

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

W dniu 13 marca 2013 roku, w sali nr 8 Urzędu Miejskiego w Tczewie odbyło się pierwsze spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

Spotkanie otwarte zostało przez Prezydenta Miasta, Pana Mirosława Pobłockiego, który przywitał zebranych gości i wręczył zebrany akt powołania do Zespołu.

Następnie przedstawił osobę, która będzie koordynowała prace Zespołu- Naczelnik Rozwoju Miasta – Panią Jolantę Śliwińską.

Po czym przedstawiono cele powołania Zespołu:

- integracja dokumentów- istnieje wiele dokumentów dotyczących polityki rowerowej, które są rozproszone;
- stworzenie programu, który będzie można wdrożyć do realizacji (realnego, opartego o możliwości budżetu miasta), będącego „listą zadań na najbliższe lata”;
- uzyskanie odpowiedzi na pytania jakie należy podjąć działania aby rower stał się popularnym środkiem komunikacji;
- odpowiedzi na pytania zadawane przez mieszkańców, jak np.: „jak przejechać rowerem z Suchostrzyg na Bulwar”?

Prezydent podkreślił również czym podyktowany był taki skład osobowy Zespołu, akcentując obecność przedstawicieli środowisk rowerowych, Powiatu i Policji.

W następnej kolejności głos zabrała Pani Jolanta Śliwińska, omówiła bloki, na których ma być zbudowana polityka rowerowa w Tczewie:

- 1) Zagadnienia inwestycyjne
- 2) Rozwój i popularyzacja ruchu rowerowego (działania miękkie)
- 3) Bezpieczeństwo

Po określeniu zadań Zespołu i omówieniu powyższych bloków, swoją prezentację dotyczącą stworzonej koncepcji programu systemu dróg rowerowych w Tczewie przedstawił Pan mgr inż. Tomasz Mackun.

Jak podkreślała Pani Jolanta Śliwińska autor koncepcji przygotował materiał bez odnoszenia się do zgodności jego propozycji z planem zagospodarowania przestrzennego i własności nieruchomości, tak aby uzyskać najbardziej optymalny materiał wyjściowy.

Prezentacja była podzielona na części zgodnie z etapami tworzenia koncepcji systemu dróg rowerowych:

1. Analiza stanu istniejącego.
2. Diagnoza.
3. Koncepcja.
4. Rekomendacje i wnioski.

Pan Tomasz Mackun podkreślał, że z otrzymanych od UM materiałów wynika, że Tczew posiada wiele programów i planów dotyczących rowerów. Tym co odróżnia ten od pozostałych jest cel, którym było zaplanowanie sieci dróg z jednoczesnym sprawdzeniem na ile są one możliwe do zrealizowania. W

planowaniu sieci drogowej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz ponadlokalne z uwzględnieniem miejscowości przyległych a będącymi satelitami Tczewa.

Zakres pracy w ujęciu przestrzennym dotyczy obszaru w granicach miasta Tczew. W zakresie szczegółowości dotyczy zasadniczej sieci dróg rowerowych oraz powiązań z otoczeniem miasta.

Na podstawie dostępnych materiałów oraz przeprowadzonej przez biuro Trafik inwentaryzacji zebrano informację na temat istniejących dróg rowerowych w Tczewie. Zinwentaryzowano 18 odcinków dróg rowerowych.

Drogi rowerowe w Tczewie niestety nie tworzą sieci. Różnią się względem siebie charakterem, oznakowaniem, nawierzchnią oraz funkcją i nie są ze sobą połączone. Każdy z odcinków istnieje samodzielnie bez skomunikowania z pozostałymi zaczynając się i kończąc nagle.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji zlokalizowano w Tczewie najważniejsze obiekty, które są celem podróży wielu mieszkańców. Są to szkoły, obiekty handlowe, urzędy, zakłady przemysłowo – produkcyjne oraz węzeł transportowy. Największe zagęszczenie szkół występuje w okolicach centrum miasta. Większość wszystkich obiektów handlowych znajduje się w środkowo - północnej części miasta. Większość najważniejszych urzędów znajduje się w centrum miasta Tczewa. Znaczna większość dużych zakładów przemysłowych zlokalizowana jest na obrzeżach miasta. Węzeł transportowy znajduje się w centrum miasta.

