

Załącznik do Uchwały Nr XLIV/361/2014  
Rady Miejskiej w Tczewie  
z dnia 29 maja 2014r.



## **POLITYKA ROWEROWA MIASTA TCZEWA DO ROKU 2020**

**PROJEKT v.3.**

**Tczew, maj 2014**

## SPIS TREŚCI

<b>1. WSTĘP.....</b>	<b>3</b>
<b>2. DIAGNOZA SYTUACJI.....</b>	<b>3</b>
<b>3. PRIORYTETY .....</b>	<b>3</b>
<b>3.1 PRIORYTET I: Wzmocnienie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego.....</b>	<b>6</b>
3.1.1 CEL OPERACYJNY: Poprawa układu drogowego .....	6
3.1.2 CEL OPERACYJNY: Wzmocnienie infrastruktury rowerowej towarzyszącej .....	6
3.1.3 CEL OPERACYJNY: Tworzenie elementów integracyjnych ruchu rowerowego z systemem transportu publicznego .....	7
<b>3.2 PRIORYTET IV: Wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim i w rekreacji .....</b>	<b>7</b>
3.2.1 CEL OPERACYJNY: Promocja roweru jako środka transportu miejskiego .....	8
3.2.2 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja roweru wśród dzieci i młodzieży- edukacja szkolna ..	8
3.2.3 CEL OPERACYJNY: Włączanie społeczeństwa do promowania roweru poprzez wydarzenia i happeningi tematyczne .....	8
3.2.4 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja zdrowego trybu życia- rekreacja rowerowa .....	8
3.2.5 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja roweru wśród osób dojeżdżających do pracy .....	8
<b>3.3 PRIORYTET III: Bezpieczeństwo ruchu rowerowego.....</b>	<b>9</b>
3.3.1 CEL OPERACYJNY: Wzmocnienie edukacji szkolnej w zakresie bezpieczeństwa drogowego .....	9
3.3.2 CEL OPERACYJNY: Wprowadzenie działań informacyjnych i marketingu społecznego adresowanego do wszystkich uczestników ruchu drogowego na rzecz rowerów .....	9
3.3.3 CEL OPERACYJNY: Monitoring oznakowania drogowego.....	10
<b>4. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ.....</b>	<b>10</b>

## 1. WSTĘP

Polityka rowerowa Tczewa jest dokumentem kierunkowym **Strategii Rozwoju Tczewa do roku 2020**, uchwalonej uchwałą Rady Miejskiej Nr Uchwała Nr XVI/138/2012 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 stycznia 2012 r. Wpisuje się w 3. cel strategiczny **Wzmocnienie systemu komunikacyjnego** i jego 3 cel operacyjny **Wzmacnianie transportu publicznego oraz promowanie zrównoważonego transportu**. Zwraca się w nim uwagę, że wzrost ilości pojazdów indywidualnych i dostawczych powoduje stale zwiększające się zatłoczenie dróg. Dodatkowo spowolnienie jazdy pojazdów wpływa na wzrost zanieczyszczenia powietrza w obszarze miejskim. Z tego powodu następować będzie poprawa efektywności transportu publicznego autobusowego, promowanie korzystania z tego środka transportu, także promowanie ruchu rowerowego w ruchu miejskim i pieszego w przypadku małych odległości, w szczególności w staromiejskim centrum miasta.

Do głównych czynników jakości życia miejskiego należy zaliczyć sprawność komunikacji i dobrostan mieszkańców. Wzrost ilości pojazdów w mieście powodujący zatłoczenie ulic, zanieczyszczenie powietrza i ograniczenie przestrzeni za sprawą zwiększających się terenów parkowania pojazdów wpływa znacząco na obniżenie poziomu życia i poczucia bezpieczeństwa zdrowotnego. W związku z tym prowadzone są działania na rzecz wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju w tym systemie transportowego w mieście.

