



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Wyższa jakość dla ruchu rowerowego

BYPAD



Najbardziej efektywna metoda doskonalenia lokalnej polityki rowerowej!

AUDYT POLITYKI ROWEROWEJ

RAPORT CERTYFIKACJI POLITYKI ROWEROWEJ BYPAD W TCZEWIE

Audytorzy :

dr Piotr Kuropatwiński

PSWE

Rafał Ejsmont

PSWE

Alex Sully

Transport Initiatives, Wielka Brytania



PSWE

Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa”

80-858 Gdańsk

ul. Wałowa 26/4

www.pswe.org , info@pswe.org

Tczew, 31 lipca 2012r.

© Copyright – reprodukcja fragmentów lub całości niniejszego opracowania jest możliwa pod warunkiem podania informacji o jego źródle.

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie.....	4
CZĘŚĆ I DIAGNOZA.....	5
1. Tczew – ogólna charakterystyka miasta	6
1.1 Dostępność komunikacyjna miasta.....	9
1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie	11
1.3 Aktualna sytuacja ruchu rowerowego w Tczewie	14
1.4 Niewidzialna infrastruktura rowerowa a postrzegane bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.....	20
2. BYPAD	23
2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD	23
2.2 BYPAD w Tczewie w roku 2012	23
2.3 Proces audytu BYPAD w Tczewie	25
3. Rezultaty certyfikacji polityki rowerowej w Tczewie wg metodologii BYPAD	30
3.1 Metodologia obliczania wyniku audytu polityki rowerowej BYPAD	30
3.2 Wyniki certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Tczewie	33
4. Analiza modułów audytu	37
4.1 Potrzeby użytkowników	37
4.2 Przywództwo i koordynacja	39
4.3 Polityka w dokumentach.....	41
4.4 Personel i zasoby.....	43
4.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo	45
4.6 Informacja i edukacja	49
4.7 Promocja i partnerstwa.....	51
4.8 Działania uzupełniające.....	54
4.9 Ewaluacja i efekty	55
5. Podsumowanie	56
CZĘŚĆ II PROPONOWANY PLAN DZIAŁAŃ	57
6. Wnioski i rekomendacje	58
6.1 Potrzeby użytkowników	58
6.2 Przywództwo i koordynacja	61
6.3 Polityka w dokumentach.....	64
6.4 Personel i zasoby.....	67
6.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo	70
6.6 Informacja i edukacja	75
6.7 Promocja i partnerstwa.....	78
6.8 Działania uzupełniające.....	81
6.9 Ewaluacja i efekty	83
Bibliografia:.....	85
Spis rysunków:	85
Spis wykresów:	85
Spis zdjęć:	86

Wprowadzenie

Prezentowany poniżej, drugi z kolei raport prezentujący wyniki certyfikacji polityki rowerowej Tczewa według metodologii BYPAD stanowi opracowanie zawierające zarówno diagnozę warunków funkcjonowania ruchu rowerowego w mieście, jak i propozycje przygotowania i wdrożenia w ciągu najbliższych 24 miesięcy szeregu działań, umożliwiających wykorzystanie tkwiącego w mieście potencjału rozwoju tego ruchu.

Pokazuje on, co zmieniło się w mieście pod tym względem w ciągu ostatnich 3 lat. Dla zewnętrznego obserwatora zmiany zachodzące w ostatnich latach można by uznać za zbyt mało idące. Raport pokazuje, które z postulowanych 3 lata temu działań udało się w mieście zrealizować a także te dziedziny, w których postęp był tylko nieznaczny lub nawet żaden.

Analitycy sukcesów miast, w których ruch rowerowy nabrał znaczącej dynamiki, prowadząc do znacznych przyrostów udziału ruchu rowerowego w strukturze codziennych podróży – z powszechnie występującego w początkujących pod względem polityki rowerowej miastach europejskich poziomu 1–1,5 % do poziomu ponad 10 % postulowanego w zaleceniach Unii Europejskiej – zauważają, że potrzebna jest do tego spełnienie kilku warunków. Są to:

1. Przywództwo polityczne
2. Adwokaci (aktywne „rowerowe” organizacje pozarządowe)
3. Personel – zespół pracowników Urzędu Miejskiego korzystających regularnie z rowerów, uzyskujących odpowiednie, regularne wsparcie, i przeszkolenie, obejmujący co najmniej jednego inżyniera ruchu drogowego
4. Rzeczywiście dobry plan rozwoju sieci udogodnień dla rowerów i ruchu rowerowego
5. Finanse (które zwykle pojawiają się, gdy wszystkie inne elementy układanki są już na swoim miejscu).

Celem procesu certyfikacji BYPAD jest pokazanie, że prowadzenie polityki rowerowej miasta w odpowiedni sposób prowadzi do pojawienia się istotnych korzyści, wielokrotnie przekraczające ponoszone na nią nakłady. Ich skala może być wielokrotnie większa niż nakłady na udogodnienia dla rowerów ponoszone z założeniem, że ruch rowerowy zawsze będzie znacząco niższy niż ruch samochodów. Postawienie ruchu rowerowego w centrum uwagi polityki zrównoważonego rozwoju miasta pokazuje, że samo rozwijanie systemu komunikacji zbiorowej nie stanowi wystarczająco przekonującej alternatywy dla codziennych dojazdów samochodami, często na niewielkie odległości.

Niniejszy Raport zawiera argumenty na rzecz wyżej przedstawionej tezy w warunkach Tczewa. W mieście tym aktywna grupa mieszkańców, radnych i członków kierownictwa Urzędu Miejskiego zdecydowała się uznać, że rower to nie tylko pojazd do rekreacji czy treningu sportowego. Ważniejsza jest refleksja na temat kształtu miasta – jeśli w jego działaniach tematyka rowerowa nie zostanie odpowiednio doceniona, miasto nie wykorzysta istotnych szans, które daje polityka uwzględniająca wiele punktów widzenia i wielorakie korzyści wiążące się z promowaniem aktywnych form mobilności w codziennym życiu.

CZĘŚĆ I

DIAGNOZA

1. Tczew – ogólna charakterystyka miasta

Tczew¹ jest średniej wielkości miastem województwa pomorskiego położonym na lewym brzegu Wisły (Leniwki), poniżej jej rozgałęzienia z Nogatem, na pograniczu Żuław Wiślanych i Pojezierza Starogardzkiego. Jest jednym z dwóch (obok Starogardu Gdańskiego) głównych miast regionu Kociewia.

Lokalizacja Tczewa w regionie

Tczew jest ośrodkiem subregionalnym o dużym potencjale rozwojowym, położony w gdańskim regionie metropolitalnym, w transportowym korytarzu europejskim na skrzyżowaniu z południowym regionalnym korytarzem transportu kolejowego i drogowego. Miasto stanowi południową bramę trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, przez którą prowadzą niemal wszystkie szlaki kolejowo-drogowe krajowe i międzynarodowe. W systemie osadniczym Deltę Wisły Tczew pełni funkcje miasta zwornikowego, łączącego prawo i lewobrzeżną sieć miast nadwiślańskich.

Najistotniejszą cechą miasta, decydującą o jego dotychczasowym i przyszłym rozwoju, jest jego węzłowe położenie, które wynika z:

- ✓ lokalizacji na przedpolu trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w zasięgu 30-minutowego dojazdu do dworca PKP Gdańsk Główny,
- ✓ położenia w zasięgu 6 km od węzła autostrady A1 – Stanisławie,
- ✓ zwornikowego położenia w systemie miast okalających deltę Wisły,
- ✓ znaczenia miasta w strukturze województwa ze względu na potencjał ludnościowy (czwarte wg wielkości miasto w województwie), koncentrację wysoko kwalifikowanych kadr zatrudnionych w zakładach tczewskiej części Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i pełnienia funkcji centrum obsługi subregionu,
- ✓ atrakcyjności krajoznawczej, wynikającej z istnienia obiektów o randze krajowej i międzynarodowej, do których należą przede wszystkim:
 - stary most wiślany z 1857 r., uznany przez American Society of Civil Engineers za „międzynarodowy zabytek inżynierii lądowej”,
 - unikatowe Muzeum Wisły ulokowane w zabytkowych obiektach obecnej Fabryki Sztuk (Centrum Wystawienniczo – Regionalnego Dolnej Wisły).

Ludność i rynek pracy

Ludność Tczewa liczy 60,3 tys. mieszkańców (dane GUS, rocznik 2010). W tej liczbie 19,98% stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, 64,76% – osoby w wieku produkcyjnym i 15,26% – osoby w wieku poprodukcyjnym. Obecnie w mieście występuje dodatni przyrost naturalny i ujemne saldo migracji (przewagę osób wyjeżdżających z miasta na stałe w stosunku do liczby mieszkańców napływających do miasta). Prognoza do roku 2030 zakłada utrzymywanie się liczby ludności i wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców.

Profil gospodarczy

Tczew jest miastem o tradycjach przemysłowych, w którym dominowały przemysł maszynowy, stoczniowy oraz przetwórstwo rolnicze. Po okresie przemian ustrojowych, nastąpiła zmiana profilu gospodarczego miasta. Jest on obecnie zdominowany, głównie za sprawą rozwoju Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, przez branże wysokich technologii. Systematycznie rozwija się także mała i średnia przedsiębiorczość, rozwijająca się głównie w sektorze handlu i usług.

Wyniki przeprowadzonych na początku 2011 roku badań ankietowych wskazują, że ponad połowa badanych przedsiębiorców tj. 52,3% ocenia Tczew pozytywnie jako miejsce prowadzenia działalności gospodarczej (38,5% spośród nich ocenia miasto jako **dobre** miejsce i 13,8% **raczej dobre** miejsce prowadzenia działalności).

W tym samym badaniu najwyższą ocenę uzyskała w opinii przedsiębiorców dostępność komunikacyjna miasta podczas gdy jednocześnie wśród dziedzin wymagających szybkiej poprawy, wymieniono między innymi komunikację w mieście i stan dróg.

Struktura przestrzenna miasta i możliwości jego rozwoju

Miasto jest położone na dość płaskim terenie, część wschodnia i północna miasta leżąca w pobliżu Wisły położona jest na równinie nadwiślańskiej znajdującej się kilkanaście metrów poniżej głównych dzielnic miasta.

Jednocześnie położenie miasta przy wysokiej krawędzi lewego brzegu Wisły, ograniczone od wschodu Doliną Wisły, a od północy i zachodu strefą nisko położonych terenów Żuław Wiślanych, w sposób istotny ogranicza ekspansję miasta w tych kierunkach. Miasto jest wyraźnie podzielone na kilka obszarów mających odmienny charakter. Przedstawia to przedstawiona poniższa mapa osiedli Tczewa



Rysunek 1: Mapa osiedli Tczewa. Źródło: Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE; Tczew; listopad 2011

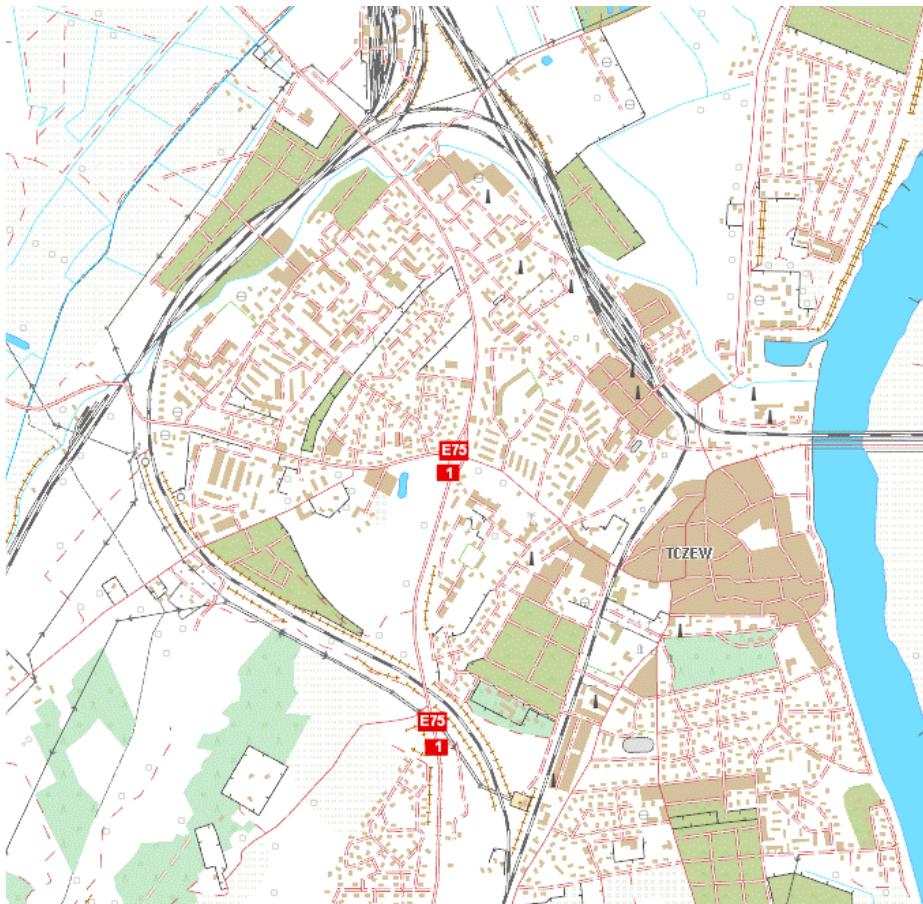
Dla potrzeb przeprowadzonego procesu certyfikacji polityki rowerowej przyjęto następujący podział miasta:

- ✓ **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 kolejową 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, Kolejarskie oraz Strzelnica. Osiedle Garnuszewskiego jest zabudowane dużymi blokami mieszkalnymi (powstało w latach 1970–80tych XX wieku), osiedle Kolejarskie 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.

Miasto charakteryzuje się bardzo wysoką gęstością zabudowy i zaludnienia (ponad 2,700 mieszkańców na km²). 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. Jednocześnie warto podkreślić, że Tczew powoli zbliża się do granic możliwości rozrostu terytorialnego. Wewnątrz miasta istnieją natomiast znaczące rezerwy przestrzenne, wynikające z dużego udziału takich form zagospodarowania jak ogrody działkowe, sady i tereny otwarte.

Dla ruchu niezmotoryzowanego wewnątrz miasta istotne jest, że obszar miasta 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 91 z bardzo intensywnym ruchem kołowym oddzielającą zachodnią część miasta od jego wschodniej i środkowej części.



Rys.2 Układ drogowy i kolejowy w Tczewie. Źródło: www.geoportal.gov.pl

1.1 Dostępność komunikacyjna miasta

Miasto Tczew zlokalizowane jest węzłowym punkcie ważnego korytarza transportowego Polski i województwa pomorskiego, uznanego jednocześnie za element paneuropejskiego korytarza transportowego VI (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zwardoń – Czadca – Żilina). Do elementów tego korytarza na terenie Tczewa i w jego bliskim sąsiedztwie należą:

- ✓ linie kolejowe: E 65 (długości 722,9 km) (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – CMK – Katowice – Zebrzydowice i CE 65 (Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Gliwice – Pszczyna,
- ✓ drogi krajowe nr 91 i 22 (węzeł w Czarlinie) oraz autostrada A1 poprzez węzeł Stanisławie.
- ✓ rzeka Wisła jako droga wodna o znaczeniu międzynarodowym nr E-40, prowadząca z Gdańska przez Tczew w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia,
- ✓ droga wodna E 70 – poprzez Białą Górę: trasa – Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda.

Ponadlokalna infrastruktura transportu drogowego w Tczewie obejmuje drogę krajową nr 91 – Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa oraz powiązaną z nią drogę wojewódzką nr 224

Wejherowo – Łebno – Kartuzy – Skarszewy – Tczew. Podstawowy układ uliczny miasta tworzy Al. Solidarności (w ciągu drogi krajowej nr 91, która ma charakter ulicy głównej o ruchu przyspieszonym. Ma ona na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej i Malinowską do skrzyżowania z ul. Jagiellońską i Wojska Polskiego przekrój dwujezdniowy; oraz ulice zbiorcze: Jagiellońska (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224), Rokicka, Armii Krajowej, Gdańska, Sobieskiego, Grunwaldzka, Plac Piłsudskiego, 30 Stycznia, Bałdowska, Jana z Kolna, Obrońców Westerplatte, 1 Maja, Łąkowa, Czatowska.

Z punktu widzenia warunków ruchu (stopnia wykorzystania przepustowości) i bezpieczeństwa ruchu do krytycznych elementów sieci ulicznej zalicza się odcinki ulic: Al. Solidarności, Jagiellońska, Wojska Polskiego, 30 Stycznia, a także skrzyżowania:

- ✓ Al. Solidarności – Armii Krajowej,
- ✓ Al. Solidarności – Gdańska,
- ✓ Al. Solidarności – Wojska Polskiego,
- ✓ Gdańska – Pomorska,
- ✓ Wojska Polskiego – Zwycięstwa,
- ✓ Wojska Polskiego – Sobieskiego,
- ✓ Plac Piłsudskiego,
- ✓ 30 Stycznia – Bałdowska,
- ✓ Jagiellońska – Żwirki.²

Ważnym wyróżnikiem miasta na mapie transportowej kraju był fakt, że w jego pobliżu zlokalizowany był największy w Polsce północnej węzeł linii kolejowych. Okolice dworca kolejowego zostały radykalnie przebudowane w celu stworzenia nowoczesnego węzła przesiadkowego komunikacji publicznej. Stworzyło to możliwość znaczącego podniesienia jakości przestrzeni publicznej – ruch samochodów został oddzielony przestrzennie (sprowadzony pod ziemię) od ruchu pieszych udających się do miasta samodzielnie lub przy pomocy autobusów komunikacji miejskiej.

Innymi działaniami poprawiającymi w ostatnich latach jakość obsługi pasażerów podróżujących z Tczewa środkami transportu publicznego jest trwająca modernizacja linii kolejowej E-65 łączącej Tczew z Gdańskiem i Warszawą, oraz linii kolejowej łączącej Tczew z Bydgoszczą i Poznaniem.

Wewnątrz miasta w ostatnich latach modernizacji zostały poddane ważne wiadukty drogowe położone w ciągu ulic Wojska Polskiego oraz ulicy 1 Maja. Równoległe do tych procesów prowadzących do poprawy infrastruktury komunikacyjnej miasta służącej do przenoszenia ruchu samochodów i środków transportu publicznego następował proces degradacji technicznej historycznego mostu tczewskiego służącego do obsługi lekkiego ruchu samochodów osobowych i busów łączących Tczew z sąsiadującą z miastem po drugiej stronie Wisły gminą Lisewo. Pogarszający się stan techniczny mostu doprowadził do podjęcia decyzji i zamknięciu go nawet dla ruchu lekkich samochodów osobowych. Istnieje ryzyko, że brak zdecydowanych działań ze strony władz publicznych wywoła konieczność rozebrania

tego zabytku myśli inżynierskiej o międzynarodowym znaczeniu, z wiążącymi się z tym stratami wizerunkowymi.

Otwarcie kolejnego odcinka autostrady A1 między węzłem Nowe Marzy a Toruniem poprawiło jakość połączeń drogowych miasta z południową częścią kraju. Działania prowadzące do poprawy jakości infrastruktury komunikacyjnej w okolicach miasta przejawiały się w modernizacji drogi dojazdowej do węzła Stanisławie, wzdłuż której powstała wydzielona droga rowerowa (ciąg pieszo-rowerowy) z kostki niefazowanej. W stosunku do sytuacji charakteryzującej dostępność komunikacyjną miasta w okresie tworzenia poprzedniego raportu BYPAD we wszystkich tych aspektach nastąpiła poprawa. Przejawiła się ona również w poprawie połączeń miasta z siecią portów lotniczych Polski i Europy za pośrednictwem rozbudowanego portu lotniczego Rębiechowo -lotnisko to klasyfikowane jest jako jeden z największych regionalnych węzłów połączeń lotniczych Polski.

Oprócz działań poprawiających jakość połączeń transportu drogowego miasto korzysta z realizowanego obecnie projektu rewitalizacji dróg wodnych na Żuławach (Pętla Żuławska). Nadzieje wiązane jednak z oddaniem do użytku przystani nadwiślańskiej nie zmaterializowały się jednak jak dotąd w przewidywanej skali. Oddana do użytku przystań służy - wyłącznie w sezonie letnim - dość wąskiej grupie osób, nie stwarzając warunków do rozwoju masowej rekreacji.

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.

W związku z faktem, że Gdańsk i północna Polska należą do najbardziej popularnych celów wyjazdów urlopowych, około 3 milionów odwiedzających wykorzystuje każdego lata korytarze ruchu samochodowego przechodzące przez lub w bezpośredniej bliskości Tczewa.

1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie

Tczew jest 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”. Jednocześnie stosunkowo zwarta struktura miasta stanowi to znakomity punkt wyjścia do uznania miasta za laboratorium innowacyjnych rozwiązań miejskich problemów komunikacyjnych. Tczew może w przyszłości odgrywać w Polsce potencjalnie rolę miasta inspirującego inne samorządy lokalne do

stosowania zaawansowanych rozwiązań polityki komunikacyjnej, sprzyjające jakości życia i podnoszeniu bezpieczeństwa i komfortu wszystkich mieszkańców i przyjezdnych.

Nie będzie to możliwe do osiągnięcia w przypadku kontynuowania polityki pozornego równoważenia interesów kierowców, parkujących, rowerzystów, pieszych i użytkowników transportu zbiorowego w polityce inwestycyjnej przez przeznaczanie na potrzeby poszczególnych grup użytkowników nakładów wynikających z ich udziału w strukturze ruchu. Takie „równoważenie” zwykle prowadzi do coraz większego zawłaszczania przestrzeni miejskiej przez korzystających z najbardziej „przestrzeniożernych” środków zaspokajania potrzeb mobilności, czyli samochodów osobowych. Szansą Tczewa jest dążenie do tworzenia miasta o wysokim udziale ruchu pieszego i rowerowego traktowanego jako istotny i atrakcyjny substytut przejazdów samochodami na krótkie i średnie odległości w ruchu lokalnym.

Pierwsze skojarzenie, które budzi Tczew w chwili przyjazdu do niego to wrażenie, że jest to miasto bardzo zorientowane na korzystanie z samochodów. Występuje w nim możliwość dojazdu samochodem praktycznie wszędzie. Na pierwszy rzut oka ograniczenia wjazdu czy parkowania samochodów prawie zupełnie nie występują w nim. Ostatnie działania inwestycyjne mające poprawić jakość sieci drogowej miasta wyraźnie pokazują, że miasto promuje korzystanie z samochodów ułatwiając dojazd samochodem z (dowolnego) punktu A do (dowolnego) punktu B nawet jeśli są one położone bardzo blisko siebie.

