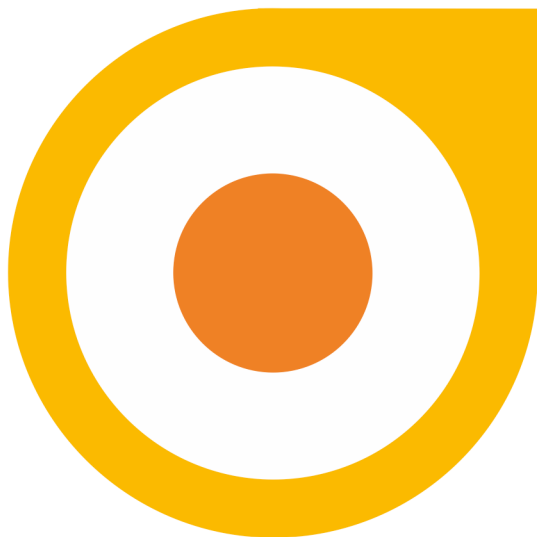
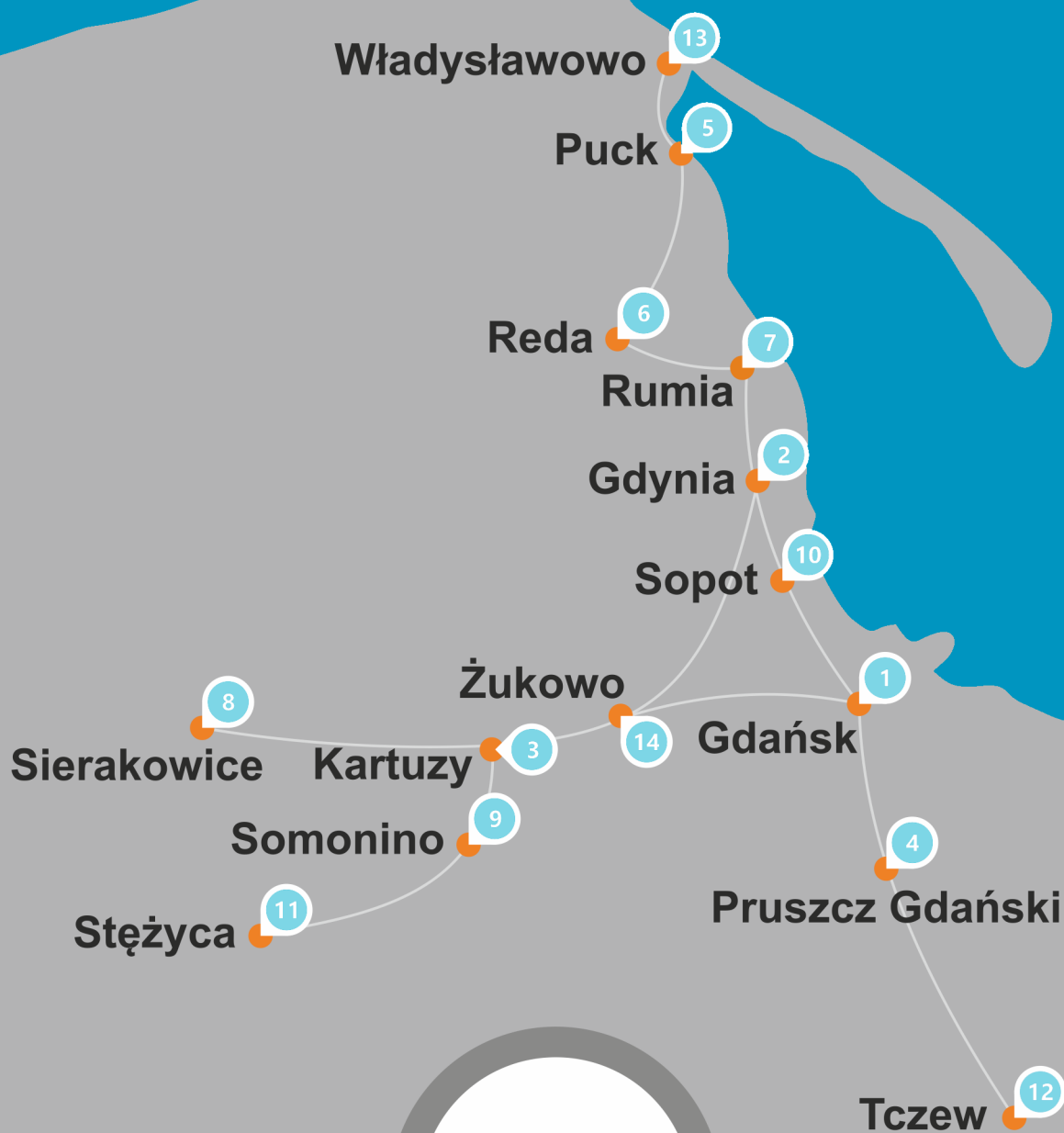




**Konsultacje
wyników diagnozy jakości
polityki rowerowej
14 gmin przystępujących
do realizacji projektu
„Budowa Systemu
Roweru Metropolitalnego
OMG-G-S”
(raport przejściowy)**





Konsultacje wyników diagnozy jakości polityki rowerowej 14 gmin przystępujących do realizacji projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S” (raport przejściowy)

Powstały na zlecenie:



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

www.metropoliagdansk.pl

Wykonanie:



POLSKA
UNIA
MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

www.mobilnosc.org

Autorzy:

Rafał Glazik

dr Piotr Kuropatwiński

Tomasz Legutko

Projekt i grafika:

Alina Zleśna-Michaluk

Jan Rusek

Gdańsk, maj-grudzień 2018



Spis treści

	Wprowadzenie	04
2.1.2	Gdańsk - Konsultacje wyników diagnozy	05-07
2.1.2.1	Gdańsk - Zmiana oceny w kolejnych edycjach diagnozy BYPAD	08-09
2.1.3	Gdańsk - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	10-16
2.2.2	Gdynia - Konsultacje wyników diagnozy	17-19
2.2.2.1	Gdynia - Zmiana oceny w kolejnych edycjach diagnozy BYPAD	20-21
2.2.3	Gdynia - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	22-27
2.3.2	Kartuzy - Konsultacje wyników diagnozy	28-30
2.3.3	Kartuzy - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	31-34
2.4.2	Pruszcz Gdański - Konsultacje wyników diagnozy	35-37
2.4.3	Pruszcz Gdański - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	38-41
2.5.2	Puck - Konsultacje wyników diagnozy	42-44
2.5.3	Puck - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	45-48
2.6.2	Reda - Konsultacje wyników diagnozy	49-51
2.6.3	Reda - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	52-55
2.7.2	Rumia - Konsultacje wyników diagnozy	56-58
2.7.3	Rumia - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	59-62
2.8.2	Sierakowice - Konsultacje wyników diagnozy	63-65
2.8.3	Sierakowice - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	66-71
2.9.2	Somonino - Konsultacje wyników diagnozy	72-74
2.9.3	Somonino - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	75-78
2.10.2	Sopot - Konsultacje wyników diagnozy	79-81
2.10.3	Sopot - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	82-85
2.11.2	Stężycza - Konsultacje wyników diagnozy	86-88
2.11.3	Stężycza - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	89-94
2.12.2	Tczew - Konsultacje wyników diagnozy	95-96
2.12.2.1	Tczew - Zmiana oceny w kolejnych edycjach diagnozy BYPAD	97-99
2.12.3	Tczew - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	100-105
2.13.2	Władysławowo - Konsultacje wyników diagnozy	106-108
2.13.3	Władysławowo - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	109-113
2.14.2	Żukowo - Konsultacje wyników diagnozy	114-116
2.14.3	Żukowo - Analiza modułów - wnioski i rekomendacje	117-121



Wprowadzenie

W ramach prac nad przygotowaniem raportu z audytu polityki rowerowej opartej o metodologię BYPAD na terenie 14 gmin realizujących projekt Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S przeprowadzono w roku 2018 konsultacje postawionej w 2017 diagnozy.

Konsultacje polityki rowerowej w poszczególnych miastach i gminach służyły zweryfikowaniu ustalonych w procesie diagnozy oceny każdego z 9 modułów BYPAD i ustaleniu poziomu oceny jakości polityki na czterostopniowej drabinie rozwoju. Metodologia BYPAD rozróżnia cztery poziomy jakości: 1. Orientacja na działania doraźne, 2. Podejście izolowane, 3. Podejście zorientowane na działania systemowe, 4. Podejście zintegrowane.

W miejscowościach, w których przeprowadzano już audyt polityki rowerowej w przeszłości, zestawiono obecne wyniki jakości oceny polityki rowerowej z wynikami uzyskanymi w poprzednim badaniu aby w łatwy sposób łatwo zauważyć zmianę w jej jakości w czasie.

W niniejszej części raportu znajduje się analiza 4 pierwszych modułów wchodzących w skład procesu audytu polityki rowerowej w zakresie planowania. Na podstawie sugestii grup ewaluacyjnych, w których skład weszli mieszkańcy, radni i pracownicy urzędów miast i gmin oraz własnej wiedzy i doświadczenia eksperci zewnętrzni przygotowali wnioski i rekomendacje w zakresie następujących modułów: potrzeby użytkowników, przywództwo i koordynacja, polityka w dokumentach i personel i środki.

Ostatnim krokiem będzie przygotowanie raportu końcowego z audytu oraz 24 miesięcznego planu działań na podstawie w zakresie pozostałych etapów procesu: wdrażanie i monitoring. W tym celu w kolejnym roku zostaną przeprowadzone w poszczególnych miastach i gminach objazdy infrastruktury rowerowej.