Zwrócono uwagę na zapisy o Tczewie w strategicznych dokumentach wojewódzkich dotyczących ruchu rowerowego, w których zamieszczono informację, iż przez obszar Trójmiasta (a także przez Tczew) przebiegają dwie planowane trasy o międzynarodowym znaczeniu a ponadto do Tczewa wpada aż 6 ważnych tras rowerowych (międzynarodowe, międzyregionalne i regionalne). Dzięki takim zapisom pojawia się możliwość tworzenia w przyszłości projektów związanych z programami regionalnymi.

Niezmiernie ważną cechą miasta jest jego funkcja pełnienia roli węzła transportowego.

W ramach prac nad koncepcją przeprowadzono uproszczone badania ankietowe. Zadano w nich siedem pytań. Pytania dotyczyły zarówno zachowań na istniejącej infrastrukturze, a także, potrzeb mieszkańców. Wynik ankiety miał pokazać skąd dokąd najczęściej jeżdżą tczewianie. Na podstawie otrzymanych wyników okazało się, że w większości przypadków rower wykorzystywany jest do celów rekreacyjnych, natomiast największy popyt na podróże występuje pomiędzy dzielnicami Suchostrzygi – Stare Miasto, Suchostrzygi – Czyżykowo, Suchostrzygi – Bajkowe, Suchostrzygi – Nowe Miasto, Stare Miasto – Nowe Miasto, Stare Miasto – Czyżykowo.

Wynik jaki otrzymano w postaci wewnętrznej więźby podróży jest kluczowy w planowaniu infrastruktury, gdyż w postaci liczbowej i graficznej możemy stwierdzić, gdzie występuje największe zapotrzebowanie na podróże oraz co za tym idzie, na infrastrukturę.

W następnej kolejności omówiono wybrane rozwiązania planowanych dróg rowerowych. Realizację dróg rowerowych w Tczewie podzielono na etapy, którym nadano robocze nazwy umowne.

Etap I – trasę rowerową zawartą w Etapie I nazwano **Trasą Księżycową**. Trasa ma swój początek przy skrzyżowaniu Alei Solidarności z ulicą Gdańską i kończy się w okolicy przystani nad brzegiem Wisły. Trasa poprowadzona jest wzdłuż ulic Nowasuchostrzycka – Aleja Kociewska – Kazimierza Wielkiego – Mieszka I – Fabryczna – Szkoły Morskiej – Hugona Kołłątaja – Nad Wisłą.

Największą trudnością przy realizacji tej trasy może być budowa obiektu mostowego tzw. kładki nad torami kolejowymi, która miałaby łączyć ulicę Fabryczną z ulicą Szkoły Morskiej.

Pani Maria Witkowska Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg przypomniała o kładce, która była wykorzystywana dla ruchu pieszego podczas remontu wiaduktu na ulicy Wojska Polskiego. Zwróciła uwagę, że wystarczyło kładkę zakonserwować i wykonać przyczółki by wykorzystać ją do zaproponowanego w koncepcji zastosowania, co byłoby znaczącym elementem dla realizacji Trasy Księżycowej.

Pan Tomasz Mackun podkreślił, że powyższa kładka jest obiektem dość sporym i należy się zastanowić czy chcemy mieć kolejny element przestrzenny czy nie. Obliczył koszt realizacji kładki nad torami na około 1 mln zł a całą Trasę Księżycową wyceniono na ok. 4,3 mln zł.

Pan Marek Bury ze Stowarzyszenia Rowerowy Tczew zwrócił uwagę na brak odniesienia przy planowaniu tras do stref „tempo 30”.

Etap II – trasę rowerową zawartą w Etapie II nazwano Trasą Księcia Sambora. Trasa ma swój początek przy zachodniej granicy miasta i kończy się przy skrzyżowaniu z ulicami 30 Stycznia i Obrońców Westerplatte. Trasa poprowadzona jest wzdłuż ulic Jagiellońskiej – Wojska Polskiego. W końcowym etapie założono poprowadzenie trasy przez tereny parku im. Mikołaja Kopernika.

Trasa ma swój początek przy wiadukcie kolejowym, przy wylocie w kierunku Autostrady A1. Na wysokości ulicy Jagiellońskiej pojawia się konieczność uporządkowania wjazdów do nieruchomości mieszkańców domków jednorodzinnych, które w tym momencie wydają się być nieprawidłowe w kontekście przepisów ruchu drogowego. Potwierdził to Pan Krzysztof Sommer z Wydziału Ruchu Drogowego KPP w Tczewie, podkreślając obniżenie poziomu bezpieczeństwa poprzez stosowanie takich rozwiązań.