Obecnie Tczew jest typowym ‘początkującym’ miastem rowerowym z bardzo niskim udziałem ruchu rowerowego w strukturze podróży (modal split) (około 2%). W mieście dają się jednak zauważyć wyraźne symptomy rosnącego zainteresowania rekreacyjnym i codziennym ruchem rowerowym dzięki zbudowaniu atrakcyjnego bulwaru rowerowego wzdłuż Wisły, który przyciąga również osoby przyjeżdżające z pobliskiego Starogardu Gdańskiego.

W mieście występuje także pewien poziom rezydualnego ruchu rowerowego wśród niektórych grup ludności. W mieście nie został jeszcze wdrożony system regularnego zbierania danych na temat skali ruchu rowerowego ani ruchu innymi środkami lokomocji. W ramach projektu Central MeetBike (<http://www.centralmeetbike.eu>) przewidziane jest przeprowadzenie badań sposobów zaspokajania potrzeb codziennej mobilności w losowo wybranych gospodarstwach domowych zgodnie z metodologią stosowaną w miastach niemieckich.

Mimo (lub z powodu ?) ponoszenia znacznych nakładów inwestycyjnych na modernizację sieci ulic i dróg w ostatnich latach, Tczew od wielu lat zmaga się z częstym zjawiskiem codziennego zakorkowania znacznych odcinków sieci drogowej. Mieszkańcy (i zarząd miasta) powinni sobie zdać sprawę z faktu, że duże inwestycje w sieć drogową podejmowane w centrum miasta oraz na drogach dojazdowych do niego prowadzą w ostatecznym rachunku do antyproduktywnych rezultatów ponieważ powodują coraz większy napływ

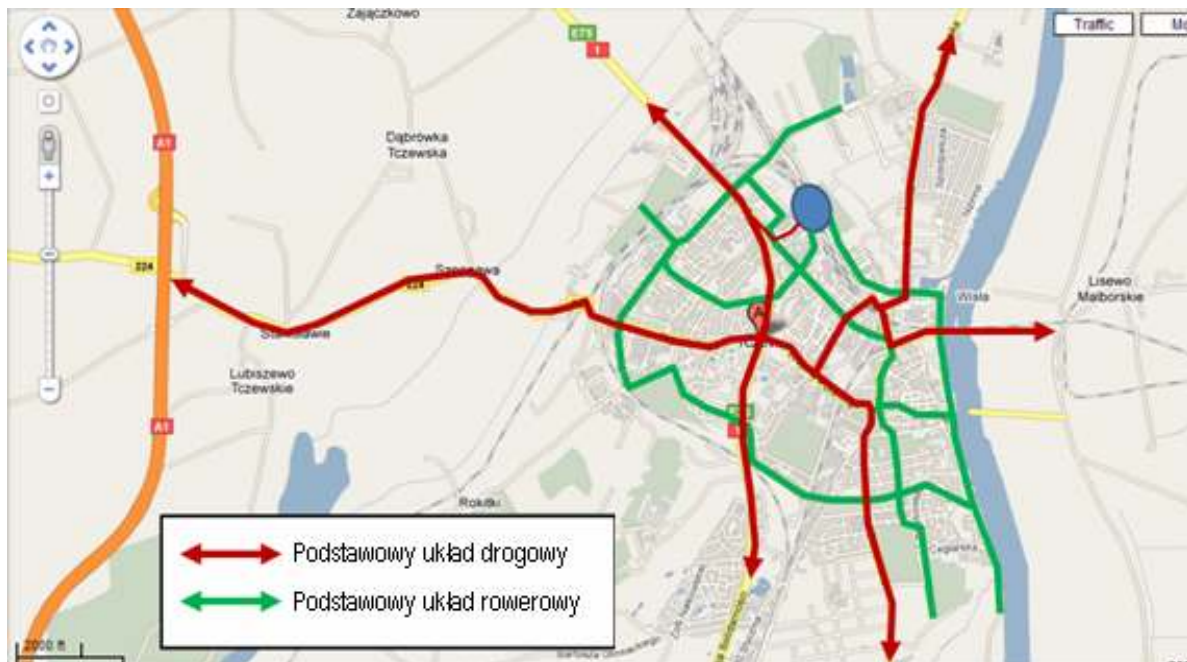
samochodów. Sprawi to, że zarówno ruch pieszy jak i korzystanie z rowerów będzie wiązało się z coraz większym ryzykiem i będzie coraz mniej atrakcyjne.

Jednakże, że względu na kompaktową strukturę miasta oraz brak istotnych przewyższeń, w mieście występuje wysoki potencjał znacznego zwiększenia skali codziennego korzystania z rowerów. Głównym wyzwaniem jest rozwój nowoczesnej kultury rowerowej, w której jazda rowerem jest postrzegana jako dogodny, wygodny i szybki sposób poruszania się w codziennym życiu. Rzeka Wisła, korytarze ruchu kolejowego oraz kanał położony w północnej części miasta oraz przecinająca miasto z południa na północ droga krajowa 91 tworzą istotne bariery przejazdów rowerowych, lecz stanowią także ważne potencjalne korytarze lokalnego i sublokalnego ruchu rowerowego (za wyjątkiem DK 91).

Jako szybkie- tanie rozwiązania prowadzące do stworzenia sieci dróg rowerowych w Tczewie (uznawanych za nisko wiszące owoce polityki rowerowej Tczewa) można zaproponować następujące działania:

- ✓ wyraźne określenie hierarchii ulic przeznaczonych dla ruchu samochodów
- ✓ połączenie centrum miasta z terenami położonymi nad brzegiem Wisły przy pomocy arterii ruchu niezmotoryzowanych
- ✓ tanie, łatwe w realizacji działania na rzecz rozwoju sieci dróg rowerowych takie jak umożliwienie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych oraz przesunięte linie stopu (śluzy rowerowe) na skrzyżowaniach ulic
- ✓ połączenie stacji kolejowej przy pomocy miejskich arterii ruchu pieszych i rowerzystów
- ✓ dalszy rozwój "obwodnicy rowerowej" miasta wzdłuż Kanału Młyńskiego i brzegu Wisły
- ✓ instalacja udogodnień do parkowania rowerów w dzielnicach mieszkaniowych miasta³

Aby poradzić sobie z narastającym problemem zakorkowania miasta przez ruch samochodów i z problemem braku miejsc do ich parkowania bardzo istotną kwestią jest zdecydowanie się na określenie różnych funkcji dróg miejskich oraz określenie, które ulice są przeznaczone wyłącznie dla lokalnego ruchu samochodów, a które z nich są potrzebne dla ruchu tranzytowego, sublokalnego i regionalnego. Wypracowanie zhierarchizowanej sieci drogowej obejmujące określenie stref uspokojonego ruchu i obszarów ruchu lokalnego stworzy podstawę lokalnej sieci rowerowej miasta. Wynika to z dążenia do WYWIĘLANIA sieci rowerowej z sieci głównych dróg w mieście.



Rysunek 3: Sugestia hierarchii układu ulic w mieście zakładającą zmniejszenie liczby bezpośrednich powiązań ulic lokalnych z głównymi arteriami ruchu samochodowego. Źródło: Projekt PRESTO; WP5 expert support for Tczew, by Ligtermoet & Partners.

Główne korytarze ruchu rowerowego z największą liczbą rowerzystów winny przebiegać wzdłuż ulic o najmniejszym natężeniu ruchu samochodów (= tzn. wyłącznie wzdłuż ulic lokalnego ruchu). Takie rozwiązanie wynika z przesłanek bezpieczeństwa i potrzeby zapewnienia komfortu dla osób korzystających z roweru. Najbezpieczniejsze połączenia rowerowe przebiegają wzdłuż dróg (ulic) lokalnego ruchu z niską intensywnością i prędkością ruchu samochodów.

Nie oznacza to, że w mieście nie występuje potrzeba tworzenia wydzielonych dróg dla rowerów prowadzących wzdłuż dróg/ulic najbardziej obciążonych ruchem. Wydzielone drogi dla rowerów potrzebne są tam jedynie dla zapewnienia bezpieczeństwa cyklistów, ale jeśli rowerzysta ma wybór między bezpieczną drogą dla rowerów prowadzącą wzdłuż drogi/ ulicy z dużym natężeniem ruchu lub bezpieczny korytarz ruchu rowerowego prowadzący wzdłuż drogi lokalnej o niskim natężeniu ruchu, zwykle wybierze drugą opcję.

1.3 Aktualna sytuacja ruchu rowerowego w Tczewie

Prowadzone sporadycznie obserwacje sugerują, że obecnie ruch rowerów w Tczewie rozwija się coraz wyraźniej. Obok osób korzystających z roweru w sposób tradycyjny „od zawsze” od kilku lat zauważa się 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 na krótkie odległości.

Tendencji tej wychodzą naprzeciw władze miasta podejmując działania prowadzące do zwiększenia roli komunikacji rowerowej w życiu miasta. Tradycyjnie polityka rowerowa była kojarzona z sukcesywnym oddawaniem kolejnych odcinków dróg rowerowych, budowanych albo na terenach zieleni albo kosztem części pasa drogowego wykorzystywanego poprzednio jako chodnik (niejednokrotnie wykorzystywany jako miejsce spontanicznego parkowania samochodów). Przykładem takich działań była oddana do użytku w roku 2008 atrakcyjna trasa rowerowej wzdłuż lewego brzegu Wisły oraz drogi rowerowe wzdłuż ulicy Armii Krajowej .



Zdjęcie 1 i 2: Członkowie grupy ewaluacyjnej podczas audytu terenowego. Źródło: Materiały PSWE

Wiślana trasa rowerowa w Tczewie, mimo że ma jedynie ok. 0,6 km długości, może 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 9 czy też projektu Wiślana Trasa Rowerowa proponowanego przez panią Grażynę Staniszewską (b. posła do Parlamentu Europejskiego) (więcej na: <http://www.wislanatrasa.org.pl/>).

Ruch rowerowy z Tczewa w kierunku Gdańska odbywa się zwykle wzdłuż rzeki Motławy, między Wisłą a szlakiem EV Bałtyk Adriatyk, 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.



Rysunek 4: Warianty przebiegu międzynarodowego szlaku rowerowego EuroVelo 9 przez Tczew. Źródło: www.eurovelo.org

Przez Tczew przebiegają dwa znakowane szlaki rowerowe: Motławski oraz Grzymiśława o łącznej długości 11,9 km. Lokalna Organizacja Turystyczna Kociewie sugeruje ponadto, że w mieście warto wyznakować następujące szlaki turystyki rowerowej⁴: Szlak Joannitów, Szlak Jabłoniowy, Szlak Tczewski, Szlak Dolnej Wisły.

Przebieg istniejących i projektowanych szlaków oraz układ dotychczas stworzonych w mieście elementów widzialnej infrastruktury rowerowej miasta prezentuje mapka przygotowana przez Lokalną Organizację Turystyczną Kociewie.



Rysunek 5: Przebieg istniejących i projektowanych szlaków rowerowych na terenie miasta Tczewa. Źródło: Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE; Tczew; listopad 2011

Mapa infrastruktury rowerowej Tczewa, przygotowana przez p. Wiesława Dobosza ze Stowarzyszenia Rowerowy Tczew pokazuje, że wydzielona infrastruktura rowerowa w mieście ma charakter szeregu niepowiązanych ze sobą odcinków dróg tworzonych kosztem chodników lub terenów zielonych. W związku z tym ruch rowerowy w Tczewie odbywa się w dużej części albo po jezdni albo po chodnikach.



Rysunek 6: Istniejące ścieżki i stojaki rowerowe – stan na 30.11.2011; oprac. Wiesław Dobosz.
Źródło: www.rowerowy.tczew.pl

Jednocześnie, wysoka (w popularnym mniemaniu nieuchronnie wzrastająca) gęstość ruchu samochodowego w mieście stwarza coraz trudniejsze warunki poruszania się rowerem. Dynamika poprawy warunków jazdy rowerem oraz mało rozwinięte przekonanie o możliwości postrzegania przejazdów rowerem jako realnej alternatywy przejazdów samochodem na krótkie i średnie odległości powoduje, że popularność ruchu rowerowego w celach użytkowych jest nadal bardzo niska, a skala zmian nie jest odpowiednio rejestrowana.

W mieście nie ma spójnego systemu parkowania rowerów ani w miejscach źródeł podróży (w dzielnicach mieszkaniowych) ani w pobliżu popularnych celów podróży. Według kompleksowego opracowania pt. Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie z listopada 2011 roku w Tczewie dostępnych jest 71 stojaków rowerowych umiejscowionych w 49 lokalizacjach, takich jak sklepy, markety, zakłady produkcyjne lub obiekty użytku

publicznego takie jak szkoły i urzędy. Ogólna liczba miejsc do parkowania rowerów wynosi wg tego opracowania 576, co stanowi bardzo niewielki odsetek rzeczywistych potrzeb⁵.

Tym samym, poza inwestowaniem w wyrazisty układ sieci dróg dla rowerów, która skupia swoją uwagę na tworzeniu udogodnień dla JADĄCEGO roweru, w Tczewie ważne jest inwestowanie w udogodnienia do parkowania rowerów. Szczególnie tam, gdzie rowery są pozostawiane na dłuższy czas i w godzinach nocnych, występuje potrzeba tworzenia krytych lub zabudowanych udogodnień do ich parkowania. Jeśli mieszkańcy nie będą mieli dostępu do takich udogodnień, nie zdecydują się na zakup roweru, a tym samym nie będą niego korzystać.

Oprócz udogodnień do parkowania w pobliżu głównych celów podróży w pobliżu centrum miasta: stacji kolejowej, Urzędu Miejskiego, obiektów sportowych, szpitala, zachodzi potrzeba inwestowania w udogodnienia do parkowania rowerów na terenie osiedli mieszkaniowych w porze nocnej.

Oprócz zewnętrznych udogodnień do parkowania rowerów w osiedlach mieszkaniowych, miasto powinno wprowadzić zapisy w prawie lokalnym przepisy zobowiązujące do tworzenia udogodnień do wygodnego parkowania/przechowywania rowerów wewnątrz budynków mieszkalnych. Jeśli nie ma możliwości tworzenia udogodnień do parkowania rowerów wewnątrz budynków, miasto powinno przewidzieć instalowanie bębnow do przechowywania rowerów które umożliwiają bezpieczne parkowanie/ przechowywanie rowerów przez dłuższe okresy czasu.



Zdjęcie 3: Bębny do parkowania rowerów, Utrecht, Holandia. Źródło: Projekt PRESTO; WP5 expert support for Tczew, by Ligtermoet & Partners.

Istotnym wyzwaniem dla systemu infrastruktury rowerowego Tczewa jest niska jakość udogodnień do parkowania rowerów w miejscu popularnych celów codziennych podróży – w

tym okolic dworca PKP Tczew. Zmodernizowany dużym nakładem środków budynek dworca oraz jego okolice posiadają niewykorzystany potencjał dla stworzenia modelowego rozwiązania typu bike&ride. Obecnie stojak parkingowy w formie niefunkcjonalnej spirali zlokalizowany jest od strony miasta, dość daleko od wejścia do budynku dworca. Dla osób chcących naturalnie parkować z minimalną stratą czasu na przesiadanie, pozostały do dyspozycji prymitywne stojaki do parkowania na pierwszym peronie dworca.



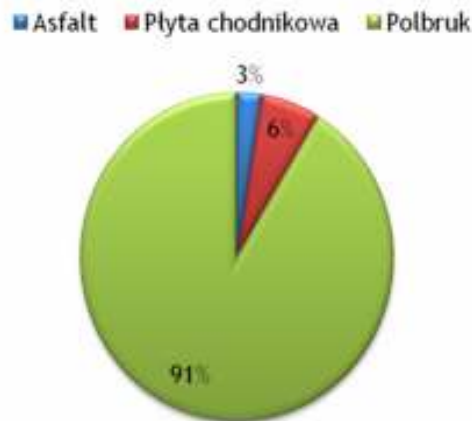
Zdjęcia 4 i 5: Stojaki do parkowania rowerów na dworcu PKP Tczew – stan z kwietnia 2012 roku. Źródło: materiały PSWE

W dzień powszedni przypinanych jest do tych mało estetycznych i nie funkcjonalnych udogodnień nie więcej niż kilkanaście rowerów. Dotychczas nie podjęto próby oszacowania skali potencjalnego (stłumionego popytu) na parkowanie rowerów na podstawie badań liczby osób dojeżdżających do dworca PKP Tczew na podstawie biletów miesięcznych.

1.4 Niewidzialna infrastruktura rowerowa a postrzegane bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu

Obowiązujące w Polsce przepisy ruchu drogowego i sposoby ich interpretacji w poradnikach wydawanych dla kierowców lub rowerzystów, sugerują pośrednio, że ruch rowerowy winien odbywać się po jezdni jedynie wyjątkowo. Pośrednio implikuje to stosowanie specyficznej polityki tworzenia udogodnień do jazdy rowerem, koncentrującej się na tworzeniu dróg („ścieżek”) rowerowych tworzonych kosztem chodnika lub pasa zieleni. 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 prawa o ruchu drogowym i nie dysponując własnym doświadczeniem z jazdy rowerem po mieście, mają częste pretensje do rowerzystów że nie korzystają z przeznaczonej dla nich dróg o niższym komforcie i nadal korzystają z jezdni „tamując” ruch lub „zakłócając płynność” ruchu samochodów.



Rysunek 7: Rodzaje nawierzchni dróg rowerowych w Tczewie. Źródło: Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE; Tczew; listopad 2011

Policja toleruje ruch rowerzystów po chodnikach, uważając że taki sposób jazdy zwiększa bezpieczeństwo ruchu. 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.

Jednocześnie dopiero od niedawna dziennikarze głównych krajowych i regionalnych kanałów informacyjnych, opisujący problemy ruchu drogowego przestają uważać przepisy ograniczające dopuszczalną prędkość za niezyciowe, dostrzegając potrzebę uspokojenia ruchu i poprawy korzystania z przestrzeni miejskiej przez niezmotoryzowanych – pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu publicznego.

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. W Tczewie warunki te są potencjalnie wyjątkowo korzystne: wiąże się to z procesem rewitalizacji gęsto zabudowanego Starego Miasta, objętego rozległą strefą ulic wyłączonych z ruchu samochodowego, na których priorytet ma ruch pieszy a ruch rowerów jest tolerowany zarówno przez policję jak i przez mieszkańców.

W pobliskiej aglomeracji gdańskiej dopiero w 2009 roku nastąpiło odejście od tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego wyłącznie kosztem chodników lub terenów zieleni. Uchwalona w maju 2011 roku, po wielu latach starań organizacji rowerowych Polski, nowelizacja polskiego prawa o ruchu drogowym, stanowiła istotny kamień milowy faktycznie sankcjonujący występujące od dawna fakty korzystania przez rowerzystów z ulic jednokierunkowych do jazdy w obu kierunkach a także sankcjonujący możliwość wyprzedzania przez rowerzystów kolejki samochodów oczekujących na prawo wjazdu na skrzyżowanie przed światłami sygnalizacyjnymi lub przeciężone ruchem lokalnym rondo po ich prawej stronie.

Eksperci bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także projektanci geometrii sieci ulic, nadal traktujący ruch rowerów jako marginalny element struktury użytkowników dróg, z trudnością dopuszczają do siebie myśl, że tworzenie warunków do bezpiecznego korzystania z roweru może być poważnym czynnikiem poprawy bezpieczeństwa ruchu i jakości życia w mieście. Z podobną trudnością zauważają, że również ogólne zredukowanie skali i uspokojenie ruchu w mieście pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo i komfort poruszania się wszystkich użytkowników dróg, przede wszystkim pieszych i rowerzystów, ale także kierowców.

Brak dokładnych analiz struktury odległości realizowanych codziennie podróży ogranicza możliwość zidentyfikowania skali tzw. niepotrzebnych przejazdów samochodem (przejazdów na odległość mniejszą niż 3–5 km), których w Tczewie jest przypuszczalnie mniej więcej tyle ile w innych miastach europejskich – około 50%. Przejazdy te są potencjalnie najłatwiejszą częścią ogólnej struktury ruchu w mieście, które można by z powodzeniem zastąpić przejazdami rowerowymi.

Działania na rzecz zwiększenia roli „niewidzialnej infrastruktury rowerowej” – tworzenie miasta o stosunkowo wysokiej gęstości zabudowy czyli tzw. miasta krótkich odległości, uspakajanie ruchu samochodów, redukcja jego skali dopuszczanie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, restrykcyjne traktowanie ruchu samochodów w wybranych rejonach miasta bywają nadal postrzegane albo jako nieakceptowane społecznie działania przeciwne naturalnemu porządkowi rzeczy albo jako działania ujemnie wpływające na bezpieczeństwo pieszych oraz/lub samych rowerzystów, mimo zmian w zapisach ustawy prawo o ruchu drogowym i obserwacji faktów.

Działania władz miejskich Tczewa, które już ograniczyły dostęp samochodów do najbardziej wartościowych części Starego Miasta stwarzają nadzieję, o ile będą konsekwentnie kontynuowane, do praktycznego potwierdzenia tezy, że miasto przyjazne dla rowerów jest miastem przyjaznym dla wszystkich – mieszkańców, przyjezdnych oraz inwestorów.

2. BYPAD

2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD

Audyt polityki rowerowej BYPAD w Tczewie ma na celu:

- ✓ Ustalenie obecnego miejsca zajmowanego przez Tczew w systemie klasyfikacji poziomów polityki rowerowej miast europejskich w 9 modułach BYPAD oraz jego zmianę w stosunku do poziomu osiągniętego w okresie realizacji poprzednio realizowanego procesu certyfikacji BYPAD w roku 2009.
- ✓ Ustalenie zestawu działań do podjęcia w ciągu najbliższych 24 miesięcy w celu realizacji podstawowych prac poprawiających warunki korzystania z roweru, charakteryzujących się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów.
- ✓ Usprawnienie współpracy między różnymi komórkami organizacyjnymi Urzędu Miejskiego i Starostwa Powiatowego w kompetencjach których leżą kwestie związane z warunkami ruchu rowerowego w mieście oraz usprawnienie współpracy ze środowiskiem praktykujących rowerzystów, zwłaszcza osób zrzeszonych w Stowarzyszeniu „Rowerowy Tczew”.
- ✓ Wypracowanie procedur prowadzących do ustalenia dalszych działań mających na celu zajęcie i utrzymanie przez Tczew miejsca czołowego miasta rowerowego Pomorza, Polski oraz krajów Europy Środkowo-Wschodniej w ciągu najbliższych 10 lat.

2.2 BYPAD w Tczewie w roku 2012

Rozpoczęcie w 2009 roku procesu certyfikacji (audytu) polityki rowerowej Tczewa, jako pierwszego miasta podejmującego takie zadanie w Polsce wynikało 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.



Rysunek 8: 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.

Powyższy rysunek 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.

