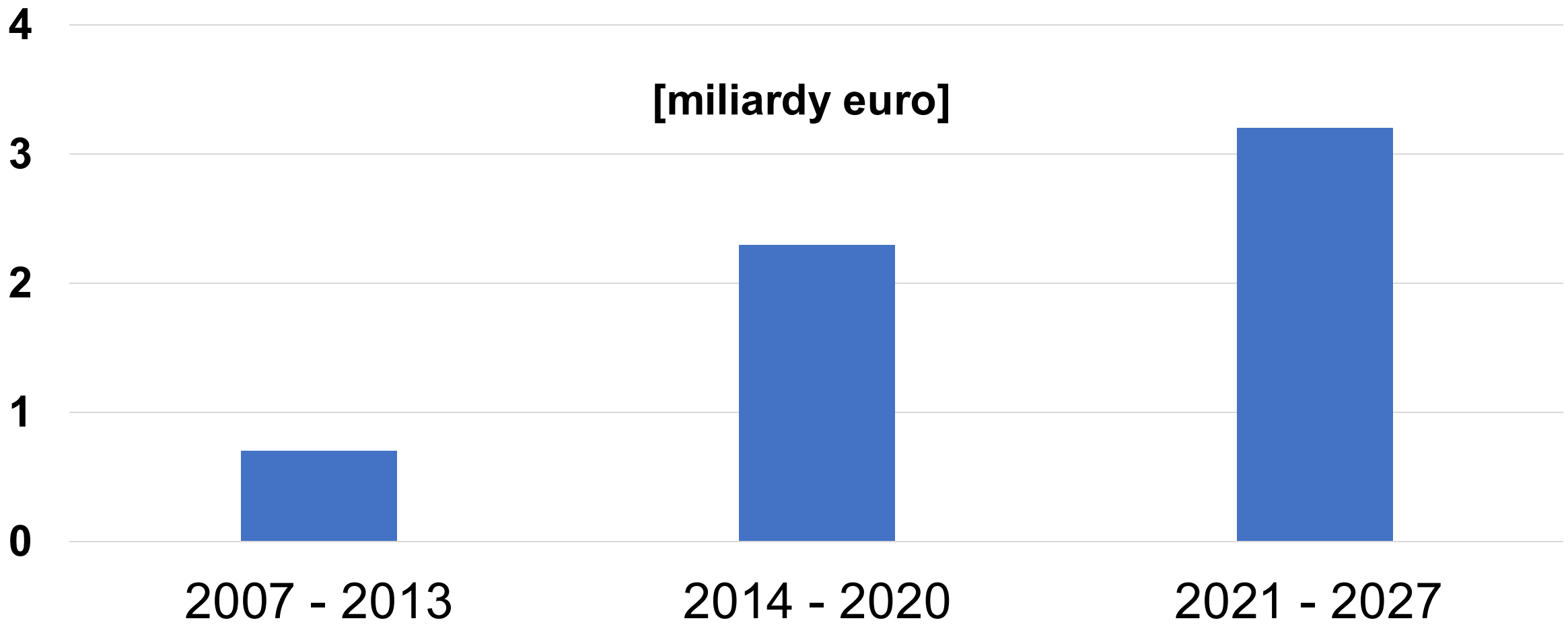
Aleksander Buczyński, Policy Officer – Infrastructure

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Fundusze strukturalne UE na rowery



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Ale…

euobserver

Join EUobserver

NEWS / HEALTH & SOCIETY

INVESTIGATION

How EU funds for bike infrastructure are being misused

- *„Wielu rowerzystów skarży się na niebezpieczną i dysfunkcyjną infrastrukturę”*
- *„Na Litwie analiza 15 dofinansowanych projektów wykazała, że gminy często budują ścieżki rowerowe krótsze niż 2 km. Część z nich jest zbyt wąska, aby spełniać standardy, przerywana jest przystankami autobusowymi, zjazdami lub kończy się gwałtownie.”*
- *…*

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Wymagania jakościowe

- Dyrektywa ws. zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
  -> EGRIS SG3 (2026?)
- UNECE [Guide for designating cycle route networks](#) (2025) (Annex II and III)

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Dobre praktyki

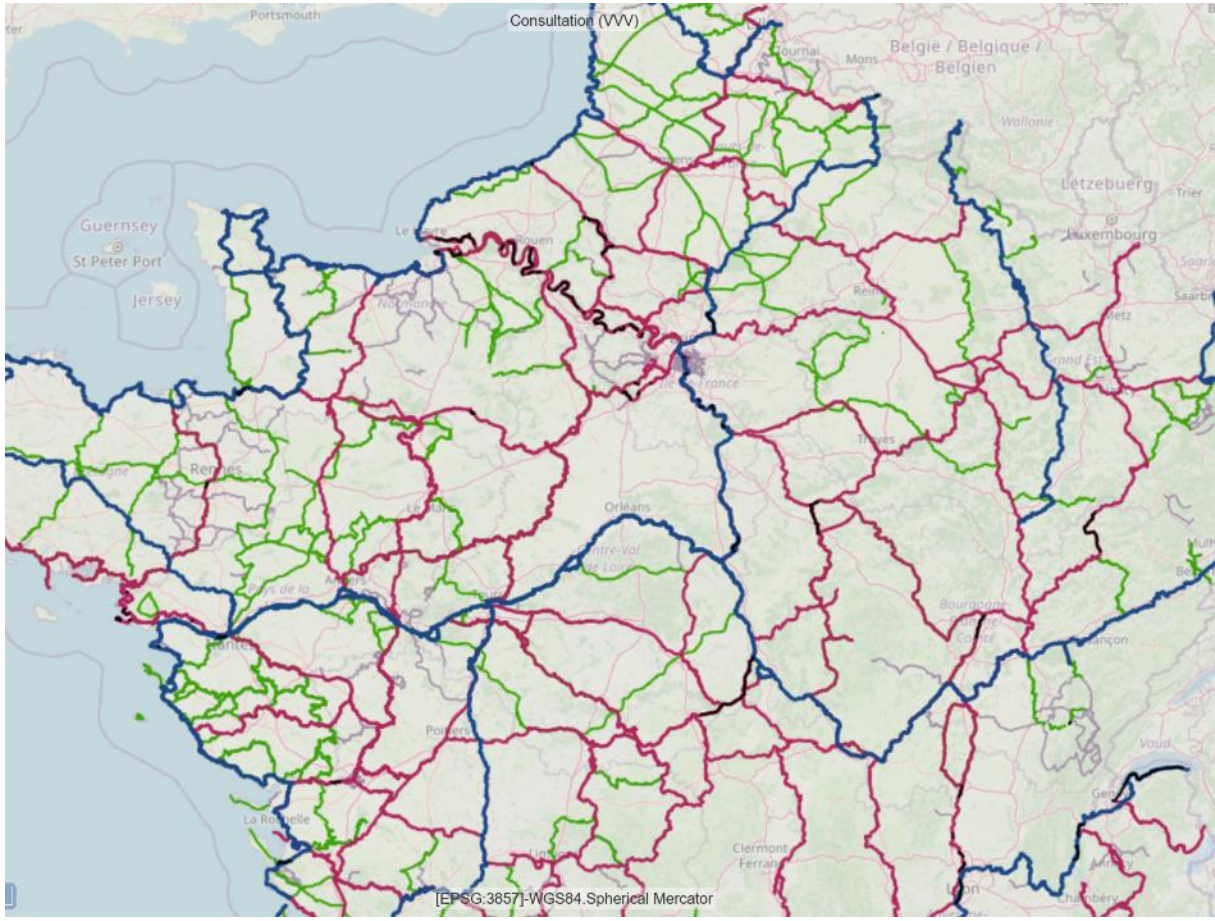
1. **Francja: krajowa sieć rowerowa**
2. Belgia: rowerostrady
3. Uwzględnianie rowerów w inwestycjach nierowerowych

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Francja: krajowa sieć rowerowa

- 59 tras (w tym 10 EuroVelo)
- **25 900 km**
- **83,6%** zrealizowane
- 2024: **+610 km**
- 2030: planowane ukończenie
- [-> https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/](https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/)



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Wydzielone drogi dla rowerów: 46%

© Vélo Loisir Provence

Z reguły poza pasem drogowym

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Przykładowy projekt: 22 km, finansowanie departament/region/EU

EuroVelo 4: Passerelle sur l'Authie

EuroVelo 4: Krajowy Plan Odbudowy

Dobre praktyki

1. Francja: krajowa sieć rowerowa
2. **Belgia: rowerostrady**
3. Uwzględnianie rowerów w inwestycjach nierowerowych

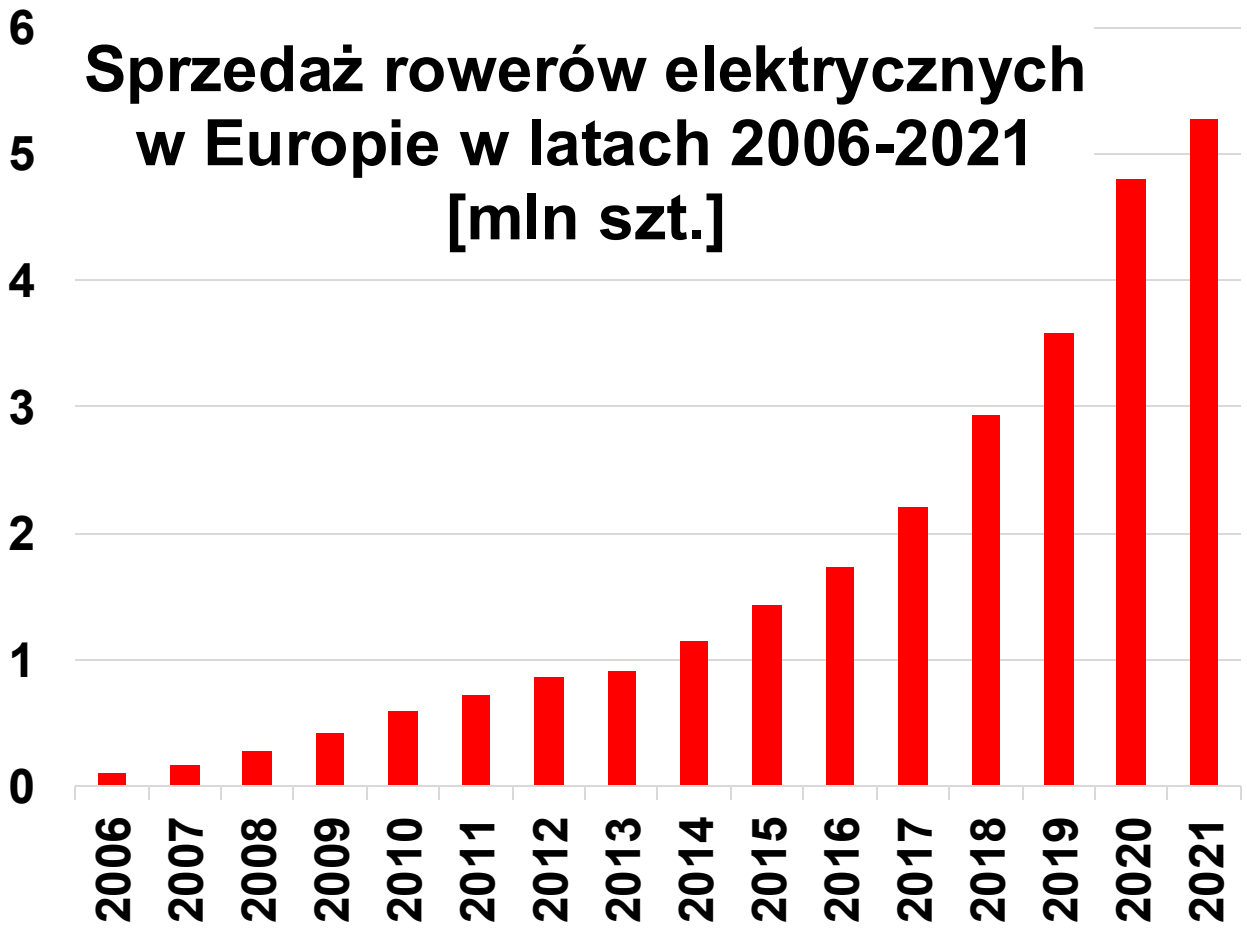
ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Rowery ze wspomaganiem elektrycznym