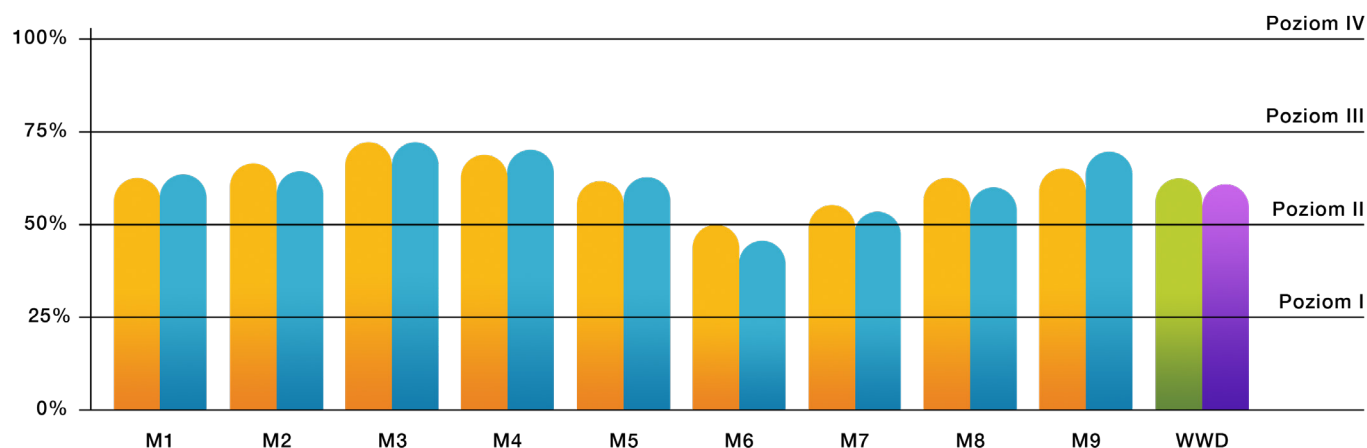
2.1.2

GDAŃSK

Konsultacje
wyników diagnozy

GDAŃSK

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 10 osób (wyłącznie mężczyzn): 4 urzędników, 4 mieszkańców i 2 ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,50	62,50%	2,58	64,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,69	67,19%	2,59	64,75%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,88	71,88%	2,88	72,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,75	68,75%	2,80	70,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,46	61,46%	2,51	62,75%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	2,00	50,00%	1,80	45,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	2,21	55,21%	2,15	53,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	2,50	62,50%	2,40	60,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	2,63	65,63%	2,78	69,50%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,5

62,50%

2,47

61,80%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Gdańska



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Gdańska uległa nieznacznemu obniżeniu: z poziomu 2,50 do poziomu 2,47. Niewielka skala zmiany oceny działań prowadzonych w ramach polityki rowerowej miasta wynika między innymi z faktu, że w Gdańsku już w roku 2010 przeprowadzono pełną procedurę diagnozy polityki rowerowej miasta. Na podstawie rekomendacji zaangażowano zespół pracowników, których kompetencje były podnoszone dzięki uczestnictwu w krajowych i zagranicznych konferencjach, poświęconych problematyce znaczenia aktywnych form mobilności (zwłaszcza komunikacji rowerowej). Kompetencje pracowników podnoszone były również w czasie realizacji kolejnych międzynarodowych projektów wymiany doświadczeń z innymi miastami Europy.

Na ogólne nieznaczne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w czterech przypadkach została ona obniżona, ocena jednego z modułów polityki nie uległa zmianie, ocena kolejnych czterech uległa po konsultacjach podwyższeniu.

Proces weryfikacji nie doprowadził do znaczących zmian oceny działań podejmowanych w poszczególnych obszarach polityki rowerowej Gdańska. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że poziom najniżej ocenianej jakości działań w obszarze 6 (Informacja i edukacja) uległ po weryfikacji najbardziej znaczącemu obniżeniu: z 2 do 1,8. Jest to jedyny obszar, w którym polityka rowerowa miasta uzyskała ocenę wskazującą na poziom niższy niż 2.

Warto także zwrócić uwagę na fakt, że w trzech modułach (6, 7 i 8) obrazujących jakość procesów wdrażania polityki rowerowej, dotyczących informacji i edukacji,



promocji i partnerstw oraz działań uzupełniających ocena uzyskana przez miasto uległa obniżeniu, a także, że w tych trzech modułach jej poziom kształtuje się poniżej oceny ogólnej.

Jeśli chodzi o wdrażanie działań inwestycyjnych, prowadzących do podniesienia jakości infrastruktury rowerowej, a także bezpieczeństwa użytkowników, ocena polityki miasta uległa poprawie. Niższa ocena działań pozostałych modułów dotyczących wdrażania wpływa ujemnie na poziom oceny ogólnej. Warto zauważyć także, że w świetle Kompleksowych Badań Ruchu udział przejazdów rowerem w ogólnej liczbie przejazdów realizowanych codziennie w Gdańsku przekroczył już poziom 5%. Gdańsk można więc zaliczyć do miast, które wyszły już poza próg tzw. „początkujących miast rowerowych”, w których podstawowym czynnikiem wpływającym na skalę ruchu rowerowego jest poprawa jakości infrastruktury i związana z tym poprawa poczucia bezpieczeństwa użytkowników. W kolejnej fazie rozwoju przyjazności miasta dla rowerów znaczenia nabierają tzw. „działania miękkie”, diagnozowane w 6, 7 i 8 module polityki rowerowej. W tych działaniach w Gdańsku można zauważyć największe pole do poprawy jakości prowadzonej przez miasto polityki.

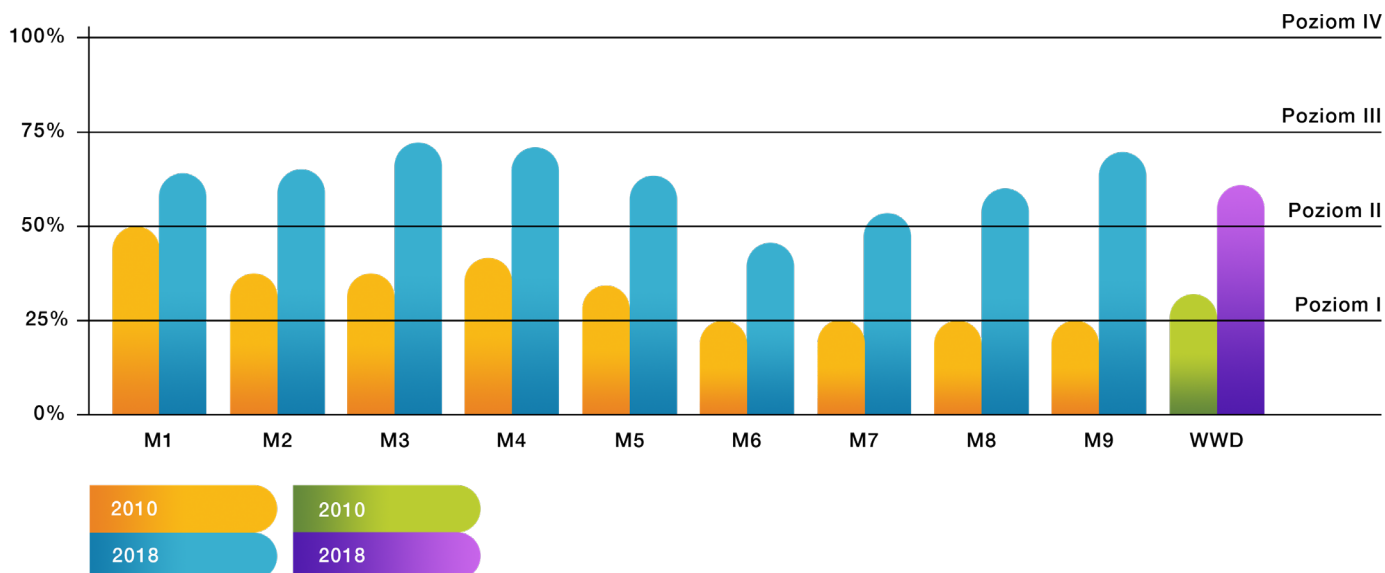
W trzech obszarach po weryfikacji nastąpiło nieznaczne poprawienie ocen: dotyczyło to modułu 4 (Personel i środki) - wzrost z 2,75 do 2,88, modułu 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - wzrost z 2,46 do 2,51 oraz modułu 9 (Ewaluacja i efekty) - wzrost z 2,63 do 2,78.

Ocena działań podejmowanych w ramach jednego z modułów polityki rowerowej, względnie najwyżej ocenianego ze wszystkich (Polityka w dokumentach), nie uległa zmianie. Sugeruje to potrzebę uzupełnienia dokumentów formułujących plany działań o bardziej wyraźne położenie nacisku na jakość i skalę prowadzenia działań w obszarze informacji i edukacji.



2.1.2.1

Zmiana oceny poszczególnych modułów oraz ogólnej oceny polityki rowerowej w kolejnych edycjach diagnozy realizowanej wg metodologii BYPAD



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,00	50,00%	2,58	64,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,50	37,50%	2,59	64,75%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,50	37,50%	2,88	72,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,67	41,75%	2,80	70,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,33	33,25%	2,51	62,75%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,00	25,00%	1,80	45,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,00	25,00%	2,15	53,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,00	25,00%	2,40	60,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,00	25,00%	2,78	69,50%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,28

32,08%

2,47

61,80%

Warto w tym miejscu podzielić się refleksją na temat postępu Gdańska w realizacji działań w poszczególnych obszarach polityki rowerowej, która nastąpiła od 2010 roku, to znaczy od daty przeprowadzenia w mieście pierwszego audytu polityki rowerowej według metodologii BYPAD. Ogólna ocena działań prowadzonych wówczas w mieście została określona na poziomie 1,28 (co sugerowało nastawienie ówczesnej polityki rowerowej miasta na działania doraźne). Jedynie w dwóch modułach osiągnęte przez Gdańsk wyniki kształtowały się na poziomie wyższym niż 1,5. Były to oceny jakości działań dotyczących ustalania potrzeb użytkowników (ocenionych na 2) oraz angażowania personelu i środków finansowych, skupionych wówczas prawie wyłącznie na tworzeniu widzialnych elementów infrastruktury rowerowej (ocenionych na poziomie 1,67). Dwa kolejne moduły: Przywództwo i koordynacja oraz Polityka w dokumentach oceniono na poziomie 1,5. Poza tym jedynie w przypadku modułu opisującego działania w sferze infrastruktury i bezpieczeństwa, jakość działań oceniono na poziomie wyższym niż 1 (przypisano mu wartość 1,33). Jakość działań we wszystkich pozostałych obszarach polityki rowerowej określono w 2010 roku na poziomie 1 (charakteryzującym się skupieniem na działaniach doraźnych).

Umożliwia to zaryzykowanie tezy, że obecnie polityka rowerowa Gdańska, po 9 latach wysiłków, została już dość wyraźnie osadzona w całościowej polityce transportowej miasta. Warto jednak skupić się na tym, by była ona lepiej skoordynowana z polityką przestrzenną, zdrowotną i ekologiczną – inaczej mówiąc dotyczy to wyraźnego podniesienia jakości działań w zakresie informacji i edukacji na temat korzyści z rozwoju ruchu rowerowego i jego promocji dla miasta oraz jego mieszkańców.



2.1.3

GDAŃSK

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 2,58/4



Grupa ewaluacyjna stwierdziła, że potrzeby użytkowników w Gdańsku są badane nieregularnie, jedynie wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Jeśli chodzi o kwestię angażowania użytkowników w kształtowanie polityki rowerowej, to grupa ewaluacyjna przyjęła analogiczną opinię: użytkownicy są angażowani w ten proces nieregularnie, to znaczy jedynie wtedy gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

W mieście, mimo dość wysokiego poziomu rozwoju ruchu rowerowego (sięgającego w świetle Kompleksowego Badania Ruchu z roku 2016 prawie 6% ogólnej liczby codziennych podróży) nie rozwinęły się zaawansowane formy współpracy między Referatem Mobilności Aktywnej, a organizacjami pozarządowymi uznającymi się za struktury reprezentujące interesy mieszkańców korzystających z rowerów.

