

## **Sprawozdanie ze spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa**

W dniu 7 października 2015 roku, w sali nr 20 Urzędu Miejskiego w Tczewie odbyło się spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy.

Tematy:

1. Prezentacja koncepcji projektowej Wiślanej Trasy Rowerowej w granicach miasta Tczewa- mgr inż. Tomasz Mackun.
2. Sprawa oznakowania „nie dotyczy rowerów” na Stary Mieście- spotkanie ze Starostą Powiatowym i Naczelnikiem Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego.

Spotkanie rozpoczęło od prezentacji koncepcji projektowej Wiślanej Trasy Rowerowej w granicach miasta Tczewa, przygotowanej przez Pana Tomasza Mackuna z Biura Konsultacyjno-Projektowego Inżynierii Drogowej „Trafik”.

Plan prezentacji:

1. Uwarunkowania regionalne i lokalne.
2. Stan istniejący.
3. Projektowane parametry techniczne.
4. Warianty i rozwiązania.
5. Miejsca trudne.
6. Koszty.
7. Wnioski i rekomendacje.

Warianty i rozwiązania:

Wariant I - przebieg ścieżki rowerowej w ciągu ulic: Czatkowskiej, Łąkowej i 1-go Maja.

Projektowaną trasę podzielono na 3 odcinki. Trasa w ciągu ulic Czatkowskiej i Łąkowej to po części niezależna od jezdni, wydzielona droga rowerowa o szerokości 2,5m a po części wydzielony w jezdni ul. Łąkowej pas dla rowerów, pasy wydzielono w dwóch kierunkach. W ciągu ulicy 1 Maja zaprojektowano ruchu mieszany. Równoległe do wydzielonej ścieżki rowerowej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0m.

Uwagi:

- w przypadku nowych przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych niezbędne będzie zapewnienie odpowiedniego oświetlenia;
- zaproponowano przejście przez Kanał Młyński nieużywanym mostem kolejowym (którego stan podczas wizji lokalnych oceniono jako bardzo dobry);
- konieczna likwidacja przystanku autobusowego w ciągu ulicy Łąkowej ze względu na złą widoczność na przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym;
- Pan Grzegorz Pawlikowski dodał, że zaproponowane rozwiązanie na odcinku trzecim jest nie do przyjęcia ze względu na duży ruch i brak widoczności;

## Wariant II

Ścieżka projektowana w tym wariantcie jest ścieżką prowadzoną w ciągu ulic: Partyzantów (ul. równoległa do ul. Czatkowskiej – po wschodniej stronie Starego Wału Wisły), Łąkowej i 1 Maja. Projektowana trasa w ciągu ulic Partyzantów i Łąkowej stanowi niezależną od jezdni, wydzieloną drogą rowerową o szerokości 2,5m. Pozostała część to wydzielony w jezdni ul. Łąkowej pas dla rowerów, pasy wydzielono w dwóch kierunkach. W ciągu ulicy 1 Maja zaprojektowano ruch mieszany.

### Uwagi:

- Pani Joanna Rzepka podkreśliła znaczenie tego rozwiązania jako ważnego dla dojeżdżających do Specjalnej Strefy Ekonomicznej;
- przy ewentualnym wyborze tego wariantu autorzy sugerują aby wraz z budową ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Partyzantów wyremontować także nawierzchnię drogi;
- Pan Grzegorz Pawlikowski podkreślił, że rozwiązanie zaproponowane w tym wariantcie będzie bardzo korzystne dla mieszkańców działek Staszica, ponieważ prowadzi do centrum Tczewa i miejsc pracy wielu osób;

Pani Joanna Rzepka dodała, że przy wariantcie I koszty wykupu stanowią dużą część kosztów ogólnych, natomiast przy wariantcie II nie ma prawie w ogóle takich wydatków.

Cześć terenów do wykupu należy do Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Parafii św. Maksymiliana Kolbego w Tczewie.

## Wariant III

Wariant zakłada realizację inwestycji przy jak najmniejszej ingerencji w istniejące jezdnie oraz uwarunkowania lokalne (omijanie istniejących latarni, drzew, ogrodzeń, domostw). W wyniku analizy i spotkań odrzucono ten wariant z uwagi na niskie parametry geometryczne projektowanej trasy rowerowej.

Koszty realizacji bez wykupów i przebudowy infrastruktury podziemnej:

W I - 3mln

W II - 4,4 mln

Wnioski i rekomendacje autorów:

- trasa wiślana jako element większej całości powinna cechować się wysokimi parametrami;
- atrakcyjność przejazdu przez Tczew wzmocniona poprzez powstanie infrastruktury typu miejsca postojowe, biwakowe itp.
- trasa powinna zostać poprowadzona tak aby służyła mieszkańcom;
- wariant I i II możliwy do realizacji;
- wariant I rekomendowany.

Pan Grzegorz Pawlikowski w związku z obawami dotyczącymi rozwiązań na zbiegu ul. 1 Maja/Łąkowa i Kolejowa zaproponował przekazanie autorom koncepcji materiałów z dobrych praktyk, dotyczących tworzenia osobnego wlotu ronda dla drogi rowerowej. W jego ocenie takie rozwiązanie pozwoli

uniknąć bardzo niebezpiecznej propozycji włączenia się pod kątem 90 stopni w poprzek ul. Łąkowej w pas rowerowy.

Po przedstawieniu koncepcji Pani Joanna Rzepka zwróciła się do Zespołu o przeanalizowanie zaprezentowanych wariantów, wniesienie uwag i wspólne zarekomendowanie jednego z rozwiązań.