- Codzienne dojazdy rowerem na dłuższe dystanse (~20 km)
- Nowi użytkownicy (osoby starsze, rodzice z dziećmi)
- Nowe obszary (dalekie przedmieścia, tereny górzyste)
- Potrzeba wyższych standardów



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Rowerostrady

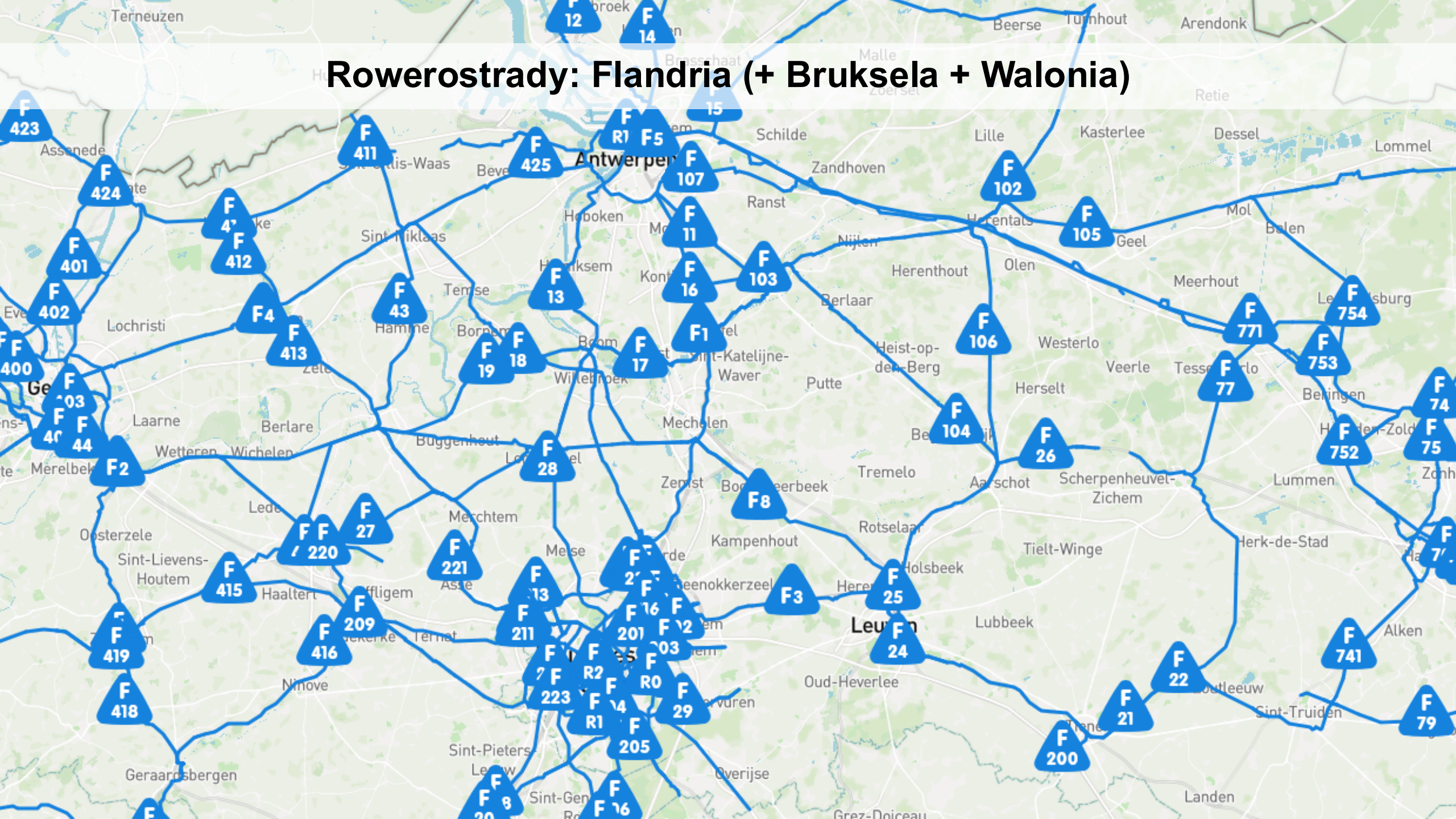
- Wykorzystanie potencjału rowerów ze e-wspomaganiem
- Wyższe parametry, np.:
  - Szerokość 4 m
  - Promienie łuków >35 m
  - Liczba zatrzymań <0.4/km
  - …

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Rowerostrady: Flandria (+ Bruksela + Walonia)



Korzyści/koszty: 2–14

Zoek op naam of trefwoord

fiets

Zoek op programma

Kies een of meerdere...

Zoek op thema

mobiliteit

Zoek op provincie

Kies een of meerdere...

Zoek op regio

Kies een of meerdere...

Zoek op prioriteit

Kies een of meerdere...

Zoek op programma periode

Kies een of meerdere...

WISSEN ✖

Fietsostrade Antwerpen-Lier: fietsbrug over spoorbundel te Mortsel

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

Meer lezen ›

Fietsostrade Herentals-Balen: tunnel onder R14

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

Meer lezen ›

Fietsostrade Herentals-Balen: fietsbrug over Kempisch Kanaal

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

Meer lezen ›

Finansowanie unijne –> „ciężkie” inwestycje: mosty, tunele

Fietsostrade Antwerpen-Mechelen: bouw fietsbrug R10

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

Fietsostrade Herentals-Balen: fietstunnel

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

Fietstunnel onder Tiensesteenweg

EFRO-Vlaanderen

› mobiliteit, personen mobiliteit

F11 Antwerpia – Lier odcinek Mortsel – Boechout

- ERDF (UE): €832,000 (40%)
- Flandria (region): €800,000
- Antwerpia (prowincja) €448,000
- -> F11 cycle highway: EU funds well used

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Dobre praktyki

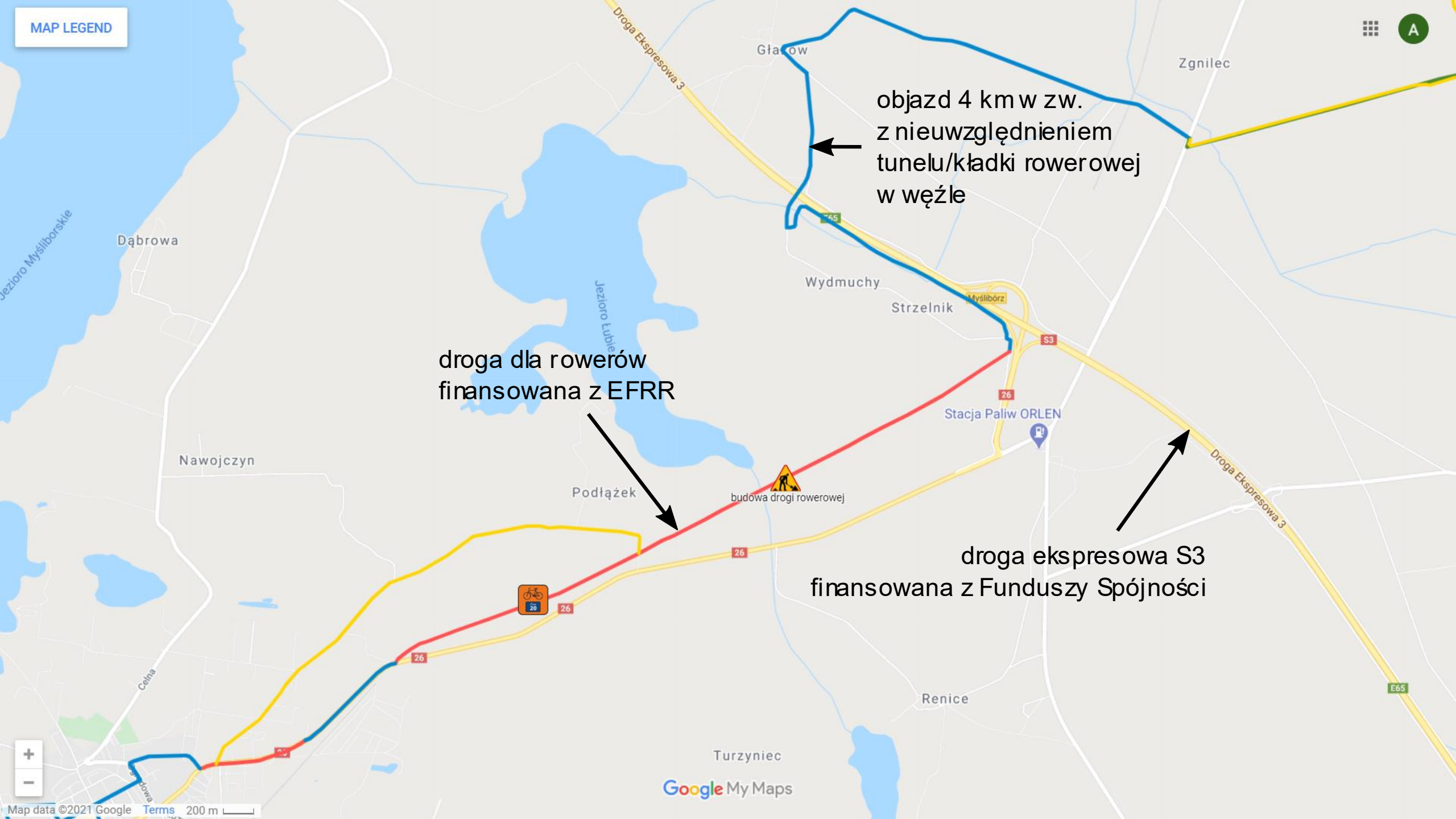
1. Francja: krajowa sieć rowerowa
2. Belgia: rowerostrady
3. **Uwzględnianie rowerów w inwestycjach nierowerowych**