Pewne formy uzgadniania między tymi gremiami treści projektów, które miałyby być finansowane w ramach budżetu obywatelskiego przyczyniły się w ubiegłych latach korzystnie do poprawy jakości pewnych elementów infrastruktury rowerowej miasta.

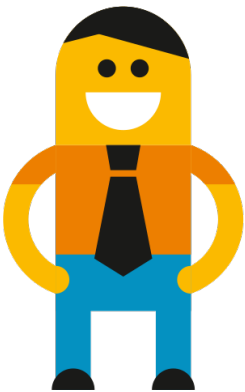
Później jednak wystąpiły w tym obszarze istotne konflikty wynikające z niedoskonałości procedur głosowania przez mieszkańców lub zmian kryteriów dopuszczania projektów. Mogło to być przyczyną frustracji inicjatorów ciekawych pomysłów poprawiających warunki ruchu pieszych i rowerzystów w mieście, które zostały odrzucone na etapie kwalifikacji lub w fazie głosowania.

Brak dobrze zinstytucjonalizowanej współpracy między grupami czy organizacjami obywateli zainteresowanych podnoszeniem znaczenia aktywnych form mobilności (zwłaszcza ruchu rowerów) w mieście wymaga podjęcia wysiłku na rzecz poprawy sytuacji w tym obszarze. Proponuje się zatem w pierwszej kolejności powołanie zespołu ds. polityki rowerowej spotykającego się regularnie (co najmniej raz na kwartał lub częściej, w razie potrzeby).

Zespół ten powinien składać się nie tylko z przedstawicieli tych wydziałów urzędu miejskiego, które mają wpływ na komfort i bezpieczeństwo osób korzystających z aktywnych form mobilności, ale także z ekspertów i przedstawicieli mieszkańców (rady miasta i rad dzielnic, jak również zainteresowanych tą problematyką organizacji pozarządowych). Bazą funkcjonowania takiego zespołu może stać się Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego składająca się z pracowników urzędu miasta, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, policji drogowej i straży miejskiej.

Obecnie Rada ta skutecznie zajmuje się opiniowaniem projektów dotyczących zmiany organizacji ruchu oraz działań na rzecz poprawy jakości miejskiej infrastruktury ruchu drogowego. Jej skład powinien zostać uzupełniony co najmniej o odpowiednio zaznajomionych z koncepcją „Vision Beyond Zero” psychologów transportu. Osoby wchodzące w jej skład powinny mieć świadomość potrzeby kwestionowania tradycyjnej roli samochodów w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców.





Grupa ewaluacyjna uznała, że gremia decyzyjne miasta (takie jak Rada Miasta i rady dzielnic) wspierają działania na rzecz cyklistów jedynie wtedy, dopóki nie są zagrożone interesy innych użytkowników miasta, zwłaszcza użytkowników samochodów (na przykład miejsca do parkowania rowerów lub drogi rowerowe tworzone poza obrysem jezdni są tworzone o ile nie wiąże się to z potrzebą likwidacji miejsc do parkowania samochodów)¹. Jednocześnie, grupa ewaluacyjna uznała, że przy realizacji nowych inwestycji drogowych interesy pieszych i rowerzystów są zawsze brane pod uwagę².

Jeśli chodzi o współpracę między samorządami innych (sąsiednich) miast i gmin grupa ewaluacyjna uznała, że w tym obszarze funkcjonują grupy robocze, które okazjonalnie spotykają się w celu omówienia realizacji niektórych wspólnych projektów. Przykładem dobrej praktyki w tej dziedzinie może być współpraca przy przygotowywaniu i wdrażaniu systemu rowerów publicznych MEVO w ramach Obszaru Metropolitalnego G-G-S.

Wśród działań, które warto byłoby podjąć w tym obszarze proponuje się wykorzystanie dotychczasowego dorobku Gdańska jako miasta osiągającego dobre rezultaty we wdrażaniu polityki rowerowej; zajmującego jednocześnie (tak jak inne miasta „rowerowe”) wysokie miejsce w rankingu miast o wysokiej jakości życia (atrakcyjnego dla mieszkańców, inwestorów i turystów). Wymaga to podjęcia odpowiednio zintegrowanych działań, by radni i osoby zajmujące kierownicze stanowiska w mieście uznały politykę rowerową także za charakteryzującą miasto element działań w zakresie public relations.

Wymaga to przede wszystkim doprowadzenia do zrozumienia przez osoby decyzyjne i medialne, zajmujące kluczowe dla miasta i regionu stanowiska, potrzebę przewyższenia skłonności do traktowania jazdy rowerem głównie, lub co gorsza, wyłącznie jako formy spędzania czasu o charakterze rekreacyjno-sportowym. Wiąże się to także z koniecznością pokazywania, że jazda rowerem jest jednym z istotnych elementów systemu mobilności i transportu na całym obszarze metropolii³. Główne wyzwanie w tym obszarze polega na doprowadzeniu do uznania, że zachodzi potrzeba znaczącego podniesienia roli roweru (polityki mobilności) w rankingu tematów refleksji strategicznej miasta i całego obszaru metropolitalnego.

1 Za przykład złej praktyki przekształcania przestrzeni miejskiej może służyć historia przebudowy miejsc do parkowania między wylotem ulicy Podwale Staromiejskie a placem przed kościołem pw. św. Elżbiety w Gdańsku: istniejące tam miejsca do parkowania równoległe do osi jezdni zostały przekształcone w miejsca do parkowania prostopadłego, kosztem szerokości chodnika, na którym odbywa się dość intensywny ruch rowerów wzdłuż ul. Wały Jagiellońskie.

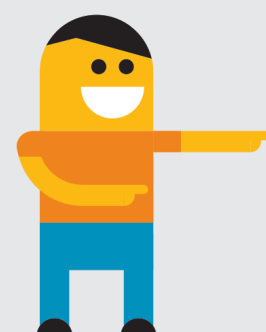
2 Powyższy przypis pokazuje, że w wielu poprzednio realizowanych inwestycjach ta opinia nie znajdowała potwierdzenia.

3 W skrócie: rower to nie tylko ani nie głównie sport; to przede wszystkim transport.

Ważnym czynnikiem potencjalnie umożliwiającym sprostanie temu wyzwaniu są wizyty studyjne oraz pozyskiwanie informacji na temat działań podejmowanych w tym obszarze w wielu innych miastach europejskich stawiających na promocję roweru jako czynnika warunkującego wysokie wskaźniki jakości życia. Praktyczną drogą realizacji takiej taktyki powinno być doprowadzenie do udziału w takich wizytach studyjnych osób decyzyjnych odpowiednio wysokiego szczebla, a także ich udziału w kolejnych edycjach Kongresu Mobilności Aktywnej.

Kongres Mobilności Aktywnej powinien stać się ponownie ważną platformą wymiany informacji na temat innowacyjnych rozwiązań problemów gospodarki przestrzennej i mobilności między prezydentami i burmistrzami miast zainteresowanych wdrażaniem sprawdzonych już w innych miastach innowacji organizacyjnych, przestrzennych i infrastrukturalnych.

Źródłem dobrych doświadczeń pokazujących praktyczne drogi do osiągnięcia spójnych celów polityk miejskich w skali całego obszaru metropolitalnego G-G-S jest proces wdrażania systemu roweru metropolitalnego MEVO. W ramach realizacji systemu MEVO powstała skutecznie działająca grupa robocza składająca się przedstawicieli 14 gmin. Okazała się ona płodną formą współpracy ponad podziałami administracyjnymi. Warto rozważyć formę jej dalszego działania tak, by pozyskane doświadczenia można było wykorzystać przy tworzeniu prawdziwie zintegrowanego systemu transportu i mobilności w regionie, zwłaszcza integracji systemu komunikacji kolejowej i rowerowej, przy wykorzystaniu takich innowacji jak hybrydowa – aktywna elektromobilność opierająca się na rowerach (i hulajnogach) wspomaganych elektrycznie.





Grupa ewaluacyjna uznała, że strategia rowerowa miasta stanowi istotną część planów zrównoważonego transportu miejskiego, a także, że w mieście istnieje program działań (harmonogram, finansowanie i podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia.

Podstawowym dokumentem strategicznym miasta jest opracowanie pt. „Gdańsk 2030 plus — Strategia Rozwoju Miasta”. Dokument wymienia jako główne wyzwanie transportowe dalszą poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego w mieście oraz ulepszanie systemu komunikacji zbiorowej zintegrowanej z aktywnymi formami mobilności. Kolejny zapis tego dokumentu wskazuje, że dalszy rozwój sieci drogowej miasta powinien przebiegać w taki sposób, by ruch kołowy nie stwarzał efektu barierowego dla lokalnej mobilności. Usprawnienie dostępności zewnętrznej i wewnętrznej miasta nie może być realizowane w konflikcie z potrzebami bezpiecznego i komfortowego przemieszczania się mieszkańców Gdańska (i całego Trójmiasta) w jego rdzennych obszarach położonych wokół linii i stacji SKM.

W roku 2013 Biuro Rozwoju Gdańska sporządziło studium pt. „Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska – SRSteR”. W studium tym wskazane i opisane zostały wymagania, jakie powinny spełniać drogi rowerowe w mieście. SteR zawiera także wytyczne pełniejszej integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym, jak również miejsca lokalizacji i wymaganą pojemność parkingów rowerowych przy poszczególnych węzłach przesiadkowych.

Grupa ewaluacyjna zauważyła, że zapisy tego dokumentu są realizowane, ale niezgodnie z przyjętym w nim harmonogramem (w innej niż założona w dokumencie kolejności, a także w wielu przypadkach z opóźnieniem). Przyczyną tych niezgodności jest podejmowanie działań nie tam, gdzie są one najbardziej w świetle wielokryterialnej analizy potrzebne, ale tam, gdzie ich realizacja może być podjęta w związku z realizacją innych projektów i inwestycji związanych z infrastrukturą drogową miasta.

Dokumenty strategiczne miasta zawierają szereg obiecujących deklaracji, jak również zapisy sugerujące uznanie polityki rowerowej za ważną część strategii rozwoju miasta. Nie mają one jednak wyraźnie zapisanych, mierzalnych celów zakotwiczonych w czasie. Mierzalne cele wzrostu udziału przejazdów rowerem w ogólnej liczbie przejazdów realizowanych w mieście zapisane w podpisanej przez miasto w roku 2009 Karcie Brukselskiej, a także w Gdańskiej Karcie Mobilności Aktywnej z roku 2010, nie zostały przełożone na działania operacyjne, a proces ich realizacji nie jest odpowiednio monitorowany.