Do kluczowych elementów transportowych należy ruch samochodowy prywatny i transport publiczny, ruch rowerowy i ruch pieszy. Celem równoważenia transportu jest wprowadzanie działań zachęcających mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, roweru i aktywności pieszej i rezygnacji w miarę możliwości z używania samochodów osobowych prywatnych.

Kwestią transportu publicznego zajmuje się **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Tczewa na lata 2014-2022**.

Uznając rower jako alternatywny środek transportu, wskazuje się na korzyści w życiu miejskim Tczewa, jako miasta średniej wielkości:

- osiągnięcie celów podróży w krótkim czasie,
- odciążenie ulic od ruchu samochodowego,
- zmniejszenie problemów z parkowaniem samochodów,
- zmniejszenie poziomu hałasu i ilości zanieczyszczeń,
- zmniejszanie zapotrzebowania na przestrzeń dla transportu,
- poprawa stanu zdrowia użytkowników rowerów,
- wprowadzanie systemów multimodalnych w transporcie (łączenie roweru z innymi środkami transportu).

## 2. DIAGNOZA SYTUACJI

Tczew charakteryzuje się dużym potencjałem dla rozwoju ruchu rowerowego. Tczew leży w węzłowym i atrakcyjnym punkcie na mapie turystycznej Pomorza – na trasie projektowanego międzynarodowego szlaku rowerowego EuroVelo EV9. Kolejnym potencjałem jest struktura Tczewa, gdyż jest to miasto o układzie zwartym, o dość płaskiej powierzchni. Miasto charakteryzuje się wysoką gęstością zaludnienia (ponad 2700 osób na 1 km<sup>2</sup>), a najbardziej odległe punkty sieci osiedleńczej w mieście nie leżą od siebie dalej niż 5 km oraz żaden punkt miasta nie leży od stacji kolejowej dalej niż 3,5 km. Te cechy sprzyjają rozwojowi komunikacji rowerowej, szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę dane Komisji Europejskiej (opracowanie dot. „Miasta rowerowe miastami przyszłości”), mówiące o tym, że rower jest najszybszym środkiem przemieszczania się w mieście na odległość do 7,5 km.

Tczew w 2009r. i 2012r. jako pierwsze miasto w Polsce przeprowadziło audyt polityki rowerowej BYPAD, który wykazał m.in, że Tczew jest typowym „początkującym” miastem rowerowym z bardzo niskim udziałem ruchu rowerowego w strukturze podróży (modal split) ok. 2%. Audyt BYPADu zawiera szereg ważnych do wdrożenia rekomendacji i daje dobrą podstawę do rozwijania polityki rowerowej w mieście (dokumenty te stanowią załącznik do niniejszej polityki).

W celu wzmocnienia działań polityki prorowerowej Tczew realizował projekty współfinansowane przez Unię Europejską. Były to:

- **PRESTO** – celem projektu, w którym Tczew uczestniczył obok takich miast jak Brema, Zagrzeb, Grenoble i Wenecja, była promocja codziennego korzystania z rowerów.
- **Central MeetBike** – projekt zakładał wykorzystanie doświadczeń miast dawnej NRD (Lipska i Drezna) w rozwijaniu ruchu rowerowego. Systemowe podejście, kładące nacisk nie tylko na budowę dróg rowerowych, ale przede wszystkim na działania informacyjno-promocyjne, w ciągu kilku lat doprowadziło do zwiększenia udziału ruchu rowerowego w codziennych podróżach w miastach wschodniej części Niemiec do kilkunastu procent. W projekcie brały udział Tczew i Gdańsk, a także miasta z Czech, Słowacji i Niemiec. W projekcie promowało się przyjazdy weekendowe do Tczewa i dojazdy rowerem do pracy. Działania inwestycyjne związane były z rozbudową stojaków rowerowych zlokalizowanych w pobliżu dworca PKP, Urzędu Miasta oraz na terenie Starego Miasta.