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

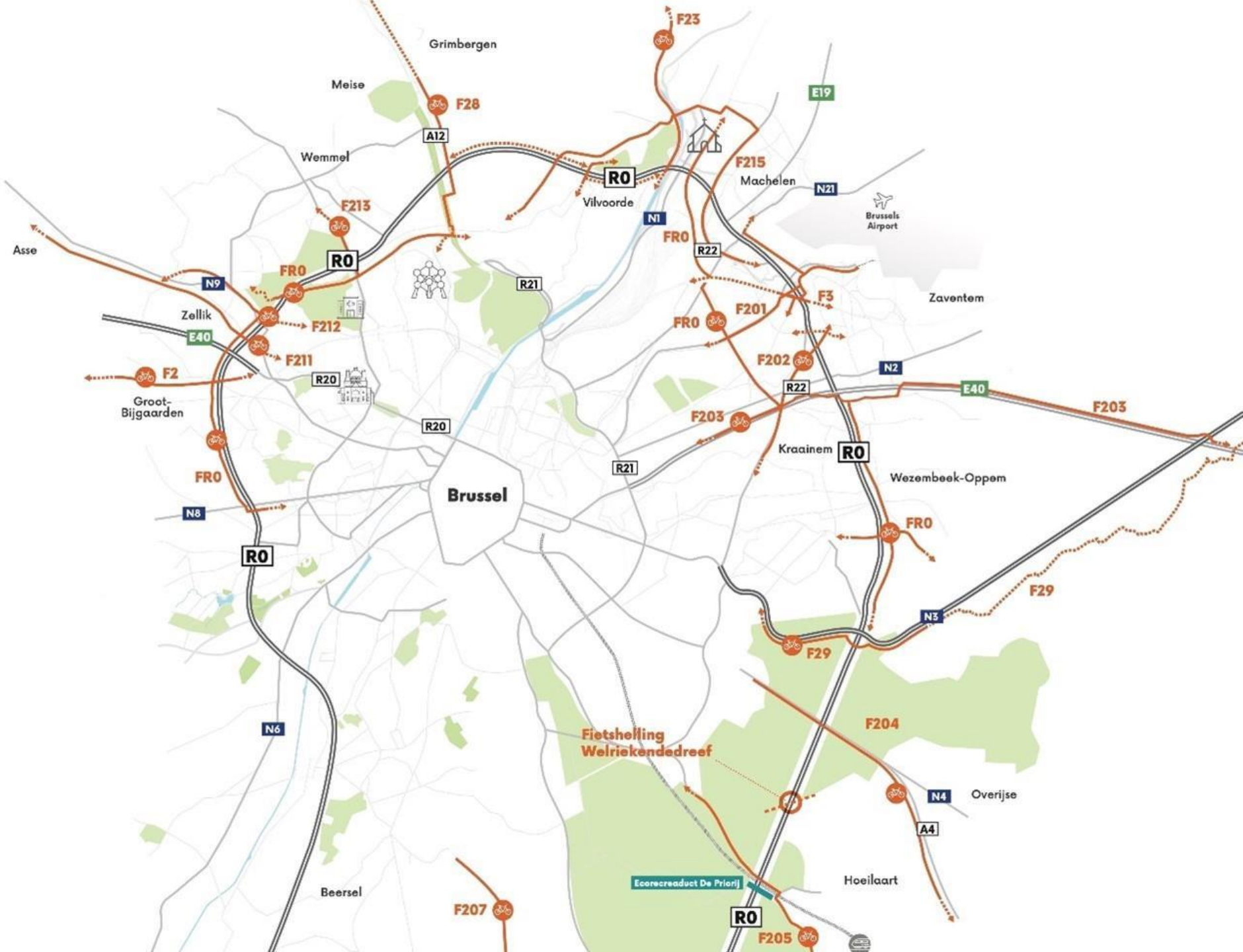
Autostrady/linie kolejowe rozcinają trasy i sieci rowerowe


MAP LEGEND
Droga Ekspresowa 3
Głaskow
Zgnilec
objazd 4 km w zw.
z nieuwzględnieniem
tunelu/kładki rowerowej
w węźle
Jezioro Myśliborskie
Dąbrowa
Wydmuchy
Strzelnik
Myślibórz
Jezioro Lubie
droga dla rowerów
finansowana z EFRR
Stacja Paliw ORLEN
Nawojczyn
Podłążek
budowa drogi rowerowej
droga ekspresowa S3
finansowana z Funduszy Spójności
Droga Ekspresowa 3
Celna
Renice
Turzyniec
Google My Maps
Map data ©2021 Google
Terms
200 m

Błędy są kosztowne: 32,5 mln euro za 2 km

Obwodnica Brukseli: 21 projektów rowerowych

Cel: likwidacja bariery między miastem a przedmieściami



Dobra praktyka: Kanał Alberta

Dobra praktyka: nowy tunel pod Skaldą

Rozporządzenie TEN-T (2024)

- Analiza korzysci i kosztów powinna uwzgledniac zdrowie (HEAT, DCP)
- Należy brać pod uwagę synergie z infrastrukturą rowerową
- Zachowanie ciagłości i dostępności tras rowerowych
- Parkingi rowerowe przy stacjach kolejowych
- Multimodalne wezły pasażerskie dostępne rowerem do 2030

Patrz: Integrating cycling in the trans-European transport network

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Do poczytania o funduszach

1. An analysis of cycling investments by EU Member States using EU Structural Funds
2. Using EU funds to promote cycling. Lessons learned from good practice examples
3. Jak zdobyć fundusze europejskie na inwestycje rowerowe. Przewodnik dla Polski po procesie programowania dla Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na lata 2021-2027

ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union

Cycling Industries Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

DOMINIK MAKURAT
WOLAŃSKI SP. Z O.O.

Infrastruktura rowerowa w wynikach badań ewaluacyjnych perspektywy 2014-2020

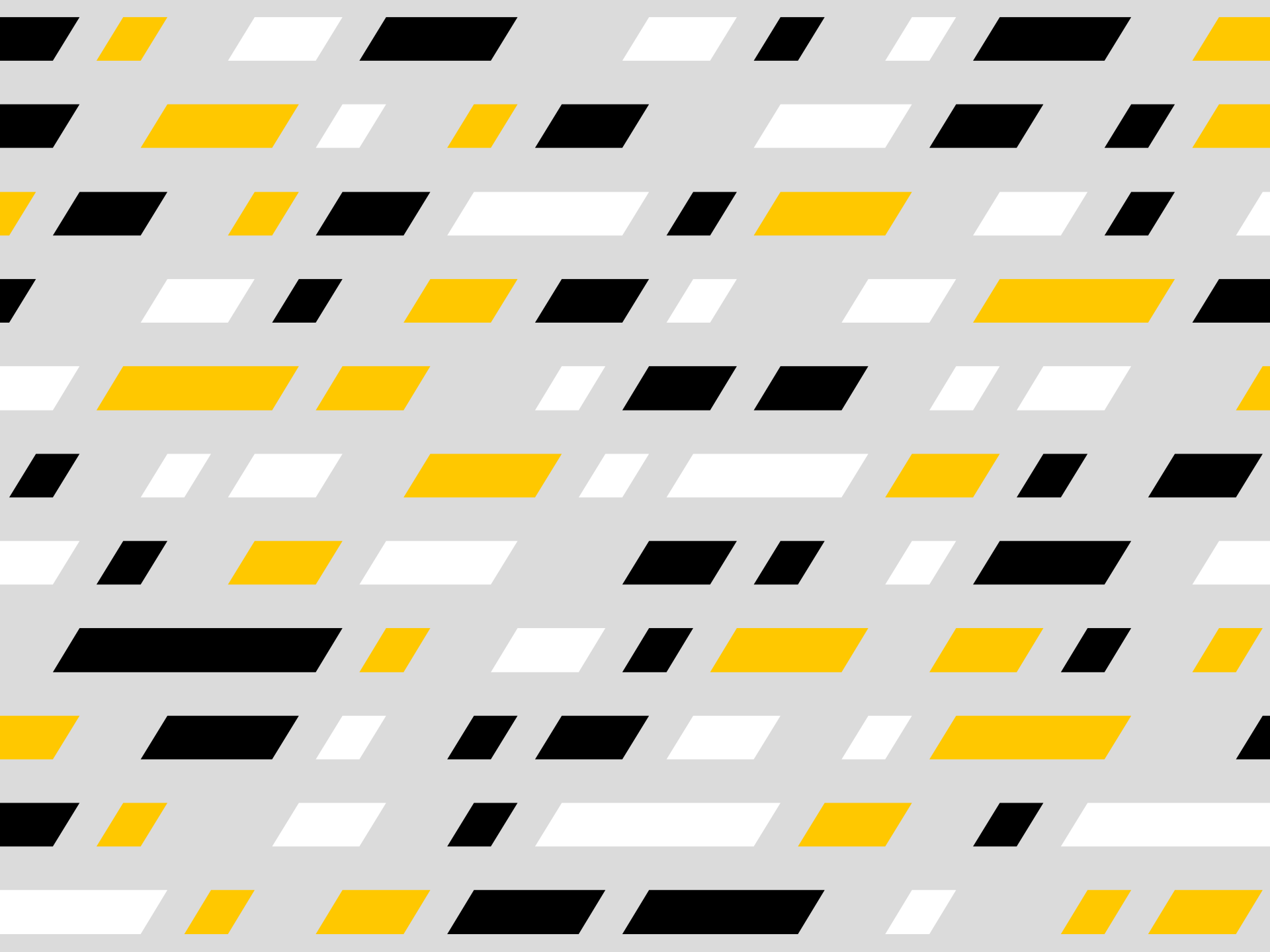
KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

WARSZAWA 16 GRUDNIA 2025 IBIS WARSZAWA CENTRUM WWW.ZM.ORG.PL FB.COM/ZIELONE.MAZOWSZE



WOLAŃSKI

Infrastruktura rowerowa w wynikach badań ewaluacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020

DOMINIK MAKURAT

Konferencja SERIO

Warszawa, 16.12.2025

AGENDA

1. BADANIA EWALUACYJNE W OBSZARZE TRANSPORTU – CO NAM MÓWIĄ?

2. WNIOSKI Z BADAŃ W OBSZARZE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

3. REKOMENDACJE W OBSZARZE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

1. BADANIA EWALUACYJNE W OBSZARZE TRANSPORTU – CO NAM MÓWIĄ

WOLAŃSKI SP. Z O.O.

Zespół ekspertów pod kierownictwem dr hab. Michała Wolańskiego, prof. SGH, mającego ponad 20-letnie doświadczenie w obszarze ewaluacji i projektów transportowych.

Kilkadziesiąt zrealizowanych badań ewaluacyjnych (od perspektywy 2007-2013, przez 2014-2020 i aktualną 2021-2027), projektów doradczych dla spółek skarbu państwa, administracji rządowej, (w tym doradztwo SUMP dla MI), sektora prywatnego

Doświadczeni praktycy, badacze, pracownicy akademiccy. Pochodzący z sektora prywatnego, samorządowego. Ekonomiści, transportowcy, urbaniści. Pasjonaci transportu.

Dominik Makurat, kierownik projektów w Wolański sp. z o.o, badacz, wykładowca akademicki, z rowerami związany „zawodowo" od 2016 roku (Rowerem na PG, MEVO 1.0)

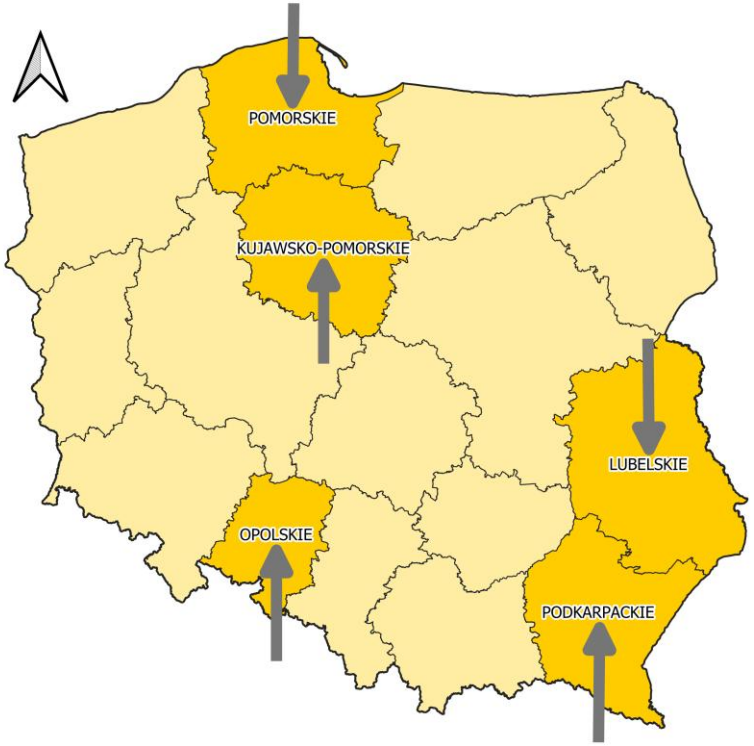
JAKI JEST CEL EWALUACJI?

