Wyższa jakość dla ruchu rowerowego

BYPAD

Najbardziej efektywna metoda doskonalenia lokalnej polityki rowerowej!

AUDYT POLITYKI ROWEROWEJ

RAPORT
AUDYTU POLITYKI ROWEROWEJ
BYPAD W TCZEWIE

Audytorzy :

dr Piotr Kuropatwiński	PSWE
Justyna Delekta	PSWE
Magdalena Kowalewska	PSWE
Rafał Ejsmont	PSWE
Andrzej B. Piotrowicz	PSWE
Alex Sully	Transport Initiatives, Wielka Brytania

Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa”
80-858 Gdańsk
ul. Wałowa 26/4
www.pswe.org , info@pswe.org

Tczew, 20 maj 2009r.

© Copyright - Raport jest przeznaczony tylko dla odbiorcy podanego na stronie tytułowej.
Kopiowanie, udostępnianie lub przekazywanie informacji zawartych w ofercie stronom trzecim jest zabronione.

SPIS TREŚCI

	Część I – Diagnoza		4
1.	Tczew – ogólna charakterystyka miasta		5
	1.1	Dostępność komunikacyjna miasta	7
	1.2	Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie	8
2.	BYPAD		12
	2.1	Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD	12
	2.2	BYPAD w Tczewie – geneza projektu	12
	2.3	Proces audytu BYPAD w Tczewie	14
3.	Rezultaty audytu polityki rowerowej w Tczewie wg metodologii BYPAD		16
4.	Analiza modułów audytu		19
	4.1	Potrzeby użytkowników	19
	4.2	Przywództwo i koordynacja	19
	4.3	Polityka w dokumentach	19
	4.4	Personel i zasoby	20
	4.5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	21
	4.6	Informacja i edukacja	22
	4.7	Promocja i partnerstwa	22
	4.8	Działania uzupełniające	23
	4.9	Ewaluacja i efekty	23
5.	Podsumowanie		23
	Część II Proponowany plan działań		24
6.	Wnioski i rekomendacje		25
	6.1	Potrzeby użytkowników	25
	6.2	Przywództwo i koordynacja	26
	6.3	Polityka w dokumentach	27
	6.4	Personel i zasoby	28
	6.5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	29
	6.6	Informacja i edukacja	36
	6.7	Promocja i partnerstwa	37
	6.8	Działania uzupełniające	39
	6.9	Ewaluacja i efekty	40
	6.10	Plan jakości	41

CZĘŚĆ I

DIAGNOZA

1. Tczew – ogólna charakterystyka miasta

Miasto Tczew, położone na lewym brzegu Wisły, liczące około 60.000 mieszkańców, jest czwartym co do wielkość miastem województwa pomorskiego. Ważnym wyróżnikiem miasta na mapie transportowej kraju był fakt, że w jego pobliżu zlokalizowany był największy w Polsce północnej węzeł linii kolejowych.

Miasto jest położone na dość płaskim terenie, ale jego obszar jest podzielony na kilka części przez liniowe bariery ruchu pieszego i rowerowego takie jak:

- Kanał Młyński biegnący wzdłuż linii kolejowej od zachodniej i północnej strony miasta,
- linię kolejową położoną po zachodniej, południowej i północnej stronie miasta,
- drogę krajową nr 1 oddzielającą zachodnią część miasta od jego wschodniej i środkowej części.

Źródło: http://maps.com.pl/

Miasto jest wyraźnie podzielone na kilka dzielnic mających odmienny charakter:

- **Stare Miasto**, obejmujące wiele zabytkowych budynków, stref pieszych i wąskich uliczek (położone między Parkiem Kopernika i Parkiem Miejskim od południa oraz linią kolejową od zachodu i północy oraz bulwarem nadwiślańskim od wschodu),

- **Zespół południowych osiedli** mieszkaniowych (graniczące z Parkiem Miejski leżącym na północy i linią kolejowa od zachodu) składające się z Osiedli Za Parkiem, Generała J.Bema i Czyżykowo, z zabudową składającą się z niewielkich samodzielnie stojących domów,

- **Centralne dzielnice miasta** zlokalizowane między linią kolejową a drogą krajową nr 1, składające się z osiedli Nowe Miasto, Garnuszewskiego, Kolejarz oraz Strzelnica. Osiedle Garnuszewskiego jest zabudowane dużymi blokami mieszkalnymi (powstało w latach 1970-80tych XX wieku), osiedle Kolejarz jest zabudowane wolno stojącymi domkami jednorodzinnymi. Nowe Miasto między ulicą Gdańską a linią kolejową jest zabudowane gęściej, średniej wielkości domami typowymi dla pierwszej połowy XX wieku,

- **Zachodnie dzielnice miasta** (osiedla Prątnica, Bajkowe -Piotrowo i Suchostrzygi oraz W.Witosa) położone między drogą krajową nr 1 oraz linią kolejową ograniczającą miasto od zachodu). Osiedla Suchostrzygi i Bajkowe - Piotrowo są zabudowane blokami mieszkalnymi typowymi dla końca XX wieku, Prątnica jest zabudowane małymi domkami jednorodzinnymi z ogródkami przydomowymi,

- **Północne dzielnice miasta** składają się z osiedla Zatorze (2-3 piętrowe budynki z I połowy XX wieku wymagające renowacji) oraz ze składającego się z niewielkich domów jednorodzinnych osiedla Staszica, położonego na płaskim, dolnym tarasie miasta. W tych okolicach zlokalizowane są duże zakłady pracy Specjalnej Strefy Ekonomicznej Tczewa.

1.1 Dostępność komunikacyjna miasta

Tczew jest najważniejszym węzłem kolejowego ruchu pasażerskiego Polski północnej, łączącym wszystkie połączenia kolejowe przychodzące ze wszystkich stron Polski w kierunku aglomeracji Gdańska zamieszkałej przez blisko 1,5 mln mieszkańców. Stacja PKP Tczew wraz z terminalem lokalnych i regionalnych linii autobusowych położonym w jej sąsiedztwie obsługuje około 20 tysięcy osób dziennie, zwykle kierujących się w stronę Gdańska do pracy lub nauki.

Miasto charakteryzuje się bardzo wysoką gęstością zabudowy i zaludnienia (ponad 2,700 mieszkańców na km^2). Najbardziej odległe punkty sieci osiedleńczej miasta są położone od siebie nie więcej niż na odległość do 5 km, żaden z punktów miasta nie jest położony dalej niż 3,5 km od stacji kolejowej. W związku z faktem, że Gdańsk i północna Polska należą do najbardziej popularnych celów wyjazdów urlopowych, około 3 milionów odwiedzających wykorzystuje każdego lata kanały ruchu samochodowego przechodzące przez lub w bezpośredniej bliskości Tczewa.

Tczew jest więc położony w węzłowym punkcie głównych szlaków drogowych, kolejowych, wodnych i rowerowych Polski. Jego położenie zostało przyjęte jako podstawa hasła promocyjnego miasta: „Z Tczewa wszędzie blisko". Stanowi to znakomity punkt wyjścia do uznania miasta za laboratorium innowacyjnych rozwiązań miejskich problemów komunikacyjnych. Tczew może w przyszłości odgrywać w Polsce taką rolę jaką odgrywa w Danii modelowe miasto rowerowe Odense czy w Holandii miasto Groningen.

Są to miasta o bardzo wysokim udziale ruchu pieszego i rowerowego traktowanego jako istotny substytut przejazdów samochodami w ruchu lokalnym.