Tczew nie posiada jeszcze spójnej i rozwiniętej sieci dróg rowerowych. Na terenie miasta znajduje się ok. 10,8 km ścieżek rowerowych, z czego najdłuższe ścieżki, tj. o długości od 0,5 do 1,6 km, to: ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Armii Krajowej, ul. Rokickiej, al. Kociewskiej, bulwaru Nadwiślańskiego, al. Zwycięstwa, ścieżka rowerowa w Parku Miejskim, wzdłuż Kanału Młyńskiego (pomiędzy ul. Traugutta a ul. Jagiellońską), wzdłuż ul. Warsztatowej, ul. Czerwonego Kapturka oraz ścieżka rowerowa prowadząca od Transportowego Węzła Integracyjnego do ul. Gdańskiej. Ponadto na terenie miasta znajdują się krótkie odcinki ścieżek rowerowych, takie jak: ścieżki na terenie rekreacyjnym Os. Garnuszewskiego oraz Os. Suchostrzygi, ścieżka rowerowa w okolicy Urzędu Miasta (ul. Westerplatte), w okolicy skrzyżowania ul. Bałdowskiej i ul. Nowowiejskiej oraz w okolicy skrzyżowania ul. Kilińskiego i ul. Armii Krajowej.

Drogi rowerowe w Tczewie nie tworzą obecnie sieci. Różnią się one względem siebie charakterem, oznakowaniem, nawierzchnią oraz funkcją, ponadto nie są ze sobą połączone. Należy wskazać, że część starszych dróg rowerowych wygląda jak droga rowerowa, tzn. występuje obok chodników, posiada czerwoną nawierzchnię, ale drogi rowerowe w Tczewie wymagają modernizacji i poprawy oznakowania. Istnieją także stosunkowo nowe drogi rowerowe, które należy uznać za dobry krok w kierunku budowy komplementarnej sieci, co wymaga wieloletniego procesu inwestycyjnego.

Szczegółowy opis dróg rowerowych znajduje się w „Raporcie o sytuacji rowerowej w mieście Tczewie” opracowanym przez Lokalną Organizację Turystyczną KOCIEWIE na zlecenie Urzędu Miejskiego w Tczewie, w ramach projektu „Central MeetBike” oraz w dokumencie „Wyciąg z Programu Systemu Budowy Dróg Rowerowych w Tczewie” opracowanym przez Biuro Konsultacyjno – Projektowe Inżynierii Drogowej „TRAFIK” s.c. - również w ramach projektu „Central MeetBike” realizowanego przy współfinansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu dla Europy Środkowej.

Ważnym elementem infrastruktury rowerowej są stojaki i parkingi rowerowe. W Tczewie istnieje ok. 150 stojaków rowerowych z czego 80 sztuk, to nowego typu stojaki pozwalające przypiąć rower za ramę. Umieszczone są one głównie przy obiektach publicznych (urzędy, szkoły), i przy centrach handlowych i dużych zakładach przemysłowych. Pilotażowo, w trzech punktach miasta umieszczono także zadaszone i zamykane wiaty rowerowe, w których rowerzyści mogą w pojedynczych boksach

pozostawić bezpiecznie swój rower. Obserwuje się zainteresowanie korzystaniem z wiat. W Tczewie z roku na rok można zaobserwować wzrost liczby rowerzystów. Dowodem na to są dane uzyskiwane z pętli indukcyjnej jaka została zamontowana w ramach projektu „Central MeetBike” przy ulicy Pomorskiej. Dostęp do danych jest możliwy online na stronie <http://tczew.visio-tools.com/>, co jest innowacją na skalę krajową. Według danych z systemu liczba miesięcznych przejazdów z roku na rok wzrasta o średnio 20%.

W ramach projektu „Central MeetBike” w roku 2012 przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Tczewa na temat ich zachowań związanych z użytkowaniem roweru. W badaniu wzięło udział 1747 respondentów. W 1204 przypadkach zadeklarowano wykorzystywanie rowerów do celów rekreacji. Daje to prawie 70% ankietowanych. 18.3 % ankietowanych, czyli 322 odpowiedzi wskazały na wykorzystanie roweru w dojazdach codziennych. Jednocześnie 221 ankietowanych (11,7%) odpowiedziało, że nie jeździ na rowerze.