Warto podkreślić, że polityka rowerowa Gdańska nadal nie jest wystarczająco odnoszona do całościowej wizji jej potencjalnej roli w osiągnięciu 17 celów zrównoważonego rozwoju do 2030 roku przyjętych przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych

w 2017 roku (koniec z ubóstwem; zero głodu; dobre zdrowie i jakość życia; dobra jakość edukacji; równość płci; czysta i dostępna energia; wzrost gospodarczy i godna praca; innowacyjność – przemysł – infrastruktura; mniej nierówności; zrównoważone miasta i społeczności; odpowiedzialna konsumpcja i produkcja; działania w dziedzinie klimatu; życie pod wodą; życie na lądzie; pokój, sprawiedliwość i silne instytucje; partnerstwo na rzecz celów).

Głównym wyzwaniem obecnie wydaje się być przewyższenie rozbieżności między niekiedy dość ambitnie deklarowanymi celami, a brakiem konsekwencji w ich realizacji. Pewne nadzieje budzą zapisy przyjętego w roku 2018 Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), w którym zapisano wiele konkretnych zadań do realizacji.

Warto zastanowić się, jak jego zapisy uzupełnić działaniami podnoszącymi znaczenie Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) i Pomorskiej Kolei Metropolitarnej (PKM) w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców. Praktycznym skutkiem takich działań byłaby poprawa jakości przestrzeni miejskiej wokół węzłów przesiadkowych, jak również poprawa dostępu do stacji SKM i PKM dla pieszych i rowerzystów (zgodnie z zasadą tzw. Transit Oriented Development).

4

MODUŁ 4. Personel i środki

uzyskana ocena: 2,80/4



Grupa ewaluacyjna stwierdziła, że w mieście zapewnia się środki na finansowanie strukturalnych inwestycji na rzecz rozwoju ruchu rowerowego, a wysoko budżetowe projekty strategiczne są realizowane etapami, podczas gdy równolegle podejmowane są niskonakładowe działania takie jak wdrażanie stref ograniczenia prędkości do 30 km/h oraz otwieranie ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach.

W mieście rozpoznawalna jest działalność Referatu Mobilności Aktywnej, który posiada dobrze opisany zakres działań i kompetencje w przygotowywaniu i wdrażaniu polityki rowerowej. Jednocześnie inne wydziały takie jak Wydział Programów Rozwojowych (WPR) zaangażowane są w przygotowanie inwestycji. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni (GZDiZ) jest odpowiedzialny za tworzenie stref Tempo 30 w mieście, które obejmują już ponad 60% ogólnej długości ulic miasta.

W zakresie działań na rzecz podniesienia wiedzy i umiejętności wiedzy osób zajmujących się działaniami na rzecz wzrostu skali ruchu rowerowego w mieście zauważono, że istnieje wydzielony budżet na dalszą edukację personelu.

Miasto Monachium prowadząc politykę rowerową przeznacza około 20% całego budżetu „rowerowego” na promocję oraz działania w zakresie public relations („miękkie” aspekty polityki rowerowej). Jest to zgodne z zapisami wytycznych projektu PRESTO,

który wskazuje, że w „aspirujących” miastach rowerowych (takich, w których udział przejazdów rowerem stanowi co najmniej 5% ogółu przejazdów realizowanych codziennie w mieście) względna rola wydatków na działania miękkie powinna wyrażać nierosnącą w relacji do wydatków ponoszonych na poprawę infrastruktury. Obecnie tak sytuacja zachodzi w Gdańsku.

W Referacie Mobilności Aktywnej jest obecnie zatrudnionych 12 osób, z czego około 50% pracuje na stanowiskach merytorycznych, pozostałe zajmują się wykonywaniem funkcji o charakterze administracyjnym. Pracownicy są zaangażowani w realizację wielu projektów międzynarodowych, które umożliwiają konfrontowanie pomysłów i inicjatyw generowanych w Gdańsku z podobnymi działaniami podejmowanymi w innych miastach Europy. Jednocześnie warto zauważyć, że w wizytach studyjnych i innych formach wymiany doświadczeń dostępnych z racji uczestnictwa w tych projektach nie uczestniczą przedstawiciele wyższych szczebli administracji samorządowej miasta. Tym samym osiągnięcia w zakresie realizacji polityki rowerowej nie uzyskały odpowiedniej rangi w promowaniu Gdańska jako miasta o wysokiej jakości życia. Korzyści wizerunkowe wynikające z prowadzenia zaawansowanej polityki rowerowej nie są wykorzystywane przez miasto w działaniach podejmowanych w sferze public relations kierowanych zarówno do otoczenia wewnętrznego jak i zewnętrznego miasta.

Na podstawie powyższej analizy narzuca się potrzeba wzmocnienia działań miasta w sferze promocji i informacji o podejmowanych inicjatywach. Działania te powinny mieć na celu podniesienie świadomości mieszkańców i decydentów o korzyściach wynikających z prowadzenia zaawansowanej polityki rowerowej. Potwierdzeniem tej potrzeby jest fakt, że w modułach Informacja i Edukacja oraz Promocja i Partnerstwa miasto Gdańsk uzyskało względnie najniższe oceny jakości prowadzonej obecnie polityki rowerowej.

Dążąc do podniesienia wiedzy i umiejętności osób zatrudnionych w strukturach podmiotów wdrażających politykę rowerową należy rozważyć wzmocnienie kadrowe Referatu Mobilności Aktywnej o osobę (osoby) specjalizujące się w prowadzeniu działań z zakresu public relations i szeroko rozumianej promocji. W procesie kształtowania struktury personelu zaangażowanego w pracy Referatu Mobilności Aktywnej warto rozważyć wdrożenie zasady zatrudniania osób, które po przejściu odpowiedniego przeszkolenia będą mogły stopniowo być angażowane w realizację projektów o charakterze merytorycznym, tak by uniknąć ryzyka powstania luki pokoleniowej w składzie zespołu zajmującego się przygotowywaniem i wdrażaniem polityki rowerowej miasta. Ważnym elementem takiego procesu kształcenia jest udział w wizytach studyjnych. Skład ekip biorących w nich udział powinien zostać rozszerzony o osoby zajmujące wysokie stanowiska w administracji samorządowej miasta, aby odpowiednio wzmocnić i podnieść rangę polityki rowerowej prowadzonej w mieście.

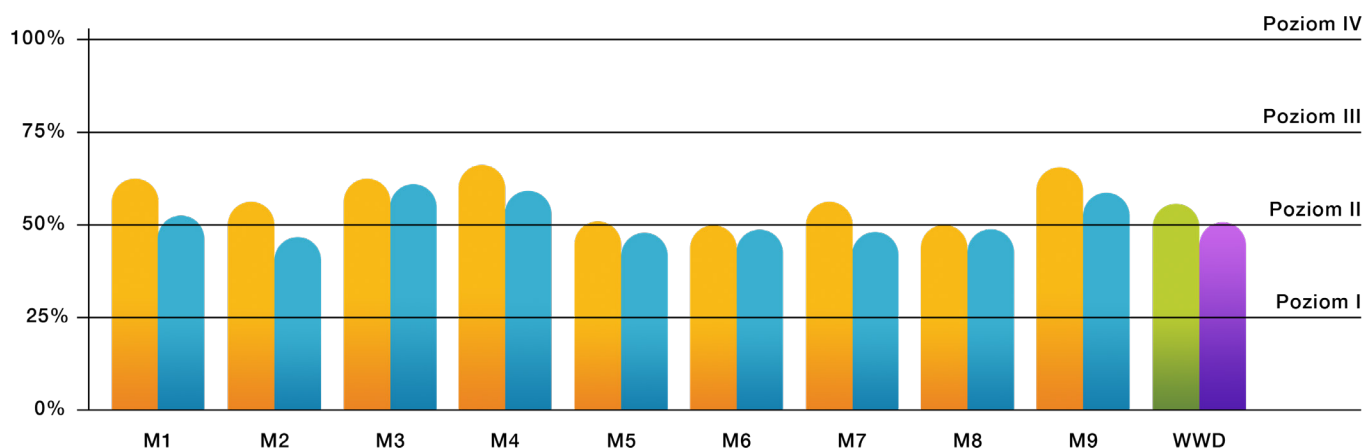
2.2.2

GDYNIA

Konsultacje
wyników diagnozy

GDYNIA

W spotkaniu poświęconym konsultacji treści opinii na temat poszczególnych aspektów polityki rowerowej wzięło udział 16 osób (4 kobiety i 12 mężczyzn), w tym 2 audytorów BYPAD koordynujących przebieg spotkania, 7 pracowników Urzędu Miasta Gdynia, 2 mieszkańców (w tym przewodniczący organizacji rowerzystów gdynskich) i 5 radnych.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,50	62,50%	2,14	53,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,25	56,25%	1,86	46,50%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,20	62,50%	2,45	61,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,67	66,67%	2,40	60,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,08	52,08%	1,90	47,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	2,00	50,00%	1,94	48,50%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	2,25	56,25%	1,90	47,50%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	2,00	50,00%	1,95	48,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	2,63	65,63%	2,31	57,75%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,24

55,99%

2,05

51,19%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Gdyni



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Gdyni uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 2,24 do poziomu 2,05. Jest to jednak poziom wyraźnie wyższy niż określony w ramach pierwszego audytu polityki rowerowej miasta wg metodologii BYPAD przeprowadzonego na wiosnę 2013 roku (wówczas oceniono politykę rowerową na 1,7). Polityka rowerowa Gdyni jest coraz bardziej osadzona w całościowej polityce transportowej miasta. W świetle wyników prowadzonych konsultacji można jednak nadal mieć zastrzeżenia co do jakości jej skoordynowania z polityką przestrzenną, zdrowotną czy ekologiczną.

Proces konsultacji wyników ustalonych wstępnie na jesieni 2018 roku na podstawie ankiet doprowadził do obniżenia oceny działań podejmowanych w praktycznie wszystkich obszarach polityki rowerowej miasta. W aż pięciu modułach polityki rowerowej nastąpiło obniżenie oceny polityki miasta poniżej poziomu 2. Dotyczyło to takich modułów jak: 2 (Przywództwo i koordynacja) - spadek oceny z 2,25 do 1,86, 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - spadek z 2,08 do 1,90, 6 (Informacja i edukacja) - spadek z 2 do 1,94, 7 (Promocja i partnerstwa) - spadek z 2,25 do 1,90, 8 (Działania uzupełniające) - spadek z 2 do 1,95. Warto zwrócić uwagę na fakt, że poziom najniżej ocenianej jakości działań w module 2 (Przywództwo i koordynacja) uległ po weryfikacji najbardziej znaczącemu obniżeniu: z 2,25 do 1,86. Niska ocena jakości polityki rowerowej w tej sferze może być uznana za powód nie osiągania 2 poziomu rozwoju polityki rowerowej we wszystkich pozostałych, omówionych wyżej obszarach. Po weryfikacji wyników diagnozy okazało się także, że względnie najwyższą ocenę uzyskała ocena działań podejmowanych w ramach 3 modułu polityki rowerowej (Polityka w dokumentach).