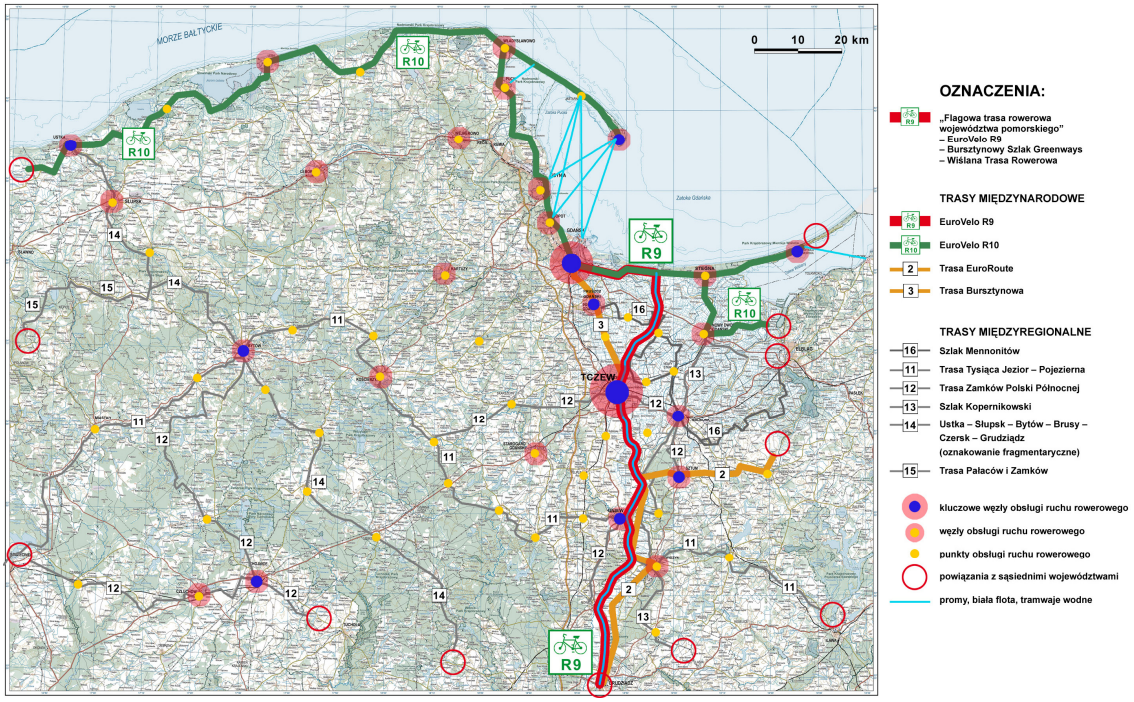
Tczew leży na trasie lub w bezpośredniej bliskości następujących szlaków ruchu drogowego o charakterze międzynarodowym lub krajowym:

- Autostrada A1 – europejski korytarz transportowy Szwecja (Karlskrona) – Gdańsk – Łódź– Bratysława – Adriatyk
- droga szybkiego ruchu Berlin – Królewiec
- Kolej Gdynia– Gdańsk – Warszawa – Lublin – Odessa
- Kolej Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Łódź – Katowice – Bratysława– Wiedeń – Adriatyk
- Droga wodna E-70 Berlin – Bydgoszcz – Elbląg – Królewiec
- Szlak Eurovelo R9 (Bursztynowy) Gdańsk – Pula nad Adriatykiem
- Szlak rowerowy R-1 Calais – Berlin – Tczew– Elbląg – Kaliningrad – St. Petersburg.

1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie

Jak dotąd, skala ruchu rowerowego w Tczewie nie była przedmiotem badań. Prowadzone obserwacje sugerują, że obecnie ruch rowerów w Tczewie nie ma charakteru masowego. Od kilku lat zauważa się jednak pewne symptomy ponownego odkrywania zalet roweru przez osoby dbające o kondycję fizyczną, świadomie wybierające ten sposób przemieszczania się jako taniej i wygodnej alternatywy przejazdów samochodami.

Tendencji tej wychodzą naprzeciw władze miasta oddając sukcesywnie kolejne odcinki dróg rowerowych. Przykładem takich działań jest oddana do użytku w roku 2008 atrakcyjna trasa rowerowej wzdłuż lewego brzegu Wisły. Ma ona jednak jedynie ok. 0,6 km długości, czyli mogłaby służyć jako początkowy odcinek 2-3 godzinnego przejazdu rekreacyjnego wzdłuż Wisły, o zasięgu 10-20 km. W dalszej perspektywie rowerowy bulwar nadwiślański będzie mógł stanowić istotny element długodystansowej trasy turystyki rowerowej EuroVelo R-9.



Mapa: Miejsce Tczewa na mapie przebiegu tras rowerowych Pomorza. Źródło: opracowanie własne

Ruch rowerowy z Tczewa w kierunku Gdańska odbywa się zwykle wzdłuż koryta rzeki Motławy, między Wisłą a zaznaczonym na mapie szlakiem bursztynowym, który ma obecnie jedynie wirtualny charakter. Trasa wzdłuż Motławy, biegnąca drogami ruchu kołowego o niskiej intensywności w okresie weekendów, już obecnie postrzegana jest jako jedna z bardziej atrakcyjnych tras turystyki i rekreacji rowerowej Polski północnej.

Wzrastająca gęstość ruchu samochodowego w mieście stwarza coraz trudniejsze warunki poruszania się rowerem po jezdni. Na dworcu PKP funkcjonuje prymitywny stojak, do którego w dzień powszedni przypinanych jest 7-12 rowerów.

Stojaki do parkowania rowerów na dworcu PKP Tczew - stan z lipca 2008 roku Źródło: opracowanie własne

Najważniejszym wyzwaniem dla rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie jest stworzenie w mieście odpowiedniego klimatu rowerowego, inaczej mówiąc odpowiedniej „**KULTURY ROWEROWEJ**". Chodzi o stworzenie warunków, w których korzystanie z roweru na ulicach miasta będzie bezpieczne dla wszystkich jego użytkowników. Koniecznym warunkiem jest odejście od filozofii tworzenia dla rowerzystów wydzielonych dróg rowerowych ze względu na dwa podstawowe argumenty: taka polityka jest bardzo kosztowna i nie doprowadzi w przewidywalnej przyszłości do pełnego zaspokojenia potrzeb ruchu rowerowego oraz faktu, że nie prowadzi ona do poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerzystów. Badania duńskie i holenderskie wskazują, że rowerzyści na jezdni są tym bezpieczniejsi, im jest ich tam więcej, a próby dążenia do ich całkowitego usunięcia z przestrzeni przeznaczonej jakoby wyłącznie dla samochodów są nieskuteczne. Filozofia oparta na dążeniu do całkowitego wyeliminowania rowerzystów z jezdni była w swoim czasie tworzona w nazistowskich Niemczech, obecnie jest całkowicie zarzucona we wszystkich krajach realizujących konsekwentnie politykę zrównoważonego rozwoju.

Mieszkanki Tczewa przygotowujące się do przejazdu z okazji Dnia Bez Samochodu 2008 Źródło: Opracowanie własne

Obowiązujące w Polsce przepisy ruchu drogowego sugerują pośrednio, że ruch rowerowy winien odbywać się po wydzielonych dla rowerów drogach rowerowych. Z reguły są one budowane w miastach kosztem zwężenia szerokości chodników, często z kostki brukowej oferującej niższy komfort jazdy niż asfaltowa jezdnia. Powoduje to ciągłe konflikty i irytację kierowców, którzy znając przepisy i nie dysponując własnym doświadczeniem z jazdy rowerem po mieście, mają częste pretensje do rowerzystów że nie korzystają z przeznaczonej dla nich dróg i nadal korzystają z jezdni „zakłócając płynność ruchu".

Policja toleruje ruch rowerzystów po chodnikach, uważając (niesłusznie) że taki sposób jazdy zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego. Równocześnie piesi jak i rowerzyści „chodnikowi" odczuwają coraz większe trudności poruszania się po mieście w związku z traktowaniem przez kierowców chodników jako najłatwiej dostępnej rezerwy miejsc do parkowania. Przepisy określające zasady parkowania samochodów są przypuszczalnie, obok przepisów ograniczających dopuszczalną prędkość, najczęściej łamanymi przepisami kodeksu drogowego.

Dziennikarze głównych krajowych i regionalnych kanałów informacyjnych, opisujący problemy ruchu drogowego najczęściej uważają przepisy ograniczające dopuszczalną prędkość za nieżyciowe. W publicystyce poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego w miastach nie rozróżnia się wystarczająco wyraźnie argumentów na rzecz ograniczeń prędkości stosowanych na terenie zabudowanym z myślą o potrzebach niezmotoryzowanych

od ograniczeń prędkości stosowanych na terenach pozamiejskich w celu zmniejszenia ryzyka brawurowej jazdy samego kierowcy – sprawcy i ofiary wypadku.

Wielką szansą Tczewa jest jednak fakt, że środowisko dziennikarzy związanych z Tczewem dostrzega sens promowania **KULTURY ROWEROWEJ**. Koncepcja ta jest zgodna ze światową tendencją udostępniania coraz większych obszarów przestrzeni miejskiej dla ruchu pieszych i rowerzystów.

