Załącznik nr 2 do Stanowiska nr 40/2023

Grupy roboczej ds. polityki terytorialnej

z dnia 8 listopada 2023 r.

**Uwagi do Kryteriów**

**Działanie: Działanie 3.3 Rozwój i usprawnienie mobilności miejskiej i podmiejskiej OPPT**

**Schemat: Infrastruktura przeznaczona dla rowerów (OPPT)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Bydgoski Ruch Miejski** | | |
| **Nr kryterium** | **kryterium** | **Uwaga, w tym propozycja brzmienia kryterium**  **oraz uzasadnienie** |
| C.4 | Zgodność z „Planem rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim”- nawierzchnia | W kryterium sprawdzamy, czy zastosowana w ramach projektu nawierzchnia drogi rowerowej jest bitumiczna**13**  Dodanie nawierzchni szutrowej jako wyjątek. Propozycja brzmienia poniżej:  **13** W wyjątkowych sytuacjach ***kostka niefazowana lub nawierzchnia szutrowa*** – w miejscach i na warunkach wydanych przez zarządcę terenu (np. Lasy Państwowe lub gestorzy sieci lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach). |
|  |  | UZASADNIENIE: Takie rozwiązanie pozwoli na lepsze dostosowanie do warunków środowiskowych. Ponadto taka nawierzchnia jest akceptowana w środowisku “rowerowym”. Szczególnie w państwach bardziej doświadczonych w projektowaniu infrastruktury rowerowej stosowanie takiej nawierzchni jest powszechne na obszarach, których walory naturalne i wymagania środowiskowe są wysokie.  Ponadto jest to rozwiązanie, które rozwiązuje także kwestie gestorów sieci (koszty dostępu do ich infrastruktury, odtwarzanie nawierzchni itp.) |
| C.4 | Zgodność z „Planem rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim”- nawierzchnia | Ad. **13** W wyjątkowych sytuacjach ***kostka niefazowana*** – w miejscach i na warunkach wydanych przez zarządcę terenu (np. Lasy Państwowe lub gestorzy sieci lub zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach).  Warto rozważyć zastosowanie takiego brzmienia kryterium, aby zapobiegać projektowaniu infrastruktury o kostce niefazowanej na dłuższych odcinkach\*. Szczególnie aby w przypadku projektowania nowych ścieżek unikać ich projektowania nad sieciami (o ile to możliwe) na dłuższych odcinkach. Aby unikać konieczności zmiany nawierzchni.  \*Nie dotyczy nawierzchni szutrowej, w przypadku uznania pierwszej uwagi. |
| UZASADNIENIE: Kostka niefazowana jest powszechnie spotykanym sub-standardem na drogach rowerowych w Polsce i w województwie. Choć kostka fazowana jest rozwiązaniem, które dla użytkownika jest lepsze, to nadal nie jest ono pożądane.  Należy unikać takich rozwiązań projektowych, oraz stwarzania **okazji** dla samorządów do projektowania w taki sposób całych odcinków.  Gestorzy sieci projektują sieci także pod jezdniami i zazwyczaj nie ma wtedy na nich kostki niefazowanej. Jeżeli unika się takiego projektowania na jezdni, a nie unika na drogach rowerowych to jest to niezgodne z zasadami równego traktowania (użytkowników drogi).  Być może kostka fazowana powinna być stosowana jedynie w kluczowych dla gestorów sieci miejscach. |
| C.6 | (Proponowane nowe kryterium) Brak projektowania przeszkód komunikacyjnych | W kryterium sprawdzamy, czy zastosowane w projekcie rozwiązania nie wprowadzają nowych przeszkód komunikacyjnych ograniczających mobilność użytkowników. Takich jak sytuowanie barierek drogowych/komunikacyjnych w poprzek dróg dla rowerów w okolicach skrzyżowań itp. (z wyłączeniem przejazdów kolejowych) |
| UZASADNIENIE: Rozwiązania jak te przykładowe powyżej są często spotykane na nowych drogach dla rowerów. W przypadkach skrajnych bywa, że takie rozwiązania są stosowane niemalże na każdym skrzyżowaniu DDR z drogami krzyżującymi się. Mimo, że w przypadku gdy DDR jest usytuowana przy drodze z pierwszeństwem, to również DDR ma pierwszeństwo nad drogami poprzecznymi. Takie i inne rozwiązania wskazujące na projektowanie niezgodne z zasadami równości użytkowników są niestety powszechne. Ich powodem zwykle jest brak znajomości przepisów, standardów projektowania. Warto zatem zabezpieczyć się przed ich ewentualnym powstawaniem. |