

Sprawozdanie z II spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa

W dniu 24 kwietnia 2013 roku, w sali nr 8 Urzędu Miejskiego w Tczewie odbyło się drugie spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

Spotkanie otwarte zostało przez Naczelnik Rozwoju Miasta – Panią Jolantę Śliwińską, która przypomniała i omówiła krótko porządek spotkania:

12.00- 13.00 Dokończenie prezentacji koncepcji programu systemu dróg rowerowych w Tczewie:

Trasa Wodna- mgr inż. Tomasz Mackun.

13.00- 13.30 Dobre praktyki firm - Joanna Żerańska- Leska, Flextronics.

13.30- 14.30 Popularyzacja roweru- edukacja i promocja.

14.30- 15.00 Sprawy różne, wnioski na następne spotkanie. Zakończenie.

Ponownie przypomniała zebranych, że czekamy na uwagi do zaprezentowanych koncepcji.

Po omówieniu planu, swoją prezentację dotyczącą stworzonej koncepcji programu systemu dróg rowerowych w Tczewie dokończył Pan mgr inż. Tomasz Mackun.

Trasa Wodna

Droga rowerowa na tej trasie może być w najniższym standardzie, gdyż według autora koncepcji będzie używana najrzadziej, jedynie, jako trasa turystyczna nie jako trasa, którą np. dojeżdżamy do pracy. W związku z funkcją rekreacyjną i w rozumieniu zasadności realizacji inwestycji obiekty powinny być ekonomicznie uzasadnione. Dlatego uznano, że nie ma potrzeby wydawania dużych nakładów finansowych na drogę o niskim natężeniu ruchu.

W związku z powyższym i biorąc pod uwagę fakt, że droga ta nie łączy ze sobą żadnych dużych obszarów generujących i absorbujących ruch, nie istnieje konieczność wykonywania wartościowej inwestycji jak w przypadku innych tras.

Pan Marek Bury ze Stowarzyszenia Rowerowy Tczew, zapytał czy głównym powodem „drożyzny” jest wykorzystywany rodzaj nawierzchni? *(dotyczy kwot szacowanych na poziomie ogólności w koncepcji)*

Pan Mackun odpowiedział, że głównymi przeszkodami finansowymi mogą być m.in. kwestie ewentualnych wykupów.

Ponadto podczas szczegółowych analiz przebiegu trasy w pierwszej zaproponowanej koncepcji, gdzie trasa ma swój początek krzyżując się z ulicą Jagiellońską a kończy się przy południowej granicy miasta przy nabrzeżu Wisły poprowadzona jest wzdłuż ulic Nadbrzeżna – Nad Wisłą oraz wzdłuż Kanału Młyńskiego (przecina tory kolejowe), wysnuto wnioski, że nie ma możliwości zbudowania kładki lub tunelu pod torami kolejowymi dla trasy o charakterze rekreacyjnym. Realizacja tunelu o długości około 100 m (wraz z systemem odwodnienia) lub kładki o bardzo długich najazdach byłaby rozwiązaniem ekonomicznie nieefektywnym, bo bardzo drogim jednocześnie niepełniącym intensywnych funkcji. W związku z powyższym zaplanowano nowy przebieg na odcinku skrzyżowania z ul. Armii Krajowej z Al. Solidarności do ul. Łąkowej.

Pan Marek Bury zauważył, że miał identyczne przemyślenia, co do poprowadzenia tej trasy, która w początkowej wersji zakładała poprowadzenie trasy wzdłuż Kanału Młyńskiego. Podkreślił, że w jego opinii przed tą trasą jest przyszłość, gdyż dobrze skomunikowana byłaby idealną trasą dojazdową do i z Dworca PKP. Dodatkowo traktuje tą trasę w 50% jako element obwodnicy miasta, której przedłużeniem za dworcem byłaby trasa prowadząca na Bulwar Nadwiślański, co byłoby odpowiedzią na pytanie „Jak dojechać z Suchostrzyg na Bulwar?”.