Ewaluacja jako obiektywna ocena programu lub polityki na wszystkich etapach, tj. planowania, realizacji i mierzenia rezultatów. Dostarcza rzetelnych i przydatnych informacji pozwalając wykorzystać zdobytą w ten sposób wiedzę w procesie decyzyjnym.

Obowiązek przeprowadzenia ewaluacji pomocy finansowej z Funduszy Europejskich.

Efekt: Poprawa jakości projektowania i wdrażania programów, pod kątem co najmniej jednego z następujących kryteriów: skuteczności, efektywności, trafności, spójności i unijnej wartości dodanej.

PRZYKŁADOWE ZREALIZOWANE PRZEZ NAS BADANIA EWALUACYJNE PERSPEKTYWA 2014-2020



Regionalny Program Operacyjny Województwa:

- Pomorskiego
- Kujawko-Pomorskiego
- Lubelskiego
- Podkarpackiego
- Opolskiego

Program Operacyjny Polska Wschodnia

Program Operacyjny Infastruktura i Środowisko (VI oś)

Transport w Polityce Spójności 2014-2020 (Cel VII)

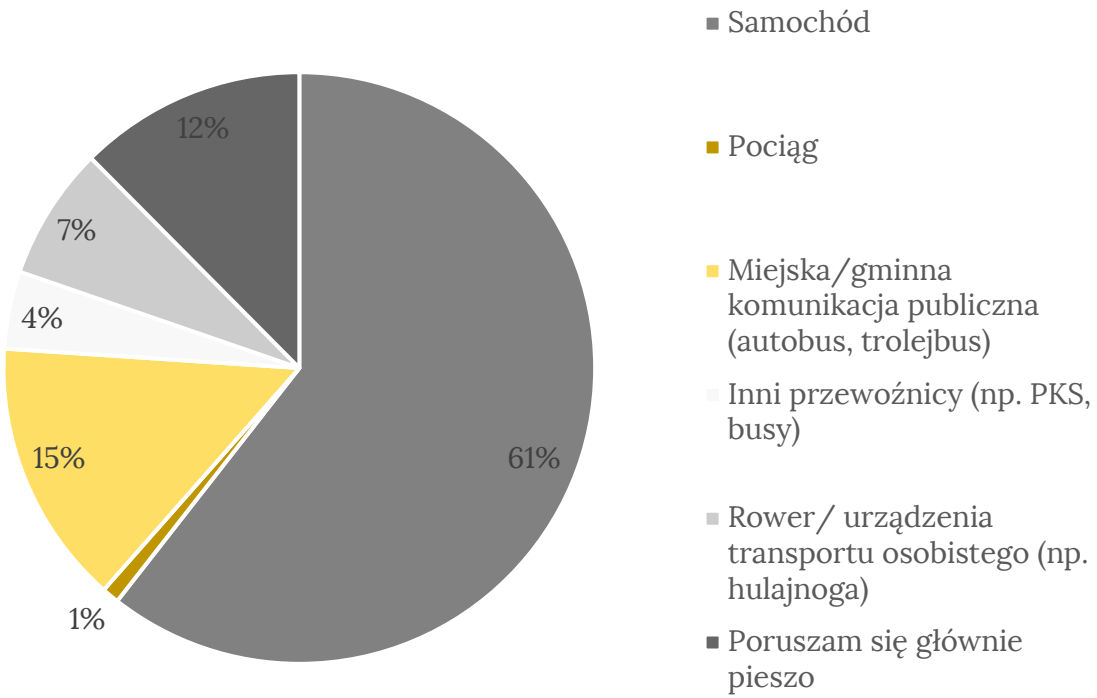
Synteza efektów Polityki Spójności

PRZYKŁADOWE STOSOWANE METODY BADAWCZE

- Badania gabinetowe
- Badania ankietowe
- Wywiady pogłębione
- Analizy przestrzenne
- Studia przypadku
- Panele ekspertów

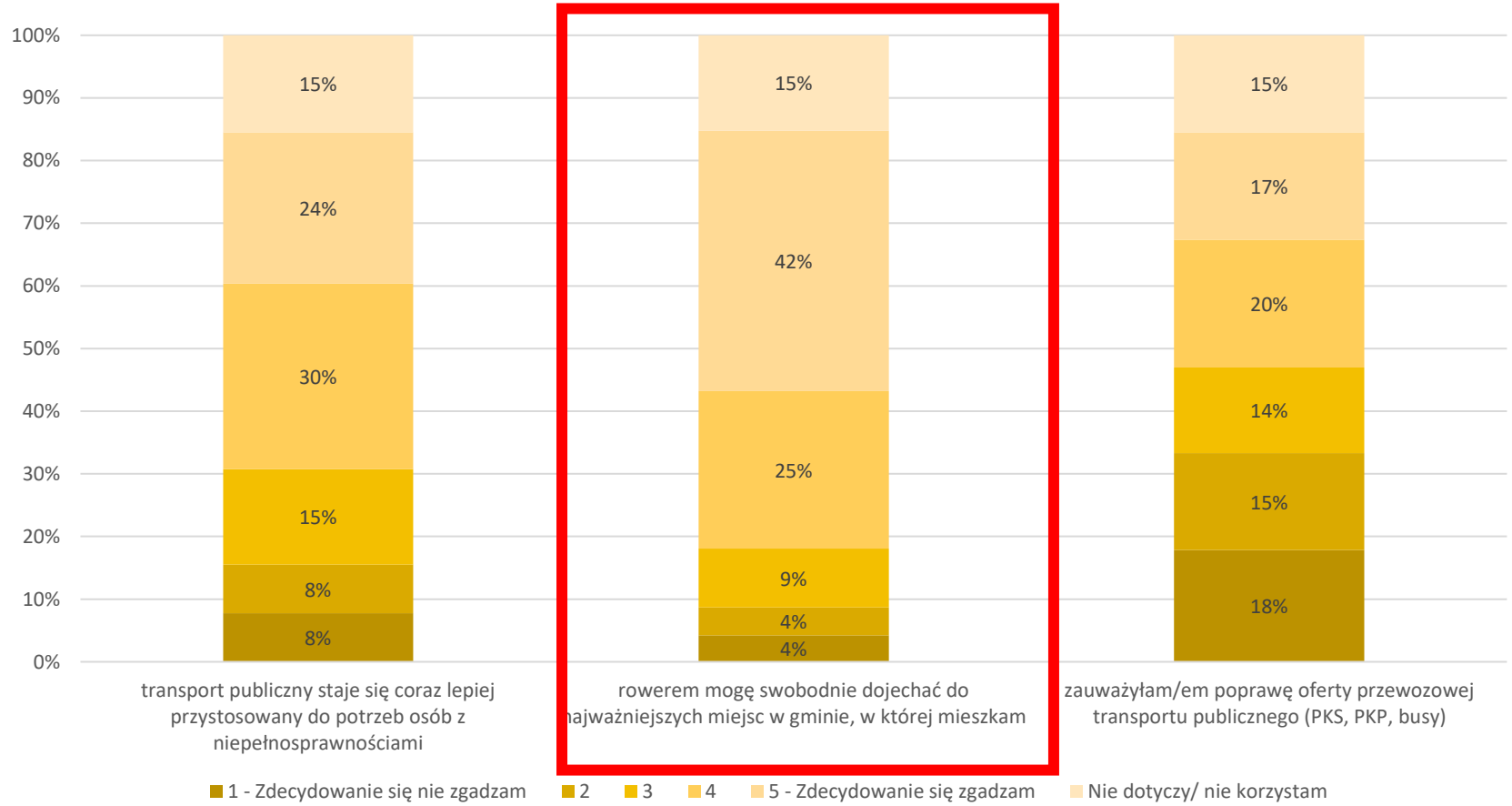
CZEGO DOWIADUJEMY SIĘ Z BADAŃ O ZACHOWANIACH TRANSPORTOWYCH I ZMIANACH

Najczęściej wybierany środek transportu – odpowiedź na pytanie „z jakiego środka transportu korzysta Pan/i najczęściej?”



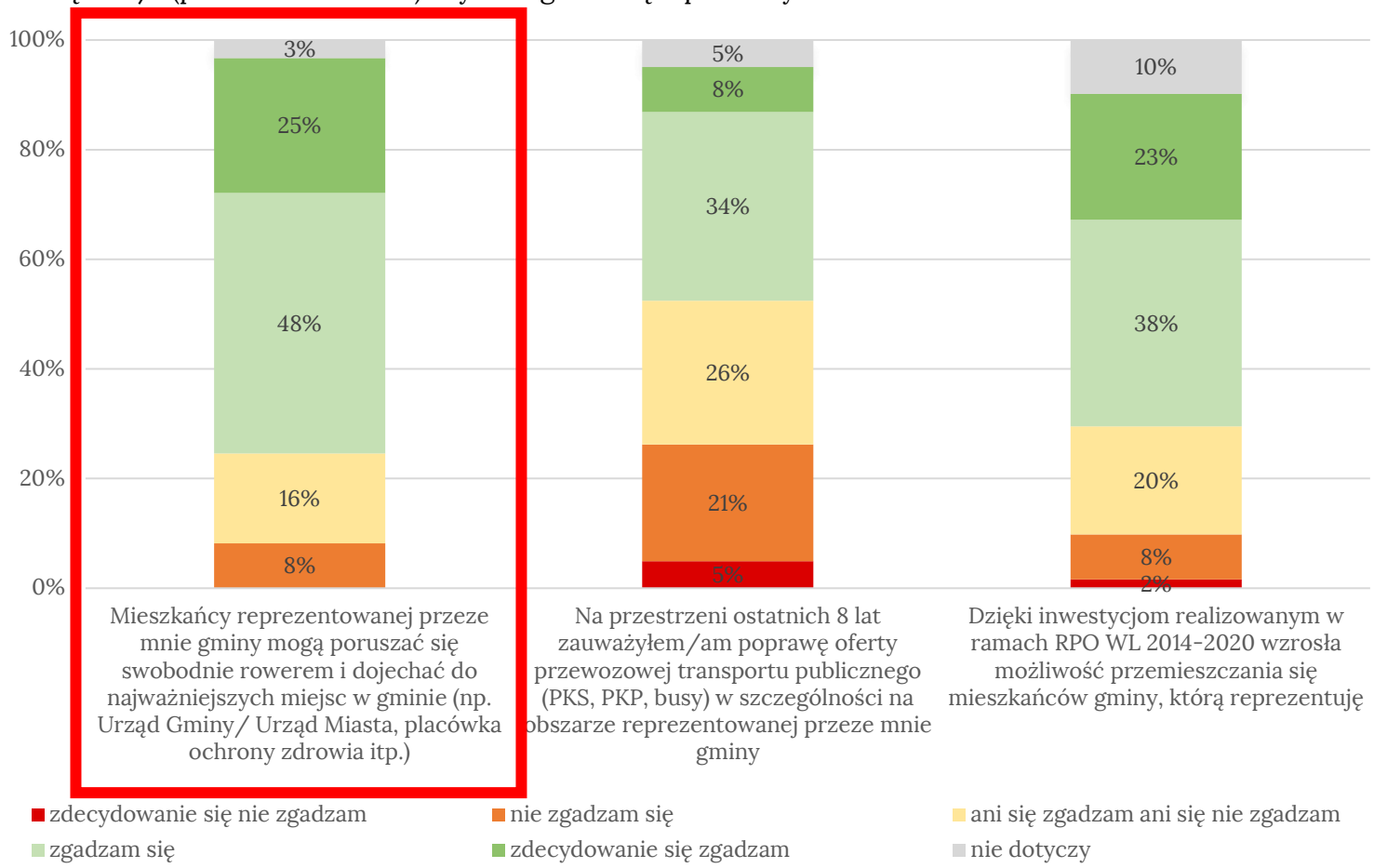
Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020, n=426