Przykłady rozwoju kultury rowerowej: Gdynia Heineken Open'er Festiwal 2008 Źródło: Onet.pl 5 lipiec 2008r
Konkurs na najlepsze przebranie podczas przejazdu rowerowego w Gdańsku, czerwiec 2007r. Źródło: opracowanie własne

Warto mieć na uwadze, że brak uznania rozwoju ruchu rowerowego za czynnik rozwoju miasta czy regionu powoduje, że jazda rowerem, uważana za zjawisko pomijalnie rzadkie, nie jest promowana przez osoby odpowiedzialne za kształtowanie przestrzeni w miastach. Za sposób rozwiązywania problemów ruchu rowerowego uważa się milcząco prowadzenie prac, które w „przyszłym, idealnym świecie" doprowadzą do całkowitego oddzielenia ruchu rowerowego zarówno od ruchu pieszych jak i ruchu samochodów.

Działania na rzecz zwiększenia roli „niewidzialnej infrastruktury rowerowej" – uspakajanie ruchu, dopuszczanie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, restrykcyjne traktowanie ruchu samochodów w wybranych rejonach miasta są postrzegane albo jako nieakceptowanie społecznie działania przeciwne naturalnemu porządkowi rzeczy lub działania ujemnie wpływające na bezpieczeństwo pieszych oraz/lub samych rowerzystów.

Działania władz miejskich Tczewa, które już ograniczyły dostęp samochodów do najbardziej wartościowych części Starego Miasta pokazują, że ich konsekwentna kontynuacja tworzy w skali kraju praktyczne potwierdzenie tezy, że miasto przyjazne dla rowerów jest miastem przyjaznym dla wszystkich – i mieszkańców, i przyjezdnych.

2. BYPAD

2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD

Audyt polityki rowerowej BYPAD w Tczewie ma na celu:

◈ ustalić obecne miejsce zajmowane przez Tczew w systemie klasyfikacji poziomów polityki rowerowej miast europejskich w 9 modułach BYPAD,

◈ ustalić zestaw działań do podjęcia w ciągu najbliższego roku tak, by w mieście zrealizować podstawowe, małonakładowe prace poprawiające warunki korzystania z roweru, charakteryzujące się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów,

◈ usprawnić współpracę między różnymi komórkami organizacyjnymi urzędu miasta zajmującymi się sprawami mającymi wpływ na warunki ruchu rowerowego w mieście między sobą oraz ze środowiskiem praktykujących rowerzystów,

◈ wypracować procedury prowadzące do ustalenia dalszych działań prowadzących do zajęcia przez Tczew miejsca czołowego miasta rowerowego Pomorza, Polski i krajów Europy środkowo-wschodniej w ciągu najbliższych 10 lat.

2.2 BYPAD w Tczewie - geneza projektu

Rozpoczęcie procesu certyfikacji (audytu) polityki rowerowej Tczewa, jako pierwszego miasta podejmującego takie zadanie w Polsce wynikło z kilku przesłanek. Najważniejszą z nich było docenienie potencjału rozwoju rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego przez władze Tczewa. Konsekwencją tego było dostrzeżenie potrzeby podjęcia kompleksowych działań na rzecz rozwoju codziennego i rekreacyjnego ruchu rowerowego w skali lokalnej, bez którego trudno mówić o wiarygodnym rozwinięciu tego potencjału, przy wykorzystaniu sprawdzonych wzorców europejskich.

Piramida rodzajów przejazdów rowerowych Źródło: Claudia Krieger, Touristische Projekte. Cycling Tourists, Who they are, what they want and how they improve regional economy, prezentacja przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007

Powyższa piramida pokazuje, że możliwość wykorzystania potencjału rozwojowego rekreacji i turystyki rowerowej zależy od stworzenia odpowiedniej podstawy w postaci warunków do rozwoju codziennego ruchu rowerowego mieszkańców Tczewa.

Praktycznym skutkiem identyfikacji potencjału rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie było wykorzystanie prac na rzecz rewitalizacji bulwaru nadwiślańskiego w Tczewie jako szansy do rozwoju aktywnej turystyki wodnej i nadwodnej. Władze miasta zauważyły możliwość wykorzystania potencjału ruchu rowerowego wzdłuż Wisły stwierdzoną przez ekspertów opracowujących studium wykonalności tego projektu.

Faktem istotnie wspierającym uruchomienie procesu rozwoju polityki rowerowej Tczewa było wejście miasta w skład Grupy Partnerskiej Zielonego Rozwoju Doliny Dolnej Wisły (GP ZR DDW). Umożliwiło to wykorzystanie wiedzy na temat dorobku europejskich organizacji promujących **KULTURĘ ROWEROWĄ** w Europie przez ekspertów lidera GP ZR DDW - PSWE.

Było to możliwe dzięki poznaniu wartości metodologii BYPAD przez grupę ekspertów PSWE na kongresach Velo- City. W lutym 2008 roku zostali oni certyfikowanymi audytorami BYPAD.

2.3 Proces audytu BYPAD w Tczewie

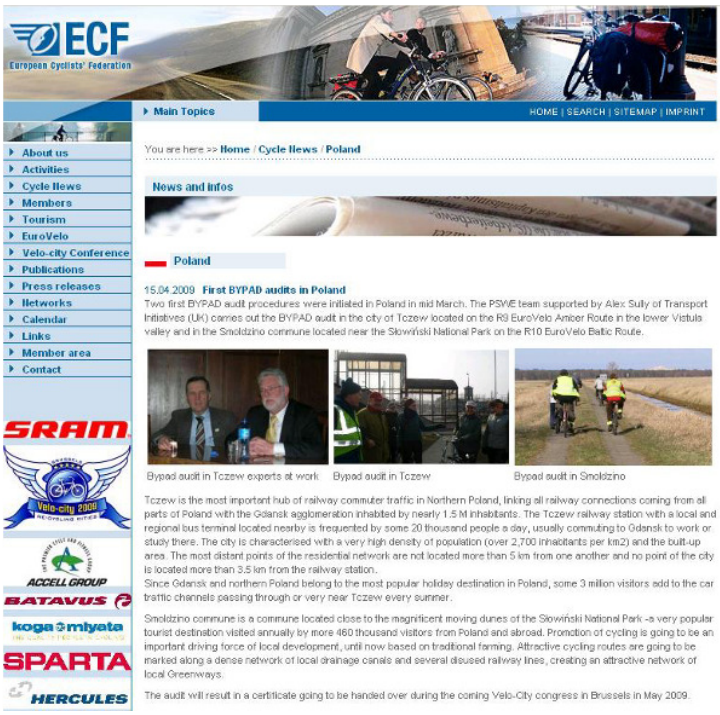
L.p.	Działanie	Termin	Zaangażowane podmioty
1)	Przeprowadzenie warsztatu wstępnego tj. przybliżenie filozofii BYPAD, analiza kwestionariusza oceny, dystrybucja arkuszy oceny wśród członków grupy roboczej	05.03.2009	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
2)	Wypełnienie kwestionariuszy oceny przez grupę roboczą	do 13.03.2009	Grupa ewaluacyjna
3)	Odbiór wypełnionych kwestionariuszy oceny przez audytorów	13.03.2009	Audytorzy BYPAD
4)	Analiza kwestionariuszy oceny przez audytorów	do 18.03.2009	Audytorzy BYPAD
5)	Przeprowadzenie 1. spotkania roboczego z udziałem audytora zagranicznego	19.03.2009	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
6)	Audyt infrastruktury rowerowej	21.03.2009	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
7)	Przekazanie proponowanego planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie członkom grupy roboczej	21.04.2009	Audytorzy BYPAD
8)	Analiza proponowanego planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie przez grupę roboczą	do 23.04.2009	Grupa ewaluacyjna
9)	Przeprowadzenie 2. spotkania roboczego - przedstawienie raportu wstępnego oraz akceptacja głównych tez planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie przez grupę roboczą	24.04.2009	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
10)	Wręczenie przedstawicielom ceryfikatu BYPAD podczas konferencji Velo-city w Brukseli	14.05.2009	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
11)	Przekazanie przedstawicielom UM Tczew raportu końcowego - podpisanie protokołu odbioru	20.05.2009	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
12)	Formułowanie planu działań	Poza zakresem procesu certyfikacji BYPAD	Przedstawiciele UM Tczew