Zestawienie ocen obu modułów (2 i 3) sugeruje potrzebę większego zainteresowania gremiów decyzyjnych Gdyni problematyką rowerową. Potwierdza to znaną z literatury poświęconej zagadnieniom planowania strategicznego tezę, że jakość zarządzania nie zależy od jakości dokumentów strategicznych (planistycznych), ale od jakości refleksji – mówiąc kolokwialnie: od jakości inteligentnych konwersacji strategicznych prowadzonych w środowisku osób odpowiedzialnych za kluczowe decyzje dotyczące kształtu polityki przestrzennej i transportowej miasta. Względnie wysoka ocena działań podejmowanych w ramach modułu 4 (Personel i środki) – mimo faktu, że w tym obszarze nastąpił spadek pierwotnej oceny z poziomu 2,67 do 2,40 – stwarza nadzieję, że w przypadku większego zainteresowania głównych decydentów miasta problematyką rowerową (warunków korzystania z aktywnych form mobilności), dostępne w Gdyni zasoby kadrowe i budżetowe wyprowadzą politykę rowerową miasta na nową trajektorię rozwoju.

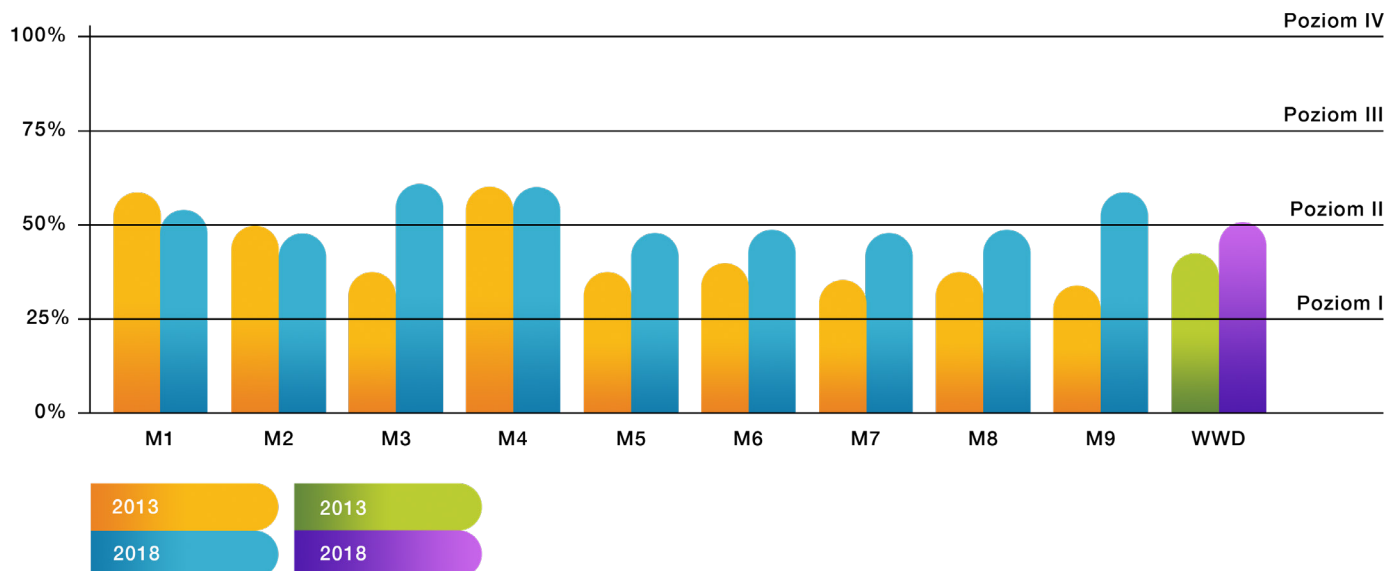
Ogólnie, po weryfikacji, względnie nisko (poniżej 2) oceniono działania podejmowane w 5, 7 i 8 module audytu: Infrastruktura i bezpieczeństwo, Promocja i partnerstwa oraz Działania uzupełniające. Ocena tych modułów ukształtowała się po konsultacjach, tak jak i modułu 2 (Przywództwo i koordynacja) poniżej oceny ogólnej (wynoszącej 2,05). Sugeruje to potrzebę nie tylko koncentrowania się na tworzeniu nowych elementów infrastruktury rowerowej, ale także na potrzebę skupienia większej uwagi na kwestiach wpływania na zachowania innych uczestników ruchu wobec osób korzystających z aktywnych form mobilności. Przykład dyskusji na forum internetowym po artykule informującym o śmiertelnym wypadku rowerzysty na ulicy Śląskiej, a także po artykule informującym o namalowaniu pasów do jazdy rowerem w pobliżu Urzędu Miasta Gdyni, świadczy o występowaniu w środowisku kierowców skłonności do lekceważenia prawa rowerzystów do poczucia bezpieczeństwa w czasie poruszania się po jezdni gdynskich ulic.

Względnie największe korekty początkowej oceny dotyczyły pięciu modułów polityki rowerowej Gdyni: Potrzeby użytkowników (spadek z poziomu 2,5 do 2,14), Przywództwo i koordynacja (spadek oceny z poziomu 2,25 do 1,86), Personel i środki (spadek z poziomu 2,67 do 2,40), Promocja i partnerstwa (spadek z 2,25 do 1,90) oraz Działania uzupełniające (spadek z 2,63 do 2,31). Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w Gdyni w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych jest w Gdyni względnie dobra. Występuje jednak wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów miejskich, a konsekwencją wdrażania postanowień przyjmowanych dokumentów w życie.



2.2.2.1

Zmiana oceny poszczególnych modułów oraz ogólnej oceny polityki rowerowej w kolejnych edycjach diagnozy realizowanej wg metodologii BYPAD



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,30	56,30%	2,14	53,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,00	50,60%	1,86	46,50%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,50	36,30%	2,45	61,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,40	60,00%	2,40	60,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,50	36,70%	1,90	47,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,60	39,00%	1,94	48,50%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,40	35,40%	1,90	47,50%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,50	37,50%	1,95	48,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,30	31,00%	2,31	57,75%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,70

41,40%

2,05

51,19%

Zapisy raportu z przeprowadzonego w Gdyni w 2013 roku procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD wymieniały, a w komentarzach audytorów akcentowały potrzebę uspokajania ruchu kołowego na lokalnych ulicach Gdyni oraz na ulicach leżących w centrum miasta, przy których znajduje się wiele celów i źródeł codziennych podróży mieszkańców. Można jednak zaryzykować stwierdzenie, że nie wystarczająco wyraźnie zidentyfikowano tam potrzebę promocji sensu uspokajania ruchu w środowisku kierowców poruszających się po Gdyni (uspokajanie ruchu przynosi korzyści również tej grupie użytkowników miasta).

Ogólne podniesienie oceny w stosunku do poziomu określonego w 2013 roku nie powinno przesłaniać faktu, że w dwóch istotnych obszarach polityki rowerowej obecna ocena uległa (po pięciu latach jej realizacji) pogorszeniu. I tak ocena jakości brania pod uwagę potrzeb użytkowników uległa obniżeniu z 2,30 do 2,14; ocena jakości przywództwa i koordynacji działań uległa obniżeniu z 2,00 do 1,86. Ocena jakości polityki rowerowej w pozostałych 7 modułach polityki rowerowej miasta uległa po pięciu latach bardziej lub mniej wyraźnej poprawie. I tak bardzo wyraźnie uległa poprawie ocena jakości dokumentów planistycznych dotyczących polityki rowerowej (z poziomu 1,5 do 2,45).

Ocena działań wpływających na jakość personelu i zaangażowanych środków uległa nieznacznej poprawie (z 2,4 do 2,48), dość znacznie poprawiła się także ocena jakości działań w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa (z poziomu 1,5 do 1,90). Pewna poprawa nastąpiła także w sferze oceny działań dotyczących informacji i edukacji (z 1,6 do 1,94), bardziej znacząca była poprawa w sferze działań dotyczących promocji i partnerstw (nastąpił w ciągu 5 lat wzrost z poziomu 1,4 do 1,9), jak również w sferze działań uzupełniających (tu nastąpił wzrost z poziomu 1,5 do 1,95). Ważnym aspektem świadczącym o większym docenieniu roli ewaluacji prowadzonych działań był wzrost oceny jakości działań prowadzonych w tym obszarze z poziomu 1,7 do 2,31.

Podsumowując, można powiedzieć, że Gdynia stworzyła dobre podstawy instytucjonalne rozwoju skutecznej polityki rowerowej, tworząc przygotowane kadry w odpowiednio umocowanych komórkach organizacyjnych Urzędu Miasta. Poprawa jakości koordynacji działań i docenienie potencjalnej roli polityki rowerowej w całej strukturze celów politycznych miasta przez jego główne struktury decyzyjne, może przynieść trudne do przecenienia korzyści dla całej społeczności mieszkańców Obszaru Metropolitalnego G-G-S.



2.2.3

GDYNIA

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 2,14/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie – tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty, ale ogólna wiedza na temat potrzeb lokalnych użytkowników jest wzbogacana przez zgłaszanie występujących problemów przez nich samych. Ponadto, grupy użytkowników są angażowane w przygotowywanie i realizację polityki rowerowej jeśli wywierają wystarczający nacisk na urzędników lub radnych. Jednocześnie grupa ewaluacyjna uznała, że grupy użytkowników są okazjonalnie zapraszane przez urzędników w celu przedyskutowania różnych tematów.

Najważniejszym partnerem urzędników Gdyni zajmujących się problematyką rowerową jest stowarzyszenie „Rowerowa Gdynia”, którego głównym deklarowanym celem jest uczynienie z Gdyni miasta przyjaznego rowerom. Tej współpracy, która nie ma jeszcze regularnego charakteru, sprzyja fakt, że był prezes Stowarzyszenia, Jakub Furkał, jest obecnie pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdyni ds. rowerowych oraz kierownikiem referatu ds. komunikacji rowerowej w gdyńskim ZDiZ.

Kolejnym społecznym partnerem władz miasta jest stowarzyszenie „Miasto Wspólne”, którego celem jest działanie na rzecz zrównoważonego transportu i harmonijnego rozwoju przestrzennego Gdyni. Indywidualni użytkownicy mogą zgłaszać do urzędu miasta drobne sprawy, skargi i wnioski dotyczące infrastruktury miejskiej, wpływającej na warunki ruchu rowerowego przy pomocy aplikacji SeeClickFix.

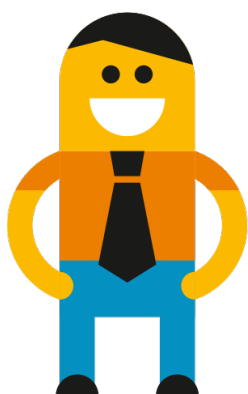
W 2011 roku została powołana zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdynia Rada Rowerowa, która miała koordynować działania na rzecz rozwoju komunikacji rowerowej w mieście. W skład rady pracującej pod kierownictwem pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. polityki rowerowej wchodziła przedstawiciele ZDiZ, pełnomocnik ds. bezpieczeństwa miasta, biura planowania przestrzennego, wydziału inwestycji, gdyńskiego centrum sportu, wydziału polityki gospodarczej i nieruchomości, lasów państwowych oraz środowisk związanych z mobilnością aktywną (organizacji pozarządowych). Od dłuższego czasu Rada ta nie wykazuje jakiegokolwiek aktywności.