Respondentów zapytano także o ich cele podróży w obrębie miasta w celu stworzenia więźby popytu na podróże rowerowe. Na podstawie otrzymanych wyników obliczono, że największy popyt na podróże występuje pomiędzy dzielnicami:

- Suchostrzygi – Stare Miasto – 357 podróży,
- Suchostrzygi – Czyżykowo – 321 podróży,
- Suchostrzygi – Bajowe, Piotrowo – 235 podróży,
- Suchostrzygi – Nowe Miasto – 235 podróży,
- Stare Miasto – Nowe Miasto – 231 podróży,
- Stare Miasto – Czyżykowo – 231 podróży.

Więźba popytu na podróże wskazuje na zapotrzebowanie dla tras rowerowych w sposób pokrywający się z głównymi ciągami transportowymi w Tczewie, a zatem na zapotrzebowanie na infrastrukturę rowerową na tych ciągach.

Realizacja celów wynikających z ogólnej oceny sytuacji, badań ankietowych zainteresowanych i własnych analiz wskazywała na konieczność ścisłej współpracy pomiędzy różnymi zarządcami dróg w mieście. Brak spójności podejścia pomiędzy nimi opóźnił przygotowania wdrażania programu dróg rowerowych, jednak polityczna decyzja Prezydenta Miasta Tczewa o przejęciu większości dróg spod zarządu powiatu do zarządu miejskiego z dniem 1 stycznia 2014 r. znacząco poprawiła formalną sytuację wyjściową.

Innym ważnym wyzwaniem na rzecz uzyskania ciągłej sieci dróg rowerowych o normatywnych parametrach jest pokonanie licznych obiektów mostowych o starej konstrukcji, co wiąże się z wysokonakładowymi i czasochłonnymi procesami inwestycyjnymi.

Z ważnych kwestii związanych ze strukturą polityki rowerowej w mieście należy wymienić:

- 2009r. powołanie oficera rowerowego w Tczewie
- 2013r. powołanie Zespołu ds. Polityki Rowerowej
- 2014r. powołanie pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. polityki rowerowej

Polityka rowerowa miasta Tczew w kontekście infrastruktury rowerowej opiera się nie tylko na budowie wydzielonych dróg rowerowych, ale i również na działaniach niskonakładowych, które są równie istotne dla rozwijania ruchu rowerowego w mieście.

W Tczewie istnieje kilka stowarzyszeń i nieformalnych grup rowerowych. Grupy te aktywnie działają na rzecz środowiska rowerowego w Tczewie.

### 3. CELE I PRIORYTETY POLITYKI ROWEROWEJ

Głównym celem polityki rowerowej miasta Tczew w ciągłej perspektywie wieloletniej jest systematyczny wzrost udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście, co wpłynie na realizację celów bezpośrednich jakie mi są:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie ilości zagrożeń motoryzacyjnych,
- poprawa warunków mobilności w obrębie miasta,
- wzmocnienie proekologicznych zachowań mieszkańców.

Dla działań na rzecz realizacji polityki określa się priorytety główne:

- I. Wzmocnienie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego
- II. Wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim i w rekreacji
- III. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

#### 3.1 PRIORYTET I: Wzmocnienie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego

Rower jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego w układzie transportowym w mieście na zasadach określonych w ustawie prawo o ruchu drogowym i w obrębie innych przestrzeni publicznych poza drogami na określonych w danym miejscu zasadach. Zwiększenie udziału roweru w tym ruchu może następować w efekcie tworzenia udogodnień i preferencji w obszarze dróg i infrastruktury towarzyszącej.

