



Rys. 5.13. Zmiana w liczbie pojazdów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w Polsce w latach 2009-2013 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS)

## 5.7. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Ogólne uwarunkowania sposobów przemieszczania się rowerem i pieszo sprowadzają te rodzaje przemieszczania się do krótkich odległości. Ponadto w Polsce rower jest wciąż marginalizowany, jako środek do podróży obligatoryjnych i z reguły traktowany jest jako środek transportowy służący rekreacji. Ruch rowerowy i pieszy największą rolę odgrywa na terenach wiejskich lub małych miejscowościach. Niewielkie odległości pomiędzy obiektami generującymi i absorbującymi ruch oraz brak lokalnego publicznego transportu zbiorowego przekładają się na atrakcyjność tego rodzaju podróży, ze względu na nieopłacalność wykorzystania pojazdów samochodowych. Inaczej natomiast przedstawia się sytuacja w średnich i dużych miastach, w których oprócz znacznie większego rozproszenia typowych celów podróży, funkcjonuje także komunikacja miejska. Zauważa się także korzystne uwarunkowania w miastach we wdrażaniu podsystemów roweru miejskiego.

W Polsce w roku 2013 odnotowano łącznie 7726,0 km dróg rowerowych. W porównaniu do roku 2012 stan ilościowy tych dróg zwiększył się o 11,08%, natomiast w stosunku do roku 2011 – aż o 33,60%. Ostatnie lata sprzyjają wzrostowi tego sektora transportu i jego udziału w stosunku do pozostałych, głównie poprzez zwiększające się zatłoczenie ruchem samochodowym sieci ulicznej, rozbudowę sieci dróg rowerowych oraz coraz większe preferowanie przez społeczeństwo zdrowego trybu życia (za przykładem wielu krajów UE).