Rekomenduje się reaktywowanie działania Rady w oparciu o odpowiednio opracowany regulamin pracy zawierający określenie celu jej funkcjonowania i sposobu umocowania jej tak, by jej ustalenia mogły być odpowiednio brane pod uwagę przez organy decyzyjne miasta. Rada ta powinna spotykać się regularnie (nie rzadziej niż raz na dwa miesiące), wyniki jej prac powinny być odpowiednio protokołowane i podawane do publicznej wiadomości społeczeństwu. Jej skład powinien zostać uzupełniony przez radnych oraz ekspertów co najmniej z zakresu psychologii transportu. Członkowie Rady powinni mieć możliwość podnoszenia poziomu swoich kompetencji przez uczestnictwo w ponadregionalnych – międzynarodowych sympozjach i konferencjach oraz wizytach studyjnych.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,86/4



Grupa ewaluacyjna stwierdziła, że główni decydenci miasta nadal postrzegają korzystanie z roweru jako zjawisko o drugorzędnym znaczeniu, a informacje na temat planowanych lub wdrażanych działań infrastrukturalnych jest przekazywana do innych wydziałów miasta jedynie po wystosowaniu przez nie zapytania. Okazjonalnie ma miejsce współpraca z sąsiednimi samorządami przy okazji rozbudowy infrastruktury oraz przy prowadzeniu kampanii informacyjno – promocyjnych.

W procesie wdrażania systemu rowerów metropolitalnych MEVO oraz w czasie tworzenia międzynarodowych szlaków turystyki rowerowej EuroVelo 10 jakość współpracy z sąsiednimi samorządami uległa znaczącej poprawie. W ramach realizowanych prac powstał zespół składający się z osób odpowiedzialnych za prowadzenie polityki rowerowej

w urzędach miejskich Gdańska, Gdyni, Sopotu i Tczewa. Jego funkcjonowanie powinno być utrzymywane nadal – jego głównym celem powinno być doprowadzenie do podniesienia rangi działań prowadzonych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego na odpowiednio wysoki poziom.

Kolejnym działaniem powinno być nawiązanie roboczych relacji współpracy z sąsiadującym z Gdynią miastem Rumia. Ten postulat jest oczywiście uwarunkowany odpowiednim umocowaniem instytucjonalnym osób zajmujących się polityką rowerową w Rumi.

Należy także podjąć działania by w świadomości decydentów miasta polityka rowerowa została uznana jako ważny charakteryzujący miasto element jego wizerunku - w ramach działań podejmowanych przez miasto w zakresie public relations.

W ramach działań informacyjnych oraz przygotowywanych raportach przedstawianych radzie miasta i działań prowadzonych w mediach społecznościowych powinny pojawiać się informacje nie tylko o prowadzonych działaniach inżynierskich (rozbudowie elementów infrastruktury rowerowej miasta) ale także informacje o ich sensie i celach. Wizja celów prowadzonej polityki zrównoważonej mobilności, której polityka rowerowa powinna być zintegrowanym i integralnym elementem będzie mogła być dzięki temu wykorzystana do wyjaśniania mieszkańcom sensu działań podejmowanych przez miasto w tym obszarze.

3

MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

uzyskana ocena: 2,45/4



Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że treść dokumentów strategicznych dotyczących kwestii rowerowych w mieście jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego, obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu. Część strategii rowerowej stanowi program doraźnie ustalanych działań, które mogą być realizowane w tych miastach.

Głównym dokumentem strategicznym miasta jest „Strategia Rozwoju Miasta Gdyni 2030”. W zapisach tego dokumentu w „Prioryecie 1 - jakość życia gdyńskiej wspólnoty. Cel 1.3 – przestrzeń publiczna w gdyńskich dzielnicach” czytamy o potrzebie ograniczenia roli samochodu w mieście przez kształtowanie przestrzeni miejskich z uwzględnieniem priorytetowej roli mobilności pieszej i rowerowej oraz publicznego transportu zbiorowego.

„Priorytet 2 – dom. Cel 2.1 – usługi dostępne dla mieszkańców gdyńskich dzielnic” zawiera zapis: tworzenie na bazie stref drobnego handlu i usług przestrzeni publicznych w gdyńskich dzielnicach, uwzględniający priorytetowy udział ruchu pieszego i rowerowego.

„Cel 2.2 – sprawny, przyjazny i zintegrowany system komunikacyjny w mieście” zakłada wykorzystywanie potencjału transportu rowerowego w obsłudze potrzeb transportowych gdynian poprzez powiązanie tras rowerowych w ramach metropolii i wprowadzenie systemu roweru miejskiego (metropolitalnego).

Przytoczone wyżej zapisy mogą świadczyć o przywiązywaniu dużego znaczenia do kwestii kształtowania miasta z myślą o priorytetowym traktowaniu potrzeb osób decydujących się na poruszanie się po mieście przy pomocy aktywnych form mobilności (chodzenia pieszo i jazdy rowerem). Wyzwaniem dla władz miasta jest przełożenie tych ogólnie sformułowanych zapisów na konkretne działania.

W miastach, w których programom wspierania komfortu oraz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów nadano odpowiednią rangę, ważną rolę odgrywają działania informacyjno – edukacyjne wyjaśniające mieszkańcom i przyjezdnym sens konsekwentnego uspokajania ruchu, stopniowego zwiększania obszarów miasta wolnych od parkujących i szybko jeżdżących samochodów. Ulice jednokierunkowe bardzo często są (po odpowiednim uspokojeniu ruchu) udostępniane dla ruchu rowerów w obu kierunkach, a liczba miejsc do darmowego parkowania w przestrzeni ulicznej jest stopniowo redukowana. Zapisy dokumentów strategicznych podawane są do wiadomości publicznej w postaci komunikatywnej infografiki, pokazującej korzyści wynikające z wdrażania strategii prowadzącej do stopniowego poszerzania przestrzeni ulicznej dla ludzi poruszających się po niej w poczuciu komfortu i bezpieczeństwa.

Działania informacyjne powinny wyjaśniać mieszkańcom, że polityka rowerowa nie polega głównie na tworzeniu widzialnej infrastruktury rowerowej w oparciu o założenie, że tylko ścisła segregacja różnych rodzajów ruchu zapewni komfort i bezpieczeństwo niezmotoryzowanym mieszkańcom, ale jej ważnym elementem są działania prowadzące do redukcji skali ruchu, skali parkowania i do uspokojenia ruchu na coraz większych obszarach miasta, zwłaszcza w okolicach centrum i węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej (głównie stacji SKM i PKM).



Rekomenduje się opracowanie strategii rozwoju ruchu rowerowego zawierającej cele spełniające kryteria SMART - zakotwiczone w czasie, mierzalne, osiągalne i zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Strategia powinna mieć charakter integralny jak i zintegrowany: odnosić się do wszystkich elementów mających wpływ na komfort i bezpieczeństwo osób chcących poruszać się rowerem, a także powinna być zintegrowana ze strategią rozwoju przestrzennego i systemu transportowego miasta.

W świetle doświadczeń miast o wysokim stopniu zaawansowania wdrażania strategii przyjaznych dla środowiska przyrodniczego i społecznego (tzw. miast szczęśliwych) kluczowym elementem takich strategii jest restrykcyjna polityka parkingowa. Mieszkańcy miasta muszą być wyraźnie uświadamiani, że celem opłat za parkowanie jest nie tylko zwiększenie wskaźnika rotacji ale również zmniejszenie skłonności do korzystania z samochodów przy zaspokajaniu swoich potrzeb mobilności na coraz większych obszarach miasta. Przychody z opłat za parkowanie powinny być wykorzystywane nie tylko do pokrywania kosztów ich pobierania, ale także na poprawę komfortu i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na coraz większych obszarach centrum miasta.

Polityka miasta powinna być zorientowana nie tylko na wzrost znaczenia transportu zbiorowego (zgodnie z zasadą Transit Oriented Development), ale także na wzrost obszarów miasta wolnych od parkujących i jeżdżących samochodów. Tylko tak sformułowana polityka może przekonać mieszkańców rezygnujących z posiadania samochodu do jej wspierania i może prowadzić do odwrócenia trendu coraz większego uzależnienia życia od samochodów (wzrostu liczby samochodów na 1000 mieszkańców ze wszystkimi ujemnymi skutkami nie zrównoważonego rozwoju).

4

MODUŁ 4. Personel i środki

uzyskana ocena: 2,40/4



Grupa ewaluacyjna zauważyła istnienie w Gdyni rocznego budżetu na działania rowerowe oraz to, że personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe, a w ramach wydziału transportu istnieje sekcja posiadająca opisany zakres zadań dotyczących przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Poziom wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym może być podnoszony w ramach możliwości sporadycznego udziału w regionalnych sympozjach i warsztatach.

W strukturach Zarządu Dróg i Zieleni funkcjonuje pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. komunikacji rowerowej wraz z zespołem, w którego składzie jest stanowisko oficera rowerowego. Rolą tego zespołu jest przedstawianie Prezydentowi Miasta opinii na temat działań dotyczących polityki rowerowej oraz współpraca z Wydziałem Inwestycji Urzędu Miasta w realizacji projektów widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej miasta.

Działania w obszarze edukacji i promocji ruchu rowerowego są realizowane przez Referat ds. Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością ZDiZ.

Zespół ds. komunikacji rowerowej dysponuje budżetem w wysokości 2-3 mln PLN rocznie. Jest on przeznaczany wyłącznie na utrzymanie istniejących elementów infrastruktury (drobne remonty, naprawy i konserwacja istniejących elementów sieci dróg dla rowerów), jego wielkość nie wystarcza na rozbudowę sieci udogodnień do jazdy rowerem w mieście. Budżet na inwestycje rowerowe jest elementem budżetu budowy dróg w mieście.

W mieście należy opracować wieloletni harmonogram działań inwestycyjnych i promocyjnych. Jednocześnie należy wyodrębnić określone fundusze na założone w nim działania. Środki finansowe na ich realizację powinny zostać ujęte w wieloletnim planie finansowym miasta.

Warto zastanowić się nad wyodrębnieniem w strukturze Urzędu Miasta niezależnego biura ds. mobilności aktywnej (komunikacji rowerowej, pieszej i realizowanej przy pomocy innych form urządzeń transportu osobistego i publicznego). W takiej sytuacji odpowiedzialność za realizację projektów ujętych w wieloletnim planie finansowym spoczywałaby na biurze ds. mobilności.