##### 3.1.1 CEL OPERACYJNY: Poprawa układu drogowego

Poprawa stanu i układu dróg w mieście ma znaczenie dla komfortu użytkowania roweru. Zakłada się analizę i wykonanie każdego remontu, przebudowy czy budowy nowej ulicy z uwzględnieniem osiągalnego w danych warunkach terenowych udogodnienia dla jazdy na rowerze. Dotyczy to zarówno rozwiązań związanych z budową wydzielonej infrastruktury, jak i tworzeniem pasów i kontrapasów rowerowych oraz wprowadzania stref tempo 30. Dla utrzymania jednakowych standardów, w drodze dokumentu wykonawczego, przygotowanego przez jednostkę odpowiedzialną za zarządzanie drogami, należy przyjąć podstawowe wymagania dotyczące nawierzchni i podstawowych parametrów dróg rowerowych w mieście.

W celu uzyskania ciągłości tras rowerowych w Tczewie przyjęto Program Budowy Systemu Dróg Rowerowych w Tczewie, gdzie po dokonaniu szczegółowych badań i analiz wyznaczono trasy rowerowe, i nadano im nazwy i określono główny przebieg:

Księżycowa	początek przy skrzyżowaniu Alei Solidarności z ulicą Gdańską i koniec w okolicy przystani nad brzegiem Wisły. Trasa poprowadzona jest wzdłuż ulic: al. Kociewska (odc. Nowosuchostrzyckiej) – Aleja Kociewska – Kazimierza Wielkiego – Mieszka I – Fabryczna – Targowa – Wojska Polskiego – Park Kopernika – Hugona Kołłątaja – Nad Wisłą
Księcia Sambora	początek przy zachodniej granicy miasta i koniec przy skrzyżowaniu z ulicami 30 Stycznia i Obrońców Westerplatte. Trasa poprowadzona jest wzdłuż ulic Jagiellońska (DW 224) – Wojska Polskiego. W końcowym etapie założono poprowadzenie trasy przez tereny parku im. Mikołaja Kopernika
Magistralna	Trasa łączy Trasę Księżycową (skrzyżowanie ul. Gdańskiej z Al. Solidarności) ze Starym Miastem. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem ul. Gdańskiej z Aleją Solidarności a kończy się skrzyżowaniem z ulicą 1 Maja z ul. Gdańską
Wodna	zaplanowano przebieg na odcinku skrzyżowania z ul. Armii Krajowej z Al. Solidarności do ul. Łąkowej, poprzez ul. Gdańską, Pomorską, Mostową, Wierzbową, Łąkową do Bulwaru, Nad Wisłą, Nadbrzeżna

Trasy zostały przedstawione i opisane w dokumencie Programu Budowy Systemu Dróg Rowerowych w Tczewie, który jest materiałem wyjściowym dla działań inwestycyjnych i stanowi załącznik do niniejszej Polityki.

### **3.1.2 CEL OPERACYJNY: Wzmocnienie infrastruktury rowerowej towarzyszącej**

Należy dążyć do takiego planowania inwestycji drogowych i zagospodarowania przestrzeni publicznych, aby przy każdym nowym elemencie infrastruktury rowerowej pewien udział środków był przeznaczony na działania na rzecz wzmocnienia systemu rowerowego jak stojaki i parkingi dla rowerów.

Przestrzenie publiczne, w szczególności w sąsiedztwie obiektów użyteczności publicznej winy być poddane przeglądowi i systematycznie zaopatrywane w stojaki rowerowe. Zaleca się, aby zarządcy domów mieszkalnych, obiektów przemysłowych, sklepów i zespołów handlowych w ramach swoich działań inwestycyjnych czy modernizacyjnych zaplanowali i wykonywali urządzenia do przechowywania i mocowania rowerów, jak odpowiednio wiaty rowerowe, stojaki rowerowe.

Będzie się dążyć do systematycznego wykonywania oznakowania informacyjnego powstających tras rowerowych oraz do corocznego przeglądu stanu infrastruktury rowerowej w celu jej naprawy.