Pan Marek Bury dodał, że gdy szukał uzasadnienia dla tej trasy to z jego punktu widzenia nie jest to do końca ścieżka rekreacyjna, gdyż taką formę ma ona raczej w weekendy. Natomiast w dzień powszedni powinna stanowić trasę, która sprawnie przeprowadzi rowerzystów na dworzec z pominięciem centrum miasta. Uznał, że Jagiellońska i Wojska Polskiego to nie są ulice przy których mogą być drogi rowerowe, ale jedynie ścieżki. W jego opinii przez centrum miasta powinny być poprowadzone ścieżki, po których jedzie się powoli i ostrożnie, natomiast ta część obwodnicy nazwana Trasą Wodną powinna być szybka. Nawet jeżeli jest dłuższa to dzięki temu, że rowerzysta może poruszać się na niej szybciej i tak wybierze tą trasę, gdyż rowerzyści wolą trasę dłuższą a bezpieczniejszą i szybszą.

Pani Jolanta Śliwińska dodała, że faktycznie w pierwszej koncepcji przygotowanej przez biuro Trafik trasa miała być prowadzona wzdłuż Kanału i miała mieć charakter rekreacyjny. W obecnej wersji, gdzie trasa prowadzona jest w okolicach ulicy Gdańskiej i dworca pojawia się temat integrowania węzła, bo siłą rzeczy nakłada się na trasę Magistralną.

W kwestii szybkich tras zwróciła uwagę, że obecnie w ruchu samochodowym jest tendencja do uspokajania ruchu. Stworzenie rowerzystom warunków do jazdy szybkiej może doprowadzić do takiej sytuacji, gdzie rowerzysta staje się niebezpieczny. Podkreśliła, że odbiorcy ścieżek są różni i dążenie do osiągnięcia standardu szybkich tras utrudnia bardzo stworzenie ogólnego schematu tras rowerowych.

Pan Marek Bury ponownie podkreślił, że trasa ta ma potencjał, aby stać się szybką drogą rowerową z tego powodu, że jest na obrzeżach i nie ma zbyt wielu pieszych.

Pan Tomasz Mackun powiedział, że w jego opinii tylko trasa w części do ulicy Gdańskiej ma potencjał jako trasa szybkiego ruchu. W jego odczuciu gdyby chciano potraktować tę trasę jako dojazdową z Suchostrzyg do Bulwaru to w części przy Kanale Młyńskim ma ona zbyt duży wskaźnik wydłużenia.

W dalszej części omówił poszczególne fragmenty trasy, która zaczyna się na Armii Krajowej od skrzyżowania ul. Jagiellońskiej z ul. Armii Krajowej, gdzie po krótkim odcinku prowadzona jest w ciągu ul. Gryfa Pomorskiego do Kanału Młyńskiego. Dalej, równoległe do ulicy Hanny Hass gdzie już istnieje droga rowerowa. W dalszym przebiegu zaproponowano budowę małego obiektu mostowego prowadzącego drogę rowerową na północną stronę Kanału Młyńskiego. Po północnej stronie kanału, po wale zaplanowano przebieg do ul. Traugutta oraz dalej na kolejnym odcinku aż do miejsca na wysokości ul. Kasztanowej gdzie planuje się kolejny mały obiekt mostowy prowadzący drogę rowerową na południową stronę Kanału Młyńskiego. Na wale kanału zaplanowano ciąg służący zarówno jako ciąg rowerowy oraz jezdny. W związku z powyższym należy przewidzieć podbudowę jak dla pojazdów samochodowych i nawierzchnię gładką jak dla rowerów.

Na drugim odcinku zaplanowano przebieg wzdłuż Kanału Młyńskiego. Zaplanowano trzeci mały obiekt mostowy nad Kanałem Młyńskim wzdłuż ul. Armii Krajowej. Ten obiekt mostowy będzie obsługiwał zarówno trasę Wodną jak i ul. Armii Krajowej. Istniejący, drogowy obiekt mostowy nie spełnia wymagań w zakresie szerokości dla poruszania się pieszych bądź rowerzystów. Dalej trasa prowadzona jest wzdłuż Alei Solidarności (po jej zachodniej stronie) do skrzyżowania z ul. Gdańską. Następnie trasa Wodna będzie miała wspólny przebieg z Trasą Magistralną. W dalszym przebiegu trasa będzie prowadzona wariantowo.