Czy zgadza się Pan/i (mieszkaniec) czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami? W ostatnich 8 latach:



Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020, n=426

Czy zgadza się Pan/i (przedstawiciel JST) czy nie zgadza się z poniższymi stwierdzeniami? W ostatnich 8 latach:



Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020

Ocena infrastruktury rowerowej

	Sieć tras rowerowych	Jakość dróg rowerowych	Dostępność elementów infrastruktury rowerowej
1 - Bardzo źle	5,16%	4,93%	5,63%
2	10,33%	8,92%	12,21%
3	18,31%	18,08%	15,49%
4	30,52%	31,22%	34,04%
5 - Bardzo dobrze	23,00%	25,82%	17,61%
Nie korzystam/ nie mam zdania	12,68%	11,03%	15,02%

Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014-2020, n=426

Istotność elementów projektów według beneficjentów Działania 6.1 (tylko projekty, w których dane elementy wystąpiły)

Element projektu	Bardzo istotny	Przeciętnie istotny	Istotny w niewielkim stopniu
Budowa obwodnicy	100%	0%	0%
Budowa lub przebudowa dróg (poza obwodnicami)	91%	9%	0%
Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	83%	17%	0%
Inwestycja w Inteligentne Systemy Transportowe	50%	50%	0%
Powstanie lub modernizacja oświetlenia	50%	40%	30%
Powstanie lub przebudowa infrastruktury pieszej	44%	44%	11%
Powstanie lub przebudowa dróg rowerowych	43%	57%	0%
Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	33%	44%	22%

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

Zmiany w wykorzystaniu środków transportu w latach 2015-2023

Środek transportu	Ogółem	Miasta	Gminy miejsko-wiejskie	Gminy wiejskie
samochód (kierowca)	+12 p.p.	+10 p.p.	+13 p.p.	+12 p.p.
samochód (pasażer)	+3 p.p.	+2 p.p.	+3 p.p.	+5 p.p.
rower	**+4 p.p.**	**+5 p.p.**	**+2 p.p.**	**+4 p.p.**
pieszo	+4 p.p.	+6 p.p.	+4 p.p.	+2 p.p.
komunikacja miejska	0 p.p.	+1 p.p.	0 p.p.	-2 p.p.
kolej	0 p.p.	+1 p.p.	+1 p.p.	-1 p.p.
autobus regionalny (bus, PKS)	-4 p.p.	-1 p.p.	-4 p.p.	-5 p.p.
taksówka	0 p.p.	+1 p.p.	0 p.p.	0 p.p.
UTO / hulajnoga elektryczna	0 p.p.	+3 p.p.	+1 p.p.	0 p.p.
podróż mieszana Park&Ride	0 p.p.	0 p.p.	+1 p.p.	-1 p.p.
podróż mieszana Bike&Ride	0 p.p.	0 p.p.	0 p.p.	0 p.p.

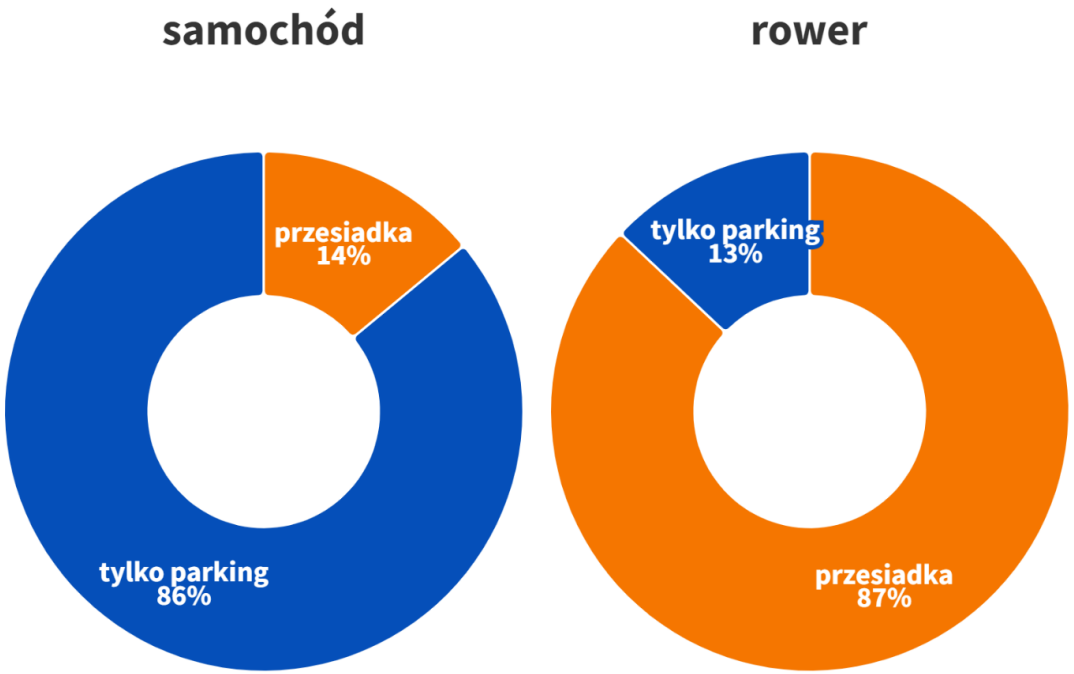
Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego (n=1582)

Motywacje mieszkańców województwa opolskiego w zakresie wyboru środka transportu – mobilność aktywna

Motywacja / środek transportu	Rower	Urządzenie transportu osobistego / hulajnoga elektryczna	Pieszo
dzięki niemu dbam o zdrowie	70%	0%	65%
jest najtańszy	52%	57%	39%
jest najbardziej przyjazny środowisku	52%	21%	33%
jest niezależny od ruchu drogowego	24%	57%	21%
transport publiczny nie zapewnia odpowiednich warunków podróży (np. dotarcie do celów podróży, rozkłady jazdy, komfort)	15%	14%	16%
jest najszybszy	13%	50%	6%
umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek	11%	43%	6%
nie mam innej możliwości	10%	0%	12%
jest najbardziej komfortowy	5%	7%	4%
moje cele podróży są w niedalekiej odległości	-	-	47%

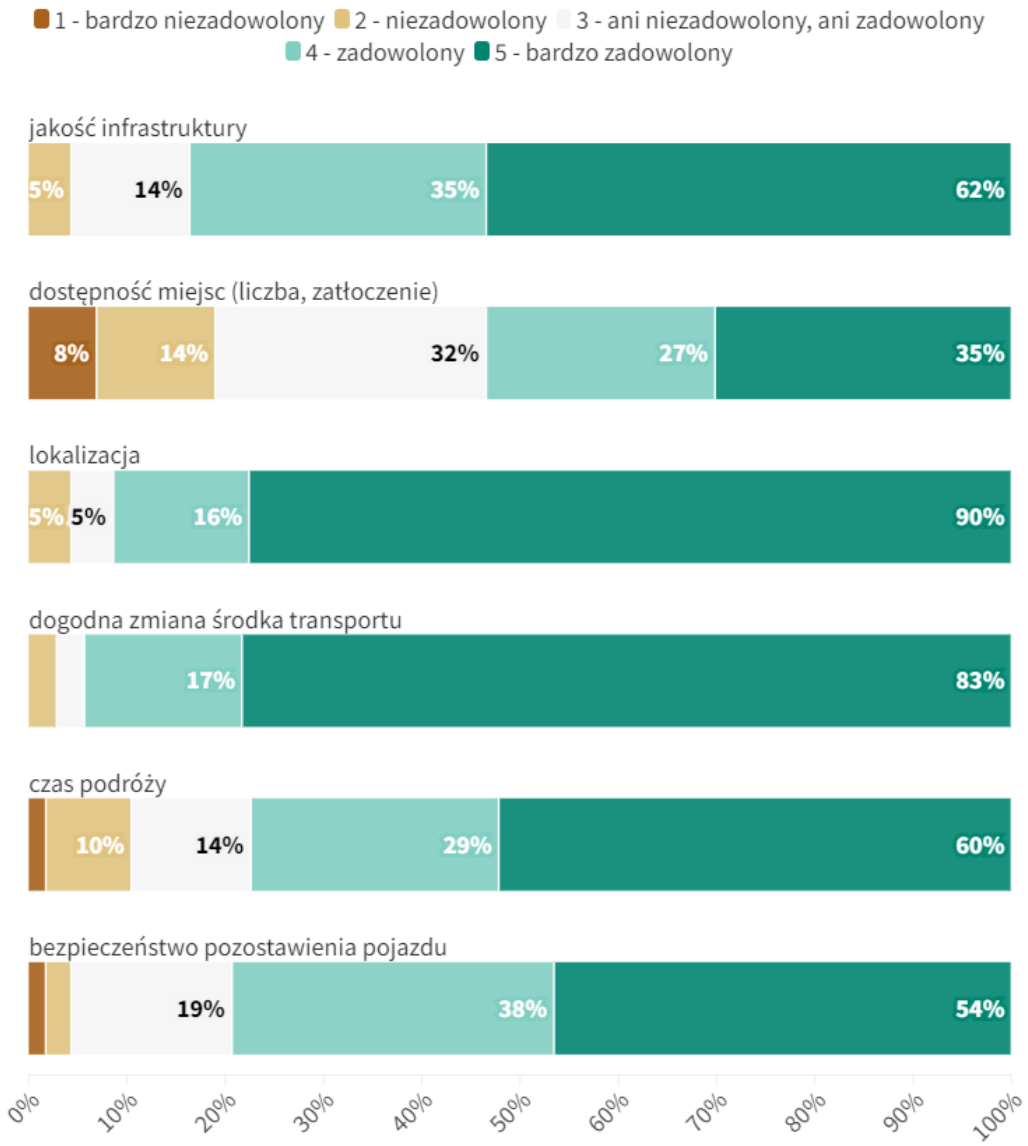
Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego (n=726)

Wykorzystanie parkingów (węzły przesiadkowe) przez kierujących samochodem oraz rowerem/hulajnogą



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego (n=403)

Ocena parkingów B&R przez rowerzystów i prowadzących hulajnogi



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

Najważniejsze determinanty zmian udziałów podróży (kolejność malejąca według R^2).

segment 1

Samochód
- inwestycje w transport miejski poza VI OP - 45,56%
- wydatki na drogi - 23,25%
- inwestycje w transport miejski w ramach VI OP - 28,72%

Transport publiczny
- cena biletu jednorazowego - 62,13%
- liczba pojazdów w ruchu - 22,56%
- inwestycje w transport miejski poza VI OP - 14,72%

Rower
- inwestycje w transport kolejowy - 50,62%
- stosunek liczby mieszkańców OF i rdzenia - 34,58%
- długość dróg z ograniczeniem prędkości do 30 km/h - 13,07%

segment 2

Samochód
- stosunek liczby mieszkańców OF i rdzenia - 39,10%
- inwestycje w transport drogowy - 19,96%
- wydatki na drogi - 19,64%

Transport publiczny
- średni wiek autobusu - 37,58%
- inwestycje w transport miejski poza VI OP - 33,32%
- długość linii komunikacyjnych - 16,38%

Rower
- inwestycje w transport miejski poza VI OP - 70,04%
- długość dróg dla rowerów - 9,76%
- inwestycje w transport miejski w ramach VI OP - 7,38%

Źródło: Ocena wpływu działań podejmowanych w ramach VI osi POIiŚ 2014-2020 na poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu, integracji i wykorzystania transportu miejskiego

2. WNIOSKI Z BADAŃ W OBSZARZE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

NAJCZĘSTSZE EFEKTY PROJEKTÓW W OBSZARZE INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Budowa dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż modernizowanych dróg wojewódzkich wraz z przejazdami rowerowymi

Budowa węzłów przesiadkowych (z infrastrukturą rowerową do nich prowadzącą, parkingami B&R)

WYBRANE WNIOSKI

- Mieszkańcy **dobrze oceniają** rozwój sieci dróg rowerowych. **Nie wszędzie jednak sieć jest spójna** i występują obszary, gdzie drogi rowerowe są zbudowane w sposób **fragmentaryczny**, przez co często nie spełniają potrzeb w zakresie aktywizacji mobilności aktywnej zarówno jako alternatywy dla transportu indywidualnego, jak i środka komplementarnego dla transportu zbiorowego.