Pan Marek Bury na tym etapie zadał pytanie dotyczące adresatów dróg rowerowych, wspominając o coraz większej liczbie rolkarzy. Podkreślił, że rolkarze zajmują dużo większą przestrzeń i należy zastanowić się jakie odcinki ścieżek uznać za mieszane czyli przeznaczone zarówno dla rowerzystów jak i rolkarzy.

Pani Jolanta Śliwińska podkreśliła, że głównym celem tworzenia ścieżek jest częściowe „przesadzenie” mieszkańców Tczewa z samochodów na rowery, czyli przekształcenie charakteru transportu miejskiego na bardziej przyjazny (mniejsze zatłoczenie, czystsze powietrze). Zaproponowała aby w czasie kolejnych spotkań, które będą dotyczyły promocji i popularyzacji roweru zwrócić uwagę na różne grupy, tj. kierowców samochodów, rowerzystów, także rolkarzy i kłaść nacisk na uczenie wzajemnej tolerancji w ruchu drogowym.

Pani Maria Witkowska zwróciła uwagę na działkę, która jest zlokalizowana vis a vis skrzyżowania ulicy Jagiellońskiej z Jagiełły. Nikt z obecnych nie był pewny obecnego stanu własności wskazanej działki i należy to sprawdzić, gdyż prowadząc ścieżkę przez wyżej wymienioną działkę można przeorganizować zaplanowaną trasę, omijając fragmenty z utrudnieniami typu przystanki autobusowe.

Pan Tomasz Mackun zaapelował aby realizując projekt ulicy Nowosuchostrzyckiej zwrócić uwagę na włączenie do ulicy Jagiellońskiej i planowane trasy rowerowe.

Kolejny odcinek trasy przebiega w ciągu ulicy Wojska Polskiego. Pan Tomasz Mackun zwrócił uwagę na bardzo intensywne zagospodarowanie tej ulicy, jednocześnie podkreślając, że realizacja drogi rowerowej jest realna ale wymaga pewnych decyzji oraz określonych nakładów finansowych. Zaproponowana droga rowerowa prowadzona jest po północnej stronie ulicy.

Radny Krzysztof Misiewicz zwrócił uwagę na fragment istniejącej ścieżki na nowym obiekcie mostowym, na którym przebiega ona po jego północnej stronie. Na pytanie radnego Pani Maria Witkowska wyjaśniła, że ustalenia dotyczące ścieżki na wiadukcie zostały podjęte na spotkaniach podobnych do obecnego, z którego zostały sporządzone odpowiednie sprawozdania. Realizacja ścieżki związana była z planami pozyskania dofinansowania na funkcjonalne połączenie drogi krajowej nr 1 z drogą ekspresową S7.

Pani Małgorzata Ciecholińska zauważyła funkcjonalność ścieżki rowerowej po zaplanowanej stronie za względu na dostępność do TCSiR, Kanonki i skate parku.

Pan Tomasz Mackun zaproponował aby za obiektem mostowym zaplanowano przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów gdzie droga rowerowa wprowadzona jest do parku, w którym rozprowadzana jest w kierunku ronda oraz w kierunku ul. Bałdowskiej/ 30 Stycznia.

Koszty realizacji trasy wyceniono na ok. 2,75 mln zł.

Pani Małgorzata Ciecholińska zapytała jaki materiał do wykonania ścieżek wzięto pod uwagę w kalkulacji. W odpowiedzi wyjaśniono, że masę bitumiczną.

Pani Ciecholińska prosiła również o sprawdzenie z jakiego materiału ma zostać wykonana ścieżka wzdłuż ulicy Nowosuchostrzyckiej.

Etap III – Trasa łączy Trasę Księżycową (skrzyżowani ul. Gdańskiej z Al. Solidarności) ze Starym Miastem. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem ul. Gdańskiej z Aleją Solidarności a kończy się skrzyżowaniem z ulicą 1 Maja z ul. Gdańską. Zaproponowano przebieg trasy wzdłuż ulicy Gdańskiej w dwóch wariantach.

Wariant I zakłada rozwiązanie „tradycyjne”, czyli prowadzenie wydzielonych z jezdni dróg rowerowych. Zakłada się drogi jednokierunkowe po obu stronach ulicy.

Dyskusja skupiła się na propozycji zmiany parkowania ze skośnego na równoległe na odcinku od Al. Zwycięstwa w kierunku Starego Miasta.