Eksperci BYPAD na spotkaniu roboczym w UM w Tczewie

Grupa ewaluacyjna przygotowuje się audytu infrastruktury rowerowej Tczewa

Źródło:
http://www.tcz.pl/index.php?akcja=wiadomosci&art=05216d30cbbb389&tyt/

Źródło: opracowanie własne



Informacja o BYPAD w Tczewie i w Gminie Smołdzino na stronach internetowych Europejskiej Federacji Cyklistów

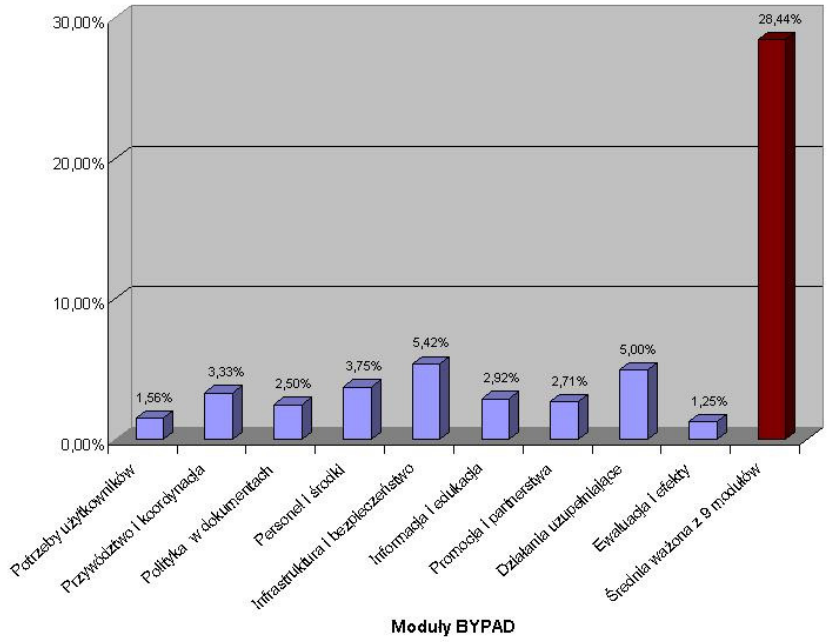
3. Rezultaty audytu polityki rowerowej w Tczewie wg metodologii BYPAD

Moduł		Pytanie		Wynik	
				Pytanie	Moduł (w pkt.)
1	Potrzeby użytkowników	1	W jaki sposób miasto/aglomeracja ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników ?	1	1,3
		2	W jaki sposób użytkownicy (grupy użytkowników) są angażowani w ustalanie i realizację polityki rowerowej?	1,5	
2	Przywództwo i koordynacja	3	Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i politycy) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2	1,33
		4	Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście?	1	
		5	W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydentom?	1	
		6	Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między samorządami lokalnymi w ramach aglomeracji?	nie dotyczy	
3	Polityka w dokumentach	7	Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1	1
		8	W jaki sposób władze miasta zapewniają, że działania proponowane w planie polityki są realizowane w praktyce ?	1	
4	Personel i środki	9	Jak zabezpieczone jest finansowanie polityki rowerowej?	2	1,5
		10	Przez kogo polityka rowerowa jest przygotowywana i wdrażana?	1	
		11	Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu tematycznej wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,5	
5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	12	Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych	1,5	1,1
		13	W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego. W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1	
		14	Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1	
		15	Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1	
		16	Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1	

		17	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1	
6	Informacja i edukacja	18	W jaki sposób obywatele są informowani o polityce rowerowej?	1,5	**1,2**
		19	Jakie są podejmowane działania w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1	
		20	Jakie są podejmowane działania mające pomóc cyklistom w orientacji?	1	
7	Promocja i partnerstwa	21	Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości korzyści wynikających z jazdy rowerem w promocji ruchu rowerowego?	1,5	**1,1**
		22	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1	
		23	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1	
		24	Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1	
		25	Jakie inicjatywy są podejmowane w celu nakłaniania do korzystania z rowerów przez całe życie?	1	
		26	W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1	
8	Działania uzupełniające	27	Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1	**1**
		28	W jaki sposób obecne planowanie przestrzenne wspiera politykę rowerową ?	1	
9	Ewaluacja i efekty	29	W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	1	**1**
		30	W jaki sposób miasto zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1	

Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD wynik liczbowy procesu certyfikacji stanowi średnia ważona obliczona na podstawie punktów uzyskanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w ramach 9 modułów BYPAD. Średnia ta wskazuje na którym z 4 poziomów znajduje się prowadzona aktualnie polityka rowerowa.

- Poziom 0: brak polityki rowerowej (do 25%)
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne (powyżej 25% do 50%)
- Poziom 2: podejście izolowane (powyżej 50% do 75%)
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe (powyżej 75% do 100%)
- Poziom 4: podejście zintegrowane (100%)



Wyniki uzyskane przez miasto Tczew w 9 modułach BYPAD

Średnia ważona z punktów uzyskanych przez Tczew w 9 modułach BYPAD wynosi **1,14 pkt. (28,44 %) na 4 (100%)**, co oznacza iż ogólny wynik oceny polityki rowerowej miasta znajduje się na **POZIOMIE 1** (orientacja na działania doraźne).

4. Analiza modułów audytu

4.1 Potrzeby użytkowników

Władze miasta podczas prac nad rozwojem polityki rowerowej nie uwzględniały w pełni potrzeb ani opinii rowerzystów. Skargi i wnioski użytkowników były brane pod uwagę w sposób przypadkowy. Dotychczas nie przeprowadzono również żadnych badań, które umożliwiłyby obiektywną ocenę stanu infrastruktury rowerowej, lub – ogólniej – warunków korzystania z rowerów w mieście.

Wynikało to w dużym stopniu z braku uznania ruchu rowerowego jako istotnego elementu życia miasta a także braku wykwalifikowanych osób, które byłyby w stanie przygotować niezbędne dokumenty. Stąd też proces komunikacji pomiędzy użytkownikami infrastruktury rowerowej a władzami miasta miał charakter niesystematyczny i mało skuteczny.

Problemy ruchu rowerowego zaliczane były do problematyki rozwoju oferty rekreacyjnej i turystycznej miasta. Jazda rowerem nie była postrzegana jako (potencjalnie) znaczący sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców lub przyjezdnych.

4.2 Przywództwo i koordynacja

Temat polityki rowerowej podejmowany był przez polityków sporadycznie i najczęściej wtedy, gdy zbliżał się termin wyborów samorządowych lub podczas prac nad projektami infrastrukturalnymi. Korzystanie z roweru było postrzegane jako zjawisko o niskim stopniu ważności.

W strukturach władz miejskich nie wyodrębniono osobnej komórki organizacyjnej kierującej polityką rowerową. Efektem tego jest bardzo słaba współpraca pomiędzy wydziałami urzędu miasta a administracją drogową oraz rzadkie konsultacje z podmiotami zewnętrznymi (władzami wyższego szczebla, operatorami transportu publicznego) przy realizacji przedsięwzięć dotyczących polityki rowerowej, bowiem prowadzone one były jedynie wtedy, gdy pojawiały się problemy.

4.3 Polityka w dokumentach

W planie miasta oraz w planie rozwoju infrastruktury drogowej ani poprawa warunków korzystania z roweru w mieście ani promocja korzystania z niego nie były jak dotąd traktowane priorytetowo.

Faktycznie realizowana strategia rowerowa skupiała się głównie na działaniach dotyczących infrastruktury do rekreacyjnej jazdy rowerem. Nie zajmowano się kwestią tworzenia powiązań ruchu rowerowego z innymi rodzajami transportu lub innymi obszarami polityki.

W żadnym przypadku nie było przykładów przeznaczania przestrzeni jezdni dla potrzeb ruchu rowerowego; drogi rowerowe były budowane tam, gdzie rezerwy przestrzeni były wystarczająco duże, kosztem przestrzeni przeznaczonej poprzednio na tereny zielone lub ruch pieszy.

W przypadku trudności podejmowane były działania pozwalające rozwiązać problemy krótkofalowo, bez głębszej analizy przyczyn ich występowania.

4.4 Personel i zasoby

Działania związane z rozbudową infrastrukturą rowerowej były sporadycznie uwzględniane w corocznym budżecie, ale przyznane na ten cel środki były stosunkowo niewielkie. W tym samym czasie niektóre elementy infrastruktury rowerowej były realizowane podczas prac modernizacji lub naprawy ulic. Polityka kształtowania infrastruktury drogowej miasta – ogólnie – polityka transportowa nie miała zintegrowanego charakteru. W dokumentach strategicznych miasta problemy wiążące się z transportem w mieście pojawiały się w kontekście niedostatku przepustowości sieci drogowej lub niedostatku miejsc do parkowania samochodów.