Przeprowadzony w Tczewie w pierwszej połowie 2009 roku przez grupę polskich i zagranicznych audytorów proces certyfikacji polityki rowerowej według metodologii BYPAD był pierwszym tego typu przedsięwzięciem w Polsce. Oficjalne wręczenie certyfikatu BYPAD odbyło się w czerwcu 2009 roku w Brukseli podczas kongresu Velo-City. Certyfikat w imieniu władz miasta odebrał Pan Wiceprezydent Zenon Dreda. Tym samym Tczew dołączył do grona kilkudziesięciu miast europejskich, które postanowiły prowadzić spójną i kompleksową politykę rozwoju ruchu rowerowego.

Od 2009 roku, w istotnej mierze dzięki przeprowadzonemu procesowi certyfikacji, miasto Tczew bezpośrednio lub pośrednio uczestniczy w projektach rowerowych związanych z ruchem rowerowym – OBIS, PRESTO oraz Central MeetBike. Łączny budżet tych projektów wynosi ponad sześć milionów euro. Znaczącym wydarzeniem promującym Tczew na skalę europejską w kontekście ruchu rowerowego była organizacja w maju 2010 roku Dorocznego Walnego Zgromadzenia Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF AGM) poprzedzonego międzynarodową konferencją na temat ruchu rowerowego w miastach położonych nad wielkimi europejskimi rzekami jako ważnego czynnika rozwoju regionalnego i aktywnej ekoturystyki. Dzięki temu wydarzeniu Tczew miał okazję gościć jako pierwsze miasto w Polsce ponad 90 przedstawicieli i przedstawicieli 56 organizacji rowerzystów z 38 krajów Europy i innych części świata reprezentujących interesy ponad 170 milionów rowerzystów.

W związku z wygaśnięciem okresu ważności certyfikatu BYPAD po okresie 24 miesięcy władze Tczewa na początku 2012 roku podjęły decyzję o poddaniu polityki rowerowej miasta kolejnemu procesowi certyfikacji i odnowieniu ważności certyfikatu.

2.3 Proces audytu BYPAD w Tczewie

W ramach procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD odbyło się pięć spotkań (cztery spotkania stacjonarne oraz audyt terenowy) grupy ewaluacyjnej w skład której wchodziłi przedstawiciele 3. grup: mieszkańców (użytkowników), pracowników Urzędu Miejskiego oraz radnych .



Zdjęcia 6 i 7: Grupa ewaluacyjna podczas warsztatu wstępnego. Źródło: materiały PSWE.

Warsztat wstępny przeprowadzony w dniu 27 marca 2012 roku miał na celu zapoznanie członków grupy ewaluacyjnej z podstawowymi założeniami metodologii BYPAD oraz przekazaniem zasad wypełniania kwestionariusza oceny służącego do oceny działań prowadzonych w ramach poszczególnych modułów BYPAD. W spotkaniu udział wzięli:

- ✓ grupa użytkowników: Marek Bury (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Wiesław Dobosz (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Łukasz Kliński, Piotr Kończewski (LOT Kociewie); Ewa Wasilewska (Stowarzyszenie „Wspólnie dzieciom”);

- ✓ grupa pracowników Urzędu Miejskiego i instytucji podległych: Michał Bollin (UM Tczew), Maja Chyżyńska (UM Tczew, Wydział Rozwoju Miasta), Małgorzata Ciecholińska (MOPS w Tczewie), Artur Czucha (UM Tczew, Straż Miejska), Michał Górski (UM Tczew), Piotr Kleinschmidt (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg), Mariusz Kuleta (UM Tczew, Straż Miejska), Wojciech Rytlewski (UM Tczew, Wydział Inwestycji i Remontów), Edmund Woyda (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg);
- ✓ grupa radnych: Tomasz Tobiański oraz Zenon Żynda.

Audyty terenowe infrastruktury rowerowej zostały przeprowadzone w dniu 30 marca 2012. Podczas przejazdu uczestnicy dokonali przeglądu stanu punktowej oraz liniowej infrastruktury rowerowej w istniejących oraz potencjalnych korytarzach ruchu rowerowego miasta. W audycie uczestniczyli:

- ✓ grupa użytkowników: Wiesław Dobosz (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Łukasz Kliński, Piotr Kończewski (LOT Kociewie);
- ✓ grupa pracowników Urzędu Miejskiego i instytucji podległych: Małgorzata Ciecholińska (MOPS w Tczewie);
- ✓ grupa radnych: Tomasz Tobiański.



Zdjęcia 8 i 9: Grupa ewaluacyjna podczas audytu terenowego infrastruktury rowerowej. Źródło: materiały PSWE.

W trakcie 1. spotkania roboczego, które odbyło się 11 kwietnia 2012 roku audytor zagraniczny BYPAD, Alex Sully przedstawił doświadczenia oraz wnioski z działań prowadzonych przez władze samorządowe oraz administrację krajową na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Anglii. W spotkaniu uczestniczyli:

- ✓ grupa użytkowników: Marek Bury (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Wiesław Dobosz (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”); Barbara Jackiewicz (Radio Fabryka);
- ✓ grupa pracowników Urzędu Miejskiego i instytucji podległych: Michał Bollin, (UM Tczew), Maja Chyżyńska (UM Tczew, Wydział Rozwoju Miasta), Małgorzata Ciecholińska (MOPS w Tczewie), Michał Górski (UM Tczew), Martyna Link (UM Tczew, Biuro Rzecznika Prasowego), Piotr Kleinschmidt (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg), Wojciech Rytlewski (UM Tczew, Wydział Inwestycji i Remontów),

Katarzyna Urbanowska (UM Tczew, Wydział Rozwoju Miasta), Edmund Woyda (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg);

- ✓ grupa radnych: Tomasz Tobiański.



Zdjęcia 10 i 11: Spotkanie z audytorem zagranicznym BYPAD. Źródło: materiały PSWE.

Podczas 2. spotkania roboczego w dniu 24 kwietnia 2012 krajowi audytorzy BYPAD przedstawili członkom grupy ewaluacyjnej propozycję 24 miesięcznego planu działań na rzecz rozwoju polityki rowerowej w Tczewie uwzględniającego 9 modułów BYPAD. W spotkaniu uczestniczyli:

- ✓ grupa użytkowników: Marek Bury (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Wiesław Dobosz (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Daria Topolska, Ewa Wasilewska (Stowarzyszenie „Wspólnie dzieciom”); Barbara Jackiewicz (Radio Fabryka), Wojciech Stobba (Radio Fabryka);
- ✓ grupa pracowników Urzędu Miejskiego i instytucji podległych: Małgorzata Ciecholińska (MOPS w Tczewie), Michał Górski (UM Tczew), Martyna Link (UM Tczew, Biuro Rzecznika Prasowego), Piotr Kleinschmidt (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg), Tadeusz Smól (Powiatowy Zarząd Dróg)
- ✓ grupa radnych: nikt nie był obecny

Trzecie spotkanie robocze w dniu 11 maja 2012 roku poświęcone było wypracowaniu i akceptacji przez grupę roboczą głównych tez planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie. W spotkaniu uczestniczyli:

- ✓ grupa użytkowników: Marek Bury (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Wiesław Dobosz (Stowarzyszenie UKS „Rowerowy Tczew”), Piotr Kończewski (LOT Kociewie); Barbara Jackiewicz (Radio Fabryka);
- ✓ grupa pracowników Urzędu Miejskiego i instytucji podległych: Maja Chyżyńska (UM Tczew, Wydział Rozwoju Miasta), Małgorzata Ciecholińska (MOPS w Tczewie), Michał Górski (UM Tczew), Piotr Kleinschmidt (UM Tczew, Miejski Zarząd Dróg);
- ✓ grupa radnych: nikt nie był obecny



Zdjęcia 12 i 13: Grupa ewaluacyjna podczas pracy na planem działań. Źródło: materiały PSWE.

Szczegółowy przebieg procesu certyfikacji przedstawia poniższa tabela:

L.p.	Działanie	Termin	Zaangażowane podmioty
1)	Przeprowadzenie warsztatu wstępnego tj. przybliżenie filozofii BYPAD, analiza kwestionariusza oceny, dystrybucja arkuszy oceny wśród członków grupy ewaluacyjnej	27.03.2012	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
2)	Wypełnienie kwestionariuszy oceny przez grupę ewaluacyjną	do 18.04.2012	Grupa ewaluacyjna
3)	Odbiór wypełnionych kwestionariuszy oceny przez audytorów	18.04.2012	Audytorzy BYPAD
4)	Analiza kwestionariuszy oceny przez audytorów	do 24.04.2012	Audytorzy BYPAD
5)	Audyt infrastruktury rowerowej	30.03.2012	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
6)	Przeprowadzenie 1. spotkania roboczego z udziałem audytora zagranicznego	11.04.2012	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
7)	Przeprowadzenie 2. spotkania roboczego – przedstawienie proponowanego planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie członkom grupy ewaluacyjnej	24.04.2012	Audytorzy BYPAD
8)	Przeprowadzenie 3. spotkania roboczego – akceptacja głównych tez planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Tczewie przez grupę ewaluacyjną	11.05.2012	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD

9)	Przekazanie przedstawicielom UM w Tczewie roboczej wersji planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej	25.05.2012	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
10)	Przekazanie Audytorom BYPAD zweryfikowanej, roboczej wersji planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej	08.06.2012	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
11)	Przekazanie przedstawicielom UM Tczew raportu końcowego – podpisanie protokołu odbioru	30.07.2012	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
12)	Wręczenie przedstawicielom miasta certyfikatu BYPAD podczas III Kongresu Mobilności Aktywnej w Gdańsku	07.09.2012	Przedstawiciele UM Tczew i Audytorzy BYPAD
13)	Realizacja sformułowanego planu działań	Poza zakresem procesu certyfikacji BYPAD	Przedstawiciele UM Tczew

3. Rezultaty certyfikacji polityki rowerowej w Tczewie wg metodologii BYPAD

3.1 Metodologia obliczania wyniku audytu polityki rowerowej BYPAD

Podczas spotkania wprowadzającego członkowie grupy ewaluacyjnej (składającej się z przedstawicieli mieszkańców, radnych i pracowników Urzędu Miasta) otrzymują kwestionariusze oceny polityki rowerowej zawierające 30 pytań dotyczących różnych jej aspektów. Pytania są pogrupowane w 9 modułach, które dotyczą 3 części polityki rowerowej w mieście, gminie, powiecie czy też regionie. Kwestionariusz oceny jest standardowym dokumentem, opracowanym podczas tworzenia metodologii BYPAD i używanym w identycznej formie w trakcie wszystkich procesów certyfikacji polityki rowerowej.



Rysunek 9: Zakres certyfikacji polityki rowerowej. Źródło: materiały BYPAD

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza jest przyporządkowanych kilka odpowiedzi/stwierdzeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD odpowiadają one 5 poziomom rozwoju polityki rowerowej:

- Poziom 0: brak polityki rowerowej
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne
- Poziom 2: podejście izolowane
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe
- Poziom 4: podejście zintegrowane

Obliczanie wyników dla pytań kwestionariusza BYPAD

Podczas indywidualnej pracy z kwestionariuszem członkowie grupy ewaluacyjnej wybierają jedną odpowiedź, która ich zdaniem najlepiej opisuje sytuację jednostki samorządu będącej przedmiotem procesu certyfikacji i tym samym wskazują na jeden z poziomów rozwoju polityki rowerowej.



Rysunek 10: Poziomy polityki rowerowej. Źródło: materiały BYPAD

W zależności od wyników kwestionariuszy audytor przyznaje punkty każdemu z pytań. Zakres możliwej punktacji wynosi od 0 do 4 co 0,5 pkt. Oznacza to, na przykład, że jeśli kwestie rozwoju polityki rowerowej poruszone w pytaniu nr 3 znajdują się na uzgodnionym przez grupę poziomie 1, pytanie to otrzymuje 1 punkt. W przypadku gdy większość grupy ewaluacyjnej uzna, że w danej kwestii prowadzona polityka znajduje pomiędzy poziomami, np. 2 i 3, pytanie otrzymuje 2,5 pkt.

Poziom 0: Brak polityki rowerowej	0
	0,5
Poziom 1: Orientacja na działania dorażne	1
	1,5
Poziom 2: Podejście izolowane	2
	2,5
Poziom 3: Orientacja na działania systemowe	3
	3,5
Poziom 4: Podejście zintegrowane	4

Obliczanie wyniku dla modułu BYPAD

Wyniki dla każdego z 9 modułów obliczane są jako średnia arytmetyczna z wyników otrzymanych przez pytania wchodzące w skład każdego z modułów.

Obliczanie ogólnego wyniku BYPAD

Ogólny wynik BYPAD wskazuje na poziom jakości aktualnie prowadzonej przez samorząd polityki rowerowej. Zgodnie z metodologią w celu obliczania ogólnego wyniku BYPAD, wynik każdego z 9 modułów należy przemnożyć przez odpowiedni wskaźnik (wagę). Ogólny wynik BYPAD stanowi sumę wyników ważonych wszystkich 9 modułów. Wynik wyrażony w % obliczamy mnożąc otrzymaną wartość bezwzględną wyniku ogólnego przez 25.

$$Wynik_BYPAD = \sum_i^9 Wynik_Modu\ell_i \times Waga_i$$

Moduł	Waga	Przykład (wynik modułu x waga)
Planowanie (35%)		
Moduł 1	0.05	2,1 x 0.05
Moduł 2	0.10	3.5 x 0.10
Moduł 3	0.10	1.8 x 0.10
Moduł 4	0.10	2.6 x 0.10
Wdrażanie (60%)		
Moduł 5	0.20	3.6 x 0.20
Moduł 6	0.10	2.5 x 0.10
Moduł 7	0.10	2.8 x 0.10
Moduł 8	0.20	3.0 x 0.20
Monitoring (5%)		
Moduł 9	0.05	2.1 x 0.05
		Wynik ogólny 2,9 (72,5%)

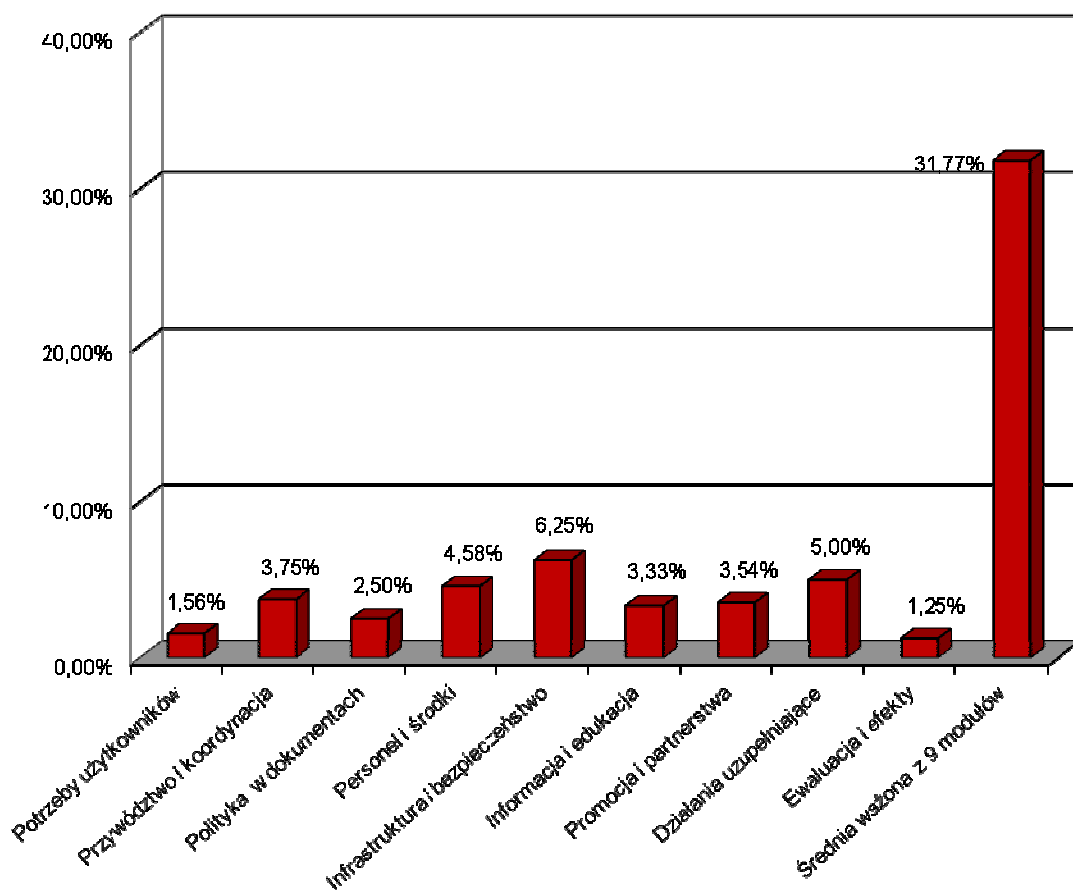
3.2 Wyniki certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Tczewie

Moduł	Pytanie	Wynik		
		Pytanie	Moduł (w pkt.)	
1	1	W jaki sposób miasto ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,5	1,25
	2	W jaki sposób użytkownicy (grupy użytkowników) są angażowani w opracowywanie i realizację polityki rowerowej?	1	
2	3	Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2	1,5
	4	Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście?	1,5	
	5	W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydentom?	1	
	6	Jak zorganizowana jest koordynacja działań i wymiana informacji między radami dzielnic a władzami miasta?	1	
3	7	Jaka jest treść zapisów lokalnych dokumentów polityki rowerowej?	1	1
	8	W jaki sposób władze miasta praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta?	1	
4	9	W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,5	1,83
	10	Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,5	
	11	Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,5	
5	12	Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć korytarzy ruchu rowerowego?	1,5	1,25
	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?	1,5	
	15	Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,5	
	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	1,33
		19	Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i kursów korzystania z rowerów?	1,5	
		20	Jakie są podejmowane działania mające pomóc cyklistom orientacji w mieście?	1	
7	Promocja i partnerstwa	21	Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2	1,42
		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 przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	2	
		26	W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,5	
8	Działania uzupełniające	27	Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1	1
		28	W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego 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	

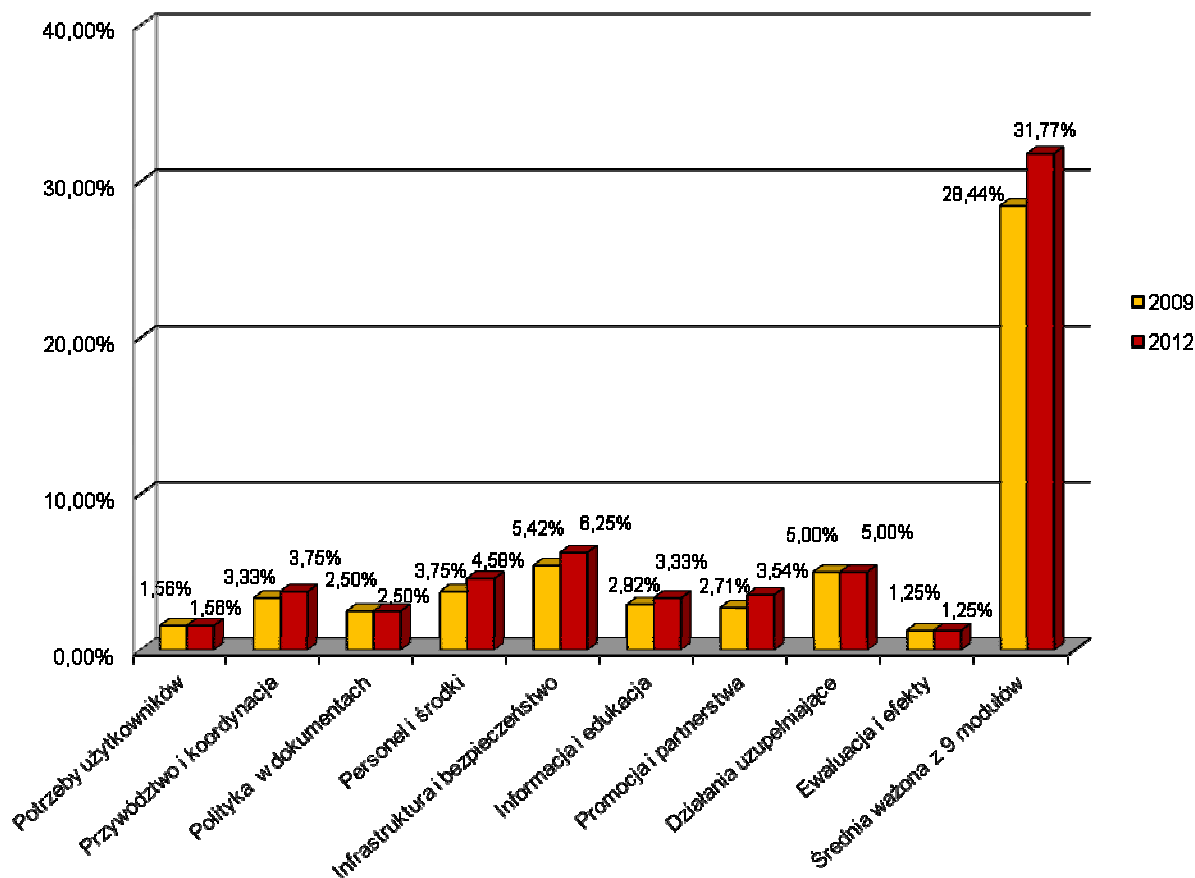
Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD wynik liczbowy procesu certyfikacji stanowi średnia ważona obliczona na podstawie punktów uzyskanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w ramach 9 modułów BYPAD. Średnia ta wskazuje na którym z 4 poziomów znajduje się prowadzona aktualnie polityka rowerowa.

- ✓ 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%)



Wykres 1: Wyniki uzyskane przez miasto Tczew w 9 modułach BYPAD w roku 2012. Źródło: opracowanie własne.

Średnia ważona z punktów uzyskanych przez Tczew roku 2012 w 9 modułach BYPAD wynosi **1,27 pkt. (31,77 %) na 4 (100%)**, co oznacza iż ogólny wynik oceny polityki rowerowej miasta znajduje się na poziomie 1 (orientacja na działania doraźne). Porównując ten wynik z wynikiem osiągniętym w roku 2009 (1,14 pkt. czyli 28,44%) można stwierdzić, że nastąpił pewien, niewielki postęp.