Obecnie Zespół ds. komunikacji rowerowej dysponuje wydzielonym budżetem na szkolenia swojego personelu. W ramach tego budżetu zalecamy zwiększanie roli wyjazdów studyjnych. Udział w takich inicjatywach powinien brać nie tylko personel bezpośrednio zaangażowany w realizację konkretnych działań operacyjnych, ale także osoby zajmujące wysokie stanowiska w strukturze władz samorządowych miasta. Udział tych osób może mieć duży wpływ na formowanie wizji prawdziwie zrównoważonego rozwoju miasta w oparciu o sprawdzone wzory.



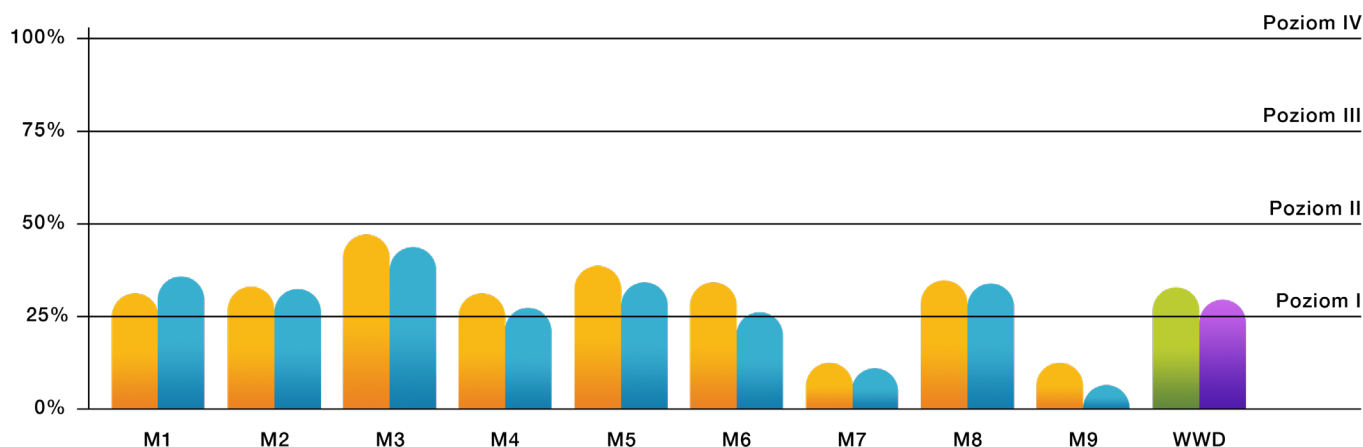
2.3.2

KARTUZY

Konsultacje
wyników diagnozy

KARTUZY

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 9 osób (4 kobiety i 5 mężczyzn), w tym 4 mieszkańców, 1 radny, 3 urzędników, a także 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,25	31,25%	1,45	36,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%	1,29	32,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,88	46,88%	1,75	43,75%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,25	31,25%	1,10	27,50%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,54	38,54%	1,33	33,25%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,33	33,33%	1,07	26,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,50	12,50%	0,43	10,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,38	34,38%	1,33	33,25%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,50	12,50%	0,25	06,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,30

32,45%

1,18

29,53%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Kartuz



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Kartuz uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 1,3 do poziomu 1,18.

Na ogólne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny praktycznie wszystkich modułów polityki rowerowej: w siedmiu przypadkach została ona znacząco obniżona, jedynie w przypadku modułu 2 – Przywództwo i koordynacja, ocena działań podejmowanych w mieście po konsultacjach została obniżona stosunkowo nieznacznie (z poziomu 1,31 do 1,29). W jednym istotnym module diagnozy (Potrzeby użytkowników) ocena po konsultacjach została podniesiona z poziomu 1,25 do 1,45.

Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 7 i 9 module audytu: Promocja i partnerstwa (spadek z poziomu 0,5 do 0,43) oraz Ewaluacja i efekty (spadek z poziomu 0,5 do 0,25). W obu tych obszarach polityki rowerowej Kartuz nie osiągnięto poziomu 1. Świadczy to o tym, że w Kartuzach praktycznie nie podejmowano jakichkolwiek znaczących działań na rzecz promocji ruchu rowerowego. Niska ocena działań podejmowanych w ramach modułu 9 (Ewaluacja i efekty) świadczy o tym, że w Kartuzach praktycznie nie podejmowano jakichkolwiek działań pozwalających na ocenę prowadzonej polityki rowerowej. Nie była ona praktycznie poddawana jakimkolwiek formom konstruktywnej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie jej kierunków lub skali podejmowanych działań.

Dość znaczna korekta początkowej oceny w dół dotyczyła następujących modułów diagnozy polityki rowerowej: 3 (Polityka w dokumentach) - spadek z 1,88 do 1,75, 4 (Personel i środki) - spadek z 1,25 do 1,10,



5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - spadek z poziomu 1,54 do 1,33, oraz 6 (Informacja i edukacja) - spadek z 1,33 do 1,07.

Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacji działań są prowadzone względnie lepiej niż ich wdrażanie. Występuje jednak wyraźny rozdźwięk między względnie optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów miejskich, a konsekwencją wdrażania treści dokumentów w praktyce.

Ocena wyników drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) została obniżona w najmniejszym stopniu (z 1,31 do 1,29). Ocena działań w tym obszarze pozostała jednak na poziomie wyraźnie niższym niż moduł Polityka w dokumentach (1,75). Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w module „przywództwo i koordynacja” warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach polityki rowerowej.

W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta. W Kartuzach, mimo względnie obiecujących zapisów w niektórych dokumentach strategicznych i deklarowanej chęci realizacji ich postanowień, jakość ich wdrażania, a także jakość oceny ich skutków może pozostawać z punktu widzenia osób chcących korzystać z roweru na wyraźnie niesatysfakcjonującym poziomie.



2.3.3

KARTUZY

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,45/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że potrzeby użytkowników były w Kartuzach badane nieregularnie, jedynie wtedy, gdy przystępowano do realizacji konkretnych projektów. Użytkownicy – mieszkańcy miasta byli także nieregularnie angażowani w ustalanie kształtu polityki rowerowej miasta – ich zdanie bywało uwzględniane jedynie w relacji do konkretnych projektów. Angażowanie mieszkańców w takim trybie wynikało m.in. z faktu, że problematyka rowerowa nie była traktowana jako istotny element życia miasta i jego mieszkańców, a korzystanie z rowerów było postrzegane prawie wyłącznie jako forma rekreacji i turystyki.

Rekomendujemy zidentyfikowanie ważnych grup adresatów i dotarcie do osób aktywnych w swoich środowiskach – w placówkach edukacyjnych, klubach turystycznych i sportowych, a także w wybranych zakładach pracy. Jako ważne grupy docelowe warto traktować kobiety, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, a także osoby dojeżdżające do pracy – również te, które docierają do pracy w Trójmieście korzystając z linii PKM. Warto podjąć wysiłek opracowywania tzw. zielonych planów podróży dla pracowników ważnych instytucji życia publicznego w Kartuzach: placówkach ochrony zdrowia i urzędach.



Grupa ewaluacyjna uznała, że wpływ głównych decydentów na podejmowanie decyzji dotyczących ruchu rowerowego ma charakter losowy i ograniczony. Sporadycznie wewnętrzne grupy robocze zbierają się w celu rozwiązania bieżących problemów. Nieco lepiej oceniono sposób komunikowania polityki rowerowej, gdyż uznano, że informacje na temat planowanych lub prowadzonych działań promocyjnych, edukacyjnych i infrastrukturalnych są przekazywane miejscowym decydentom kanałami informacyjnymi w ramach ustalonych procedur.

W dniu 15 lipca 2013 roku podpisane zostało porozumienie intencyjne w sprawie przystąpienia do współpracy na rzecz realizacji projektu pn. Kaszubska Trasa Rowerowa. Przedsięwzięcie to miało objąć swoim zasięgiem teren 12 gmin działających pod przewodnictwem gminy Kartusy. Inicjatywa ta stworzyła podstawę współpracy wielu samorządów lokalnych w sferze tworzenia wspólnej, skoordynowanej oferty turystyki aktywnej, wykorzystującej potencjał oddanej do użytku w 2015 roku PKM.

Rekomendujemy wzmocnienie działań prowadzących do realizacji tej inicjatywy w odpowiednio skoordynowany sposób i wykorzystanie jej jako przykładu dobrej praktyki współpracy międzygminnej. Warto jednak zauważyć, że działania koncentrujące się na tworzeniu turystycznej infrastruktury rowerowej mogą świadczyć o niedocenianiu roli działań bardziej podstawowych – świadczących o rozumieniu sensu ‘piramidy rowerowej’ u podstawy której znajduje się zaspokajanie codziennych potrzeb mobilności mieszkańców w skali lokalnej – działania na rzecz redukcji skali ruchu kołowego i uspokojenia tego ruchu, by osoby poruszające się w najbliższym otoczeniu, bez względu na swoją wydolność fizyczną miały pełne poczucie bezpieczeństwa.

Warunkiem prowadzenia właściwej polityki rowerowej w dłuższej perspektywie czasowej jest powołanie zespołu ds. polityki rowerowej (aktywnych form mobilności). W skład takiego zespołu powinny wejść osoby pracujące w urzędzie miasta, radni i zainteresowani mieszkańcy. Członkowie tego zespołu powinni być objęci cyklem odpowiednio skonfigurowanych szkoleń podnoszących ich kompetencje merytoryczne w zakresie nowoczesnej polityki rowerowej, zgodnie z tzw. nowym paradygmatem planowania mobilności. Zakłada on potrzebę skupiania uwagi na potrzebach ludzi, a nie na działaniach poprawiających możliwość szybkiego ruchu pojazdów.



Grupa ewaluacyjna uznała, że istniejąca strategia rowerowa miasta skupia się na działaniach dotyczących infrastruktury, bez powiązania jej z innymi rodzajami transportu. Istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla miasta.

Podstawowym dokumentem strategicznym miasta jest zaktualizowana strategia rozwoju gminy Kartuzy do 2020 roku. Jednym z zapisów tego dokumentu jest budowa ścieżki rowerowej w kierunku Żukowa do miejscowości Dzierżążno i Borowo. Jako cel strategiczny długoterminowej strategii wskazuje się potrzebę budowy ścieżek rowerowych i propagowanie transportu rowerowego – rozwój sieci dróg rowerowych w granicach gminy.

Na liście celów priorytetowych umieszczono również Kaszubską Trasę Rowerową. Zadanie obejmuje budowę i modernizację dróg rowerowych na terenie gminy Kartuzy. W ramach zadania zakładano powstanie 53 km dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W dokumencie pt. „Program ochrony środowiska w gminie Kartuzy” znajduje się zapis, który ukazuje szansę na przezwycięzenie zagrożenia hałasem upowszechnienie transportu rowerowego jako środka dojazdów codziennych.