Dodatkowym problemem utrudniającym skuteczne wdrażanie projektów rowerowych był brak osób koordynujących zagadnienia związane z komunikacją i ruchem rowerowym. Osoby doraźnie wyznaczane do brania odpowiedzialności za ich wdrażanie były jednocześnie odpowiedzialne za prowadzenie wielu innych spraw, a priorytetem objęte były realizacje innych projektów infrastrukturalnych. Stąd też istnieje poważna i zasadna potrzeba powołania Zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego, który będzie bezpośrednio nadzorowany przez Prezydenta Miasta. Personel zajmujący się tą problematyką powinien zostać odpowiednio przeszkolony w zakresie polityki rowerowej.

Brakuje współpracy pomiędzy poszczególnymi Wydziałami Urzędu Miasta (Rozwoju Miasta, Planowania Przestrzennego, Oświaty Kultury i Sportu, Inwestycji i Remontów, Straży Miejskiej), które nie biorą czynnego udziału w spotkaniach poświęconych problematyce rowerowej. W chwili obecnej sprawami dotyczącymi ruchu rowerowego w sposób systematyczny zajmuje się jedynie Biuro Promocji Miasta.

W budżecie miasta nie uwzględniono działań miękkich: promocji jazdy na rowerze do szkoły i pracy, szkolenia w zakresie jazdy na rowerze dla dorosłych. Brakuje również stojaków do parkowania rowerów. Miejsca, w których zlokalizowane są stojaki do parkowania rowerów nie są zinwentaryzowane, nie ma także zbioru danych na temat ich jakości.

4.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo

Rozwój infrastruktury rowerowej był głównym celem wielu realizowanych dotychczas w mieście projektów rowerowych. Długość istniejących wydzielonych dróg rowerowych jest niewielka i nie są one powiązane ze sobą. Poza tym na wielu trasach występują fizyczne bariery, co sprawia że jazda na rowerze jest niekomfortowa i niebezpieczna.

Utrzymanie infrastruktury rowerowej jest nie wystarczająca. W okresie jesienno-zimowym rzadko zdarza się by trasy rowerowe były sprzątane i odśnieżane. Proces utrzymania tras rowerowych jest zwykle traktowany jako zadanie o niższym priorytecie niż proces utrzymania dróg dla samochodów.

Kwestia bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych nie jest traktowana priorytetowo w polityce miasta. Rowerzyści poruszający się po jezdni postrzegani są w Tczewie raczej jako osoby zakłócające płynność ruchu samochodowego lub czynnik irytujący kierowców raczej niż równoprawni uczestnicy ruchu w mieście. Wzrost ruchu rowerowego na ulicach nie jest postrzegany jako czynnik podnoszący bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

W miastach o wysokiej kulturze rowerowej rowerzyści traktowani są jako ruchome elementy uspokajające ruch kołowy. Działania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście takie jak ograniczenia prędkości czy też uspokojenie ruchu nie są na tyle intensywne aby spowodować zwiększenie poczucia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Możliwość łączenia komunikacji rowerowej z transportem publicznym w Tczewie, jest obecnie wykorzystywana przez znikomo małą grupę mieszkańców. Istnieje możliwość przewozu roweru w specjalnie wydzielonych miejscach w pociągu za opłatą.

Liczba stojaków do parkowania rowerów na stacji PKP Tczew jest bardzo mała, nie są one zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych. Przy przystankach autobusowych brak jakichkolwiek stojaków do parkowania rowerów.

Dużym problemem jest formułowana często przez mieszkańców opinia o wysokim ryzyku kradzieży rowerów. W mieście nie został opracowany i wdrożony system znakowania rowerów, zarządzania informacjami o ich zaginięciu ani też system strzeżonych parkingów rowerowych.

4.6 Informacja i edukacja

Informacje dotyczące polityki rowerowej i inicjatyw rowerowych nie są systematycznie podawane do wiadomości publicznej. Zainteresowanie mediów skoncentrowane jest na omawianiu projektów rozbudowy widzialnej infrastruktury rowerowej (dróg rowerowych wydzielonych od tras ruchu samochodowego). Od pewnego czasu zainteresowanie mediów problematyką rowerową pojawia się w kontekście realizowanych z udziałem miasta projektów finansowanych z funduszy europejskich lub udziałem przedstawicieli miasta w międzynarodowych konferencjach i projektach rowerowych.

Edukacja w szkołach podstawowych dotycząca komunikacji w mieście odbywa się głównie na poziomie teoretycznym. Uczniowie mają okazję nauki jazdy na rowerze na boiskach szkolnych lub specjalnie przeznaczonych do tego celu terenach, a nie w realnym ruchu drogowym. Brakuje również zajęć nauki korzystania z roweru w ruchu miejskim dla dorosłych.

System oznakowania tras rowerowych przeznaczony jest dla doświadczonych turystów rowerowych, znaki szlaków rowerowych przechodzących przez miasto są stosunkowo mało widoczne i nie zachęcają do jazdy rowerem przez osoby nie mające doświadczenia w orientacji w terenie. Miasto nie opracowało jeszcze mapy rowerowej ani spisu ulic, wzdłuż których zbudowane zostały wydzielone drogi rowerowe.

4.7 Promocja i partnerstwa

Regularne działania promujące korzystanie z roweru jako codziennego środka transportu nie zostały dotychczas podjęte. Od dwóch lat miasto wspiera i inicjuje jednak różnego rodzaju imprezy promujące korzystanie z roweru. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że Tczew ma duże tradycje promowania największej dorocznej imprezy kolarskiej w Polsce – Tour de Pologne, kilkakrotnie zdobywał nagrody za wysoki poziom przygotowania organizacyjnego trasy wyścigu. Przed budynkiem Urzędu Miasta został umieszczony pomnik rowerzysty (kolarza – sportowca). Promowanie korzystania z roweru było tradycyjnie postrzegane w Tczewie raczej jako element promowania sportu wyczynowego niż powszechnie dostępnej formy regularnej aktywności fizycznej mieszkańców.

Od 2006 roku organizowane są w drugiej połowie września masowe przejazdy rowerowe z okazji Europejskiego Dnia Bez Samochodu. Kamizelki odblaskowe z herbem miasta rozdawane uczestnikom są następnie wykorzystywane przez uczestników do promocji tej idei oraz samego miasta na międzynarodowych imprezach promocji ruchu rowerowego.

Dotychczas nie zorganizowano kampanii takiej jak “rowerem do szkoły”, “rowerem do pracy”. Jazda rowerem na wakacje uważana jest za przedsięwzięcie dla osób o ponadprzeciętnej kondycji fizycznej o specjalnym przygotowaniu. Wiele osób uprawiających rekreacyjną i turystyczną jazdę rowerem nie uważa by rower był odpowiednim środkiem transportu do poruszania się po mieście w życiu codziennym.

Niektóre szkoły podjęły się promocji dojazdu do szkoły rowerem i deklarują zamiar zainstalowania zestawów stojaków do parkowania rowerów odpowiedniej jakości w najbliższym czasie.

Jazda na rowerze w centrum miasta jest już wystarczająco wygodna, chociażby dlatego, że w centralnym rejonie najstarszej części miasta wiele ulic przekształcono w strefy pieszo rowerowe ze znaczącym ograniczeniem prawa wjazdu i parkowania samochodów.

Problemem jest brak strzeżonych parkingów rowerowych w tym rejonie miasta. Jeśli chodzi o centra handlowe są one niekiedy zaopatrzone w stojaki do parkowania rowerów niskiej jakości (nie dające możliwości przypięcia ramy i koła roweru). Dojazd rowerem do nich jest często bardzo utrudniony, wykorzystywane są sporadycznie a korzystanie z nich nie jest przedmiotem regularnego monitoringu.

4.8 Działania uzupełniające

Miasto okazjonalnie organizuje działania mające przekonać nowe grupy potencjalnych użytkowników do korzystania z roweru. Pozytywny wpływ jazdy na rowerze na zdrowie człowieka jest uznawany jako argument na rzecz propagowania rekreacyjnego korzystania z roweru, praktycznie nie jest on jednak w Tczewie stosowany przy promocji roweru jako środka transportu w mieście.

4.9 Ewaluacja i efekty

W mieście podejmowane są nieregularne działania promujące korzystanie z rowerów, ale wciąż są one nie wystarczające. Dla przykładu: wprowadzono zakaz jazdy samochodem oraz parkowania w niektórych rejonach centrum miasta.