Pani Maria Witkowska zwróciła uwagę na miejsca parkingowe przy ulicy Gdańskiej, w budowie których finansowo partycypowali właściciele lokalnych sklepów. Jej zdaniem nie ma możliwości zmiany sposobu parkowania w tym ciągu.

Na tej trasie kolejnym utrudnieniem jest wiadukt 800-lecia. Pani Małgorzata Ciecholińska zaproponowała aby jedno „skrzydło” mostu przeznaczyć dla pieszych a jedno dla rowerzystów. Zostawiając ruch pieszy po stronie szkoły podstawowej nr 2. Zwróciła również uwagę na powstającą nową siedzibę MOPSu przy ulicy 1-go Maja, której otwarcie może zwiększyć ruch w tej okolicy.

Pan Tomasz Mackun zaproponował przeprowadzenie lokalnej analizy ruchu w tym miejscu aby określić jak poruszają się piesi.

Pani Maria Witkowska przy okazji omawiania wiaduktu 800lecia zwróciła uwagę na wiadukt w ciągu ulicy 1-go Maja (w kierunku na Zatorze), który ze względu na zły stan techniczny zostanie prawdopodobnie zamknięty dla ruchu.

Pan Marek Bury podkreślił, że dla rowerzystów ważne jest dostanie się na Bulwar Nadwiślański. Zaproponował przejazd przez Hospicjum przy ulicy 1-go Maja, na co Pan Mackun przypomniał, że na Bulwar będzie można dostać się jeszcze nie omawianą Trasą Wodną, poprzez ulicę Łąkowa.

Następnie omówiono II wariant Trasy Magistralnej, który zakłada zastosowanie pasów rowerowych w przestrzeni istniejącej jezdni poprzez wydzielenie ich oznakowaniem poziomym. Skutkiem takiej realizacji będzie konieczność likwidacji pasów do skrzyżowania w lewo na całej długości ul. Gdańskiej. Efektem takiego działania będzie spadek przepustowości w ciągu ul. Gdańskiej. Jednakże, nie będą konieczne wywłaszczenia i tak duże wycinki drzew jak w wariantcie I. Pan Tomasz Mackun podkreślał, że ten wariant jest dość tani jednak może spowodować znaczne spowolnienie ruchu. W tym wariantcie również konieczna będzie zmiana sposobu parkowania. Przy okazji zwrócił uwagę na dużą ilość miejsc parkingowych przy powstałej niedawno Galerii Kociewskiej i przy węźle transportowym.

Pani Maria Witkowska zaproponowała poprowadzenie ścieżki ulicą Kaszubską, która jest równoległa do ulicy Gdańskiej i przez tereny zewnętrzne od Gdańskiej za Kościołem od ulicy Sobieskiego. Pan Tomasz Mackun zgodził się na przyjrzenie się temu wariantowi.

W związku z szeroką dyskusją, zgodnie postanowiono omówienie ostatniej Trasy Wodnej przełożyć na następne spotkanie, które ma odbyć się 10.04.2013 r., o godz. 12.00.

Po prezentacji, przeznaczono czas na ogólną dyskusję i wnioski.

Pan Marek Bury zapytał czy koncepcje przygotowane przez biuro Trafik są ogólnodostępne i czy można je przekazać mieszkańcom. Pani Jolanta Śliwińska, podkreśliła, że koncepcje mogą być rozpowszechnione po zajęciu stanowiska przez Zespół.

W następnej kolejności Pani Małgorzata Ciecholińska, zwróciła się z zapytaniem o treść zamówienia dotyczącego przygotowania koncepcji. Głównie o to czy uwzględniono w koncepcjach niskonakładowe działania. Pani Jolanta Śliwińska wyjaśniła, że zamówiony materiał zawiera takie warianty.

Jednocześnie zwróciła się do zebranych z prośbą przygotowanie na następne spotkanie konkretnych uwag do omawianego materiału i zapowiedziała przedstawienie jednego tematu do omówienia z bloku zagadnień dotyczących popularyzacji i promocji.

Kończąc, Pan Marek Bury wyraził swoje zadowolenie z powstałego materiału, który jego zdaniem w 90% uwzględnia założenia przekazanego 1,5 roku temu projektu podstawowego układu dróg rowerowych w mieście, który został wypracowany przez tczewskich rowerzystów. Zaapelował również o ujęcie w agendzie następnego spotkania tematu rowerowni w Tczewie.

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