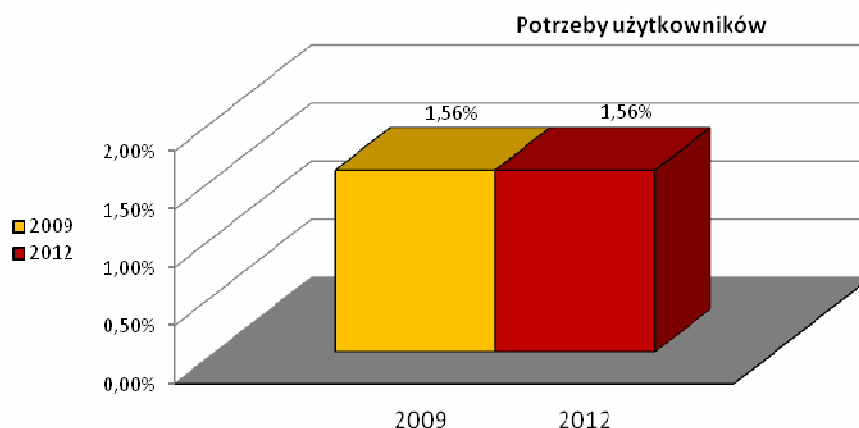


Wykres 2: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w 9 modułach BYPAD w roku 2009 oraz 2012. Źródło: opracowanie własne.

Największy postęp został osiągnięty w 3 modułach: w module 4 Personel i środki, w module 5 – Infrastruktura i bezpieczeństwo oraz w module 7– Promocja i partnerstwa. Pewien postęp odnotowano również w module 2 – Przywództwo i koordynacja oraz w module 6 (informacja i edukacja). W pozostałych czterech modułach oceny przyznane przez grupę ewaluacyjną pozostały na poziomie z roku 2009. Inaczej mówiąc nie stwierdzono poprawy w module 1 Potrzeby użytkowników, w module 3 – Polityka w dokumentach, w module 8 – Działania uzupełniające oraz w module 9 – Ewaluacja i efekty.

4. Analiza modułów audytu

4.1 Potrzeby użytkowników



Wykres 3: Porównanie wyników uzyskanych przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Potrzeby użytkowników”. Źródło: opracowanie własne.

W module tym, stanowiącym fundament filozofii programu certyfikacji rowerowej BYPAD w ocenie grupy ewaluacyjnej nie osiągnięto postępu w stosunku do poziomu osiągniętego w roku 2009.

Nadal potrzeby i oczekiwania użytkowników rowerów w Tczewie nie są badane wystarczająco regularnie. Pewną podstawę nadziei zmiany tej sytuacji jest fakt uruchomienia – w ramach projektu PRESTO platformy internetowej www.dailybike.pl a także coraz częstsze pojawianie się szeroko rozumianej problematyki rowerowej jako tematu refleksji wśród członków zarządu miasta i członków Rady Miejskiej.

Z zaleceń zawartych w raporcie z certyfikacji BYPAD przeprowadzonej w roku 2009 szereg zapisów, również takich, które nie wymagały przeznaczenia znaczących środków nie zostało zrealizowanych. W zakresie opracowywania i wdrażania procedury analizy potrzeb rowerzystów podjęto bardzo ograniczone działania w ramach projektu PRESTO – zbierano informacje na temat miejsc występowania barier i utrudnień dla ruchu rowerowego.

Zalecane w raporcie BYPAD z 2009 roku co najmniej dwukrotne w ciągu roku badania nastawień mieszkańców do ruchu rowerowego nie zostało podjęte. Koncepcja realizacji takich badań została jednak przewidziana do realizacji w ramach projektu Central MeetBike. Członkowie, a zwłaszcza reprezentująca władze lokalne pani Małgorzata Ciecholińska (liderka Komisji ds. Programów Rowerowych powołanej dla celów realizacji projektu PRESTO),

spotykała się w ostatnich latach wielokrotnie z przedstawicielami środowiska rowerowego Tczewa. Dzięki temu wytworzył się klimat roboczej współpracy z najbardziej

aktywnymi osobami działającymi w środowisku rowerowym miasta. Wyrazem tego było ich zaangażowanie przy organizowaniu imprez promocji korzystania z rowerów a także udział w pracach grupy oceniającej jakość polityki rowerowej miasta w ramach niniejszego procesu BYPAD. Spotkania takie były organizowane nieregularnie, podczas gdy w zaleceniach rekomendowano ich organizowanie w rytmie comiesięcznym.

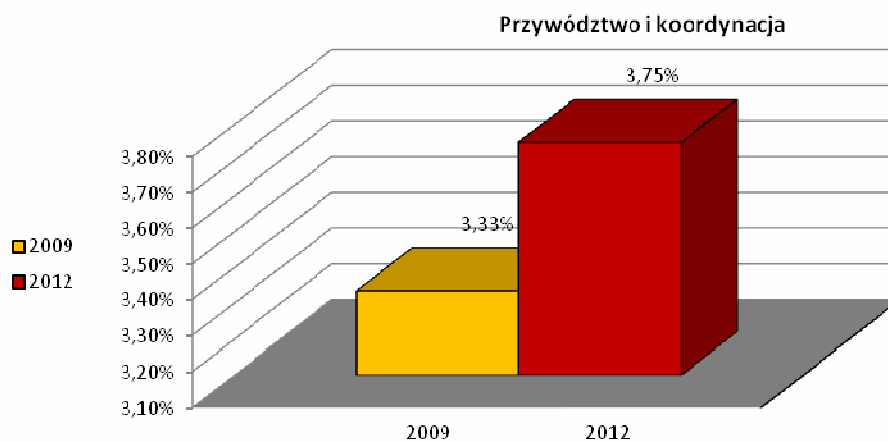
Osobnym zagadnieniem jest kwestia realizacji przez władze miasta zalecenia o uwzględnianiu potrzeb i opinii rowerzystów podczas prac nad rozwojem polityki rowerowej miasta. Dokument strategiczny opisujący w usystematyzowany sposób kierunki i działania władz miasta w zakresie polityki rowerowej nie został opracowany, stąd nie ma podstaw do oceny, w jakim stopniu zakładał on uwzględnianie potrzeb czy opinii rowerzystów. Zaangażowanie środowiska rowerzystów Tczewa w ramach powstałego w 2011 roku Stowarzyszenia „Rowerowy Tczew” we współpracę przy organizacji imprez promocji korzystania z roweru może stanowić podstawę do optymizmu i budowania zasad efektywnej, regularnej współpracy partnerskiej. Innymi słowy, proces komunikacji pomiędzy użytkownikami infrastruktury rowerowej a władzami miasta nabiera coraz bardziej regularnego i konstruktywnego charakteru. Można to uznać za przejaw praktycznej realizacji zapisanego w punkcie 7.5 Strategii Rozwoju Tczewa ROZWOJU OBYWATELSKIEGO, zakładającego w punkcie 7.5.2. Wspieranie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego z wykorzystaniem dialogu społecznego.⁶

Wnioski użytkowników dotyczące istniejących barier rozwoju ruchu rowerowego były identyfikowane w ramach uruchomionego portalu www.dailybike.pl ale brak było procedur ich uwzględniania w dalszych działaniach komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego.

Za fakt o bardziej pozytywnym wydźwięku należy uznać przygotowane w listopadzie 2011 roku opracowanie Lokalnej Organizacji Turystycznej Kociewie skupiające się na opisie elementów widzialnej infrastruktury rowerowej miasta. Innym pozytywnym przejawem wzrostu znaczenia problematyki rowerowej była wyrażenie przez członków zarządu miasta zgody na bezpośrednie i pośrednie uczestnictwo miasta w międzynarodowych projektach promocji ruchu rowerowego takich jak OBIS, PRESTO i Central MeetBike. Innym przejawem uznania problematyki rowerowej za ważną była także organizacja międzynarodowej konferencji poświęconej korzyściom wynikającym z rozwoju turystyki rowerowej wzdłuż wielkich rzek europejskich w powiązaniu ze walnym dorocznym zgromadzeniem Europejskiej Federacji Cyklistów (AGM ECF) w maju 2010 roku. Dzięki tej imprezie i wizycie przedstawicieli kilkudziesięciu organizacji członkowskich ECF miasto zyskało wiele korzyści promocyjnych w środowisku rowerowym Europy.

Problemy ruchu rowerowego uznawane są w coraz większej mierze jako znaczący sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców lub przyjezdnych, a nie tylko jako element oferty rekreacyjnej i turystycznej miasta.

4.2 Przywództwo i koordynacja



Wykres 4: Porównanie wyników uzyskanych przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Przywództwo i koordynacja”. Źródło: opracowanie własne.

Jest to jeden z dwóch modułów, w którym odnotowano umiarkowany postęp w stosunku do 2009 roku.

Zgodnie z zaleceniami raportu BYPAD z 2009 roku Prezydent Miasta powołał Komitet Sterujący Polityki Rowerowej. Niestety, Komitet ten nie podjął żadnych znaczących działań operacyjnych. Nie zostały również opracowane ani wdrożone procedury uwzględniania w pracach Urzędu Miejskiego potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej.

Temat polityki rowerowej podejmowany był jednak coraz częściej w działaniach lokalnych polityków – radnych Rady Miejskiej. Bywał jednak niewystarczająco doceniany przy podczas prac nad realizacją ważnych projektów rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej miasta (przebudowy i modernizacji okolic dworca kolejowego i wiaduktów nad torami kolejowymi w mieście).

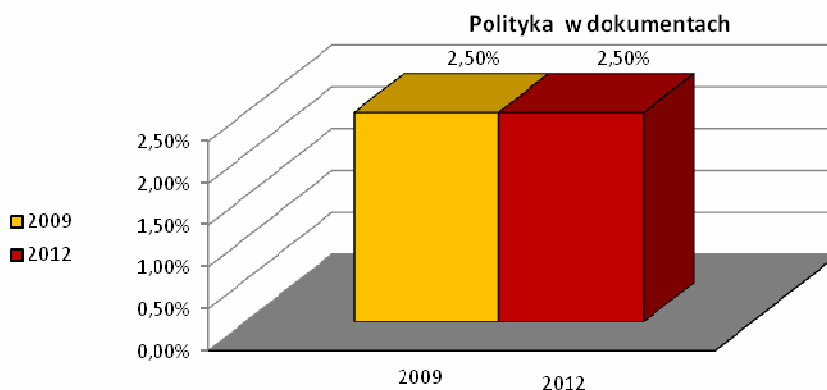
Korzystanie z roweru zaczęło jednak być postrzegane jako coraz ważniejszy element funkcjonowania miasta. W strukturach władz miejskich, na potrzeby realizacji projektu PRESTO, stworzono Komisję ds. Programów Rowerowych. Nie działała ona jednak jako jednostka organizacyjna Urzędu Miejskiego dysponująca określonym budżetem oraz precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i odpowiedzialności.



Dzięki uruchomienia procesu pozyskiwania kompetencji dotyczących specyfiki ruchu rowerowego przez przedstawicieli Urzędu Miejskiego, kwestie ruchu rowerowego pojawiały się coraz częściej jako obszar współpracy pomiędzy różnymi wydziałami tego urzędu.

Bywały one również sporadycznie przedmiotem konsultacji z podmiotami zewnętrznymi (władzami wyższego szczebla, operatorami transportu publicznego) przy realizacji odosobnionych przedsięwzięć dotyczących polityki rowerowej. Konsultacje te jednak nie miały regularnego charakteru.

4.3 Polityka w dokumentach



Wykres 5: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Polityka w dokumentach”. Źródło: opracowanie własne.

W ocenie grupy ewaluacyjnej w stosunku do ustaleń z roku 2009 w tym aspekcie polityki rowerowej miasta nie zanotowano postępu.

W dokumentach strategicznych miasta problemy wiążące się z transportem w mieście nadal pojawiały się głównie w kontekście niedostatku przepustowości sieci drogowej lub niedostatku miejsc do parkowania samochodów.

Nie została opracowana kompleksowa strategia rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie, przyjęta w formie uchwały przez Radę Miejską. Nie opracowano również ani nie przyjęto uchwały o obowiązku tworzenia odpowiedniej jakości udogodnień do parkowania rowerów przy nowych budynkach i placówkach handlowych.

W listopadzie 2011 roku został opublikowany wspomniany już raport na temat infrastruktury ruchu rowerowego⁷. Zgodnie z przedmiotem zamówienia złożonego przez Urząd Miejski w Tczewie raport omawia długość ścieżek rowerowych, rodzaj i jakość ich nawierzchni, liczbę stojaków rowerowych, liczbę miejsc do parkowania rowerów oraz sposób oznakowania udogodnień dla ruchu rowerowego.

W mieście nie opracowano planu tworzenia parkingów rowerowych w pobliżu ważnych miejsc publicznych, takich jak okolice dworca kolejowego i autobusowego, placówek Urzędu Miasta, kościołów, placówek pocztowych, zakładów opieki zdrowotnej i szkół. Nie ustalono także przebiegu rekomendowanych tras rowerowych do szkół.

Faktycznie realizowana przez wiele lat w Tczewie strategia rowerowa skupiała się głównie na działaniach dotyczących infrastruktury do rekreacyjnej jazdy rowerem.

Kwestia powiązań ruchu rowerowego z innymi rodzajami transportu lub innymi obszarami polityki miasta zaczęła się pojawiać jako temat refleksji od 2009 roku ale nie była przedmiotem konsekwentnie wdrażanych ustaleń.

Przykładem kontynuacji takiej polityki jest to, że w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Miasta Tczewa zatwierdzonym Uchwałą Rady Miejskiej w Tczewie Nr XL/363/ 2009 z dnia 30 grudnia 2009 r. zmieniająca uchwałę w sprawie Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Tczewa na lata 2006 - 2013 znalazł się zapis mówiący o budowie ścieżki spacerowo-rowerowej wzdłuż Kanału Młyńskiego (odcinek od ul. Czatkowskiej do bulwaru nadwiślańskiego, (odcinek SP8-TTBS - koncepcja) oraz odcinek TTBS- ul. Czatkowska). Brak w tym planie zapisów mówiących o zamiarze realizacji innych działań na rzecz rozbudowy widzialnej infrastruktury rowerowej.

Formalną podstawę działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie stanowi uchwalona pod koniec stycznia 2012 roku zaktualizowana Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020⁸. Pojawiły się w niej pewne zapisy świadczące o wzięciu pod uwagę kwestii wiążących się z ruchem rowerowym. Zostały one jednak sformułowane na bardzo wysokim poziomie ogólności.

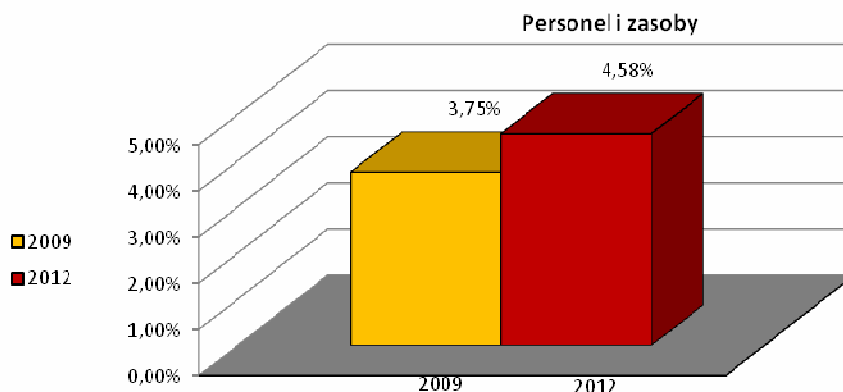
W ramach analizy SWOT systemu komunikacyjnego miasta jako słabą stronę wymieniono „brak zdecydowania w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jako szansy dotarcia większej grupy ludzi”. Zapis ten nie precyzuje jednak, dokąd ta większa grupa ludzi (w domyśle: mieszkańców lub osób przyjeżdżających do Tczewa) miałyby docierać.

W punkcie 7. Dokumentu, określającym cele strategiczne i operacyjne miasta w punkcie 7.3.3. pojawił się zapis o potrzebie „wzmacniania transportu publicznego oraz promowanie zrównoważonego transportu”. Jako przesłanki promowania ruchu rowerowego w ruchu miejskim wymieniono fakt wzrostu liczby pojazdów indywidualnych i dostawczych będącego przyczyną stałego zwiększającego się zatłoczenia dróg. Dodatkowo w zapisach tego dokumentu zidentyfikowano fakt spowolnienia jazdy pojazdów, co wpływa na wzrost zanieczyszczenia powietrza w obszarze miejskim.

W kolejnym zdaniu znalazł się zapis mówiący o zamiarze poprawy efektywności transportu publicznego autobusowego, promowaniu korzystania z tego środka transportu, a także o promowaniu ruchu rowerowego w ruchu miejskim i pieszego w przypadku małych odległości, w szczególności w staromiejskim centrum miasta.

W punkcie 10. Monitorowanie i ocena realizacji strategii w kontekście Celu strategicznego 3 – Wzmocnienie systemu komunikacyjnego znalazł się zapis wskazujący na uznanie znaczenia komunikacji rowerowej jako jednego ze wskaźników realizacji tego celu jednak bez określenia sposobów jego mierzenia.

4.4 Personel i zasoby



Wykres 6: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Personel i zasoby”.
Źródło: opracowanie własne.

Jest to jeden z trzech modułów, w obszarze którego odnotowano największy postęp w stosunku do wyników audytu z roku 2009. Zgodnie z treścią rekomendacji zawartych w Raporcie BYPAD z roku 2009 w strukturze organizacyjnej UM miała powstać odrębna komórka organizacyjna pn. „Zespół ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego” podległa bezpośrednio Prezydentowi Miasta.

Komórka taka nie powstała, powołana została jednak Komisja ds. Programów Rowerowych, składająca się z osób zatrudnionych w komórkach Urzędu Miejskiego lub strukturach podległych. Komisja ta nie dysponowała jednak wyodrębnionym budżetem. Jego działalność finansowana była ze środków wynikających z uczestnictwa miasta Tczewa w realizacji europejskich projektów promocji ruchu rowerowego. Przedmiotem jej działań w ostatnich latach było głównie wdrażanie projektów promocji ruchu rowerowego w Tczewie.

Uczestnictwo Tczewa w realizacji projektów europejskich stworzyło niektórym pracownikom Urzędu Miejskiego, zaangażowanych w działania na rzecz ruchu rowerowego możliwość pozyskania wiedzy na temat najlepszych praktyk kształtowania infrastruktury oraz prowadzenia działań na rzecz promocji korzystania z roweru w życiu codziennym. Szkolenia te nie zawierały jednak w swoim programie takich elementów polityki rowerowej jak: zarządzanie projektami czy współpraca partnerska.

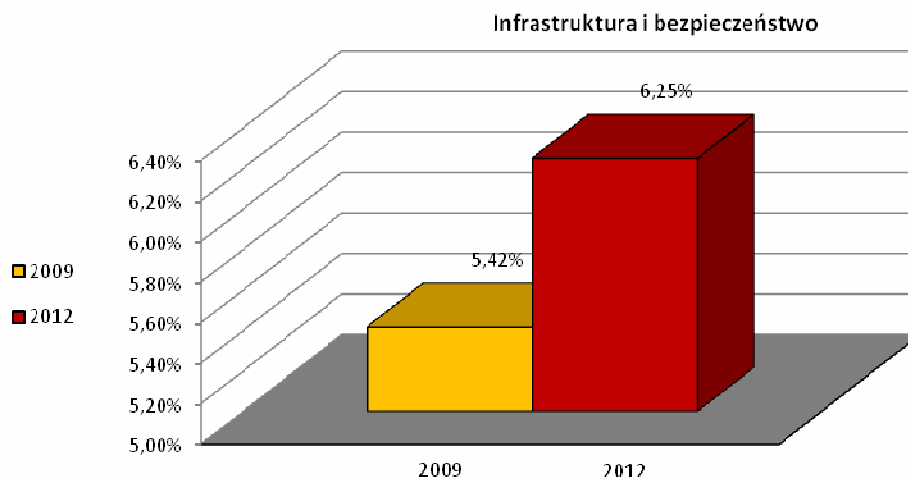
Problemem utrudniającym skuteczne wdrażanie projektów rowerowych był fakt, że osoby koordynujące działania związane z komunikacją i ruchem rowerowym były jednocześnie odpowiedzialne za prowadzenie innych spraw, a uwaga kierownictwa Urzędu Miejskiego była skupiona na realizacji innych projektów infrastrukturalnych. Stąd też istnieje poważna i



zasadna potrzeba ustalenia kompetencji i odpowiedzialności członków Zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego, który będzie bezpośrednio nadzorowany przez Prezydenta Miasta.

Działania na rzecz rozbudowy infrastruktury rowerowej były uwzględniane w budżecie miasta w bardzo niewielkim stopniu i nie były oparte o całościowo ujęty, spójny plan. Elementy widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej były w związku z tym realizowane przede wszystkim podczas prac modernizacji bulwaru nadwiślańskiego, rewitalizacji staromiejskiego centrum miasta i okolic dworca PKP.

4.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo



Wykres 7: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Infrastruktura i bezpieczeństwo”. Źródło: opracowanie własne.

Jest to kolejny z trzech modułów, którego ocena w roku 2012 wzrosła w porównaniu z oceną z roku 2009 w stosunkowo największym stopniu (wzrost o 0,83 punkta procentowego).

Nadal praktycznie głównym celem realizowanych w mieście projektów rowerowych był rozwój widzialnej infrastruktury rowerowej. Długość wydzielonych dróg rowerowych jest w Tczewie nadal niewielka i wiele z jej odcinków pozostaje nie powiązanych ze sobą. (por. mapa istniejącej widzialnej infrastruktury rowerowej Tczewa str. 12 niniejszego opracowania).

Według kompleksowego opracowania pt. Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie z listopada 2011 roku. W Tczewie dostępnych jest 71 stojaków rowerowych umiejscowionych w 49 lokalizacjach, takich jak sklepy, markety, zakłady produkcyjne lub obiekty użytku publicznego takie jak szkoły i urzędy. Ogólna liczba miejsc do parkowania rowerów wynosi wg tego opracowania 576, co stanowi bardzo niewielki odsetek rzeczywistych potrzeb. Zapisy dotyczące tworzenie udogodnień do parkowania rowerów w wybranych punktach miasta znalazły się jednak w projekcie Central MeetBike i zostaną zrealizowane w najbliższych miesiącach.

Postulowany w ramach raportu BYPAD z roku 2009 postulat budowy wydzielonej drogi rowerowej z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych, wzdłuż kanału Młyńskiego, został zrealizowany tylko częściowo. Jego pełna realizacja stworzyłaby możliwość utworzenia północno-zachodniego i północnego ringu rowerowego miasta, w tym nieprzerwanego połączenia rejonu ulicy Gryfa Pomorskiego ze skrzyżowaniem z Aleją Solidarności przed

hotelem Carina z przedłużeniem wzdłuż ulicy Malinowskiej aż do obecnie zmodernizowanego węzła przesiadkowego – stacji PKP Tczew.