Pan Marek Bury dodał, że jego koncepcja do skrzyżowania ulic Armii Krajowej z Malinowską i Aleją Solidarności jest zgodna z zaprezentowaną. Natomiast w dalszej części proponuje żeby trasę dalej poprowadzić ulicą Malinowską za dwoma wiaduktami w prawo i wzdłuż torów do samego dworca. Inna koncepcja zakładała, że jadąc ulicą Malinowską, skręcamy w prawo przed torami kolejowymi wzdłuż kanału wodnego dojeżdżamy w okolice Prokuratury (ulica Sadowa) i pod torami przejeżdżamy na drugą stronę. Według Pana Burego było by to najlepsze rozwiązanie, jednocześnie podkreślił, że zdaje sobie sprawę z kosztów.

Pan Tomasz Mackun odpowiedział, że planowano rozwiązanie trasy wzdłuż ulicy Malinowskiej, ale poza jezdnią, gdzie trafia się trzy razy na tory kolejowe, a takie rozwiązanie generowałoby olbrzymie koszty.

Zebrani zwrócili uwagę jednak na wąskie przejazdy pod wiaduktami.

Pan Marek Bury zaproponował, aby w tym miejscu zaplanować ustawienie fotokomórki, która będzie reagowała na nadjeżdżającego rowerzystę włączając czerwone światło dla samochodów, umożliwi tym samym bezkolizyjny przejazd.

Radny Krzysztof Misiewicz zwrócił uwagę, że trasa ta powinna być poprowadzona do blisko położonych zakładów pracy m.in. do Flextronics.

Pan Tomasz Mackun odpowiedział, że jeżeli udałoby się „przejsć” przez wiadukty to przedłużenie trasy byłoby oczywiste i jest ujęte w opracowaniu jako trasy uzupełniające, które jednak nie zostały wycenione.

W dalszej części trasy zaproponowano przejazd ulicą Mostową. Pojawił się jedynie problem przedostania się z ulicy Gdańskiej na ulicę Mostową. Zaproponowano dwa warianty.

W pierwszym wariantcie planuje się wykorzystać część dróg rowerowych przy ul. Gdańskiej a następnie poprowadzić Trasę Wodną ul. Pomorską do dworca kolejowego. Dalej ulicą Pomorską do ul. Mostowej. W dalszym przebiegu planuje się przeprowadzić mostem na ul. Mostowej i kolejno ul. Wierzbową do Kanału Młyńskiego. Przy Kanale Młyńskim pomiędzy ul. Wierzbową oraz ul. Łąkową należy wykonać umocnienie krawędzie Wisły. Skrzyżowanie ulic Mostowa – Pomorska zaproponowano do przebudowy na mini rondo a ruch rowerowy prowadzony jest po tarczy ronda.

W drugim wariantcie planuje się wykorzystać część dróg rowerowych przy ul. Gdańskiej aż do ul. Pomira. Ruch rowerowy pomiędzy ul. Gdańską a Pomorską zostanie prowadzony w jezdni ul. Pomira (kierunek do ul. Pomorskiej) i ul. Kozią (Kierunek do ul. Gdańskiej). Następnie wydzielona droga rowerowa Trasy Wodnej prowadzona będzie mostem na ul. Mostowej i kolejno ul. Wierzbową do

Kanału Młyńskiego. Przy Kanale Młyńskim pomiędzy ul. Wierzbową oraz ul. Łąkową należy wykonać umocnienie krawędzie kanału. Skrzyżowanie ulic Mostowa – Pomorska zaproponowano do przebudowy na mini rondo a ruch rowerowy prowadzony jest po tarczy ronda.

Radny Czesław Roczyński zasugerował aby trasę za dworcem poprowadzić ulicami Żuławską i Łąkową, zwracając uwagę, że przy tych ulicach występują szerokie chodniki.

Pan Tomasz Mackun odpowiedział, że ulicą Żuławską jest możliwe przeprowadzenie trasy natomiast nie uda się to przy ulicy Łąkowej. Podkreślił, że nie chciał wprowadzać ruchu rowerowego w jezdnię, a nie jest możliwe wydzielenie ścieżki rowerowej z drogi.

Radny Krzysztof Misiewicz zauważył, że w ciągu ulicy Koziej poprowadzono ruch w jezdni.

W odpowiedzi Pan Tomasz Mackun podkreślił, że ulice, w których poprowadzona jest droga rowerowa w jedni to ulice o znikomym ruchu samochodowym. Zwrócił uwagę na mogące się tam pojawić kolizje.