Miasto nie posiada informacji na temat wypadków z udziałem rowerzystów. Decyzje w sprawie budowy kolejnych tras rowerowych nie są przedmiotem systematycznych uzgodnień z użytkownikami rowerów.

5. Podsumowanie

Obecny poziom rozwoju polityki rowerowej w Tczewie charakteryzuje się podejściem nie opartym o systematyczny program. Przesłanką nadziei na wykorzystanie znacznego lokalnego potencjału ruchu rowerowego są przekonywujące działania obecnego zarządu miasta, nakierowane na stworzenie możliwości partnerskiej współpracy z organizacjami pozarządowymi i samorządami sąsiednich miast i gmin Tczewa, z wykorzystaniem doświadczeń miast europejskich o zaawansowanym poziomie kultury rowerowej.

CZĘŚĆ II

PROPONOWANY PLAN DZIAŁAŃ

6. Wnioski i rekomendacje

6.1 Potrzeby użytkowników

Należy przygotować i wdrożyć:

- ✓ procedurę analizy potrzeb rowerzystów przez Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego,
- ✓ przeprowadzać co najmniej dwa razy do roku badania nastawienia mieszkańców do ruchu rowerowego,
- ✓ organizować co najmniej raz w miesiącu spotkania z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów.

Należy ustalić:

- ▣ miejsca montażu urządzeń do liczenia rowerzystów i pieszych,
- ▣ procedurę monitoringu i raportowania wdrażania ustaleń ze spotkań z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów.

Uczestnicy Dnia Bez Samochodu w Tczewie w roku 2007 otrzymali kamizelki odblaskowe promujące miasto – „Z Tczewa wszędzie blisko". Źródło: Biuro Promocji Urzędu Miasta Tczew

6.2 Przywództwo i koordynacja

Należy przygotować i wdrożyć:

- procedury uwzględniające w działaniach Urzędu Miasta potrzeby ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej,

- Komitet Sterujący zajmujący się kwestiami ruchu rowerowego w Tczewie pod przewodnictwem Prezydenta Miasta.

Należy ustalić:

- procedurę monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy poszczególnymi wydziałami w Urzędzie Miejskim, Radą Miasta i mieszkańcami.

Uczestnicy Dnia Bez Samochodu w Tczewie w roku 2008 Źródło: Biuro Promocji Urzędu Miasta Tczew

6.3 Polityka w dokumentach

Należy przygotować i wdrożyć:

- kompleksową strategię rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie, przyjętą w formie uchowały przez Radę Miejską, uwzględniającą aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami pozarządowymi,

- plan rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego obejmujący relacje między różnymi rodzajami transportu,

- uchwałę o obowiązku tworzenia udogodnień parkingowych odpowiedniej jakości przy nowych budynkach i placówkach handlowych,

- raport na temat infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Tczewie we współpracy z autorami planu rewitalizacji Starego Miasta,

- plan tworzenia parkingów rowerowych w pobliżu ważnych miejsc publicznych, takich jak okolice dworca kolejowego i autobusowego, placówki Urzędu Miasta, kościoły, placówki pocztowe, ZOZ-y, szkoły,

- rekomendowane trasy rowerowe do szkół

Źródło: Opracowanie własne

6.4 Personel i zasoby

Należy przygotować i wdrożyć:

- Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego w strukturze organizacyjnej UM podległy bezpośrednio Prezydentowi Miasta z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i obowiązków, zgodnie ze standardami stosowanymi w miastach o wysokiej kulturze rowerowej,

- budżet na działania promocyjne i edukacyjne dla Zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego – dodatkowo w ramach prac nad corocznym budżetem miasta należy uwzględniać działania na rzecz polityki rowerowej w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów,

- program szkoleń dla pracowników UM, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Winni oni zostać przeszkoleni w zakresie poszczególnych elementów polityki rowerowej takich jak: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych,

- procedurę dotyczącą uwzględniania potrzeb rowerzystów w wieloletnich planach modernizacji infrastruktury miasta (np. przebudowa dworca kolejowego)

Daniel Chojnacki. Pierwszy 'Oficer Rowerowy' w Polsce: działający od 2007 roku w strukturach Urzędu Miejskiego Wrocławia. Źródło: zdjęcie otrzymane od Daniela Chojnackiego

6.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo

Należy przygotować i wdrożyć:

- inwentaryzację istniejących wydzielonych dróg rowerowych,
- program znakowania przejazdów rowerowych przez skrzyżowania oraz program likwidacji drobnych przeszkód dla ruchu rowerowego,
- zasadę uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego i pieszego we wszystkich projektach modernizacji infrastruktury drogowej w formie oficjalnego dokumentu miasta,
- procedurę przekazywania przez użytkowników informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze drogowej,
- kampanię informacyjno-promocyjną dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy ustalić kolejność działań dotyczących tworzenia widzialnej infrastruktury rowerowej:

- ✓ **wydzielone drogi rowerowe**:
  - droga rowerowa z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych wzdłuż kanału Młyńskiego, wolna od ruchu samochodowego (cały północno-zachodni i północny **RING ROWEROWY**), - nieprzerwane połączenie od ulicy Gryfa Pomorskiego do skrzyżowania z Aleją Solidarności przed hotelem Carina z przedłużeniem wzdłuż ulicy Malinowskiej aż do stacji kolejowej,

Źródło: opracowanie własne

- osiedle Czyżykowo połączyć z bulwarem nadwiślańskim przy pomocy drogi rowerowej prowadzonej pod mostami tczewskimi wzdłuż Wisły obok firmy „Koral", do Kanału Młyńskiego,

- połączenie osiedla Wincentego Witosa z ul. Targową kładką pieszo rowerową nad linią kolejową,

- trasy wzdłuż obu brzegów Wisły do mostu w Knybawie (we współpracy z Gminą Lichnowy).

- ✓ **ruch rowerowy po jezdni:**
  - ❖ umieścić tabliczki „nie dotyczy rowerów" na wjazdach wszystkich ulic jednokierunkowych i pod znakami „zakaz wjazdu" oraz w odpowiednich miejscach pod znakami „zakaz skrętu w prawo/ w lewo",

Źródło: materiały BYPAD (dzięki uprzejmości Alexa Sully)

  - ❖ oznakować pasy rowerowe po obu stronach jezdni ul. Wojska Polskiego od skrzyżowania ulicy 30 Stycznia do skrzyżowania z Aleją Zwycięstwa,

Źródło: http://rowerowytorun.com.pl/rowerowa-infrastruktura-norwegia-szwajcaria,318,l1.html
oraz http://www.zm.org.pl/?a=org_ruchu_rowerowego

Malowanie pasów rowerowych na jezdni w Pradze w kwietniu 2009r.
Źródło: http://doprava.praha-mesto.cz/(ctr41e45htfdepmip4bfjp2k)/zdroj.aspx?typ=2&id=80744&sh=1158446651

- oznakować na jezdni cztery śluzy rowerowe w kwadracie Al. Zwycięstwa, ul. Jana III Sobieskiego, ul. Gdańska, ul. Wojska Polskiego dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na tych skrzyżowaniach,

Źródło: http://rowery.free.ngo.pl/zagranica/mm11.htm oraz zdjęcie Frederika Depoortere, Oficera Rowerowego Brukseli

- dopuścić do ruchu rowerów pod prąd jednokierunkowych odcinków ulic Kolejowej i Mostowej (z odpowiednim oznakowaniem na jezdni).