Nie zrealizowano także połączenia osiedle Czyżykowo z bulwarem nadwiślańskim przy pomocy drogi rowerowej prowadzonej pod mostami tczewskimi wzdłuż Wisły obok firmy „Koral”, do Kanału Młyńskiego, ani połączenia osiedla Wincentego Witosa z ul. Targową kładką pieszo rowerową nad linią kolejową. Nie został także zrealizowany pomysł utworzenia atrakcyjnej widokowo trasy rowerowej koroną wałów przeciwpowodziowych wzdłuż obu brzegów Wisły do mostu w Knybawie we współpracy z Gminą Lichnowy.

W zakresie ułatwień ruchu rowerowego po jezdni nie zdecydowano się na dopuszczenie do ruchu rowerów pod prąd wybranych jednokierunkowych odcinków ulic z odpowiednim oznakowaniem pionowym i na jezdni, ani też na wyznaczenia pasów rowerowych czy wprowadzenie śluz rowerowych w celu poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na wybranych skrzyżowaniach. Działania takie zostały prawnie usankcjonowane w maju 2011 roku nowelizacją ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

Nie ustalono listy lokalizacji i nie zainstalowano zarówno piętrowych stojaków ani prostych stojaków do parkowania rowerów w kształcie odwróconej litery U w pobliżu Dworca PKP i innych często odwiedzanych miejscach użyteczności publicznej. Nie zrealizowano również innych małonakładowych działań ułatwiających korzystanie z rowerów takich jak uchwyty dla rowerzystów na skrzyżowaniach, rampy z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP oraz na schodach przy mostach i wiaduktach miasta.

W zakresie tworzenia niewidzialnej infrastruktury rowerowej nie zwiększono zasięgu stref pieszo-rowerowych w Tczewie – wyloty ulic lokalnych z ww. stref nie zostały wyposażone w szerokie progi spowalniające w celu uświadomienia zmotoryzowanych granic stref uspokojenia ruchu/pieszo-rowerowych/stref zamieszkania. Nie opracowano również ani nie wdrożono planu wprowadzania ograniczenia prędkości do 30 km/h na ulicach położonych w ścisłym centrum miasta. Nie przeprowadzono również kompleksowego audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tczewie

Zalecana w raporcie BYPAD 2009 roku inwentaryzacja istniejących wydzielonych dróg rowerowych została zrealizowana w postaci mapy opracowanej przez LOT Kociewie w listopadzie 2011 roku. Mapa ta powinna być wykorzystana w przyszłości jako materiał udostępniany przyjeżdżającym do Tczewa gościom i turystom.

Nie został opracowany i wdrożony program oznakowania poziomego przejazdów rowerowych przez skrzyżowania ani program likwidacji drobnych przeszkód dla ruchu rowerowego. W czasie dyskusji prowadzonej w roku 2012 w ramach grupy ewaluacyjnej uznano, że przeszkodą w opracowaniu tego programu był fakt sprawowania nadzoru nad poszczególnymi elementami sieci drogowej Tczewa przez struktury organizacyjne podległe różnym szczeblom samorządu terytorialnego: takich jak Miejski Zarząd Dróg – organ

podlegający zarządowi miasta lub Powiatowy Zarząd Dróg w Tczewie – podległy Zarządowi Powiatu Tczewskiego.

Od poprzedniego badania miał miejsce trwający nadal proces stopniowego przekazywania elementów sieci drogowej miasta zarządzanej przez powiat do Miejskiego Zarządu Dróg. Kontynuacja tego procesu została uznana za celową w zapisach Strategii Rozwoju Tczewa do roku 2020. Umożliwi to w konsekwencji stworzenie bardziej spójnego i racjonalnego systemu zarządzania siecią ulic miasta.

Nadal można zauważyć brak uchwały Rady Miejskiej lub rozporządzenia Prezydenta Miasta wprowadzającego zasadę uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego i pieszego we wszystkich projektach modernizacji infrastruktury drogowej i hydrotechnicznej miasta. Miasto nie przeprowadziło również postulowanej w zapisach raportu BYPAD z roku 2009 kompleksowej kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pewne działania w tej dziedzinie prowadzone były przez Komisję ds. Programów Rowerowych w porozumieniu z przedstawicielami Policji.

W ramach projektu PRESTO zostało stworzone przygotowane i udostępnione narzędzie informatyczne w formie strony internetowej umożliwiające przekazywanie przez użytkowników informacji o uszkodzeniach i brakach w widzialnej i niewidzialnej infrastrukturze rowerowej miasta. Dane przekazywane przez użytkowników nadal nie są jednak włączone w system konsekwentnej eliminacji identyfikowanych tam barier ruchu rowerowego.

Utrzymanie infrastruktury rowerowej w mieście zostało przez grupę ewaluacyjną uznane za niewystarczające. W okresie jesienno-zimowym trasy rowerowe są sprzątane i odśnieżane w stopniu podobnym do położonych wzdłuż nich chodników. Proces utrzymania tras rowerowych jest jednak nadal zwykle traktowany jako zadanie o niższym priorytecie niż proces utrzymania dróg dla samochodów.

Kwestia bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych w opinii członków grupy ewaluacyjnej nie była traktowana w polityce miasta z odpowiednią uwagą i starannością. Pomimo braku kompleksowych badań skali ruchu rowerowego można zauważyć, zdecydowany wzrost liczby rowerzystów poruszających się w Tczewie po jezdni, w porównaniu z okresem poprzedniego procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD. Zwiększająca się skala ruchu rowerowego przyczynia się do pojawienia się w świadomości mieszkańców przekonania, że może on być czynnikiem wpływającym korzystnie na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Inaczej mówiąc wzrost ruchu rowerowego na ulicach zaczyna stopniowo być postrzegany jako czynnik podnoszący bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Obecnie działania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście takie jak ograniczenia prędkości czy też uspokojenie ruchu nadal jednak nie są ani wystarczająco

intensywne ani wystarczająco skoordynowane aby spowodować znaczące zwiększenie subiektywnego poczucia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

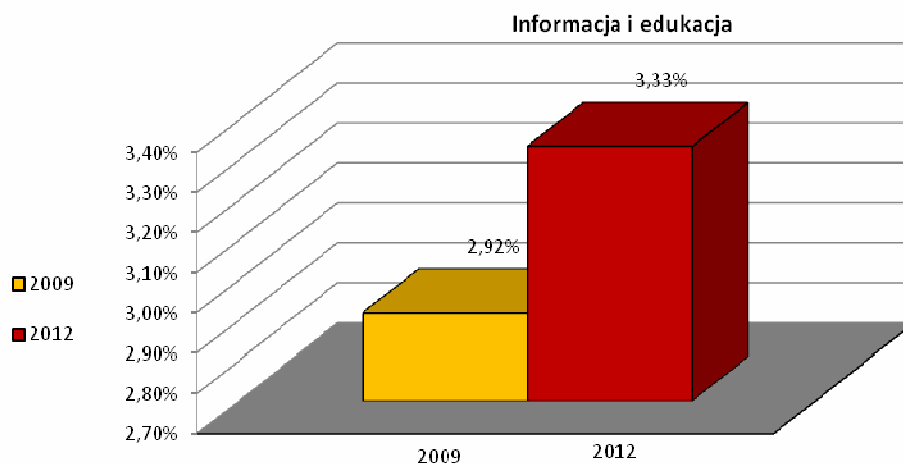
Uchwała Nr XLIV/383/2010 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 29 kwietnia 2010 roku w sprawie ustalenia przepisów porządkowych przy przewozie osób i bagażu w odniesieniu do gminnego transportu zbiorowego w mieście Tczewie nie precyzuje zasad przewozu rowerów w środkach komunikacji publicznej. Z informacji uzyskanych od obecnego przewoźnika, firmę Meteor Sp. z o.o. wynika, że rower po przełożeniu pedałów może być przewożony jako bagaż podlegających stosownej opłacie. Jedynie w pociągach SKM łączących Tczew z Trójmiastem występuje możliwość bezpłatnego przewozu roweru w specjalnie przeznaczonych do tego przedziałach. W pociągach innych przewoźników obsługujących połączenia z Trójmiastem (PKP Przewozy Regionalne oraz PKP Intercity) rowery mogą być przewożone za opłatą.

W latach 2010 - 2012 realizowany był w Tczewie szeroko zakrojony projekt przebudowy okolic dworca PKP, w wyniku którego powstał transportowy węzeł integracyjny. Projekt ten zakładał integrację komunikacji kolejowej, miejskiej i podmiejskiej w celu ułatwienia mieszkańcom miasta i okolic dojazdu koleją do Trójmiasta. Głównym elementem węzła jest 14 stanowisk odjazdowych dla autobusów i busów. Oprócz tego zapewniono miejsca postojowe - 16 dla autobusów i 11 dla minibusów oraz parking na 250 samochodów. Dzięki temu węzeł stał się węzłem park-and-ride - dojazd do niego może odbywać się prywatnym samochodem, natomiast dalsza droga do stacji docelowej - środkami komunikacji szynowej. Ze względu na ograniczenia formalne narzucane przez ustawę Prawo zamówień publicznych, mimo zaleceń formułowanych w poprzednim raporcie BYPAD z 2009 roku, nie było możliwe podczas realizacji projektu przebudowy uwzględnienie koncepcji zintegrowania komunikacji rowerowej i kolejowej - stworzenia potencjalnie wzorcowego rozwiązania układu Bike and Ride.

W czasie audytu infrastruktury rowerowej przeprowadzonego przez grupę ewaluacyjną, stwierdzono istnienie w pobliżu budynku dworca tylko jednego stojaka do parkowania rowerów w formie niefunkcjonalnej spirali. Większość rowerów była zaparkowana nadal w pobliżu pomieszczeń urzędu pocztowego w bezpośredniej bliskości torów, gdzie były parkowane jeszcze przed podjęciem projektu przebudowy dworca. Atrakcyjna przestrzeń publiczna wykreowana dzięki realizacji projektu tczewskiego węzła integracyjnego pozwala na stworzenie na jego terenie funkcjonalnego, strzeżonego parkingu rowerowego, co w opinii grupy ewaluacyjnej i audytorów może przyczynić się do znaczącego wzrostu skali ruchu rowerowego w Tczewie.

Zaobserwowanemu wzrostowi skali ruchu rowerowego w mieście nie towarzyszyły żadne działania prowadzące do zmniejszenia ryzyka kradzieży rowerów. W mieście nie został opracowany ani wdrożony system znakowania rowerów; system zarządzania informacjami o ich zaginięciu ani też system strzeżonych parkingów rowerowych w pobliżu częstych źródeł i celów codziennych podróży.

4.6 Informacja i edukacja



Wykres 8: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „ Informacja i edukacja”. Źródło: opracowanie własne.

Jest to jeden z dwóch modułów, którego ocena w roku 2012 wzrosła w porównaniu z oceną z roku 2009 w zauważalnym stopniu (wzrost o 0,42 punktu procentowego).

Postulowana w poprzednim raporcie BYPAD instalacja liczników rowerowych z wyświetlaczem liczby rowerzystów zostanie zrealizowana w roku 2012 w ramach projektu Central MeetBike. Lokalizacja tych urządzeń zostanie uzgodniona z przedstawicielami tczewskiego środowiska rowerowego.

Spójny i kompleksowy system znakowania tras ruchu rowerowego na terenie miasta nie został jeszcze opracowany ani wdrożony. Jednak doświadczenie zdobyte przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE przy opracowaniu projektu „Kociewskich Tras Rowerowych”, może doprowadzić w krótkim czasie do zrealizowania tego zalecenia.

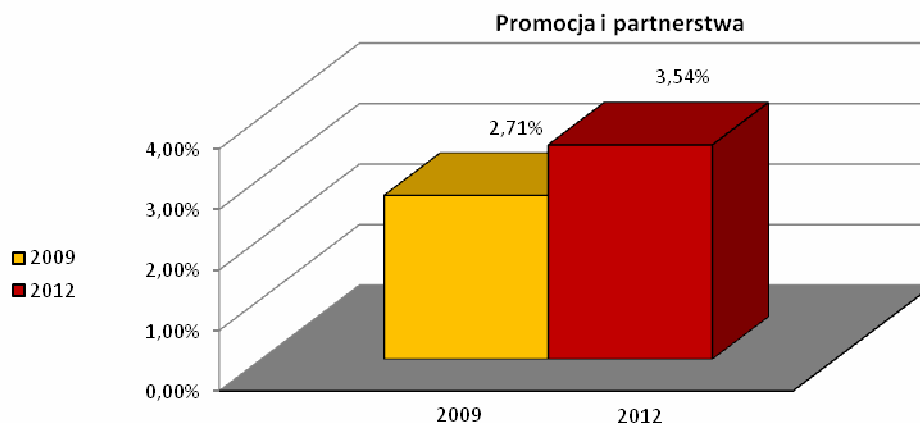
W procesie planowania rozwoju sieci preferowanych korytarzy ruchu rowerowego w mieście należałoby wykorzystać będącą w posiadaniu Urzędu Miejskiego mapa zawierająca dane na temat intensywności ruchu drogowego.

W ramach projektu PRESTO i Central MeetBike zrealizowano częściowo postulat przeprowadzenia kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców.

Podjęte przez CED oraz MOPS w Tczewie pozastatutowe zobowiązanie dotyczące organizacji kursów jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego we współpracy ze szkołami oraz innymi organizacjami i instytucjami czeka na wdrożenie. Nadal dominuje tradycyjny model szkolenia teoretycznego powiązanego z praktyczną nauką jazdy na specjalnie przygotowanych terenach, bez możliwości skonfrontowania umiejętności z warunkami rzeczywistego ruchu miejskiego.

Dzięki uczestnictwu w projektach wspieranych z funduszy UE i pracy Komisji ds. Programów Rowerowych zainteresowanie mediów powoli przestaje się ograniczać do omawiania projektów rozbudowy widzialnej infrastruktury rowerowej. Coraz więcej przedstawicieli Urzędu Miejskiego i podległych mu struktur uczestniczy w międzynarodowych konferencjach i projektach rowerowych co przyczynia się do podniesienia poziomu wiedzy dotyczącej zasad prowadzenia nowoczesnej polityki rowerowej.

4.7 Promocja i partnerstwa



Wykres 9: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Promocja i partnerstwa”. Źródło: opracowanie własne.

Jest to kolejny z trzech modułów, którego ocena w roku 2012 wzrosła w porównaniu z oceną z roku 2009 w stosunkowo największym stopniu (wzrost o 0,83 punkta procentowego).

Zalecenia raportu BYPAD z roku 2009 zakładały potrzebę przyjęcia przez Radę Miejską uchwały o obowiązku tworzenia odpowiedniej jakości udogodnień do parkowania rowerów przy nowych budynkach i placówkach handlowych. Jak dotąd taka uchwała nie została opracowana ani uchwalona.

Inne zalecenia zakładały potrzebę zorganizowania kampanii promujących codzienne dojazdy rowerem do pracy, do szkoły i po zakupy. W pewnym stopniu były one realizowane w ramach projektu PRESTO, nadal jednak nie nabrały regularnego charakteru.

Kolejne zalecenia zakładały potrzebę stworzenia strony internetowej zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do poszczególnych firm, urzędów i szkół, a także opracowanie przewodników z informacjami na temat sposobów dotarcia do szkół pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego. Na stronie www.dailybikes.pl nie pojawiły się zapisy świadczące o realizacji tego postulatu.

Zalecano także przeprowadzenie kampanii w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia nt. prozdrowotnych efektów jazdy rowerem, opracowanie zestawu praktycznych porad na temat jazdy rowerowej z dziećmi, a także kampanię promującą jazdę rowerami elektrycznymi. Pewnym skromnym przejawem realizacji tego postulatu było pojawienie się krótkich tekstów na temat korzyści zdrowotnych wynikających z regularnej jazdy rowerem w

„Panoramie miasta”. Praktyczne porady na temat jazdy rowerem z dziećmi pojawiały się w czasie realizacji działań projektu PRESTO zakładających towarzyszenie wnukom w dojazdach do szkół i przedszkoli przez dziadków i babcie (działania te określane były mianem „międzypokoleniowej promocji korzystania z rowerów”). Rowery elektryczne, udostępnione przez firmy współpracujące w ramach projektu PRESTO były wykorzystywane przez członków zarządu miasta, radnych, pracowników Urzędu Miejskiego oraz mieszkańców.

Miasto od wielu lat wspiera i inicjuje różnego rodzaju imprezy promujące korzystanie z roweru w życiu codziennym. Działania promujące korzystanie z roweru nie są realizowane w ramach odpowiedniego planu i nie mają charakteru regularnie powtarzających się kampanii.

Przed 2009 rokiem Tczew angażował się w znacznym stopniu w promowanie największej dorocznej imprezy kolarskiej w Polsce – Tour de Pologne, zdobywając nagrody za wysoki poziom przygotowania organizacyjnego trasy wyścigu. Przed budynkiem Urzędu Miasta został umieszczony pomnik rowerzysty (kolarza – sportowca). Promowanie korzystania z roweru tradycyjnie postrzegane w Tczewie przez wiele lat jako element promowania sportu wyczynowego, od kilku lat ulega zmianie. Jazda rowerem jest zalecana i coraz częściej praktykowana jako powszechnie dostępna forma regularnej aktywności fizycznej mieszkańców. Wiąże się to wyraźnie z wejściem Tczewa w skład międzynarodowych konsorcjów realizujących projekty promocji korzystania z rowerów takich jak PRESTO i Central MeetBike. Dzięki temu korzystanie z roweru zaczyna być coraz częściej kojarzone z zaspokajaniem potrzeb codziennej mobilności.

Tradycją w mieście stały się wielkie przejazdy rowerowe organizowane w związku z Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu, w ramach którego znaczące miejsce ma Dzień 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.

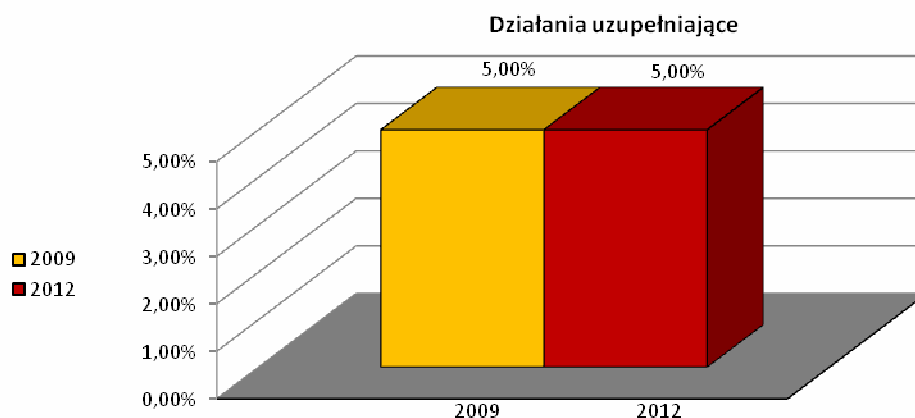
W roku 2011, ostatnim roku realizacji projektu PRESTO, festiwal rowerowy oraz wielki przejazd rowerowy przyciągnęły znaczną liczbę uczestników. Impreza, zorganizowana przez panią Annę Peichert, prowadzącą Pracownię Edukacji Ekologicznej w Tczewie, zajęła **pierwsze miejsce** w ogłoszonym przez Ministerstwo Środowiska **konkursie** na najlepiej zorganizowaną kampanię Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w skali kraju.

Ponadto, w czasie Pikniku Mobilności Aktywnej, który odbył się 25 września 2011r., w ramach którego dla rowerzystów, rolkarzy i innych amatorów mobilności został udostępniony kilkunastokilometrowy odcinek autostrady A-1, wykorzystano możliwość promocji miasta przy pomocy stoiska informacyjnego. W tygodniach poprzedzających tę imprezę członkowie Komisji ds. programów rowerowych UM w Tczewie promowali transport rowerowy na terenie Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego w ramach kampanii społecznej Rowerowe Piątki.

Dotychczas nie zorganizowano jednak w Tczewie kampanii takiej jak “rowerem do szkoły”, “rowerem do pracy”. Niektóre szkoły podjęły się promocji dojazdu do szkoły rowerem i deklarują zamiar zainstalowania zestawów stojaków do parkowania rowerów odpowiedniej jakości.

Jazda na rowerze w centrum Tczewa staje się coraz bardziej wygodna, chociażby ze względu na fakt, że w 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



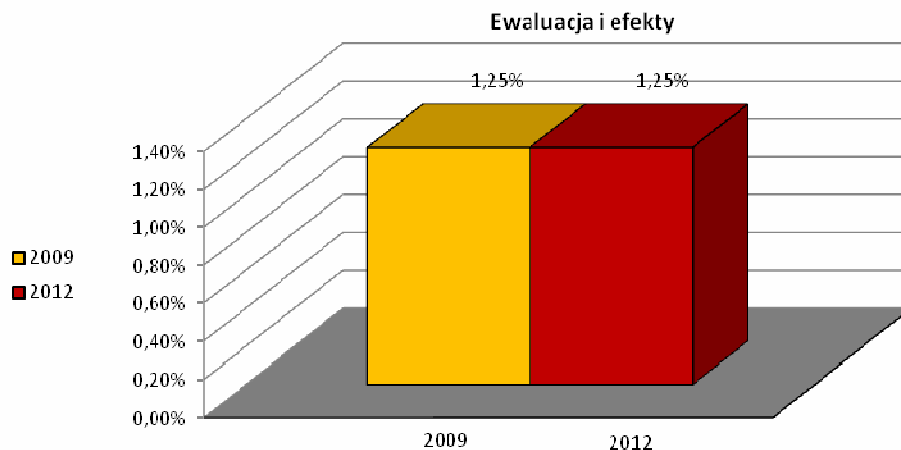
Wykres 10: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Działania uzupełniające”. Źródło: opracowanie własne.

W ocenie grupy ewaluacyjnej w stosunku do ustaleń z roku 2009 w tym aspekcie polityki rowerowej miasta nie zanotowano wyraźnego postępu. Ocena taka wynika z faktu, że szereg zaleceń zapisanych w raporcie z audytu polityki rowerowej BYPAD w tym obszarze działań miasta nie zostało zrealizowanych. Nawet jeśli miasto i jego mieszkańcy korzystali z faktu stosowania niepisanej polityka parkingowej miasta zakładającej zachowanie niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego, nie podjęto działań wyjaśniających mieszkańcom sensu jej stosowania. Nie ustalono także zestawu działań prowadzących do bardziej wyraźnego określenia zasięgu obszaru wyłączonych z ruchu samochodowego w Tczewie i skali jego rozszerzania do roku 2012,

W mieście nie powstał plan wyłączenia z ruchu samochodowego ulic intensywnego handlu detalicznego. W 2012 rozpoczęto prace nad nową koncepcją organizacji ruchu w rejonie Starego Miasta. Prowadzone przez Policję działania związane ze znakowaniem rowerów nie posiadają charakteru kompleksowego programu dotyczącego zapobiegania kradzieżom. Dlatego też nie da się w mieście zauważyć poprawy subiektywnie odczuwanego zmniejszenia ryzyka kradzieży rowerów pozostawianych w miejscach publicznych związku z zaspokajaniem codziennych potrzeb mobilności: dojazdów do szkół, pracy i po zakupy.