W drugiej części spotkania, na które został zaproszony Starosta Powiatowy Pan Tadeusz Dzwonkowski i Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Tczewie Pan Zbigniew Urban, omówiono dalsze działania i stanowisko Starostwa Powiatowego w sprawie zmiany organizacji ruchu na Starym Mieście, dotyczącej wprowadzenia oznakowania „nie dotyczy rowerów” na poszczególnych drogach jednokierunkowych.

Na wstępie Pani Joanna Rzepka przypomniała krok po kroku działania podjęte przez MZD i obecną sytuację.

Pan Zbigniew Urban dodał, że po otrzymaniu od MZD uzupełnienia dokumentacji wniosku dnia 3 czerwca 2015 roku, zwrócił się o nieformalne spotkanie w terenie, podczas którego wypracowano konkretne rozwiązania i zdecydowano o przyjęciu projektu zmiany organizacji ruchu z dwiema uwagami dotyczącymi wykluczenia ulicy Dąbrowskiego jako tej, na której miałby zostać wprowadzony ruch „pod prąd” i przeprowadzenia akcji informacyjnej przez organizacje pozarządowe wraz z Policją. Pan Zbigniew Urban wskazał również, że istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego byłoby wprowadzenie tablic informacyjnych komunikujących o zmianach organizacji ruchu, a także znaków skierowanych do kierowców, sygnalizujących możliwość spotkania rowerzysty jadącego z naprzeciwka. Ilość tablic była uzgadniania z Panem Piotrem Kleinschmidt z MZD. Pan Zbigniew Urban dodał, że wydawało mu się, że uzgodniono konsensus i, że wszystkie wypracowane ustalenia zostaną wprowadzone. Pojawiła się również informacja, że planowane zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone jesienią, gdyż natężenie ruchu rowerzystów jest mniejsze i będą oni mieli więcej czasu na przystosowanie się do nowych warunków.

Zauważył, że w jego opinii nie ma do tego etapu rozbieżności między działaniami MZD i Zespołu Rowerowego a Starostwem. Istotna rozbieżność pojawia się w momencie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu, ponieważ do dzisiaj nie otrzymano korekty wniosku, o którą zwrócono się do MZD. Korekta ta wymaga wprowadzenia kilku zmian, po dostarczeniu uzupełnionego wniosku do Starosty projekt zostanie podpisany bez zwłoki.

Pan Krzysztof Misiewicz dodał, iż podczas spotkania „w terenie” z dnia 12.06.2015 roku uzgodniono również:

- przeprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego chodnikiem koło Biblioteki Miejskiej (ul. J. Dąbrowskiego);
- zmiana parkowania z ukośnego na równoległe do jezdni koło Biblioteki Miejskiej (ul. J. Dąbrowskiego);
- wykluczenie ruchu samochodowego i dopuszczenie rowerzystów fragmencie od ul. J. Dąbrowskiego do rozwidlenia ulic A. Mickiewicza i ulicy Krótkiej.

Zauważył również, iż po wyżej wymienionym spotkaniu miał zostać sporządzony protokół, z którego treścią miał zapoznać się każdy z uczestników. Jednak taki dokument nie trafił do żadnego z nich.

W odpowiedzi Pan Zbigniew Urban poinformował, iż protokół powstał w dniu 12.06.2015 roku, w którym zawarte były uwagi o ulicy J. Dąbrowskiego i wprowadzeniu tablic informacyjnych. Dodał, że

tego samego dnia opracował i przedstawił swój autorski projekt tablic informujących o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu skierowanych do kierowców, sygnalizujący możliwość spotkania rowerzysty jadącego z naprzeciwka, na których bezpłatne wykorzystanie przez MZD Pan Zbigniew Urban wyraża zgodę. Dodał, że posiada odpowiednie pliki na potwierdzenie swoich wypowiedzi, ale prawdą jest, że nie kontaktował się z żadnym z uczestników spotkania w celu poinformowania o przygotowanym protokole. Jednak kwestia podpisania protokołu nie ma powiązania z zatwierdzeniem organizacji ruchu. Na zakończenie poinformował, że czeka na złożenie poprawionych dokumentów (mapy nie zawierającej ulicy J. Dąbrowskiego) przez MZD, po dostarczeniu wyżej wymienionych materiałów projekt zmiany organizacji ruchu zostanie niezwłocznie podpisany. Podkreślił, że Pan Starosta nigdy nie był i nie jest przeciwny zmianie organizacji ruchu wprowadzającej ruch rowerowy „pod prąd” na terenie Starego Miasta.

Pan Grzegorz Pawlikowski dodał, że w najbliższym czasie wchodzi w życie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju ws. znaków i sygnałów drogowych. Na mocy tego rozporządzenia dopuszcza się ruch rowerzystów na drogach jednokierunkowych w obu kierunkach za pomocą zamieszczenia znaków D3 z napisem „nie dotyczy rowerów”, również na drogach, na których dopuszczony jest ruch o prędkości nie większej niż 30 km/h (czyli również ulica J. Dąbrowskiego) bez potrzeby wyznaczania pasów ruchu.

Zespół zdecydował o nie włączaniu ruchu „pod prąd” na ulicy J. Dąbrowskiego.

Pan Edmund Woyda zadeklarował się, że do dnia 9 października dokumentacja zostanie uzupełniona. Na zakończenie Pani Ewa Pryba z Wydziału Rozwoju Miasta poinformowała o spotkaniu roboczym dotyczącym Wiślanej trasy Rowerowej.

Termin następnego spotkania 04.11.2015 r.

Opracowanie sprawozdania:  
Katarzyna Wojciechowska  
Wydział Rozwoju Miasta UM Tczew