### **3.1.3 CEL OPERACYJNY: Tworzenie elementów integracyjnych ruchu rowerowego z systemem transportu publicznego**

Osiągnięcie celów zrównoważonego transportu w mieście jest możliwe przy wprowadzaniu łączenia różnych środków transportu z włączeniem ruchu pieszego. Zachęcanie mieszkańców do jazdy na rowerze przyczyni się integrowania ruchu rowerowego z transportem publicznym drogowym i kolejowym. Ma to zastosowanie w szczególności w przypadku dalszych dojazdów do szkół i zakładów pracy. Węzeł integracyjny w otoczeniu dworca PKP będzie wzbogacany w zakresie infrastruktury zachęcającej do organizowania podróży rower-pociąg, rower-autobus. Podjęte zostaną przygotowania i działania na rzecz wyposażenia pętli autobusowych w elementy infrastruktury rowerowej, umożliwiającej przesiadkę. Miasto jako operator komunikacji miejskiej będzie zalecał przewoźnikowi tworzenie systemów na rzecz rowerów i warunków do przewozu rowerów w miarę potrzeb mieszkańców i możliwości technicznych. Będzie także zachęcać do takiego podejścia innych prywatnych przewoźników publicznych, w szczególności realizujących swoje usługi w dojazdach do Tczewa.

## **3.2 PRIORYTET IV: Wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim i w rekreacji**

Korzyści wynikające ze zwiększenia udziału transportu rowerowego w transporcie miejskim są odczuwalne dla miasta, społeczeństwa i środowiska naturalnego. Korzyści dla miasta wynikają przede wszystkim ze zmniejszenia wydatków na transport samochodowy i infrastrukturę. Korzyści społeczne polegają na umożliwieniu niezależnego podróżowania po mieście, a zatem ułatwieniu dostępu do pracy, rozrywki, edukacji, czy też aktywnego wypoczynku. Równie ważne dla mieszkańców są korzyści zdrowotne, czyli dostarczenie niezbędnej aktywności ruchowej. Korzyści ekologiczne opierają się na ograniczeniu emisji szkodliwych substancji do atmosfery, obniżeniu poziomu hałasu i spadku zużycia surowców nieodnawialnych.

Tczew jako miasto cechuje się zwartą zabudową, dzięki czemu miejsca zamieszkania, pracy i rekreacji znajdują w stosunkowo bliskiej odległości od siebie - sprzyja to przemieszczaniu się pieszo i rowerem. Dzięki promowaniu podróży na rowerach, Tczew systematycznie stawać się będzie mniej zatłoczony, cichy i czysty a co za tym idzie poprawi się jakość życia mieszkańców. Działania te winny być adresowane także do dzieci i młodzieży w czasie edukacji szkolnej.

### **3.2.1 CEL OPERACYJNY: Promocja roweru jako środka transportu miejskiego**

Dążąc do sytuacji, gdy rower staje się alternatywą dla przejazdów samochodami oprócz budowy odpowiedniej infrastruktury, prowadzone będą działania promocyjne, służące zachęceniu mieszkańców do korzystania z roweru w codziennym przemieszczaniu się na krótkich odległościach. Promocja i informacja na rzecz ruchu rowerowego organizowana będzie w ramach rowerowych akcji tematycznych, ale także towarzyszyć innym działaniom promocyjnym i informacyjnym w ważnych wydarzeniach miasta, jak tylko będą miały zastosowanie. Do działań informacyjnych wykorzystywać się będzie stałe narzędzia informacyjne miasta jak np. biuletyn Panorama Miasta i strona [www.wrotatczewa.pl](http://www.wrotatczewa.pl).

Miasto będzie wspierać działania popularyzacyjne i promocyjne organizacji społecznych w zakresie wynikającym z zadań samorządowych i przyjętych polityk miejskich.