Działania mające przekonać nowe grupy potencjalnych użytkowników do korzystania z roweru były organizowane w ostatnich latach w mieście jedynie w ramach projektów europejskich. Pozytywny wpływ jazdy na rowerze na zdrowie człowieka, uznawany za ważny argument na rzecz propagowania rekreacyjnego korzystania z roweru, praktycznie nie był jednak w Tczewie stosowany przy promocji roweru jako środka transportu w zauważalnym stopniu.

4.9 Ewaluacja i efekty



Wykres 11: Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Ewaluacja i efekty”. Źródło: opracowanie własne.

W ocenie grupy ewaluacyjnej w stosunku do ustaleń z roku 2009 w tym aspekcie polityki rowerowej miasta nie zanotowano wyraźnego postępu.

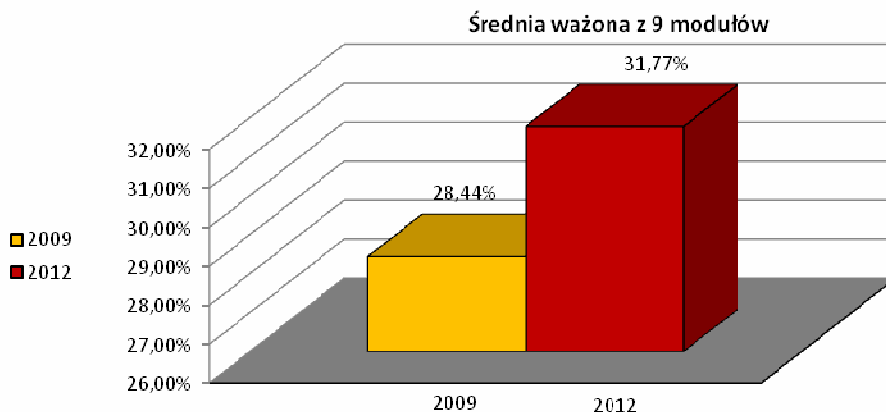
Wynika to z faktu braku opracowania i wdrożenia kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania i raportowania działań wiążących się z wyraźnie określoną, opisaną w odpowiedniej uchwale Rady Miejskiej polityką poprawy warunków korzystania z rowerów, czyli miejską polityką rowerową.

System liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg rowerowych będzie wdrożony w ramach realizacji projektu Central MeetBike. W jego ramach zostaną przeprowadzone badania na temat mobilności w gospodarstwach domowych.

W mieście podejmowane są nieregularne działania promujące korzystanie z rowerów, ale wciąż są one niewystarczające. Wprowadzone w mieście działania na rzecz redukcji skali „niepotrzebnych przejazdów samochodem” na krótkie odległości realizowane są w formie wprowadzania odosobnionych zakazów jazdy samochodem oraz parkowania w niektórych rejonach centrum miasta. Informacja o ich stosowaniu nie jest podawana mieszkańcom, jako fragment większego, spójnego planu rozwoju miasta przyjaznego niezmotoryzowanym.

Informacje na temat wypadków z udziałem rowerzystów gromadzone są na podstawie danych zbieranych przez Policję. Praktyka wskazuje jednak, że wiele wypadków z udziałem rowerzystów nie jest zgłaszanych Policji, jako zdarzenia drogowe. Dlatego też w celu uzyskania pełniejszego obrazu wskazane jest pozyskiwanie danych z lokalnych stacji pogotowia ratunkowego.

5. Podsumowanie



Wykres 12: Porównanie średnich ważonych wyników BYPAD uzyskany przez miasto Tczew w latach 2009 oraz 2012. Źródło: opracowanie własne.

Obecny poziom rozwoju polityki rowerowej w Tczewie nadal charakteryzuje się podejściem nie opartym o systematyczny program. Przesłanką nadziei na wykorzystanie znacznego lokalnego potencjału ruchu rowerowego są jednak 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.

Kapitał wiedzy i doświadczenia zgromadzony dzięki udziałowi przedstawicieli władz miasta w międzynarodowych projektach promocji korzystania z roweru: OBIS, PRESTO i Central MeetBike stanowi dobrą podstawę wyjściową do wypracowania i wdrożenia odpowiedniego zestawu działań inwestycyjnych i promocyjnych prowadzących do stworzenia z Tczewa nowoczesnego miasta, atrakcyjnego dla mieszkańców, przyjezdnych i inwestorów, w którym codzienna aktywna mobilność będzie odpowiednio doceniana, a warunki jej uprawiania będą poddawane regularnej ocenie i systematycznej poprawie.

CZĘŚĆ II

PROPONOWANY PLAN DZIAŁAŃ

6. Wnioski i rekomendacje

6.1 Potrzeby użytkowników

Wynikiem ustaleń grupy ewaluacyjnej było określenie dwóch głównych działań w ramach niniejszego modułu, mających kluczowy wpływ na realizację 24 miesięcznego planu działań dotyczących wdrażania wszystkich pozostałych ośmiu modułów.

Badanie potrzeb użytkowników ma podstawowe znaczenie w procesie kompleksowego zarządzania jakością. Poniższe rekomendacje przedstawiają, na jakich grupach aktualnych i potencjalnych użytkowników należy się skupić w pierwszej kolejności; opracowując odpowiednie działania przygotowawcze i analityczne.

Pierwsze działanie polega na określeniu głównych grup docelowych polityki rowerowej w Tczewie. Pierwsza grupa to pracownicy firm, instytucji, urzędów oraz organizacji pozarządowych. Grupą komplementarną są właściciele i kadra zarządzająca firm, instytucji oraz urzędów. Grupy te może podejmować decyzje o przeznaczeniu dodatkowych środków na poprawę warunków dojazdów swoich pracowników, wpływając w ten sposób na skalę codziennych dojazdów do pracy odbywanych rowerem. Ważną z punktu widzenia promocji ruchu rowerowego grupą docelową jest grupa kobiet i ich rodzin. Wybór ten związany jest z prowadzeniem działań na rzecz bezpiecznych dojazdów rowerem do szkół wśród młodzieży oraz eskortowania dzieci młodszych dojeżdżających rowerami do szkół i przedszkoli. Kolejnymi dwoma grupami są obecni cykliści oraz osoby w wieku 50+. Specyficznymi dla Tczewa grupami wyróżnionymi przez grupę ewaluacyjną są osoby wykorzystujące rower do regularnych dojazdów na cmentarze oraz użytkownicy ogrodów działkowych.

Drugie działanie polega na przygotowaniu i wdrożeniu procedur analizy potrzeb wyżej wymienionych grup docelowych. Działania te uzależnione są od realizacji ustaleń modułu czwartego „Personel i Środki”, który zakłada powołanie w strukturach Urzędu Miejskiego komórki organizacyjnej dedykowanej do spraw rozwoju ruchu rowerowego na terenie miasta.

Działanie trzecie zawiera zestaw poddziałań wdrożeniowych na rzecz grup docelowych związanych informacją oraz promocją ruchu rowerowego.

Uwaga:

Kolor w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.



Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.1.1	grupy docelowe polityki rowerowej w Tczewie		
6.1.1.1	grupa pracowników firm/institucji i urzędów oraz NGO	2012-09	2012-11
6.1.1.2	grupa kobiet i ich rodzin (grupa rodzinna)	2012-09	2012-11
6.1.1.3	grupa osób 50+	2012-09	2012-11
6.1.1.4	grupa dzieci w wieku przedszkolnym, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych	2012-09	2012-11
6.1.1.5	grupa właścicieli firm/pracodawców	2012-09	2012-11
6.1.1.6	grupa obecnych cyklistów	2012-09	2012-11
6.1.1.7	grupa użytkowników ogrodów działkowych	2012-09	2012-11
6.1.1.8	grupa osób odwiedzających cmentarze	2012-09	2012-11
6.1.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedur analizy potrzeb grup docelowych przez Zespół Mobilności Aktywnej	2012-10	2012-12
6.1.2.2	przygotowanie i wdrożenie co najmniej dwa razy w roku badania nastawienia poszczególnych grup do ruchu rowerowego		
6.1.2.3	przygotowanie i ustalenie (w porozumieniu z przedstawicielami środowiska lokalnych rowerzystów) miejsc montażu urządzeń do liczenia rowerzystów i pieszych		
6.1.2.4	przygotowanie i wdrożenie procedury przekazywania przez użytkowników i wykorzystywania przez odpowiednich decydentów informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze (wydzielone drogi rowerowe, jezdnie, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki)	2013-01	2012-02
6.1.2.5	przygotowanie i wdrożenie procedury monitoringu i raportowania wdrażania ustaleń ze spotkań z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów	2012-10	2012-12
6.1.2.5.1	przygotowanie i organizacja raz na kwartał spotkania Zespołu Mobilności Aktywnej z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów wraz z przejazdami rowerowymi po mieście		
6.1.3	działania wdrożeniowe na rzecz grup docelowych		
6.1.3.1	stworzenie wydzielonej kategorii dotyczącej ruchu rowerowego na stronie internetowej Urzędu Miejskiego Tczewa	2013-01	2013-03
6.1.3.2	promocja narzędzia zgłaszania informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze (wydzielone drogi rowerowe, jezdnie, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki) poprzez platformę internetową Daily Bike wśród mieszkańców Tczewa	2013-04	2013-05
6.1.3.3	wprowadzenie stałych rubryk/artykułów dotyczących polityki rowerowej w prasie lokalnej	2013-01	2013-06
6.1.3.4	wprowadzenie stałych rubryk/artykułów dotyczących polityki rowerowej w lokalnych portalach internetowych	2013-01	2013-06
6.1.3.5	wprowadzenie regularnych audycji dotyczących polityki rowerowej w lokalnych rozgłośniach radiowych	2013-01	2013-06
6.1.3.6	wprowadzenie regularnych audycji dotyczących polityki rowerowej w lokalnych stacjach telewizyjnych	2013-01	2013-06

	ROK			
	MIESIĄC REALIZACJI			
6.1	2012	2013	2014	
Potrzeby użytkowników	lip sie wr; paź lis gru	sty lut ma kw ma_cze lip sie wr; paź lis gru	sty ma kw ma_cze lip sie wr; paź lis gru	sty ma kw ma_cze lip sie wr; paź lis gru
6.1.1 grupy docelowe polityki rowerowej w Tczewie				
6.1.1.1 grupa pracowników firm/institucji i urzędów oraz NCO				
6.1.1.2 grupa kobiet i ich rodzin (grupa rodzinna)				
6.1.1.3 grupa osób 50+				
6.1.1.4 grupa dzieci w wieku przedszkolnym, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych				
6.1.1.5 grupa właścicieli firm/pracodawców				
6.1.1.6 grupa obecnych cyklistów				
6.1.1.7 grupa użytkowników ogrodów działkowych				
6.1.1.8 grupa osób odwiedzających cmentarze				
6.1.2 działania przygotowawczo-analityczne na rzecz grup docelowych polityki rowerowej w Tczewie				
6.1.2.1 przygotowanie i wdrożenie procedur analizy potrzeb grup docelowych przez Zespół Mobilności Aktywnej				
6.1.2.2 przygotowanie i wdrożenie co najmniej dwa razy w roku badania nastawienia poszczególnych grup do ruchu rowerowego				
6.1.2.3 przygotowanie i ustalenie (w porozumieniu z przedstawicielami środowiska lokalnych rowerzystów) miejsc montażu urządzeń do liczenia rowerzystów i pieszych				
6.1.2.4 przygotowanie i wdrożenie procedury przekazywania przez użytkowników i wykorzystywania przez odpowiednich decydentów informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze (wydzielone drogi rowerowe, jezdnie, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki)				
6.1.2.5 przygotowanie i wdrożenie procedury monitoringu i raportowania wdrażania ustaleń ze spotkań z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów				
6.1.2.5.1 przygotowanie i organizacja raz na kwartał spotkania Zespołu Mobilności Aktywnej z przedstawicielami tczewskich rowerzystek i rowerzystów wraz z przejazdami rowerowymi po mieście				
6.1.3 działania wdrożeniowe na rzecz grup docelowych				
6.1.3.1 stworzenie wydzielonej kategorii ruchu rowerowego na stronie internetowej Urzędu Miejskiego Tczewa				
6.1.3.2 promocja narzędzia zgłaszania informacji o uszkodzeniach i brakach w infrastrukturze (wydzielone drogi rowerowe, jezdnie, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki) poprzez platformę internetową Daily Bike wśród mieszkańców Tczewa				
6.1.3.3 wprowadzenie stałych rubryk/artykułów dotyczących polityki rowerowej w prasie lokalnej				
6.1.3.4 wprowadzenie stałych rubryk/artykułów dotyczących polityki rowerowej w lokalnych portalach internetowych				
6.1.3.5 wprowadzenie regularnych audycji dotyczących polityki rowerowej w lokalnych rozgłośniach radiowych				
6.1.3.6 wprowadzenie regularnych audycji dotyczących polityki rowerowej w lokalnych stacjach telewizyjnych				

6.2 Przywództwo i koordynacja

W ramach niniejszego modułu przewidziane są działania na poziomie Rady Miejskiej oraz Urzędu Miejskiego ukierunkowane na włączenie polityki rowerowej do głównego nurtu polityki rozwoju lokalnego.

Powołanie przez Radę Miejską Komisji ds. Polityki Rowerowej oraz włączenie obszaru polityki rowerowej do zakresu odpowiedzialności jednego z członków zarządu miasta pozwoli na opracowanie odpowiednich procedur w ramach Rady Miejskiej oraz umożliwi pełną koordynację działań wydziałów Urzędu Miejskiego.

Członkowie Komisji ds. Polityki Rowerowej, wyznaczeni pracownicy Urzędu Miejskiego i miejskich jednostek organizacyjnych, przedstawiciele administracji państwowej oraz samorządowej szczebla powiatowego powinni wziąć udział w szkoleniach oraz wizytach studyjnych umożliwiających praktyczne poznanie różnorodnych zagadnień nowoczesnej miejskiej polityki rowerowej.

Ze względu na wielopodmiotowość w obszarze zarządzania infrastrukturą drogową konieczne jest wdrożenie procedur współpracy z właściwymi komórkami Starostwa Powiatowego w obszarze ruchu rowerowego.

W ramach modułu 2. zaplanowano również niskonakładowe działania infrastrukturalne i promocyjne skierowane do pracowników Urzędu Miejskiego. Ich wdrożenie ma świadczyć o determinacji władz Tczewa w rozwijaniu codziennego ruchu rowerowego u i stanowić przykład do naśladowania przez innych pracodawców.

Uwaga:

Kolor [] w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.



Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.2.1	Przywództwo i koordynacja na poziomie Rady Miejskiej		
6.2.1.1	powołanie przez Radę Miejską Komisji ds. Polityki Rowerowej	2013-01	2013-01
6.2.1.2	przygotowanie i wdrożenie procedury uwzględniania w działaniach Rady Miejskiej potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej		
6.2.1.3	przygotowanie i wdrożenie procedury monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy poszczególnymi wydziałami Urzędu Miejskiego, Radą Miejską, kierownictwem spółdzielni mieszkaniowych i mieszkańcami		
6.2.1.4	przygotowanie i wdrożenie programu szkoleń i wizyt studyjnych (z uwzględnieniem miast partnerskich) z zakresu polityki rowerowej dla członków Rady Miejskiej		
6.2.1.5	Przygotowanie i podjęcie uchwały przez Radę Miejską w sprawie stworzenia stałych form współpracy ze Starostwem Powiatowym na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.		
6.2.1.6	Przygotowanie i podjęcie uchwały przez Radę Miejską w sprawie uznania działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie jako elementu zadań publicznych finansowanych ze środków własnych gminy i realizowanych przez podmioty zewnętrzne (NGO, osoby fizyczne lub prawne)		
6.2.2.1	Wpisanie obszaru polityki rowerowej w zakres odpowiedzialności jednego z członków zarządu miasta	2012-11	2012-12
6.2.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedury uwzględniania w działaniach Urzędu Miejskiego potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej		
6.2.2.2	przeгляд i aktualizacja procedur monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy wydziałami w Urzędzie Miejskim i jednostkami organizacyjnymi miasta w kwestiach dotyczących rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie		
6.2.2.3	opracowanie i wdrożenie procedur współpracy z komórkami Starostwa Powiatowego w Tczewie (ze szczególnym uwzględnieniem zarządców dróg) oraz innych jednostek wykonawczych w kwestiach dotyczących rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie		
6.2.2.4	odnowienie działalności Komitetu Sterującego Polityki Rowerowej Miasta Tczewa działającego pod kierownictwem Prezydenta/Wiceprezydenta Miasta (grupa ambasadorów)		
6.2.2.5	przygotowanie programu szkoleń i wizyt studyjnych (ze uwzględnieniem miast partnerskich) z zakresu polityki rowerowej dla pracowników Urzędu Miejskiego, Starostwa Powiatowego, Policji, Straży Miejskiej oraz innych jednostek administracji publicznej		
6.2.2.6	przygotowanie i wdrożenie Zielonego Planu Podróży dla pracowników Urzędu Miejskiego		
6.2.2.6.1	stworzenie parkingów rowerowych (strzeżonego i niestrzeżonego) przy i w obiektach (budynkach) Urzędu Miejskiego		
6.2.2.6.2	utworzenie szatni z natryskami dla pracowników przyjeżdżających rowerami w budynkach Urzędu Miejskiego		
6.2.2.6.3	wprowadzenie systemu zarządzania parkowaniem samochodów przy budynkach Urzędu Miejskiego		
6.2.2.6.4	opracowanie i wdrożenie promocji przyjeżdżania rowerem do Urzędu Miejskiego w każdy piątek (tzw. Bike Friday)		
6.2.2.6.5	przeprowadzenie loterii fantowej na rzecz przyjeżdżających rowerem lub środkami transportu publicznego do pracy w Urzędzie Miejskim		

	ROK		
	2012	2013	2014
	lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma cze lip sie wr: paź lis gru	sty ma kw ma cze lip sie wr: paź lis gru
6.2 Przywództwo i koordynacja			
6.2.1 Przywództwo i koordynacja na poziomie Rady Miejskiej			
6.2.1.1 powołanie przez Radę Miejską Komisji ds. Polityki Rowerowej			
6.2.1.2 przygotowanie i wdrożenie procedury uwzględniania w działaniach Rady Miejskiej potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej			
6.2.1.3 przygotowanie i wdrożenie procedury monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy poszczególnymi wydziałami Urzędu Miejskiego, Radą Miejską, kierownictwem spółdzielni mieszkaniowych i mieszkańcami			
6.2.1.4 przygotowanie i wdrożenie programu szkoleń i wizyt studyjnych (z uwzględnieniem miast partnerskich) z zakresu polityki rowerowej dla członków Rady Miejskiej			
6.2.1.5 Przygotowanie i podjęcie uchwały przez Radę Miejską w sprawie stworzenia stałych form współpracy ze Starostwem Powiatowym na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.			
6.2.1.6 Przygotowanie i podjęcie uchwały przez Radę Miejską w sprawie uznania działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie jako elementu zadań publicznych finansowanych ze środków własnych gminy i realizowanych przez podmioty zewnętrzne (NGO, osoby fizyczne lub prawne)			
6.2.2 Przywództwo i koordynacja na poziomie Urzędu Miejskiego w Tczewie			
6.2.2.1 Wpisanie obszaru polityki rowerowej w zakres odpowiedzialności jednego z członków Zarządu Miasta			
6.2.2.1 przygotowanie i wdrożenie procedury uwzględniania w działaniach Urzędu Miejskiego potrzeb ruchu rowerowego jako ważnego elementu polityki lokalnej			
6.2.2.2 przegląd i aktualizacja procedur monitoringu i raportowania ustaleń pomiędzy wydziałami w Urzędzie Miejskim i jednostkami organizacyjnymi miasta w kwestiach dotyczących rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie			
6.2.2.3 opracowanie i wdrożenie procedur współpracy z komórkami Starostwa Powiatowego w Tczewie (ze szczególnym uwzględnieniem zarządców dróg) oraz innych jednostek wykonawczych w kwestiach dotyczących rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie			
6.2.2.4 odnowienie działalności Komitetu Sterującego Polityki Rowerowej Miasta Tczewa działającego pod kierownictwem Prezydenta/Wiceprezydenta Miasta (grupa ambasadorów)			
6.2.2.5 przygotowanie programu szkoleń i wizyt studyjnych (ze uwzględnieniem miast partnerskich) z zakresu polityki rowerowej dla pracowników Urzędu Miejskiego, Starostwa Powiatowego, Policji, Straży Miejskiej oraz innych jednostek administracji publicznej			
6.2.2.6 przygotowanie i wdrożenie Zielonego Planu Podróży dla pracowników Urzędu Miejskiego			
6.2.2.6.1 stworzenie parkingów rowerowych (strzeżonego i niestrzeżonego) przy i w obiektach (budynekach) Urzędu Miejskiego			
6.2.2.6.2 utworzenie szatni z natryskami dla pracowników przyjeżdżających rowerami w budynekach Urzędu Miejskiego			
6.2.2.6.3 wprowadzenie systemu zarządzania parkowaniem samochodów przy budynekach Urzędu Miejskiego			
6.2.2.6.4 opracowanie i wdrożenie promocji przyjeżdżania rowerem do Urzędu Miejskiego w każdy piątek (tzw. Bike Friday)			
6.2.2.6.5 przeprowadzenie loterii fantowej na rzecz przyjeżdżających rowerem lub środkami transportu publicznego do pracy w Urzędzie Miejskim			

6.3 Polityka w dokumentach

W ramach niniejszego modułu grupa ewaluacyjna określiła 3 działania główne.

Działanie pierwsze ma na celu przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie. uwzględniającego aspekty na planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami pozarządowymi. Proponowana przez grupę ewaluacyjną ranga tego dokumentu jako aktu prawnego to uchwała Rady Miejskiej.

Działanie drugie polega na przygotowaniu standardów polityki rowerowej Miasta Tczewa (w tym standardów technicznych punktowej i liniowej infrastruktury rowerowej). Podobnie jak w wypadku działania pierwszego standardy powinny posiadać formę aktu prawnego o randze uchwały Rady Miejskiej.

W ramach działania trzeciego przewidziano przygotowanie i wdrożenie programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z Tczewem. Celem programu jest określenie punktów styków związanych z realizacją polityk rowerowych, uwzględniających aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz promocji samorządów w kraju i zagranicą

Uwaga:

Kolor w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.

Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	Do
6.3.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie (do przyjęcia w formie uchwały przez Radę Miejską) uwzględniającego aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami pozarządowymi, a także:		
6.3.1.1	określający plan rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego określający relacje i powiązania między różnymi rodzajami transportu	2012-12	2013-07
6.3.1.2	określający funkcjonalną hierarchizację sieci drogowej z wyodrębnieniem dróg rozprowadzających oraz dojazdowych dla ruchu rowerowego	2012-12	2013-07
6.3.1.3	określający zasięg stref pieszo-rowerowych w mieście (obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego i parkowania w Tczewie i skali jego rozszerzania do roku 2014)	2012-12	2013-07
6.3.1.4	określający politykę parkingową miasta zakładającą zachowanie niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego i parkowania	2012-12	2013-07
6.3.1.4.1	określający plan tworzenia parkingów rowerowych w pobliżu ważnych miejsc publicznych, takich jak okolice dworca kolejowego i autobusowego, placówki Urzędu Miejskiego, kościoły, placówki pocztowe, ZOZ-y, szkoły i inne	2012-12	2013-07
6.3.1.4.2	określający plan instalacji stojaków parkingowych dla rowerów na ulicach intensywnego handlu detalicznego w Tczewie	2012-12	2013-07



6.3.1.4.3	określający normatywy dla instalacji stojaków parkingowych dla nowo budowanych oraz istniejących budynków	2012-12	2013-07
6.3.1.4.4	określający plan instalacji mobilnych stojaków parkingowych dla rowerów w ramach masowych imprez sportowych, rekreacyjnych oraz religijnych	2012-12	2013-07
6.3.1.5	obejmujący inwentaryzację istniejących tras rowerowych na terenie Tczewa	2012-12	2013-07
6.3.1.5.1	określający program likwidacji drobnych przeszkód dla ruchu rowerowego, pieszego oraz dla rodziców z wózkami dziecięcymi, niepełnosprawnych, rolkarzy	2012-12	2013-07
6.3.1.5.2	obejmujący zasadę uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego i pieszego we wszystkich projektach modernizacji infrastruktury drogowej	2012-12	2013-07
6.3.1.6	obejmujący raport na bezpieczeństwo ruchu rowerowego w Tczewie opracowany przez ekspertów zagranicznych	2012-12	2013-07
6.3.2	przygotowanie i przyjęcie w formie uchwały przez Radę Miejską standardów polityki rowerowej Miasta Tczewa (w tym standardów techniczn punktowej i liniowej infrastruktury rowerowej)		
6.3.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedury uzgadniania projektów modernizacji oraz budowy infrastruktury drogowej miasta pod kątem potrzeb pieszych i rowerzystów		
6.3.2.2	wprowadzenie obowiązkowego zapisu do SIWZ dotyczących projektów modernizacji i budowy infrastruktury drogowej, zmian organizacji ruchu o konieczności przeprowadzenia udokumentowanego terenowego audytu rowerowego pod kątem potrzeb pieszych i rowerzystów w materiałach będącym przedmiotem zamówienia publicznego		
6.3.3	przygotowanie i wdrożenie programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z Tczewem na rzecz określenia punktów styków związanych z realizacją polityk rowerowych, uwzględniających aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz promocji samorządów w kraju i zagranicą		
6.3.3.1	Gmina wiejska Tczew	2013-01	2013-02
6.3.3.2	Gmina wiejska Lichnowy	2013-01	2013-02
6.3.3.3	Gmina wiejska Miłoradz	2013-01	2013-02

6.3	Polityka w dokumentach	ROK			
		MIESIĄC REALIZACJI			
		2012	2013	2014	
		lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	sty ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	
6.3.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie (do przyjęcia w formie uchwały przez Radę Miejską) uwzględniającego aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz współpracy z organizacjami				
6.3.1.1	określający plan rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego określający relacje i powiązania między różnymi rodzajami transportu				
6.3.1.2	określający funkcjonalną hierarchizację sieci drogowej z wyodrębnieniem dróg rozprowadzających oraz dojazdowych dla ruchu rowerowego				
6.3.1.3	określający zasięg stref pieszo-rowerowych w mieście (obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego i parkowania w Tczewie i skali jego rozszerzenia do roku 2014)				
6.3.1.4	określający politykę parkingową miasta zakładającą zachowanie niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego i parkowania				
6.3.1.4.1	określający plan tworzenia parkingów rowerowych w pobliżu ważnych miejsc publicznych, takich jak okolice dworca kolejowego i autobusowego, placówki Urzędu Miejskiego, kościoły, placówki pocztowe, ZOZ-y, szkoły i inne				
6.3.1.4.2	określający plan instalacji stojaków parkingowych dla rowerów na ulicach intensywnego handlu detalicznego w Tczewie				
6.3.1.4.3	określający normatywy dla instalacji stojaków parkingowych dla nowo budowanych oraz istniejących budynków				
6.3.1.4.4	określający plan instalacji mobilnych stojaków parkingowych dla rowerów w ramach masowych imprez sportowych, rekreacyjnych oraz religijnych				
6.3.1.5	obejmujący inwentaryzację istniejących tras rowerowych na terenie Tczewa				
6.3.1.5.1	określający program likwidacji drobnych przeszkód dla ruchu rowerowego, pieszego oraz dla rodziców z wózkami dziecięcymi, niepełnosprawnych, rolkarzy				
6.3.1.5.2	obejmujący zasadę uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego i pieszego we wszystkich projektach modernizacji infrastruktury drogowej				
6.3.1.6	obejmujący raport na bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Tczewie opracowany przez ekspertów zagranicznych				
6.3.2	przygotowanie i przyjęcie w formie uchwały przez Radę Miejską standardów polityki rowerowej Miasta Tczewa (w tym standardów technicznych punktowej i liniowej infrastruktury rowerowej)				
6.3.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedury uzgadniania projektów modernizacji oraz budowy infrastruktury drogowej miasta pod kątem potrzeb pieszych i rowerzystów				
6.3.2.2	wprowadzenie obowiązku zapisu do SIWZ dotyczących projektów modernizacji i budowy infrastruktury drogowej, zmian organizacji ruchu o konieczności przeprowadzenia udokumentowanego terenowego audytu rowerowego pod kątem potrzeb pieszych i rowerzystów w				
6.3.4	przygotowanie i wdrożenie programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z Tczewem na rzecz określenia punktów styków związanych z realizacją polityk rowerowych, uwzględniających aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz promocji				
6.3.3.1	Gmina wiejska Tczew				
6.3.3.2	Gmina wiejska Lichnowy				
6.3.3.3	Gmina wiejska Miłoradz				

6.4 Personel i zasoby

Realizacja zapisów niniejszego modułu jest najbardziej istotnym elementem z punktu widzenia możliwości wdrożenia 24-miesięcznego planu działań wypracowanego przez grupę ewaluacyjną. W ramach modułu zostały wyróżnione 4 główne działania:

Działanie pierwsze polega na powołaniu w strukturze Urzędu Miejskiego w Tczewie Zespołu Mobilności Aktywności (ZMA) z jasno określonym zakresem kompetencji i obowiązków. W pierwszych dwóch latach ZMA powinien składać się z co najmniej 3 pracowników Urzędu Miejskiego.

Działanie drugie polega na przygotowaniu i ustaleniu wydzielonego budżetu Zespołu Mobilności Aktywnej. Wielkość budżetu ZMA powinna być uzależniona od zadań zatwierdzonych w ramach niniejszego 24 miesięcznego planu działań).

Działanie trzecie polega na przygotowaniu programu szkoleń zarówno dla członków ZMA, pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych których kompetencje obejmują działania związane z realizacją polityki rowerowej miasta.

Działanie czwarte polega na wdrożeniu programu szkoleń zarówno dla członków Zespołu Mobilności Aktywnej, pozostałych pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych miasta.

Uwaga:

Kolor [szary kwadrat] w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.

Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.4.1	powołanie Zespołu Mobilności Aktywnej w strukturze organizacyjnej Urzędu Miejskiego w Tczewie podległego bezpośrednio członkowi zarządu miasta z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i obowiązków, zgodnie ze standardami stosowanymi w miastach o wysokiej kulturze rowerowej	2013-01	2013-02
6.4.2	przygotowanie i ustalenie wydzielonego budżetu Zespołu Mobilności Aktywnej na działania infrastrukturalne, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, działania edukacyjne, promocyjne i informacyjne – dodatkowo w ramach prac nad corocznym budżetem miasta należy uwzględnić działania na rzecz polityki rowerowej w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów		
6.4.3	przygotowanie programu szkoleń dla Zespołu Mobilności Aktywnej i pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych Miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Zakres szkoleń powinien obejmować następujące elementy polityki rowerowej: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych		

6.4.4	wdrozenie programu szkoleń dla Zespołu Mobilności Aktywnej i pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Zakres szkoleń powinien obejmować następujące elementy polityki rowerowej: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych.		
-------	--	--	--

	ROK		2012		2013			2014	
	MIĘSIĄC REALIZACJI		lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź: lis gru
6.4	Personel i zasoby								
6.4.1	powołanie Zespołu Mobilności Aktywnej w strukturze organizacyjnej Urzędu Miejskiego w Tczewie podległego bezpośrednio członkowi Zarządu Miasta z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i obowiązków, zgodnie ze standardami stosowanymi w miastach o wysokiej kulturze rowerowej								
6.4.2	przygotowanie i ustalenie wydzielonego budżetu Zespołu Mobilności Aktywnej na działania infrastrukturalne, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, działania edukacyjne, promocyjne i informacyjne – dodatkowo w ramach prac nad corocznym budżetem miasta należy uwzględnić działania na rzecz polityki rowerowej w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów								
6.4.3	przygotowanie programu szkoleń dla Zespołu Mobilności Aktywnej i pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych Miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Zakres szkoleń powinien obejmować następujące elementy polityki rowerowej: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych								
6.4.4	wdrożenie programu szkoleń dla Zespołu Mobilności Aktywnej i pracowników Urzędu Miejskiego oraz innych jednostek organizacyjnych miasta, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Zakres szkoleń powinien obejmować następujące elementy polityki rowerowej: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych.								

6.5 Infrastruktura i bezpieczeństwo

Dotychczas podejmowane działania na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej Tczewa charakteryzowało „podejście liniowe” – polegające na skupieniu uwagi prawie wyłącznie na tworzeniu wydzielonych dróg dla rowerów. Proces audytu podpowiedział potrzebę korekty akcentów: podjęcie wysiłków na rzecz rozwijania ruchu rowerowego po jezdni oraz rozwoju niewidzialnej infrastruktury rowerowej.

Tworzenie liniowej i punktowej wydzielonej infrastruktury rowerowej powinno być kontynuowane., szczególnie tam gdzie przyniesie to skokowy wzrost ruchu rowerowego (np. ring rowerowy wzdłuż Kanału Młyńskiego) lub wymagają tego względu bezpieczeństwa. Równolegle należy podjąć działania na rzecz wdrożenia systemu bezpiecznego przechowywania i parkowania rowerów w okolicach głównych źródeł i celów podróży w mieście.

Szczególną uwagę należy zwrócić także na działania przygotowawcze: identyfikację wąskich gardeł i miejsc, w których mogą powstać znaczące skróty dla ruchu pieszego i rowerowego w mieście tak, aby można było następnie szybko efektywnie je zlikwidować (zerwać nisko wiszące owoce).

Równolegle należy przeprowadzić działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu przez jego uspokojenie na podstawie audytu BRD realizowanego zgodnie ze standardami stosowanymi w krajach UE-15.

W ramach niniejszego modułu przewidziano do realizacji 6 głównych działań:

- ✓ tworzenie wydzielonych dróg rowerowych
- ✓ rozwoju ruchu rowerów po jezdni
- ✓ tworzenia udogodnień parkingowych (instalacja stojaków)
- ✓ małonakładowych działania ułatwiający ruch rowerowy.
- ✓ tworzenie niewidzialnej infrastruktury rowerowej.
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Uwaga:

Kolor [] w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.



Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.5.1	działania związane z tworzeniem wydzielonych dróg rowerowych		
6.5.1.1	stworzenie drogi rowerowej z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych z Suchostrzyg wzdłuż Kanału Młyńskiego do skrzyżowania ulicy Armii Krajowej i Alei Solidarności		
6.5.1.2	stworzenie drogi rowerowej łączącej Suchostrzygi z ulicą Targową wzdłuż Alei Kociewskiej		
6.5.1.3	wykonanie kładki nad linią kolejową biegnącą wzdłuż ulicy Targowej		
6.5.1.4	stworzenie drogi rowerowej od kładki nad linią kolejową biegnącą wzdłuż ulicy Targowej z bulwarem nadwiślańskim		
6.5.1.5	połączenie drogą rowerową dworca PKP w Tczewie od strony północno-wschodniej wzdłuż kanału Młyńskiego do drogi rowerowej planowanej wzdłuż lewego brzegu Wisły z uwzględnieniem bezkolizyjnego, wysokowodnego przejazdu pod mostem kolejowym i drogowym.		
6.5.1.6	przystosowanie tunelu w ciągu ulicy Malinowskiej do potrzeb rowerzystów		
6.5.1.7	stworzenie drogi rowerowej z przystani żeglarskiej w Tczewie w kierunku mostu knybańskiego		
6.5.1.7.1	dostosowanie planowanej kładki na przedłużeniu ulicy Nadbrzeżnej przez Strugę Sobkowska pod kątem potrzeb rowerzystów wraz z udrożnieniem przejazdu rowerem w kierunku mostu Knybańskiego		
6.5.2	ruch rowerowy po jezdni		
6.5.2.1	dopuszczenie ruchu rowerowy pod prąd na ulicach jednokierunkowych (z odpowiednim oznakowaniem pionowym i/lub poziomym)		
6.5.2.2	oznakowanie pasów dla ruchu rowerowego na jezdniach wybranych ulic		
6.5.2.3	oznakowanie na jezdni śluz rowerowych dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na wybranych skrzyżowaniach w Tczewie		
6.5.3	stojaki do parkowania rowerów/ parkingi rowerowe		
6.5.3.1	ustalenie listy lokalizacji i zainstalowanie piętrowych stojaków do parkowania rowerów oraz stojaków w kształcie odwróconej litery U w pobliżu Dworca PKP i miejsc użyteczności publicznej		
6.5.4	inne małonakładowe działania ułatwiające ruch rowerowy		
6.5.4.1	zamontowanie uchwytów dla rowerzystów na słupach lamp oświetlenia ulic i słupach sygnalizacji świetlnej na wszystkich skrzyżowaniach		
6.5.4.2	Zainstalowanie ramp z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP, a także na schodach przy mostach i wiaduktach miasta		
6.5.5	niewidzialna infrastruktura rowerowa		
6.5.5.1	wprowadzenie planu redukcji skali ruchu samochodowego dla Miasta Tczewa		
6.5.5.2	wprowadzenie planu uspokojenia ruchu dla Miasta Tczewa uwzględniającego tworzenie i rozszerzanie stref pieszo-rowerowych		
6.5.5.2.1	opracowanie i wdrożenie planu wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na głównych ulicach miasta, do 30km/h na pozostałych ulicach		
6.5.5.2.2	opracowanie i wdrożenie programu rozszerzania stref zamieszkania (20km/h) wraz z innymi działaniami dotyczącymi rowerowej infrastruktury widzialnej i niewidzialnej		
6.5.5.2.2.1	Suchostrzygi		
6.5.5.2.2.2	Stare Miasto		
6.5.5.2.2.3	Czyżykowo		
6.5.5.2.2.4	St Staszica		
6.5.5.2.2.5	Bajkowe		
6.5.5.2.2.6	Witosa		

6.5.5.2.2.7	Garnuszewskiego		
6.5.5.2.2.8	Za Parkiem		
6.5.5.2.2.9	J. Bema		
6.5.5.2.2.10	Nowe Miasto		
6.5.5.3	określenie miejsc tworzenia pilotażowych przejść dla pieszych wyniesionych do rzędnej chodnika / drogi rowerowej wraz z instalacją linii świecących diod na niektórych przejściach zaliczanych do czarnych punktów oraz/lub innych innowacyjnych rozwiązań dotyczących inżynierii ruchu		
6.5.5.4	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Wojska Polskiego		
6.5.5.5	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Gdańskiej		
6.5.5.6	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Jana III Sobieskiego		
6.5.5.7	wprowadzenie w porozumieniu z zarządcą infrastruktury znaku "nie dotyczy rowerów" na drogach technologicznych wałów przeciwpowodziowych		
6.5.6	działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu		
6.5.6.1	przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tczewie przez ekspertów zagranicznych zgodnie ze standardami obowiązującymi w krajach UE-15		
6.5.6.1.1	ustalenie kolejności wdrażania rozwiązań na rzecz redukcji miejsc problemowych dla ruchu rowerzystów zgłaszanych przez użytkowników na stronie "mapa barier"		
6.5.6.2	skorygowanie przebiegu istniejących wydzielonych dróg dla rowerów w porozumieniu ze środowiskiem tczewskich rowerzystów i rowerzystek		

ROK		2012	2013	2014
MIESIĄC REALIZACJI		lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru
6.5	Infrastruktura i bezpieczeństwo			
6.5.1	działania związane z tworzeniem wydzielonych dróg rowerowych			
6.5.1.1	stworzenie drogi rowerowej z odpowiednimi mostkami dla rowerzystów i pieszych z Suchostrzyg wzdłuż Kanału Młyńskiego do skrzyżowania ulicy Armii Krajowej i Alei Solidarności			
6.5.1.2	stworzenie drogi rowerowej łączącej Suchostrzygi z ulicą Targową wzdłuż Alei Kociewskiej			
6.5.1.3	wykonanie kładki nad linią kolejową biegnącą wzdłuż ulicy Targowej			
6.5.1.4	stworzenie drogi rowerowej od kładki nad linią kolejową biegnącą wzdłuż ulicy Targowej z bulwarem nadwiślańskim			
6.5.1.5	połączenie drogi rowerowej dworca PKP w Tczewie od strony północno-wschodniej wzdłuż kanału Młyńskiego do drogi rowerowej planowanej wzdłuż lewego brzegu Wisły z uwzględnieniem bezkolizyjnego, wysokowodnego przejazdu pod mostem kolejowym i drogowym.			
6.5.1.6	przystosowanie tunelu w ciągu ulicy Malinowskiej do potrzeb rowerzystów			
6.5.1.7	stworzenie drogi rowerowej z przystani zeglarskiej w Tczewie w kierunku mostu knybawskiego			
6.5.1.7.1	dostosowanie planowanej kładki na przedłużeniu ulicy Nadbrzeżnej przez Strugę Sobkowska pod kątem potrzeb rowerzystów wraz z udrożnieniem przejazdu rowerem w kierunku mostu Knybawskiego			
6.5.2	ruch rowerowy po jezdni			
6.5.2.1	dopuszczenie ruchu rowerowy pod prąd na ulicach jednokierunkowych (z odpowiednim oznakowaniem pionowym i/lub poziomym)			
6.5.2.2	oznakowanie pasów dla ruchu rowerowego na jezdniach wybranych ulic			
6.5.2.3	oznakowanie na jezdni śluz rowerowych dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na wybranych skrzyżowaniach w Tczewie			
6.5.3	stojaki do parkowania rowerów/ parkingi rowerowe			
6.5.3.1	ustalenie listy lokalizacji i zainstalowanie piętrowych stojaków do parkowania rowerów oraz stojaków w kształcie odwróconej litery U w pobliżu Dworca PKP i miejsc użyteczności publicznej			
6.5.4	inne małonakładowe działania ułatwiające ruch rowerowy			
6.5.4.1	zamontowanie uchwyty dla rowerzystów na słupach lamp oświetlenia ulic i słupach sygnalizacji świetlnej na wszystkich skrzyżowaniach			
6.5.4.2	zainstalowanie ruchomienia ramp z rynnami do prowadzenia rowerów na Dworcu PKP, a także na schodach przy mostach i wiaduktach miasta			

6.5.5	niewidzialna infrastruktura rowerowa	
6.5.5.1	wprowadzenie planu redukcji skali ruchu samochodowego dla Miasta Tczewa	
6.5.5.2	wprowadzenie planu uspokojenia ruchu dla Miasta Tczewa uwzględniającego tworzenie i rozszerzanie stref pieszo-rowerowych	
6.5.5.2.1	opracowanie i wdrożenie planu wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na głównych ulicach miasta, do 30km/h na pozostałych ulicach	
6.5.5.2.2	opracowanie i wdrożenie programu rozszerzania stref zamieszkania (20km/h) wraz z innymi działaniami dotyczącymi rowerowej infrastruktury widzialnej i niewidzialnej	
6.5.5.2.2.1	Suchostrzygi	
6.5.5.2.2.2	Stare Miasto	
6.5.5.2.2.3	Czyżykowo	
6.5.5.2.2.4	St Staszica	
6.5.5.2.2.5	Bajkowe	
6.5.5.2.2.6	Witosa	
6.5.5.2.2.7	Garnuszewskiego	
6.5.5.2.2.8	Za Parkiem	
6.5.5.2.2.9	J. Bema	
6.5.5.2.2.10	Nowe Miasto / Abisymia	
6.5.5.3	określenie miejsc tworzenia pilotazowych przejść dla pieszych podniesionych do poziomu chodnika / drogi rowerowej wraz z instalacją linii świecących diod na niektórych przejściach zalicznych do czarnych punktów oraz /lub innych innowacyjnych rozwiązań dotyczących inżynierii	
6.5.5.4	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Wojska Polskiego	
6.5.5.5	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Gdańskiej	
6.5.5.6	wprowadzenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy Jana III Sobieskiego	
6.5.5.7	wprowadzenie w porozumieniu z zarządcą infrastruktury znaku "nie dotyczy rowerów" na drogach technologicznych wałów przeciwpowodziowych	
6.5.6	działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu	
6.5.6.1	przeprowadzenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tczewie przez ekspertów zagranicznych zgodnie ze standardami obowiązujących w krajach UE-15	
6.5.6.1.1	ustalenie kolejności wdrażania rozwiązań na rzecz redukcji miejsc problemowych dla ruchu rowerzystów zgłaszanych przez użytkowników na stronie "mapa barier"	
6.5.6.2	skorygowanie przebiegu istniejących wydzielonych dróg dla rowerów w porozumieniu ze środowiskiem tczewskich rowerzystów i rowerzystek	

6.6 Informacja i edukacja

Działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego mogą napotykać początkowo na niezrozumienie lub nawet sprzeciw osób nieskłonnych do podjęcia refleksji na temat celowości prowadzenia polityki rowerowej i podejmowania wysiłków na rzecz zmiany sposobów korzystania z samochodu (zmiany stylu jazdy lub rezygnacja). Wynika stąd duże znaczenie działań informacyjno- edukacyjnych skierowanych do różnych grup docelowych. Działania te mogą być wplątane w plan pracy różnych komórek organizacyjnych miasta odpowiedzialnych za edukację, promocję oraz informację

Pierwsze działanie przewidziane w ramach tego modułu powinno obejmować przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców i poszczególnych grup docelowych

Działanie drugie powinno obejmować przygotowanie oraz wdrożenie systemu znakowania dróg używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowanego na podstawie doświadczeń PTTK i Lokalnej Organizacji Turystycznej "Kociewie".