- Obawy o kwestie **utrzymania infrastruktury** pieszej i rowerowej po upływie okresu trwałości

- Część inwestycji drogowych - głównie na drogach powiatowych i wojewódzkich – **nie wiązała się z tworzeniem infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo** pieszych i rowerzystów.

- W woj. lubelskim wskazuje się na wybudowanie 22,23 km dróg rowerowych przy ponad 55 km nowych lub zmodernizowanych dróg. Wskazane byłoby **zwiększenie alokacji na działania związane z infrastrukturą rowerową.**

- Często obserwowany **był brak działań komplementarnych** dotyczących budowy parkingów, dróg rowerowych i chodników zapewniających bezpośrednie dotarcie do stacji lub przystanku kolejowego. Zadanie wykraczało poza kompetencje beneficjentów zajmujących się projektami kolejowymi.

MODERNIZACJA DW 815 (LUBELSKIE)

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów od km 26+662 do km 61+565 o dł. 34,903 km

•Chodniki i drogi rowerowe – zbudowane są niemal wzdłuż całego odcinka drogi. W miejscach, gdzie spodziewany jest większy ruch pieszych (np. w pobliżu przystanków autobusowych, przejść dla pieszych) budowane są chodniki oddzielone od dróg dla rowerów. Sprzyja to zwiększeniu poczucia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

•Tunel pieszo rowerowy – wybudowany w nasypie kolejowym pod LK 30. Zwiększył koszty inwestycji, jednak przyczynił się do poprawy bezpieczeństwa podróży pieszych i rowerzystów. Co ważne, ciąg pieszy oddzielony jest drogi dla rowerów. Sprzyja to zachowaniu ciągłości drogi rowerowej. Jest to rozwiązanie wzorcowo wykonane pod kątem użytkowym i technologicznym nie tylko w skali województwa, ale także całego kraju.

Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014

OBWODNICA KLUCZBORKA (OPOLSKIE)

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

WĘZEŁ PRZESIADKOWY GOGOLIN (OPOLSKIE)

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

WĘZEŁ INTEGRACYJNY LĘBORK

Źródło: Ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

DROGI ROWEROWE A ROZWÓJ REGIONÓW

„Wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy trudno jest określić. Poza komfortem (nowy tabor) i dostępnością, ***było dużo inwestycji dotyczących dróg rowerowych. To zdecydowanie poprawia bezpieczeństwo oraz pomaga walczyć z wykluczeniem transportowym.*** *Dla wielu mieszkańców regionu poprawa dostępności transportowej jest otwarciem okna na świat. Ma to potencjalnie duży wpływ, ale trudno określić jego skalę oraz wskazać konkretny teren."*

DZIAŁANIA EDUKACYJNO-PROMOCYJNE

Źródło: Ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

- akcje edukacyjne w szkołach promujące transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- akcje promujące mobilność aktywną „Rowerowy maj", „Rowerem do pracy", „Do pracy jadę rowerem" (w oparciu o zliczanie długości przejechanych tras),
- zajęcia o zrównoważonej mobilności na Uniwersytecie Trzeciego Wieku,
- zorganizowanie wycieczki rowerowej z przewodnikiem,
- rozdawanie gadżetów (odblaski, torby rowerowe, kamizelki odblaskowe, książki, mapy, koszulki, pudełka śniadaniowe).

NIEWYKORZYSTANE SZANSE

POWIAT CHEŁMSKI / POWIAT LUBARTOWSKI

Źródło: Ocena efektów wsparcia w ramach osi VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w RPO WL 2014

WĘZŁY PRZESIADKOWE: OPOLE GROTOWICE/ TARNÓW OPOLSKI

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

DW 214 (POWIAT LĘBORSKI)

Źródło: Ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

DW 229 (PELPLIN)

Źródło: Ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

MEVO 1.0

Źródło: Ocena efektów realizacji projektów transportowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

WĘZEŁ STRZEBIELINO (S6) WOJ. POMORSKIE

Źródło: Ocena wpływu inwestycji z zakresu transportu realizowanych w ramach polityki spójności w perspektywie 2014-2020

MIASTECZKO RUCHU DROGOWEGO (ŁEBIEŃ WOJ. POMORSKIE)

Źródło: Ocena wpływu inwestycji z zakresu transportu realizowanych w ramach polityki spójności w perspektywie 2014-2020

WĘZEŁ INTEGRACYJNY W OKOLICY LK 354

Źródło: Ocena wpływu inwestycji z zakresu transportu realizowanych w ramach polityki spójności w perspektywie 2014-2020

REKOMENDACJE

Dalsze ukierunkowanie interwencji na działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego.

Kontynuacja rozbudowy sieci dróg rowerowych traktowana jako element systemu transportu a nie tylko atrakcji turystycznych.

Większe ukierunkowanie na projekty poprawiające bezpieczeństwo i jakość ruchu pieszego i rowerowego oraz uspokojenie ruchu na dawnych ciągach po wybudowaniu obwodnic.

Tworzenie opracowań wskazujących dobre praktyki (nawet w wersji online)

Potrzeba realizacji audytów BRD

UNIKANIE BŁĘDÓW! POTRZEBNA EWALUACJA POLSKIEGO ŁADU…

https://cewice.pl/zakonczono-budowe-ciagu-pieszo-rowerowego-na-odcinku-cewice-maszewo-leborskie-etap-ii/

… ORAZ INWESTYCJI FINANSOWANYCH Z RZĄDOWEGO FUNDUSZU ROZWOJU DRÓG

„Zastosowany został przekrój szerokości 5,5m w terenie zabudowanym i 6m poza terenem zabudowanym oraz obustronnie utwardzone pobocze 75cm umożliwiające bezpieczne poruszanie się rowerem w obu kierunkach”

https://www.lebork24.info/2023/07/28/nowa-droga-z-lebienia-do-garczegorza-zdjecia/

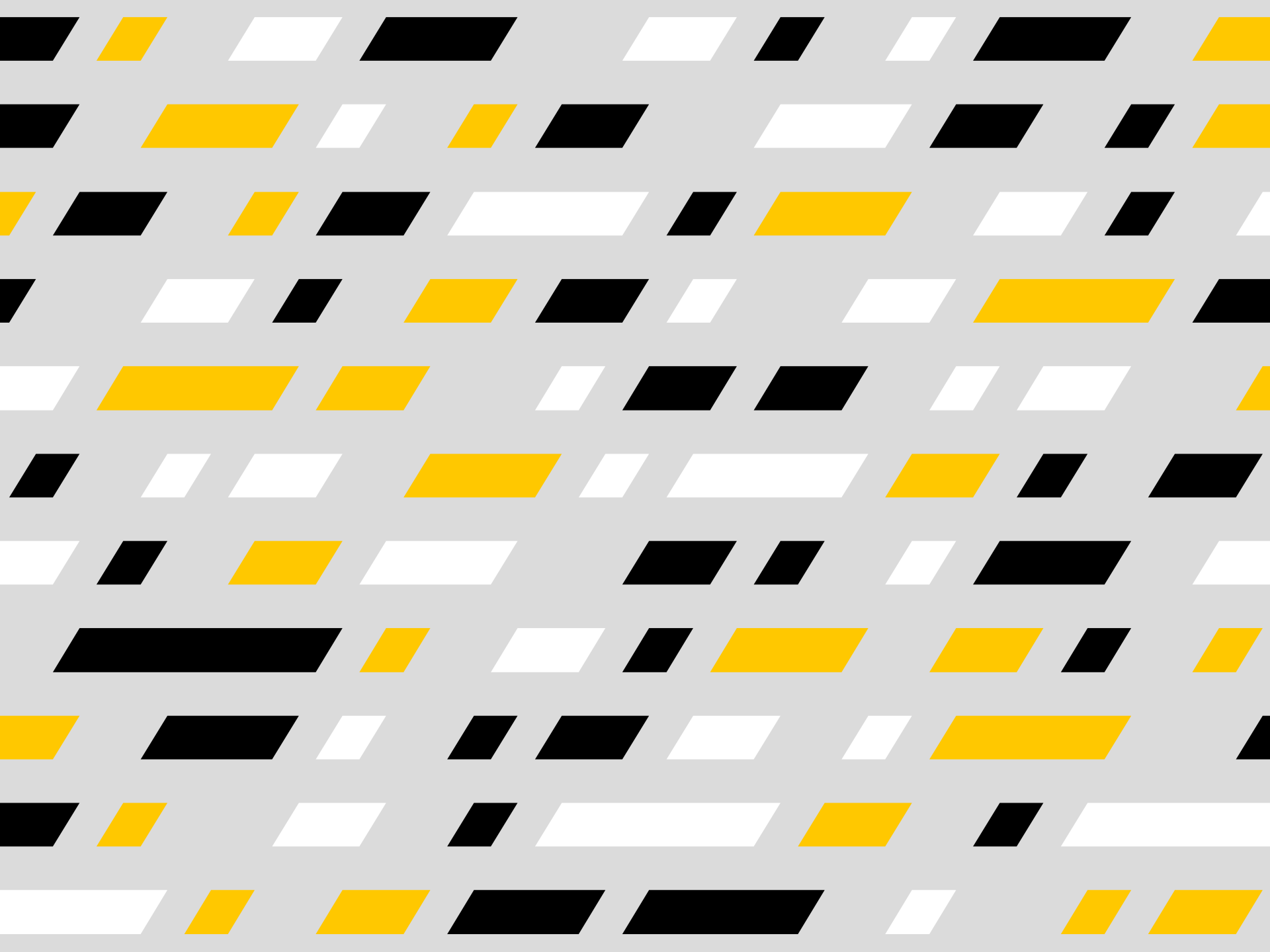
WOLAŃSKI

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

DOMINIK MAKURAT

KIEROWNIK PROJEKTÓW WOLAŃSKI SP. Z O.O.