### **3.2.2 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja roweru wśród dzieci i młodzieży- edukacja szkolna**

Dzieci i młodzież korzystają z roweru w bardzo różnym stopniu – zarówno bardzo aktywnie jak i okazjonalnie, nie wybierając go jako środka transportu na co dzień. Prowadzenie kampanii edukacyjnych w szkołach, poprzez np. naukę przepisów i nawyków bezpiecznej jazdy przekona i zachęci zarówno dzieci jak i rodziców do dojeżdżania rowerem do szkoły.

Szkoły będą wspierać uczniów-rowerzystów przez m.in. zapewnienie odpowiedniej infrastruktury – głównie miejsc parkingowych, a także budować przyjazne nastawienie dzieci do propozycji dojeżdżania rowerem.

### **3.2.3 CEL OPERACYJNY: Włączanie społeczeństwa do promowania roweru poprzez wydarzenia i happeningi tematyczne**

Organizacje społeczne i władze miasta systematycznie organizują różnej rangi imprezy promujące codzienne korzystanie z roweru i cieszą się one dużą popularnością wśród mieszkańców. Miasto nadal będzie angażować się w takie wydarzenia, uznając je za dobry sposób na zainteresowanie ludzi korzystaniem z roweru, poprzez połączenie działań informacyjno-edukacyjnych z rozrywką. W miarę możliwości na każdej imprezie miejskiej zapewniać się będzie miejsca postojowe dla rowerów.

Organizacje społeczne będą wspierane w organizacji tego typu wydarzeń poprzez grant miejski, przydzielany w tematycznych rozstrzygnięciach konkursowych.

### **3.2.4 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja zdrowego trybu życia- rekreacja rowerowa**

Turystyka i rekreacja rowerowa należą do zjawisk pożądanых i zalecanych na rzecz dobrego samopoczucia i zdrowia. Wpływają na poprawę tężyzny fizycznej, umożliwiają zwiedzanie nowych miejsc, a bardziej ambitne jednostki zachęcają do rywalizacji. Pozytywny wpływ jazdy na rowerze na zdrowie człowieka to ważny argument na rzecz propagowania rekreacyjnego korzystania z roweru. Stale będzie propagowany proekologiczny i zdrowy tryb życia wśród mieszkańców poprzez tworzenie możliwości do uprawiania rekreacji rowerowej. Służą temu stałe działania polegające na



organizowaniu i wyposażaniu miejsc rekreacji i wypoczynku. W obrębie miasta organizacja turystyczna wytycza i oznacza szlaki turystyczne, spinające miasto z jego pozamiejskim atrakcyjnym otoczeniem, dając szansę długich wypraw rekreacyjnych i turystycznych.

### **3.2.5 CEL OPERACYJNY: Popularyzacja roweru wśród osób dojeżdżających do pracy**

Na terenie Tczewa działa obecnie ponad 3 tysiące małych i mikro przedsiębiorców. Ponadto w Tczewie znajduje się kilkanaście dużych przedsiębiorstw (większość zlokalizowana w Specjalnej Strefie Ekonomicznej) zatrudniających setki pracowników. Jest to grupa potencjalnych przyszłych rowerzystów.

Planuje się przeprowadzenie kampanii promującej dojeżdżanie rowerem do pracy skierowanej zarówno bezpośrednio do pracowników jak i ich pracodawców. Będą wykazywane korzyści jakie mogą odnieść dzięki wdrażaniu udogodnień dla swoich pracowników w dojeżdżaniu rowerem do pracy. Planuje się organizowanie konkursów w tym zakresie.

### **3.3 PRIORYTET III: Bezpieczeństwo ruchu rowerowego**

Rowerzyści należą do grupy największego ryzyka wypadków w ruchu drogowym w Polsce. Skutki wypadków dla rowerzystów są szczególnie dotkliwe. Nie istnieją takie urządzenia i zabezpieczenia, podobne do tych jakie mają do dyspozycji pasażerowie i kierowcy samochodów. Dlatego tak ważne jest działanie profilaktyczne, aby w efekcie ograniczyć i likwidować przyczyny wypadków.