W ramach działania trzeciego należy opracować i wydać mapę rowerową Tczewa zawierającą informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu kołowego na sieci drogowej miasta Tczewa.

Działanie czwarte przewiduje organizację przygotowanie i wdrożenie programu tematycznych przejazdów rowerowych, organizację konkursów o tematyce rowerowej oraz wprowadzenie motywów rowerowych do przestrzeni publicznej miasta.


Działanie piąte polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu regularnych, masowych przejazdów rowerowych oraz imprez plenerowych typu "Ciclovía" i "Alleycat".

Działanie szóste to przygotowanie i wdrożenie programu edukacyjnego w postaci dodatkowej godziny lekcyjnej wychowania komunikacyjnego z zakresu aktywnej mobilności dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów.

Działanie siódme przewiduje ustalenie z przedstawicielami grup rowerowych miejsc instalacji liczników rowerowych z wyświetlaczem liczby rowerzystów,

Działanie ósme ma polegać na przygotowaniu i wdrożeniu w porozumieniu z tczewską Policją kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uwaga:

Kolor  w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.



Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców i poszczególnych grup docelowych (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych)		
6.6.1.1	informacja o zapisach i zobowiązaniach Tczewa do 2015r. wynikających z podpisania przez miasto "Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej"	2012-11	2013-03
6.6.1.2	informacja o zapisach i zobowiązaniach Tczewa do 2015r. wynikających z certyfikacji polityki rowerowej BYPAD	2012-11	2013-03
6.6.2	przygotowanie oraz wdrożenie spójnego i kompleksowego systemu znakowania dróg używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowany na podstawie doświadczeń PTTK i Lokalnej Organizacji Turystycznej "Kociewie"		
6.6.3	przygotowanie i wdrożenie mapy rowerowej zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu kołowego na sieci drogowej miasta Tczewa z podziałem na zakresy kompetencji zarządczych.		
6.6.4	przygotowanie i wdrożenie programu tematycznych przejazdów rowerowych na podstawie ogłoszonego konkursu w placówkach edukacji w Tczewie		
6.6.4.1	instalacja innowacyjnego oświetlenia głównych ulic Tczewa z motywami rowerowymi.		
6.6.4.2	przygotowanie konkursów graficznych o tematyce "Rower alternatywą dla korków ulicznych" wśród uczniów i studentów, wraz z publikacją najlepszych prac w stałych miejscach korków ulicznych oraz na stacjach benzynowych		
6.6.4.3	przygotowanie konkursów na wykorzystanie rowerów w ramach wydarzeń muzycznych i teatralnych (np. inscenizacja "Balladyny" na rowerach)		
6.6.5	przygotowanie i wdrożenie programu regularnych, masowych przejazdów rowerowych i imprez plenerowych typu "Ciclovía", "Alleycat" itp..		
6.6.5.1	rozpoczęcie współpracy z instytucjami/organizacjami/firmami organizującymi na terenie Tczewa kongresy, konferencje, warsztaty, spotkania, w celu zachęcenia uczestników tych wydarzeń do przejazdów rowerowych		
6.6.6	przygotowanie i wdrożenie programu edukacyjnego w postaci dodatkowej godziny lekcyjnej wychowania komunikacyjnego z zakresu aktywnej mobilności dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów.		
6.6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kursów jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu rowerowego we współpracy ze szkołami na wzór programu Bikeability		
6.6.7	ustalenie z przedstawicielami grup rowerowych miejsc instalowania i zainstalowanie liczników rowerowych z wyświetlaczem liczby rowerzystów		
6.6.8	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego w porozumieniu z Komendą Powiatową Policji w Tczewie		
6.6.8.1	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno-promocyjnych na temat specyfiki i zalet ruchu rowerowego realizowanych przez instruktorów nauki jazdy samochodem		

6.6	Informacja i edukacja	ROK		MIESIĄC REALIZACJI	
		2012	2013	2014	
		lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	sty ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	sty ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru
6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowane do wszystkich mieszkańców i poszczególnych grup docelowych (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych)				
6.6.1.1	informacja o zapisach i zobowiązaniach Tczewa do 2015r. wynikających z podpisania przez miasto "Cdańskiej Karty Mobilności Aktywnej"				
6.6.1.2	informacja o zapisach i zobowiązaniach Tczewa do 2015r. wynikających z certyfikacji polityki rowerowej BYPAD				
6.6.2	przygotowanie oraz wdrożenie spójnego i kompleksowego systemu znakowania dróg używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowany na podstawie doświadczeń PTTK i Lokalnej Organizacji Turystycznej "Kociewie"				
6.6.3	przygotowanie i wdrożenie mapy rowerowej zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu kołowego na sieci drogowej miasta Tczewa z podziałem na zakresy kompetencji zarządczych.				
6.6.4	przygotowanie i wdrożenie programu tematycznych przejazdów rowerowych na podstawie ogłoszonego konkursu w placówkach edukacji w Tczewie				
6.6.4.1	instalacja innowacyjnego oświetlenia głównych ulic Tczewa z motywami rowerowymi.				
6.6.4.2	przygotowanie konkursów graficznych o tematyce "Rower alternatywą dla korków ulicznych" wśród uczniów i studentów, wraz z publikacją najlepszych prac w statych miejscach korków ulicznych oraz na stacjach benzynowych				
6.6.4.3	przygotowanie konkursów na wykorzystanie rowerów w ramach wydarzeń muzycznych i teatralnych (np. inscenizacja "Balladyny" na rowerach)				
6.6.5	przygotowanie i wdrożenie programu regularnych, masowych przejazdów rowerowych i imprez plenerowych typu "Ciclovía", "Alleycat" itp..				
6.6.5.1	rozpoczęcie współpracy z instytucjami/organizacjami/firmami organizującymi na terenie Tczewa kongresy, konferencje, warsztaty, spotkania, w celu zachęcenia uczestników tych wydarzeń do przejazdów rowerowych				
6.6.6	przygotowanie i wdrożenie programu edukacyjnego w postaci dodatkowej godziny lekcyjnej wychowania komunikacyjnego z zakresu aktywnej mobilności dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów.				
6.6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kursów jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu rowerowego we współpracy ze szkołami na wzór programu Bikeability				
6.6.7	ustalenie z przedstawicielami grup rowerowych miejsc instalowania i zainstalowanie liczników rowerowych z wyświetlaczem liczby rowerzystów				
6.6.8	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego w porozumieniu z Komendą Powiatową Policji w Tczewie				
6.6.8.1	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno-promocyjnych na temat specyfiki i zalet ruchu rowerowego realizowanych przez instruktorów nauki jazdy samochodem				

6.7 Promocja i partnerstwa

W celu osiągnięcia znaczącej dynamiki rozwoju ruchu rowerowego tworzeniu nowych elementów widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej miasta powinny towarzyszyć spójne działania promocyjne, skłaniające do korzystania z rowerów podczas dojazdów do pracy, szkoły, po zakupy oraz w innych okolicznościach.

W ramach niniejszego modułu przewidziano następujące działania:

Działanie pierwsze polegające na przygotowaniu i wdrożeniu kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem

Działanie drugie obejmujące przygotowanie i wdrożenie akcji informacyjno – promocyjnych na rzecz codziennych dojazdów rowerem do pracy:

Działanie trzecie polega na przygotowaniu i wdrożeniu kampanii informacyjno – promocyjnej na rzecz codziennych dojazdów rowerem do szkoły:

W ramach działania czwartego przewidziane jest przygotowanie i wdrożenie zestawu działań informacyjno – promocyjnych na rzecz dojazdów rowerem po zakupy:

Działanie piąte to przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej aktywność mobilną polegającej na stworzeniu programu poznawania dzielnic Tczewa przez jego mieszkańców przy pomocy rowerów.

Działanie szóste przewiduje przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej Tczew jako miasto przyjazne rowerom.

Działanie siódme polega na przygotowaniu i wdrożeniu działań kampanii – promocyjnych w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia oraz aptekach na temat prozdrowotnych efektów jazdy rowerem.

Uwaga:

Kolor [] w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.



Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem		
6.7.1.1	przygotowanie i wdrożenie wśród pracodawców kampanii promującej realizację Zielonych Planów Podróży	2013-01	2013-12
6.7.1.2	przygotowanie i wydanie przewodników z informacjami na temat sposobów dotarcia pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i wymagań kobiet	2013-01	2013-12
6.7.1.3	przygotowanie i uruchomienie strony internetowej zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do poszczególnych firm, urzędów i szkół	2013-01	2013-12
6.7.2	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno – promocyjnych na rzecz codziennych dojazdów rowerem do pracy		
6.7.2.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej dojazd kobiet rowerami do pracy	2013-01	2013-12
6.7.2.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdę rowerami w każdy piątek (na wzór BikeFriday)	2013-01	2013-12
6.7.3	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno – promocyjnych na rzecz dojazdów rowerem do szkoły		
6.7.3.1	przygotowanie i wdrożenie zestawu praktycznych porad na temat jazdy rowerowej z dziećmi	2013-01	2013-12
6.7.3.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do matek, w celu przekonania ich o korzyściach wynikających z dojazdów dzieci rowerem do szkoły	2013-01	2013-12
6.7.4	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno – promocyjnych na rzecz dojazdów rowerem na zakupy		
6.7.4.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do tczewskich kupców, celem przygotowania specjalnych ofert handlowych dla rowerzystów	2013-01	2013-12
6.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej aktywność mobilną		
6.7.5.1	przygotowanie i wdrożenie programu poznawania dzielnic Tczewa przez mieszkańców innych dzielnic (m.in. Stare Miasto, Suchostrzygi, Bajkowe.....)	2013-01	2013-12
6.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej Tczew jako miasto przyjazne rowerom		
6.7.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej przyjazd na Pomorze wraz z innymi pomorskimi samorządami	2013-01	2013-12
6.7.7	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjno – promocyjnych w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia oraz w aptekach nt. prozdrowotnych efektów jazdy rowerem		
6.7.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii uświadamiającej skutki siedzącego trybu życia	2013-01	2013-12
6.7.7.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej poprawę diety i żywienia	2013-01	2013-12
6.7.7.3	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz wzrostu aktywności fizycznej	2013-01	2013-12
6.7.7.4	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz zdrowia psychicznego	2013-01	2013-12
6.7.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdy rowerem w ramach rehabilitacji ze szczególnym uwzględnieniem pacjentów po zakończonej rehabilitacji kardiologicznej	2013-01	2013-12
6.7.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz popularyzacji dojazdu rowerem przez środowisko lekarskie i pielęgniarstwo	2013-01	2013-12

ROK		2012	2013	2014
MIESIĄC REALIZACJI		lip sie wr: paź lis gru	sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru	sty ma kw ma, cze lip sie wr: paź lis gru
6.7	Promocja i partnerstwa			
6.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej codzienne dojazdy rowerem			
6.7.1.1	przygotowanie i wdrożenie wśród pracodawców kampanii promującej realizację Zielonych Planów Podróży			
6.7.1.2	przygotowanie i wydanie przewodników z informacjami na temat sposobów dotarcia pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb i wymagań kobiet			
6.7.1.3	przygotowanie i uruchomienie strony internetowej zawierającej forum wymiany doświadczeń osób dojeżdżających rowerem do poszczególnych firm, urzędów i szkół			
6.7.2	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjnych – promocyjnych na rzecz codziennych dojazdów rowerem do pracy			
6.7.2.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej dojazd kobiet rowerami do pracy			
6.7.2.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdę rowerami w każdy piątek (na wzór BikeFriday)			
6.7.3	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjnych – promocyjnych na rzecz dojazdów rowerem do szkoły			
6.7.3.1	przygotowanie i wdrożenie zestawu praktycznych porad na temat jazdy rowerowej z dziećmi			
6.7.3.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do matek, w celu przekonania ich o korzyściach wynikających z dojazdów dzieci rowerem do szkoły			
6.7.4	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjnych – promocyjnych na rzecz dojazdów rowerem na zakupy			
6.7.4.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promocyjnej kierowanej do tczewskich kupców, celem przygotowania specjalnych ofert handlowych dla rowerzystów			
6.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej aktywność mobilną			
6.7.5.1	przygotowanie i wdrożenie programu poznawania dzielnic Tczewa przez mieszkańców innych dzielnic (m.in. Stare Miasto, Suchostrzygi, Bajkowie.....)			
6.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej Tczew jako miasto przyjazne rowerom			
6.7.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej przyjazd na Pomorze wraz z innymi pomorskimi samorządami			
6.7.7	przygotowanie i wdrożenie działań informacyjnych – promocyjnych w placówkach publicznej i niepublicznej służby zdrowia oraz w aptekach nt. prozdrowotnych efektów jazdy rowerem			
6.7.7.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii uświadamiającej skutki siedzącego trybu życia			
6.7.7.2	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej poprawę diety i żywienia			
6.7.7.3	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz wzrostu aktywności fizycznej			
6.7.7.4	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz zdrowia psychicznego			
6.7.7.5	przygotowanie i wdrożenie kampanii promującej jazdy rowerem w ramach rehabilitacji ze szczególnym uwzględnieniem pacjentów po zakończonej rehabilitacji kardiologicznej			
6.7.7.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii na rzecz popularyzacji dojazdu rowerem przez środowisko lekarskie i pielęgniarskie			

6.8 Działania uzupełniające

W ramach niniejszego modułu zaplanowano działania komplementarne, które w sposób bezpośredni lub pośredni mają wpływ na skalę ruchu rowerowego oraz jego postrzeganie przez mieszkańców miasta oraz osób odwiedzających Tczew.

Działanie pierwsze polega na przygotowaniu i wdrożeniu kompleksowego programu znakowania rowerów i rozpowszechnianiu informacji o zapobieganiu ich kradzieżom.

Działanie drugie zakłada poprawę układu powiązań między transportem publicznym a ruchem rowerowym.

Działanie trzecie to opracowanie i przeprowadzenie kampanii informacyjnej na temat stanu środowiska (poziom hałas, emisja CO₂ oraz pyłu zawieszonego).

Działanie czwarte polega na opracowaniu i przeprowadzeniu kampanii promującej korzystanie z roweru przez cały rok bez względu na warunki pogodowe.

Działanie piąte zakłada opracowanie i przeprowadzenie kampanii nagradzającej dziennikarzy zaangażowanych i propagujących tematykę mobilności aktywnej.

Uwaga:

Kolor w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.

Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		Od	do
6.8.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu znakowania rowerów i informacji o zapobieganiu kradzieżom		
6.8.2	poprawa układu powiązań między transportem publicznym a ruchem rowerowym		
6.8.2.1	wprowadzenie parkingów rowerowych przy przystankach transportu publicznego (w ramach współpracy z PKP i operatorem transportu miejskiego)		
6.8.3	przeprowadzenie kampanii informacyjnej na temat stanu środowiska (hałas, emisja CO ₂ i pyłu zawieszonego)		
6.8.4	przeprowadzenie kampanii promującej korzystanie z roweru przez cały rok bez względu na warunki pogodowe		
6.8.4.1	wprowadzenie procedur monitorujących utrzymanie (sprzątanie) nawierzchni dróg dla rowerów		
6.8.5	przeprowadzenie kampanii nagradzającej dziennikarzy zaangażowanych w tematykę mobilności aktywnej		

6.8	Działania uzupełniające	ROK		2014 ma kw ma, cze
		2012 lip sie wr: pa: lis gru	2013 sty lut ma kw ma, cze lip sie wr: pa: lis gru	
6.8.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego programu znakowania rowerów i informacji o zapobieganiu kradzieżom			
6.8.2	poprawa układu powiązań między transportem publicznym a ruchem rowerowym			
6.8.2.1	wprowadzenie parkingów rowerowych przy przystankach transportu publicznego (w ramach współpracy z PKP i operatorem transportu miejskiego)			
6.8.3	przeprowadzenie kampanii informacyjnej na temat stanu środowiska (hałas, emisja CO2 i pyłu zawieszzonego)			
6.8.4	przeprowadzenie kampanii promującej korzystanie z roweru przez cały rok bez względu na warunki pogodowe			
6.8.4.1	wprowadzenie procedur monitorujących utrzymanie (sprzątanie) nawierzchni dróg dla rowerów			
6.8.5	przeprowadzenie kampanii nagradzającej dziennikarzy zaangażowanych w tematykę mobilności aktywnej			

6.9 Ewaluacja i efekty

W ramach ostatniego z modułów należy przygotować a następnie wdrożyć kompleksowy, zintegrowany system monitorowania, raportowania wszystkich działań wymienionych w pozostałych modułach BYPAD.

Ponadto powinien zostać opracowany i wdrożony system liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy układu sieci dróg rowerowych.

Jako element zrównoważonego planu transportu miejskiego powinny zostać opracowane i przeprowadzone badania na temat mobilności w gospodarstwach domowych.

Uwaga:

Kolor w kolumnie „czas realizacji” działania oznacza, iż przewidywany okres realizacji działania zostanie określony w terminie późniejszym przez władze miasta.

Lp.	Opis działań	Czas realizacji	
		od	do
6.9.1	przygotowanie kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań	2013-01	2013-04
6.9.2	wdrożenie kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań	2013-05	2014-06
6.9.3	opracowanie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy układu sieci dróg rowerowych	2013-01	2013-04
6.9.4	wdrożenie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy układu sieci dróg rowerowych	2013-05	2014-06
6.9.5	przygotowanie i wdrożenie badań na temat mobilności w gospodarstwach domowych jako elementu zrównoważonego planu transportu miejskiego		

6.9	Ewaluacja i efekty	ROK																					
		MIESIĄC REALIZACJI																					
		2012			2013			2014															
		lip	sie	wr:	pa:	lis	gru	sty	lut	ma	kw	cze	lip	sie	wr:	pa:	lis	gru	sty	ma	kw	ma	cze
6.9.1	przygotowanie kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań																						
6.9.2	wdrożenie kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań																						
6.9.3	opracowanie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy układu sieci dróg rowerowych																						
6.9.4	wdrożenie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy układu sieci dróg rowerowych																						
6.9.5	przygotowanie i wdrożenie badań na temat mobilności w gospodarstwach domowych jako elementu zrównoważonego planu transportu miejskiego																						

Bibliografia:

1. Asperges, Tim. Recommendations towards quick win solutions for solving barriers in the cycle network of Tczew in Poland. WP5 expert support for Tczew, by Ligtermoet & Partners, Promoting Cycling for Everyone as Daily Transport Mode (PRESTO) September 2011.
2. Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE; Tczew; listopad 2011
3. Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020. Tczew, 26 styczeń 2012. Załącznik 1 do Uchwały nr XVI/138/2012 z dnia 26 stycznia 2012 roku.
4. Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa. Załącznik nr 1 do Uchwały Rady Miejskiej w Tczewie nr XXVII/257/2004 z dnia 30 grudnia 2004 r.

Spis rysunków:

1. Mapa osiedli Tczewa.
2. Układ drogowy i kolejowy w Tczewie.
3. Sugestia hierarchii układu ulic w mieście zakładającą zmniejszenie liczby bezpośrednich powiązań ulic lokalnych z głównymi arteriami ruchu samochodowego.
4. Warianty przebiegu międzynarodowego szlaku rowerowego EuroVelo 9 przez Tczew.
5. Przebieg istniejących i projektowanych szlaków rowerowych na terenie miasta Tczewa.
6. Istniejące ścieżki i stojaki rowerowe – stan na 30.11.2011.
7. Rodzaje nawierzchni dróg rowerowych w Tczewie.
8. Piramida rodzajów przejazdów rowerowych.
9. Zakres certyfikacji polityki rowerowej.
10. Poziomy polityki rowerowej.

Spis wykresów:

1. Wyniki uzyskane przez miasto Tczew w 9 modułach BYPAD w roku 2012.
2. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w 9 modułach BYPAD w roku 2009 oraz 2012.
3. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Potrzeby użytkowników”.
4. Porównanie wyników uzyskanych przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Przywództwo i koordynacja”.
5. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Polityka w dokumentach”.
6. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Personel i zasoby”.

7. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Infrastruktura I bezpieczeństwo”.
8. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „ Informacja I edukacja
9. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Promocja I partnerstwa”.
10. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Działania uzupełniające”.
11. Porównanie wyników uzyskany przez miasto Tczew w roku 2009 oraz 2012 w module „Ewaluacja i efekty”.
12. Porównanie średnich ważonych wyników BYPAD uzyskany przez miasto Tczew w latach 2009 oraz 2012.

Spis zdjęć:

1. Członkowie grupy ewaluacyjnej podczas audytu terenowego.
2. Członkowie grupy ewaluacyjnej podczas audytu terenowego.
3. Bębny do parkowania rowerów, Utrecht, Holandia.
4. Stojaki do parkowania rowerów na dworcu PKP Tczew – stan z kwietnia 2012 roku.
5. Stojaki do parkowania rowerów na dworcu PKP Tczew – stan z kwietnia 2012 roku.
6. Grupa ewaluacyjna podczas warsztatu wstępnego.
7. Grupa ewaluacyjna podczas warsztatu wstępnego.
8. Grupa ewaluacyjna podczas audytu terenowego infrastruktury rowerowej.
9. Grupa ewaluacyjna podczas audytu terenowego infrastruktury rowerowej.
10. Spotkanie z audytorem zagranicznym BYPAD.
11. Spotkanie z audytorem zagranicznym BYPAD.
12. Grupa ewaluacyjna podczas pracy na planem działań.
13. Grupa ewaluacyjna podczas pracy na planem działań.

¹ Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020. Tczew, 26 styczeń 2012. Załącznik 1 do Uchwały nr XVI/138/2012 z dnia 26 stycznia 2012 roku.

² Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa, Załącznik nr 1 do Uchwały Rady Miejskiej w Tczewie nr XXVII/257/2004 z dnia 30 grudnia 2004 r.

³ Asperges, Tim. Recommendations towards quick win solutions for solving barriers in the cycle network of Tczew in Poland. WP5 expert support for Tczew, by Ligtermoet & Partners, Promoting Cycling for Everyone as Daily Transport Mode (PRESTO) September 2011.

⁴ Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – Lokalna Organizacja Turystyczna KOCIEWIE; Tczew; listopad 2011

⁵ Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – *op. cit.*

⁶ Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020. – *op.cit. str. 27.*

⁷ Raport o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie – *op.cit.*

⁸ Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XVI/138/2012 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 stycznia 2012 r.