Na czwartym odcinku przyjmuje się do realizacji projekt biura ARSA aż do mostów tczewskich. Dodatkowo należy wybudować drogę rowerową pod mostami i połączyć ją z drogą przy Bulwarze. W dalszym przebiegu wykorzystuje się istniejącą drogę rowerową Nad Wisłą i wprowadza ruch rowerowy w ul. Nadbrzeżną na zasadach ogólnych przy wykorzystaniu urządzeń uspokojenia ruchu. Realizację wydzielonej drogi rowerowej w ciągu ul. Nadbrzeżnej należy warunkować natężeniem rowerzystów.

Koszt netto realizacji dróg rowerowych w ciągu Trasy Wodnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą oszacowano od 2.2 do 2.7 mln złotych.

W dalszej części spotkania prezentację dotyczącą dobrych praktyk stosowanych przez firmy przedstawiła Pani Joanna Żerańska-Leska z Flextronics. Omówione działania firmy na rzecz rowerzystów zostały wysoko ocenione przez członków zespołu i wyrażono opinię, że tego rodzaju podejście może znacząco wpłynąć na zwiększenie używania roweru w reansporcie miejskim. Prezentacja Pan Joanny Żerańskiej-Leskiej w załączeniu.

W kolejnej części spotkania skupiono się na edukacji i promocji roweru.

Pani Jolanta Śliwińska zwróciła się do zebranych z prośbą o przekazanie informacji o wydarzeniach związanych z ruchem rowerowym za pomocą maila lub też w wersji papierowej. Szczególnie zwróciła uwagę na przedsięwzięcia prywatne i organizacji społecznych, które jak podkreśliła są istotne.

Pan Marek Bury przy okazji rozmowy o włączaniu się firm w popularyzację roweru zaproponował aby na następne spotkanie zaproszono przedstawicieli spółdzielni mieszkaniowych.

Po prezentacjach, przeznaczono czas na ogólną dyskusję i wnioski.

Powrócono do omówienia elementu przedinwestycyjnego i pytań do koncepcji biura Trafik.

Naczelnik Wydziału Inwestycji i Remontów Pani Joanna Rzepka zwróciła się z pytaniem o koszty Trasy Magistralnej w celu porównania ich z wyliczeniami dokonanymi przez WIR, które oszacowano na ok.

4 mln zł, biorąc pod uwagę przebudowę sieci i proponując zamiast wydzielonej ścieżki ciąg pieszo-rowerowy.

Pan Tomasz Mackun stwierdził, że w jego opinii ciągi pieszo-rowerowe to ostateczność, którą zastosowałby jedynie w wąskich gardłach.

Również Pan Marek Bury uznał, że takie rozwiązania to ostateczność, choć zdaje sobie sprawę, że są takie miejsca gdzie jest to konieczne.

Pani Jolanta Śliwińska zwróciła uwagę, że w sytuacji Tczewa, w której są pewne fragmenty ścieżek rowerowych i jest też wiele miejsc w mieście gdzie „rowerzysta jakoś przejedzie” działania niskonakładowe nie zmienią faktu, że nie ma w Tczewie ciągu tras rowerowych. W jej opinii wyżej wymienione działania powinny zostać zrobione, jednak nie wyklucza to dyskusji nad całością koncepcji. Spójna sieć przejazdu jest celem głównym, jako schemat ramowy do wieloletniego planu działań.

Przypomniała również o nowym okresie programowania i pojawiającym się w planowanych programach zapisie o dofinansowaniu projektów związanych ze wzmocnieniem ruchu rowerowego i integrowaniem go z węzłami transportowymi, co mogłoby dać szansę na pozyskanie funduszy. Należałoby jednak tak spojrzeć na tą koncepcję aby wszystkie nitki tras rowerowych włączyć do węzła.

Pani Małgorzata Ciecholińska zaproponowała aby przyjrzeć się doświadczeniom innych samorządów. Przypomniała działania Zastępcy prezydenta Miasta Gdańska Pana Macieja Lisickiego, który po roku działań w temacie polityki rowerowej poinformował mieszkańców, że rozwinął sieć dróg rowerowych o 300 km, tworząc strefy „tempo 30” i realizując wiele innych niskonakładowych działań.

Pani Jolanta Śliwińska odpowiedziała, że w pierwszym etapie zaplanowane będą ww. działania niskonakładowe, które pokażą rowerzystom wolę i chęć rozbudowy infrastruktury rowerowej. W koncepcji również są wskazane takie działania (prace porządkowe, przestawienie śmietników, ławek itp.).