Źródło: zdjęcie materiały własne oraz http://www.zm.org.pl/?a=org_ruchu_rowerowego

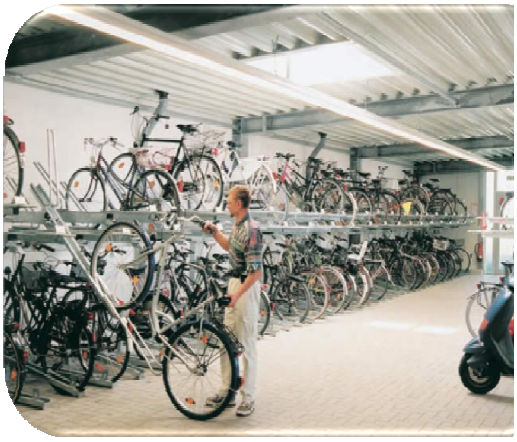
- ✓ **stojaki do parkowania rowerów/ parkingi rowerowe:**
  - ◈ zbudować dwie wiaty do parkowania rowerów na Dworcu PKP od strony północnowschodniej oraz północnozachodniej,

Źródło: opracowanie własne

Źródło: Narodowa Strategia Luksemburga

  - ◈ ustalić listę lokalizacji i zainstalować zarówno piętrowe stojaki do parkowania rowerów oraz stojaki w kształcie odwróconej litery U w pobliżu Dworca PKP i miejsc użyteczności publicznej

Źródło: materiały promocyjne firmy „Orion Stadtmoeblierung"



Źródło: materiały promocyjne firmy „Orion Stadtmoeblierung"

- ✓ **inne małonakładowe działania ułatwiające ruch rowerowy:**
  - ❖ uchwyty dla rowerzystów na słupach lamp oświetlenia ulic i słupach sygnalizacji świetlnej na wszystkich skrzyżowaniach,

Źródło: materiały BYPAD (Summary Report City of Marl, Germany)

  - ❖ rampy z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP, a także na schodach przy mostach i wiaduktach miasta.

Źródło: Ireland's First National Cycle Policy Framework

- ✓ **niewidzialna infrastruktura rowerowa:**
  - ◈ zwiększyć zasięg stref pieszo-rowerowych w Tczewie - wyloty ulic lokalnych z ww. stref wyposażyć w szerokie progi spowalniające w celu uświadomienia zmotoryzowanych granic stref uspokojenia ruchu/ pieszo-rowerowych/stref zamieszkania,

  - ◈ opracować i wdrożyć plan wprowadzania ograniczenia prędkości do 30 km/h na ulicach położonych w ścisłym centrum miasta.

- ✓ **działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu**:
  - ❖ przeprowadzić audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tczewie

6.6 Informacja i edukacja

Należy przygotować i wdrożyć:

- ✓ liczniki rowerowe z wyświetlaczem liczby rowerzystów (obok urzędu pocztowego na ul. Dąbrowskiego oraz nad Kanałem Młyńskim),

Źródło: materiały BYPAD

- ✓ spójny i kompleksowy system znakowania dróg używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowany na podstawie doświadczeń Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE,

Źródło: materiały BYPAD (dzięki uprzejmości Alexa Sully)

- ✓ mapę rowerową zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu drogowego na sieci drogowej miasta Tczewa,

- ✓ kampanie informacyjne i edukacyjne dotyczące ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych),

- ✓ kursy jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu rowerowego we współpracy ze szkołami, MOPS, CED oraz innymi organizacjami i instytucjami,

- ✓ program tematycznych przejazdów rowerowych na podstawie ogłoszonego w placówkach edukacji w Tczewie konkursu na scenariusze.

6.7 Promocja i partnerstwa

Należy przygotować i wdrożyć:

- ❖ uchwałę Rady Miejskiej o obowiązku tworzenia odpowiedniej jakości udogodnień do parkowania rowerów przy nowych budynkach i placówkach handlowych,

„Rowerowy Urząd Miejski" – zdjęcie udekorowanego Urzędu Miejskiego w Tczewie, wrzesień 2003
Źródło: Biuro Promocji Urzędu Miasta Tczew

- kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem do pracy,

Burmistrz Kopenhagi Klaus Bondam rozdaje kanapki w ramach kampanii „Rowerem do pracy”.
Źródło: zdjęcie nadesłane przez Jensa Lofta Rasmussena, Prezydenta Dansk Cyklist Forbund i Członka Zarządu ECF

- kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem do szkoły,

Uczniowie Dnia Bez Samochodu w Tczewie w roku 2008 Źródło: opracowanie wlasne

- kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem na zakupy,

- stronę internetową zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do poszczególnych firm, urzędów i szkół,

- przewodniki z informacjami na temat sposobów dotarcia do szkół pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego,

- kampanię w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia nt. prozdrowotnych efektów jazdy rowerem,

- zestaw praktycznych porad na temat jazdy rowerowej z dziećmi,

- kampanię promującą jazdę rowerami elektrycznymi

6.8 Działania uzupełniające

Należy przygotować i wdrożyć:

- politykę parkingową miasta zakładającą zachowanie niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego,

- zasięg obszaru wyłączonych z ruchu samochodowego w Tczewie i skali jego rozszerzania do roku 2012,

Dzień Bez Samochodu w Tczewie w roku 2007 Źródło: Biuro Promocji Urzędu Miasta Tczew

- plan wyłączenia z ruchu samochodowego ulic intensywnego handlu detalicznego w Tczewie,

- kompleksowy program znakowania rowerów i informacji o zapobiegania kradzieżom

6.9 Ewaluacja i efekty

Należy przygotować i wdrożyć:

- kompleksowy i zintegrowany system monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań,
- system liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg rowerowych,
- badania na temat mobilności w gospodarstwach domowych jako elementu zrównoważonego planu komunikacji w mieście.