D.MAKURAT@MICHALWOLANSKI.PL



Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

ANDRZEJ JANOWSKI
ROWEROWY POZNAŃ

Ewaluacja infrastruktury na SERIO: przykłady dobrych i złych realizacji

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

„Zrównoważona mobilność miejska w Metropolii Poznań – Etap I”

Działanie 3.2 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT Program: Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 (FEW)

Na projekt składa się 10 zadań (w tym 9 inwestycyjnych) zaplanowanych do realizacji na terenie 8 samorządów Metropolii Poznań. W skład partnerstwa wchodzi 9 podmiotów: Miasto Poznań, Gmina Czerwonak, Gmina Suchy Las, Gmina Śrem, Gmina Murowana Goślina, Miasto i Gmina Szamotuły, Gmina Oborniki, Gmina Tarnowo Podgórne, Stowarzyszenie Metropolia Poznań. Liderem projektu (Beneficjentem) jest Stowarzyszenie Metropolia Poznań.

Całkowita wartość projektu: 43 420 353,71 zł
Kwota kosztów kwalifikowalnych: 38 823 063,20 zł
Kwota dofinansowania UE: 27 176 144,24 zł

separacja od chodnika

Poznań

Śrem

PZ 4855T
PO 3X303

800 m
Aura Park
ul. Kilińskiego 9
WŁACZAMY
NISKIE CENY!
mediaexpert
UL. SZKOLNA
UL. SZKOLNA
Urząd Miejski
Rynek
OPTICO
BIERNACKI
Nowa technologia badania
wzroku

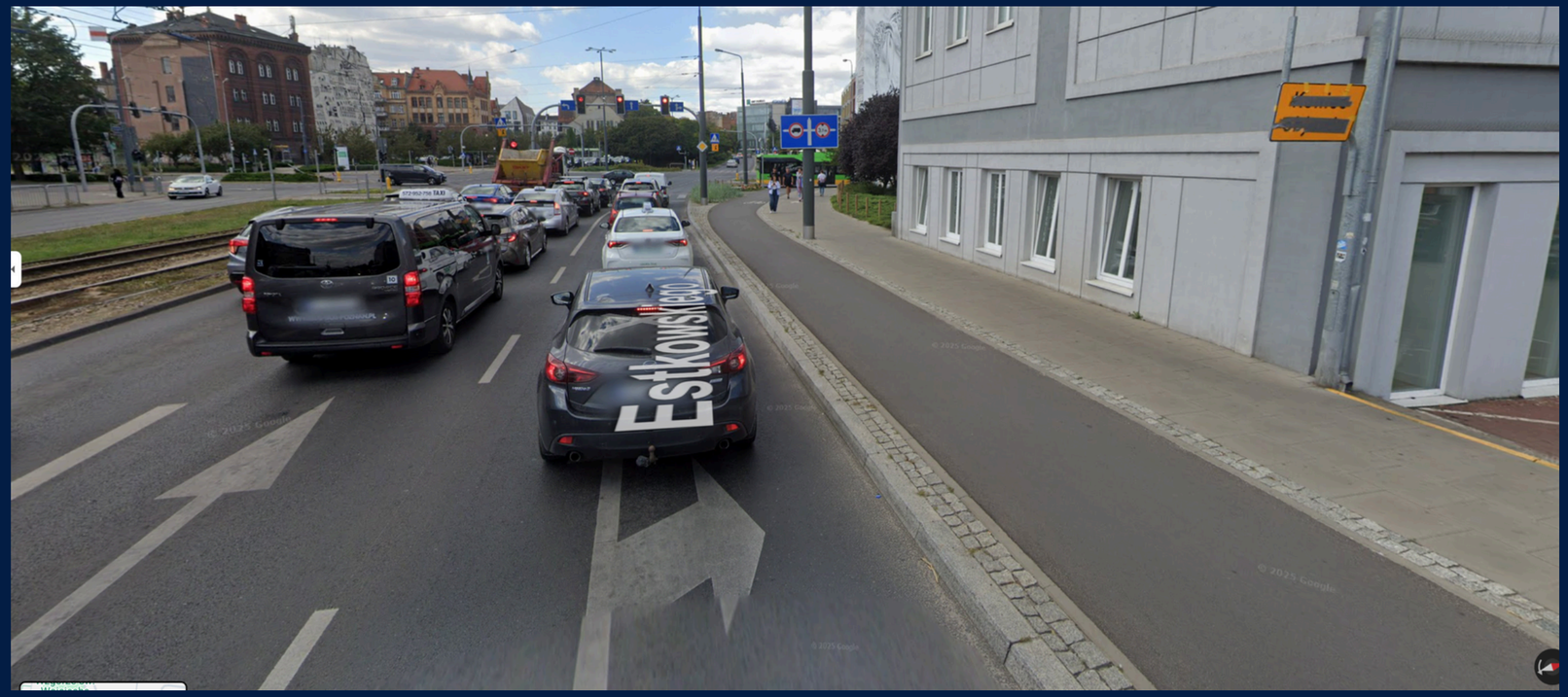
separacja od jezdni

Poznań

Śrem

Po prostu doskonały
Po prostu Crafter

Estkowskiego
NA WYNAJEM
LOKALE UŻYTKOWE
W KAMIENICY
TEL. 603 750 794


Estkowskiego

droga dla rowerów przy przystankach

Poznań

Śrem

SOLNA
Z NIEZWYKŁYM
WIDOKIEM

Szkolny

miejsca parkingowe

Poznań

Śrem

MYJNIA 24h
TANIE

przejazdy rowerowe

Poznań

Śrem

ROSSMANN
ZABIEGI NA TWARZ
KOLARIUM
PODOLOGIA
KEBAB POINT
GRANDUCA
ROLLER TEAM
PSE 48510

organizacja ruchu

Poznań

Śrem

ulica Janusza
Kulasa
Centrum
ulica Tadeusza
Kościuszki
Centrum

ROSSMANN
PODOLOGIA
ZABIEGI NA TWARZ
KOLARIUM
KEBAB POINT
żabka

P
150m
MC KEBAP
GRANDUCA
PSE 46697

połączenia z jezdnią

Poznań

Śrem

(歩道)

widoczność i bezpieczeństwo

Poznań

Śrem

OPRAWA OBRAZÓW
Jan Dundajewski
30
P

dowiązania na skrzyżowaniach

Poznań

Śrem

UL.SZKOLNA
UL.SZKOLNA
ROSSMANN

plac Wielkopolski

geometria

Poznań

Śrem

FRESHgroup
120m
10

ulica
Bóżnicza
Centrum
Po przeżu doskonały
Po przeżu Crafter
5 lat gwarancji
Rata od 1 653 zł
netto/miesiąc
TARASY WILCZAK
NOTARIUSZ
OPTOPOL

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

KRZYSZTOF KOWALIK
POROZUMIENIE DLA NATURY I CZŁOWIEKA

Podsumowanie realizacji projektu SERIO

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030

WARSZAWA 16 GRUDNIA 2025 IBIS WARSZAWA CENTRUM WWW.ZM.ORG.PL FB.COM/ZIELONE.MAZOWSZE

PODSUMOWANIE REALIZACJI PROJEKTU SERIO

8 województw, 40 projektów

JAK BADALIŚMY?

- Czy inwestycja była potrzebna?
- Czy jest adekwatna do ruchu rowerowego?
- Czy inwestycja jest wygodna?
- Czy inwestycja spełnia zasadę szybciej-wygodniej-bezpieczniej?
- Czy w wyniku inwestycji poprawiły się warunki poruszania rowerem? Czy daje przewagę?
- Czy w wyniku inwestycji poprawiły się warunki poruszania samochodem osobowym?
- Czy infrastruktura jest czytelna?
- Czy umożliwia przejazd z prędkością 30 km/h?
- Czy nie zwiększa liczby punktów kolizji?
- Czy jest przeinwestowana?
- Czy jest dostępna dla różnych grup użytkowników?
- Czy jest dostępna dla użytkowników w każdym wieku (8-80)?

PIĘĆ WYMOGÓW CROW

- spójność
- bezpośredniość
- wygoda
- bezpieczeństwo
- atrakcyjność

HIERARCHIA DZIAŁAŃ WSPIERAJĄCYCH RUCH ROWEROWY

oczekowania ↓

- ograniczanie ruchu samochodowego, w szczególności ruchu ciężkiego;
- uspokajanie ruchu samochodowego (ograniczanie prędkości);
- przebudowa skrzyżowań (małe ronda, śluzy dla rowerów, podniesione tarcze skrzyżowań);
- realokacja (zmiana przeznaczenia) miejsca na jezdni (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, wspólne pasy ruchu dla autobusów i rowerów);
- budowa dróg dla rowerów poza jezdniami ogólnodostępnymi;
- zamiana chodników na ciągi pieszo - rowerowe

↑ rzeczywistość

Brytyjski Instytut Transportu Drogowego (IHT)

Z***NE INWESTYCJE TERYTORIALNE

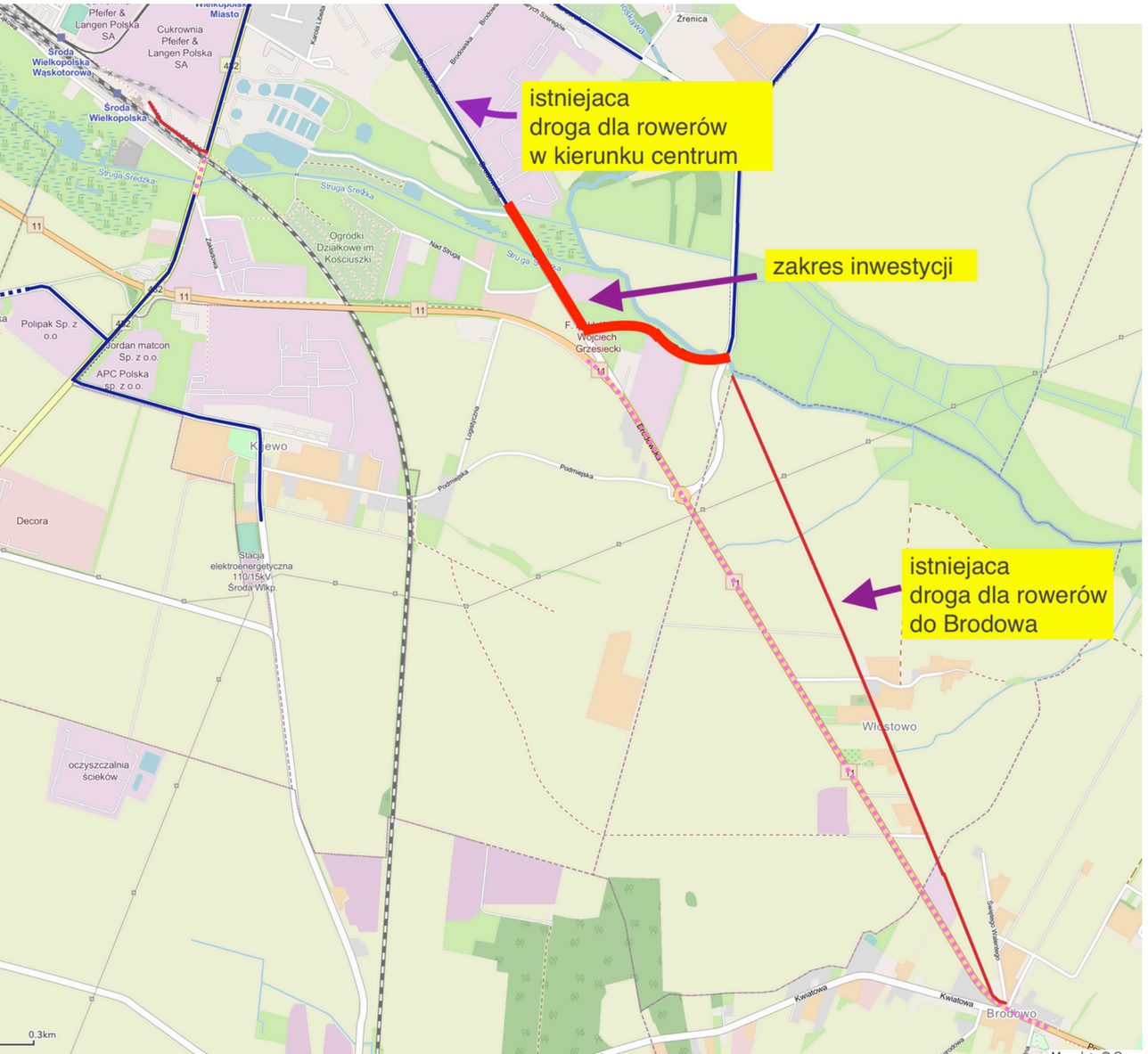
ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA W METROPOLII POZNAŃ – ETAP I