Radny Czesław Roczyński zauważył, że w dyskusji pojawiły się dwa podejścia i należy podjąć decyzje czy udostępniamy Tczew dla rowerzystów czy przygotowujemy koncepcję konkretnie pod aplikowanie o finansowanie zewnętrzne. Według Radnego niskonakładowe kroki można zacząć już teraz, informując o potrzebnych działaniach ZUK i Powiatowy Zarząd Dróg. Natomiast aplikowanie o środki unijne ma związek z dłuższym okresem czasowym.

Pan Marek Bury odnosząc się do słów Radnego, nazwał te dwa działania jako „etap poprawiania tego co jest” i „etap tworzenia całości”. Podkreślił, że zaczęłyby najpierw od podjęcia uchwały Rady Miasta i Rady Powiatu wprowadzającej standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej.

Pani Maria Witkowska z Powiatowego Zarządu Dróg zważyła, że standardy owszem można przyjąć, ale są również inne wymogi np. bezpieczeństwa i nie mogą się one wykluczać.

Pani Małgorzata Ciecholińska zauważyła, że działania niskonakładowe to nie tylko kosmetyczne działania ale także takie rozwiązania jak pasy dla rowerzystów w jezdni, kontrapasy czy strefy tempo 30.

Pan Tomasz Mackun dodał, że takie działania jak oznakowanie czy przestawienie śmietników to prace związane z utrzymaniem, a nie działaniami niskonakładowymi, za które np. uważa przebudowę przejazdów wzdłuż ulicy Armii Krajowej i wyprostowanie niwelety tej drogi.

Dodał, że koncepcja, która zostanie przez miasto przyjęta powinna zostać włączona w zakres dokumentów planistycznych, a dopiero potem powinno zastanowić się nad ustalaniem priorytetów dotyczących tras.

Podkreślił, że przyjęcie koncepcji przez Radę Miasta i włączenie jej do dokumentów planistycznych spowoduje, że każda następna inwestycja drogowa będzie musiała być spójna z tą koncepcją.

Radny Krzysztof Misiewicz zwrócił uwagę, że jeżeli zapis o koncepcji znalazłby się w studium lub w planach miejscowych, to jej realizacja byłaby kwestią czasu.

Na zakończenie dyskusji Pani Jolanta Śliwińska zapytała zebranych czy uważają, że prezentowana koncepcja jest tą, która jako miasto będziemy realizować.

Pan Marek Bury uznał, że jest do przyjęcia.

Pani Małgorzata Ciecholińska stwierdziła, że jest do przyjęcia, ale po weryfikacji w terenie, podkreślając, że każdy urzędnik, który w zakresie dróg rowerowych podejmuje jakiegokolwiek decyzje powinien spędzić 15 minut w terenie. Ponadto zwróciła uwagę, że powinien pojawić się dokument dotyczący standaryzacji.

W odpowiedzi Pani Jolanta Śliwińska podkreśliła, że jeżeli zdecydujemy się na tą koncepcję, pewne zasady realizacji zostaną uściśnione. Dodała również, że praca biura Trafik była zrealizowana po weryfikacji sytuacji w terenie.

Na ponowne pytanie Pani Jolanty Śliwińskiej czy ta koncepcja jest tą, która będziemy wdrażać? Zebrani wyrazili zgodę, z założeniem, że szczegóły powinny być przedyskutowane i uściśnione.

Po dyskusji zebrani ustalili plan na następne spotkanie:

1. Szczegółowe omówienie dróg:

- Jagiellońska,
- Gdańska,
- 30go Stycznia,
- Wojska Polskiego.

2. Zaproszenie przedstawiciela spółdzielni mieszkaniowej.

3. Wydarzenia o charakterze promocyjnym istniejące i planowane – we współpracy z członkami Zespołu, przedstawicielami organizacji pozarządowych.

Na zakończenie, Pani Jolanta Śliwińska podziękowała członkom Zespołu za udział w spotkaniu, wyrażając nadzieję na dalszą współpracę i zapraszając na następne spotkanie.

Opracowanie sprawozdania:

Katarzyna Wojciechowska

Wydział Rozwoju Miasta UM Tczew

Akceptacja sprawozdania:

Jolanta Śliwińska

Naczelnik Wydziału Rozwoju Miasta UM Tczew