Miasto w tym zakresie podejmie działania na rzecz edukacji komunikacyjnej, planowania i realizacji inwestycji z uwzględnieniem bezpieczeństwa oraz kampanie informacyjne.

Powodzenie przedsięwzięć na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego wymaga zaangażowania wielu instytucji i podmiotów działających w różnych sektorach administracji i aktywności społecznej, tak więc dążyć się będzie na tym polu do budowania szerokiej współpracy.

#### **3.3.1 CEL OPERACYJNY: Wzmocnienie edukacji szkolnej w zakresie bezpieczeństwa drogowego**

Prawidłowo funkcjonujący system szkolnej edukacji na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego jest elementem niezbędnym dla wykształcenia świadomego i kulturalnego rowerzysty. Dąży się do włączenia edukacji komunikacyjnej w ramach tematycznych zajęć lekcyjnych i w takich formach jak wycieczki, zajęcia pozalekcyjne, turnieje, konkursy i różne imprezy okolicznościowe, we współpracy z instytucjami i organizacjami zajmującymi się zagadnieniami ruchu. Zapewni to dzieciom i młodzieży możliwość poznania zasad prawidłowego i bezpiecznego zachowania na drodze.

#### **3.3.2 CEL OPERACYJNY: Wprowadzenie działań informacyjnych i marketingu społecznego adresowanego do wszystkich uczestników ruchu drogowego na rzecz rowerów**

W ostatnich latach zauważalnie wzrosła liczba rowerzystów na drogach. Przybywa nie tylko ścieżek rowerowych, ale przede wszystkim samych rowerzystów. Jest również coraz więcej konfliktów pomiędzy rowerzystami a pieszymi czy kierowcami.

Planuje się opracować przekaz do kierowców, rowerzystów, rolkarzy i pieszych o wzajemnym respektowaniu obecności i praw. Przewiduje się prowadzenie akcji informacyjnych za pomocą

aktywnych form i środków komunikacji ze społeczeństwem w celu promocji bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym.

### **3.3.3 CEL OPERACYJNY: Monitoring oznakowania drogowego**

Oznakowanie dróg rowerowych wynika z przepisów prawa o ruchu drogowym i stosownych rozporządzeń. Dąży się do systematycznego monitoringu oznakowania pod kątem ruchu rowerowego i jego ponadstandardowego doskonalenia poprzez dodatkowe informacje o charakterze marketingu społecznego na rzecz bezpieczeństwa i kultury użytkowania przestrzeni publicznej.

## **4. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ**

Wdrażanie celów polityki rowerowej będzie odbywać się poprzez roczne plany pracy jednostek budżetowych i komórek urzędu w oparciu o roczne wskazania do działania przyjęte w planie pracy prezydenta miasta i w oparciu o budżet miasta, ze wskazaniem terminów i odpowiedzialności. Zadania inwestycyjne uzyskają formułę zadań jednorocznych lub wieloletnich, wówczas będą uwzględnione w wieloletnim planie finansowym.

Za procesy inwestycyjne i utrzymanie infrastruktury odpowiada Miejski Zarząd Dróg, funkcjonujący w strukturze Zakładu Usług Komunalnych w Tczewie.

Przygotowywaniem rocznych harmonogramów działań oraz kordynacją zawartych w nich zadań zajmuje się pełnomocnik Prezydenta Miasta ds polityki rowerowej. Opiniowaniem dokumentów, koncepcji oraz współtworzeniem polityki rowerowej zajmuje się Zespół ds. Polityki Rowerowej, który ma formę ciała doradczego przy Prezydencie Miasta.

Czynione będą starania pozyskania wsparcia finansowego dla zadań inwestycyjnych ze środków zewnętrznych w tym pochodzących z programów Unii Europejskiej.

Należy dążyć do budowania szerokiej współpracy społecznej z podziałem zadań i odpowiedzialności. Działania promocyjne, popularyzujące są organizowane przez Miasto przy aktywnym współudziale organizacji pozarządowych.

Tczew, dnia 12 maja 2014r.