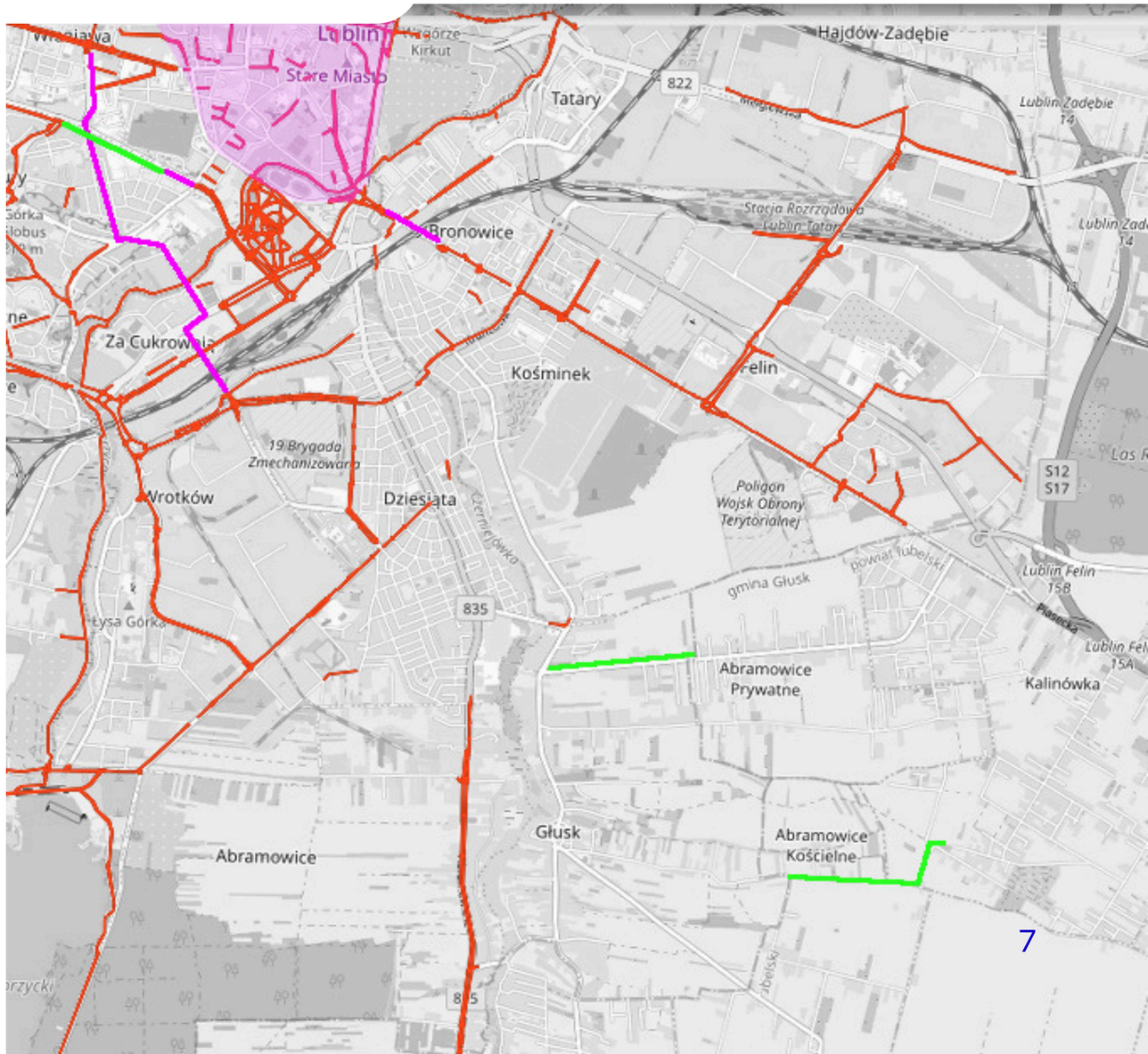
POZNAŃ ŚREM

TEN SAM INWESTOR

DW482 DW715

PO CO SIĘ STARAĆ?





PO CO SIĘ STARAĆ?

FUNDUSZE UNIJNE SKUTECZNIE ZWIĘKSZAJĄ ILOŚĆ KILOMETRÓW TRAS ROWEROWYCH W POLSCE.

ALE CZY ZWIĘKSZAJ RUCH ROWEROWY?

DUŻO KILOMETRÓW

MAŁO EFEKTÓW

CZEGO OCZEKIWALIŚMY PO INWESTYCJACH?

ŻE WZBUDZĄ RUCH ROWEROWY

CO ZAOBSERWOWALIŚMY?

ZDECYDOWANEJ POPRAWIE ULEGŁY WARUNKI PORUSZANIA SIĘ SAMOCHODEM

ZUPEŁNIE RÓŻNA JAKOŚĆ

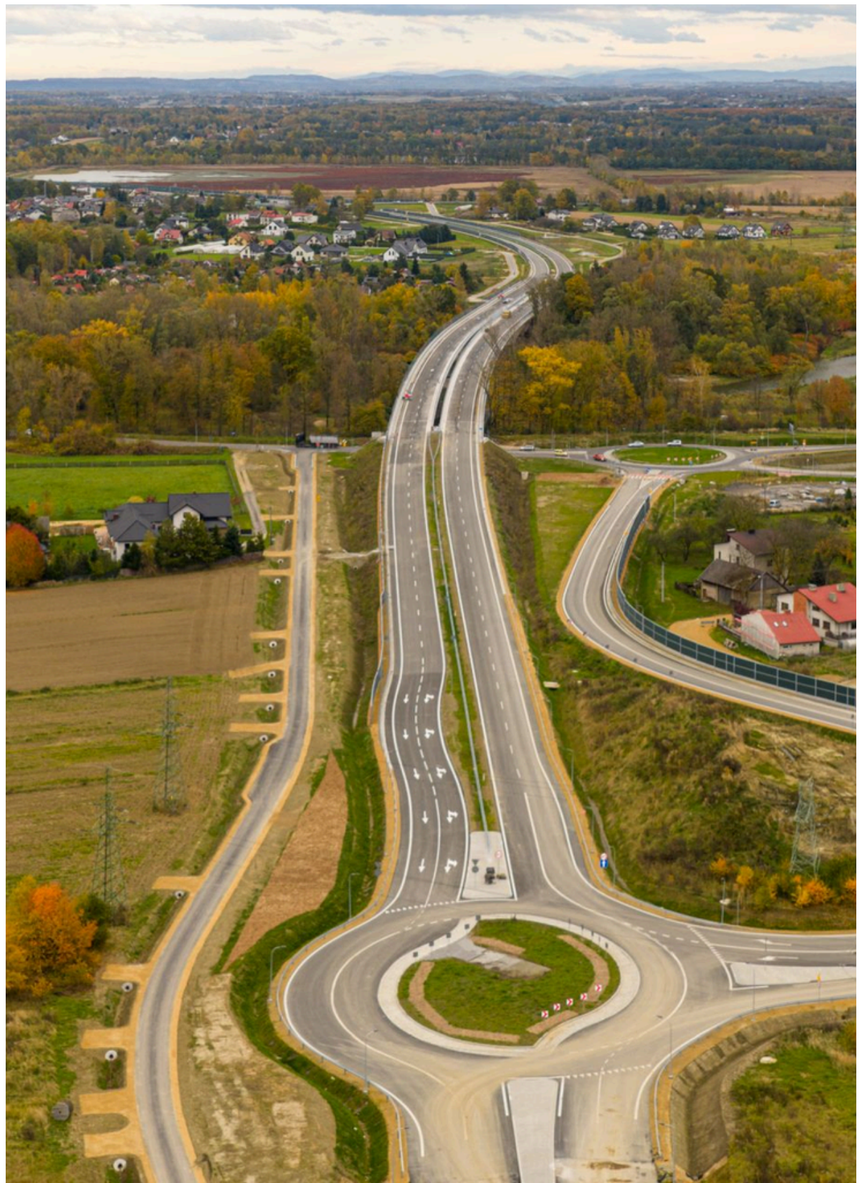
BRAK PLANU
I
POMYSŁU

ŁĄCZENIE Z NIEEFEKTYWNYM TRANSPORTEM ZBIOROWYM

LEPSZE EFEKTOWNOŚĆ,

ALE NIE EFEKTYWNOŚĆ

WNIOSKI?



RÓŻNE DROGI - RÓŻNE WYMAGANIA

- A i S (nie przeszkadza ruchowi rowerowemu)
  - zapewnienie przejezdności w poprzek,
  - nietworzenie przeszkód,
  - wykorzystywanie potencjału
- DK i DW (uwzględnia)
  - jw. plus:
  - zapewnienie przejezdności wzdłuż
  - projektowanie ze szczególną uwagą w terenie zabudowanym
- reszta (premiuje)
  - zrównoważony transport premiuje rower

CO NAS NAJBARDZIEJ IRYTOWAŁO?

- brak ciągłości,
- nawierzchnia z kostki,
- brak spójności (np. brak możliwości skrętu w ulicę poprzeczną),
- realizowanie niepriorytetowych inwestycji,
- rozwiązania nieadekwatne dla użytkowników 8-88

POSTULATY KRYTERIÓW

- Posiadanie strategicznego planu rozwoju sieci tras rowerowych
- Zgodność projektów z nowym rozporządzeniem, WR-D lub lokalnymi standardami (jeśli zapewniają wyższą jakość)
- Obowiązkowe konsultacje społeczne projektów, lista uwag wraz ze sposobem rozpatrzenia jako załącznik do wniosku
- Jakościowe działanie miękkie jako obligatoryjny element projektu

- Znajomość tematyki rowerowej przez oceniających, lub zewnętrzni eksperci
- Efekt jako wskaźnik (zmiana zachowań transportowych)

DROGI TO NIE WSZYSTKO

Konferencja podsumowująca projekt:

SERIO. Społeczna ewaluacja rowerowej infrastruktury zbudowanej ze środków unijnych

ZIELONE MAZOWSZE

ZIELONE MAZOWSZE
ZM.ORG.PL

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ I ZAPRASZAMY NA OBIAD

KOMITET DO SPRAW POŻYTKU PUBLICZNEGO

NIW Narodowy Instytut Wolności Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego

Rządowy Program Fundusz Inicjatyw Obywatelskich na lata 2021–2030 NOWE FIO

SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH NOWEFIO NA LATA 2021-2030