6.10 Plan Jakości

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
1.0 Potrzeby użytkowników												ECF AGM												
1.0.1 należy przygotować i wdrożyć procedurę analizy potrzeb rowerzystów przez Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego												ECF AGM												
1.0.2 należy przygotować i wdrożyć przeprowadzać co najmniej dwa razy do roku badania nastawienia mieszkańców do ruchu rowerowego												ECF AGM												
1.0.3 należy ustalić miejsca montażu urządzeń do liczenia rowerzystów i pieszych												ECF AGM												
1.0.4 należy przygotować i wdrożyć procedurę przekazywania przez użytkowników informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze drogowej												ECF AGM												
1.0.5 należy ustalić procedurę monitoringu i raportowania wdrażania ustaleń ze spotkań z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów												ECF AGM												
1.0.5.1 należy przygotować i wdrożyć organizować co najmniej raz w miesiącu spotkania z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów												ECF AGM												
2.0 Przywództwo i koordynacja												ECF AGM												
2.0.1 należy przygotować procedury uwzględniające w działaniach Urzędu Miasta potrzeby ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej												ECF AGM												
2.0.2 należy wdrożyć procedury uwzględniające w działaniach Urzędu Miasta potrzeby ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej												ECF AGM												
2.0.3 należy powołać Komitet Sterujący zajmujący się kwestiami ruchu rowerowego w Tczewie działający pod przewodnictwem Prezydenta Miasta												ECF AGM												
2.0.4 należy ustalić procedurę monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy poszczególnymi wydziałami w Urzędzie Miejskim, Radą Miasta i mieszkańcami												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
3.0 Polityka w dokumentach												ECF AGM												
3.0.1 należy przygotować kompleksowy program rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie, przyjęty w formie uchwały przez Radę Miejską, uwzględniający aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami pozarządowymi, a także:												ECF AGM												
3.0.1.1 obejmujący plan rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego określający relacje i powiązania między różnymi rodzajami transportu												ECF AGM												
3.0.1.2 obejmujący obowiązek tworzenia udogodnień parkingowych odpowiedniej jakości przy nowych budynkach i placówkach handlowych												ECF AGM												
3.0.1.3 obejmujący raport na temat infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Tczewie, opracowany we współpracy z autorami planu rewitalizacji Starego Miasta												ECF AGM												
3.0.1.4 obejmujący plan tworzenia parkingów rowerowych w pobliżu ważnych miejsc publicznych, takich jak okolice dworca kolejowego i autobusowego, placówki Urzędu Miasta, kościoły, placówki pocztowe, ZOZ-y, szkoły												ECF AGM												
3.0.1.5 obejmujący rekomendowane trasy rowerowe do szkół												ECF AGM												
3.0.1.6 obejmujący inwentaryzację istniejących wydzielonych dróg rowerowych												ECF AGM												
3.0.1.7 obejmujący zasadę uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego i pieszego we wszystkich projektach modernizacji infrastruktury drogowej												ECF AGM												
3.0.1.8 obejmujący program znakowania przejazdów rowerowych przez skrzyżowania oraz program likwidacji drobnych przeszkód dla ruchu rowerowego												ECF AGM												
3.0.1.9 obejmujący politykę parkingową miasta zakładającą zachowanie niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
3.0.1.10 określający zasięg obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego w Tczewie i skali jego rozszerzania do roku 2012												ECF AGM												
3.0.1.11 obejmujący plan instalacji stojaków parkingowych dla rowerów na ulicach intensywnego handlu detalicznego w Tczewie												ECF AGM												
3.0.2 należy wdrożyć kompleksowy program rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie, przyjęty w formie uchwały przez Radę Miejską, uwzględniający aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami pozarządowymi												ECF AGM												
4.0 Personel i zasoby												ECF AGM												
4.0.1 należy powołać Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego w strukturze organizacyjnej UM podległy bezpośrednio Prezydentowi Miasta z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i obowiązków, zgodnie ze standardami stosowanymi w miastach o wysokiej kulturze rowerowej												ECF AGM												
4.0.2 należy przygotować i wdrożyć budżet na działania promocyjne i edukacyjne dla Zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego – dodatkowo w ramach prac nad corocznym budżetem miasta należy uwzględniać działania na rzecz polityki rowerowej w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów												ECF AGM												
4.0.3 należy przygotować program szkoleń dla pracowników UM, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Winni oni zostać przeszkoleni w zakresie poszczególnych elementów polityki rowerowej takich jak: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
4.0.4 wdrożyć program szkoleń dla pracowników UM, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Winni oni zostać przeszkoleni w zakresie poszczególnych elementów polityki rowerowej takich jak: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych												ECF AGM												
5.0 Infrastruktura i bezpieczeństwo												ECF AGM												
5.0.1 działania związane z tworzeniem wydzielonych dróg rowerowych												ECF AGM												
5.0.1.1 stworzenie drogi rowerowej z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych wzdłuż kanału Młyńskiego, wolnej od ruchu samochodowego (cały północno-zachodni i północny RING ROWEROWY), - nieprzerwane połączenie od ulicy Gryfa Pomorskiego do skrzyżowania z Aleją Solidarności przed hotelem Carina z przedłużeniem wzdłuż ulicy Malinowskiej aż do stacji kolejowej PKP												ECF AGM												
5.0.1.2 należy połączyć Osiedle Czyżykowo z bulwarem nadwiślańskim przy pomocy drogi rowerowej prowadzonej pod mostami tczewskimi wzdłuż Wisły obok firmy „Koral", do Kanału Młyńskiego												ECF AGM												
5.0.1.3 należy połączyć Osiedla Wincentego Witosa z ul. Targową kładką pieszo rowerową nad linią kolejową												ECF AGM												
5.0.1.4 należy rozbudować trasy wzdłuż obu brzegów Wisły do mostu w Knybawie (we współpracy z Gminą Lichnowy)												ECF AGM												
5.0.2 ruch rowerowy po jezdni												ECF AGM												
5.0.2.1 należy umieścić tabliczki „nie dotyczy rowerów" na wjazdach wszystkich ulic jednokierunkowych i pod znakami „zakaz wjazdu" oraz w odpowiednich miejscach pod znakami „zakaz skrętu w prawo/ w lewo"												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
5.0.2.2 należy oznakować pasy rowerowe po obu stronach jezdni ul. Wojska Polskiego od skrzyżowania ulicy 30 Stycznia do skrzyżowania z Aleją Zwycięstwa												ECF AGM												
5.0.2.3 należy oznakować na jezdni cztery śluzy rowerowe w kwadracie Al. Zwycięstwa, ul. Jana III Sobieskiego, ul. Gdańska, ul. Wojska Polskiego dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na tych skrzyżowaniach												ECF AGM												
5.0.2.4 należy dopuścić do ruchu rowerów pod prąd jednokierunkowych odcinków ulic Kolejowej i Mostowej (z odpowiednim oznakowaniem na jezdni)												ECF AGM												
5.0.3 stojaki do parkowania rowerów/ parkingi rowerowe												ECF AGM												
5.0.3.1 należy zbudować dwie wiaty do parkowania rowerów na Dworcu PKP od strony północnowschodniej oraz północnozachodniej, przy założeniu współpracy z Bankiem Żywności w Tczewie												ECF AGM												
5.0.3.2 należy ustalić listę lokalizacji i zainstalować zarówno piętrowe stojaki do parkowania rowerów oraz stojaki w kształcie odwróconej litery U w pobliżu Dworca PKP i miejsc użyteczności publicznej												ECF AGM												
5.0.4 inne małonakładowe działania ułatwiające ruch rowerowy												ECF AGM												
5.0.4.1 należy zamontować uchwyty dla rowerzystów na słupach lamp oświetlenia ulic i słupach sygnalizacji świetlnej na wszystkich skrzyżowaniach												ECF AGM												
5.0.4.2 należy uruchomić rampy z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP, a także na schodach przy mostach i wiaduktach miasta												ECF AGM												
5.0.5 niewidzialna infrastruktura rowerowa												ECF AGM												
5.0.5.1 należy zwiększyć zasięg stref pieszo-rowerowych w Tczewie - wyloty ulic lokalnych z ww. stref wyposażyć w szerokie progi spowalniające w celu uświadomienia zmotoryzowanych granic stref uspokojenia ruchu/ pieszo-rowerowych/stref zamieszkania												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
5.0.5.2 należy opracować i wdrożyć plan wprowadzania ograniczenia prędkości do 30 km/h na ulicach położonych w ścisłym centrum miasta												ECF AGM												
5.0.6 działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu												ECF AGM												
5.0.6.1 przeprowadzić audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tczewie												ECF AGM												
6.0 Informacja i edukacja												ECF AGM												
6.0.1 należy przygotować i wdrożyć kampanię informacyjno-promocyjną dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. poprzez stworzenie rubryki w samorządowej „Panoramie Miasta”												ECF AGM												
6.0.2 należy przygotować i wdrożyć liczniki rowerowe z wyświetlaczem liczby rowerzystów (obok urzędu pocztowego na ul. Dąbrowskiego oraz nad Kanałem Młyńskim)												ECF AGM												
6.0.3 należy przygotować i wdrożyć spójny i kompleksowy system znakowania dróg używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowany na podstawie doświadczeń Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE												ECF AGM												
6.0.4 należy przygotować i wdrożyć mapę rowerową zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu drogowego na sieci drogowej miasta Tczewa												ECF AGM												
6.0.5 należy przygotować i wdrożyć kampanie informacyjne i edukacyjne dotyczące ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych)												ECF AGM												
6.0.6 należy przygotować i wdrożyć kursy jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu rowerowego we współpracy ze szkołami, MOPS, CED oraz innymi organizacjami i instytucjami												ECF AGM												
6.0.7 należy przygotować i wdrożyć program tematycznych przejazdów rowerowych na podstawie ogłoszonego konkursu w placówkach edukacji w Tczewie, w ramach obchodów jubileuszu 750-lecia miasta												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
7.0 Promocja i partnerstwa												ECF AGM												
7.0.1 należy przygotować i wdrożyć kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem do pracy												ECF AGM												
7.0.2 należy przygotować i wdrożyć kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem do szkoły												ECF AGM												
7.0.3 należy przygotować i wdrożyć kampanie promujące codzienne dojazdy rowerem na zakupy												ECF AGM												
7.0.4 należy przygotować i wdrożyć stronę internetową zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do poszczególnych firm, urzędów i szkół												ECF AGM												
7.0.5 należy przygotować i wdrożyć przewodniki z informacjami na temat sposobów dotarcia do szkół pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego												ECF AGM												
7.0.6 należy przygotować i wdrożyć kampanię w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia nt. prozdrowotnych efektów jazdy rowerem												ECF AGM												
7.0.7 należy przygotować i wdrożyć zestaw praktycznych porad na temat jazdy rowerowej z dziećmi												ECF AGM												
7.0.8 należy przygotować i wdrożyć kampanię promującą jazdę rowerami elektrycznymi												ECF AGM												
8.0 Działania uzupełniające												ECF AGM												
8.0.1 należy przygotować i wdrożyć kompleksowy program znakowania rowerów i informacji o zapobiegania kradzieżom												ECF AGM												
9.0 Ewaluacja i efekty												ECF AGM												
9.0.1 należy przygotować kompleksowy i zintegrowany system monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań												ECF AGM												
9.0.2 należy wdrożyć kompleksowy i zintegrowany system monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań												ECF AGM												

ROK	2009							2010												2011				
MIESIĄC REALIZACJI	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
9.0.3 należy opracować system liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg rowerowych												ECF AGM												
9.0.4 należy wdrożyć system liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg rowerowych												ECF AGM												
9.0.3 należy przygotować i wdrożyć badania na temat mobilności w gospodarstwach domowych jako elementu zrównoważonego planu komunikacji w mieście												ECF AGM												