Wyżej wymienione zapisy oparte były o przekonanie wiążące się z perspektywą pozyskania środków na ich realizację z funduszy zewnętrznych. Dlatego ich realizacja obarczona była wysokim współczynnikiem ryzyka. W ramach tego modułu będziemy rekomendować rozpoczęcie prac nad strategią rozwoju ruchu rowerowego w gminie Kartuzy, która powinna mieć zintegrowany i integralny charakter. Powinna ona być zintegrowana ze strategią rozwoju przestrzennego i komunikacji publicznej gminy, a jej integralny charakter winien wynikać z całościowego postrzegania ruchu rowerowego jako środka zaspokajania codziennych potrzeb mobilności wszystkich warstw i grup wiekowych ludności.

Opracowany w ramach procesu audytu BYPAD raport końcowy i 24 miesięczny program działań powinien zostać przyjęty uchwałą rady miasta i wdrażany do realizacji przez odpowiednie struktury samorządu lokalnego.





Grupa ewaluacyjna uznała, że w mieście od czasu do czasu przeznacza się pewne środki budżetowe na realizację konkretnych działań rowerowych, głównie dotyczących infrastruktury. W mieście nie ma personelu wdrażającego politykę rowerową, personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. Pracownicy urzędu miasta mogą brać udział w konferencjach na temat ruchu rowerowego w celu podwyższenia poziomu swojej wiedzy i kompetencji wyłącznie wtedy, gdy potrafią przekonać swoich przełożonych co do celowości takich działań.

Gmina Kartuzi na podstawie uchwały budżetowej z dnia 28 grudnia 2018 roku ustaliła wydatki gminy w wysokości 202 mln zł. Wśród inwestycji przewidzianych do realizacji znajduje się wiele pozycji dotyczących budowy, przebudowy i modernizacji dróg, chodników i parkingów, natomiast nie ma tam ani jednej pozycji zakładającej budowę infrastruktury rowerowej. W budżecie nie przewidziano także jakichkolwiek wydatków na działania promocyjne i edukacyjne dotyczące kwestii rowerowych.

W związku z powyższym rekomendujemy podjęcie następujących działań:

1. Po pierwsze powołanie w strukturze urzędu osoby odpowiedzialnej za prowadzenie zintegrowanej i integralnej polityki rowerowej. Powinna ona być zintegrowana z polityką rozwoju przestrzennego i polityką transportową miasta i obejmować całokształt działań prowadzących do poprawy komfortu, bezpieczeństwa i roli ruchu rowerowego w życiu miasta. Osoba ta – „oficer rowerowy” miasta powinna posiadać jasno określony zakres kompetencji.
2. Po drugie w strukturze wydatków miasta należy przewidzieć wydzielony budżet na finansowanie zadań prowadzących do realizacji zatwierdzonych w ramach niniejszego 24 miesięcznego planu działań.
3. Po trzecie zarówno „oficer rowerowy” miasta jak i inne osoby wchodzące w skład zespołu ds. polityki rowerowej powinny być objęte programem szkoleń podnoszących ich kompetencje w sferze nowoczesnej polityki rowerowej.

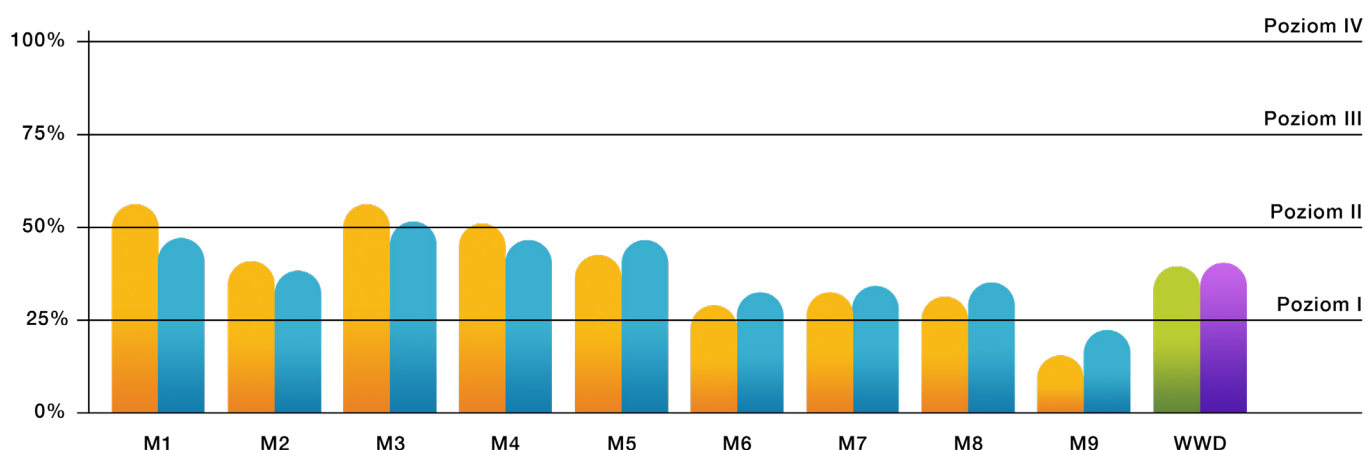
Brak realizacji powyższych zaleceń, a w szczególności nie powołanie stanowiska „oficera rowerowego” może uniemożliwić realizację wszystkich pozostałych działań wymienionych w pozostałych modułach polityki rowerowej miasta.

2.4.2

PRUSZCZ GDAŃSKI

Konsultacje
wyników diagnozyPRUSZCZ
GDAŃSKI

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 9 osób (w tym 4 kobiety i 5 mężczyzn): 3 pracowników urzędu miasta, 2 mieszkańców, 2 radnych i 2 ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%	1,90	47,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,63	40,63%	1,52	38,00%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,25	56,25%	2,12	53,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,08	52,08%	1,86	46,50%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,71	42,71%	1,86	46,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,71%	1,29	32,25%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,29	32,39%	1,32	33,00%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,25	31,25%	1,44	36,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,63	15,63%	0,93	23,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,58

39,43%

1,61

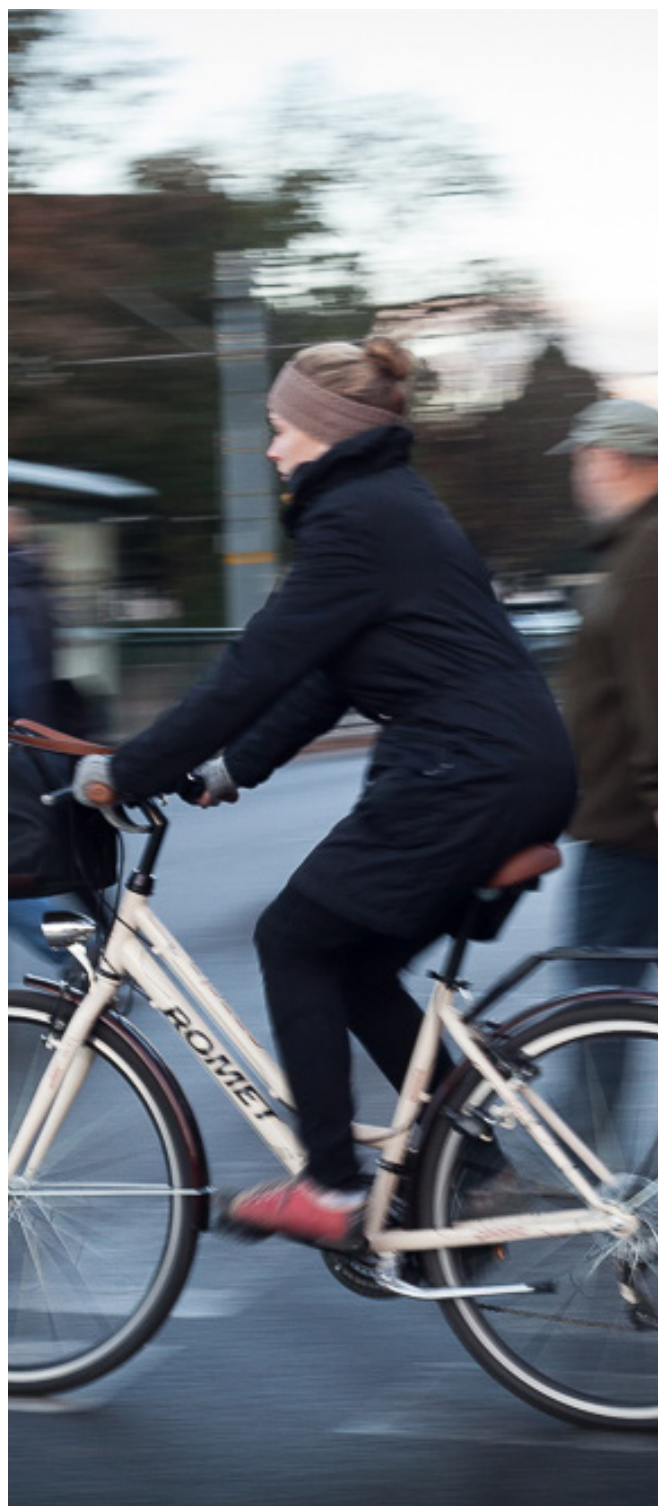
40,31%

**Rezultaty
konsultacji
wyników
diagnozy jakości
polityki
rowerowej
Pruszcza
Gdańskiego**



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego uległa nieznacznemu podwyższeniu: z poziomu 1,58 do poziomu 1,61. Wpływ na to miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w czterech modułach została ona obniżona, podczas gdy w pozostałych pięciu uległa podwyższeniu. W wyniku tych zmian diagnoza polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego okazała się wewnętrznie bardziej zrównoważona (zharmonizowana) niż wynikało to ze wstępnej analizy wyników ankiet. Umożliwia to sformułowanie optymistycznej oceny potencjału poprawy polityki rowerowej miasta. Ogólnie, po weryfikacji, najniżej (poniżej poziomu 1) ocenione zostały działania podejmowane w module 9 (Ewaluacja i efekty). Świadczy to o tym, że w Pruszczu Gdańskim podejmowano szereg działań na rzecz poprawy warunków komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, jednak wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny. Ograniczyło to możliwość formułowania wniosków prowadzących do skorygowania kierunków lub skali podejmowanych działań.

W czterech pierwszych modułach dotyczących planowania działań w obszarze polityki rowerowej dokonano pewnej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to działań w zakresie następujących kwestii: Potrzeby użytkowników (spadek oceny z poziomu 2,25 do 1,90), Przywództwo i koordynacja (obniżenie oceny z poziomu 1,63 do 1,52), Polityka w dokumentach (spadek z 2,25 do 2,12) oraz Personel i środki (spadek oceny z poziomu 2,08 do 1,86). Cztery pierwsze moduły, (za wyjątkiem drugiego: Przywództwo i koordynacja) zostały ocenione względnie wyżej niż ocena ogólna.



Świadczy to o dość wysokiej jakości zapisów polityki rowerowej w dokumentach i względnie poważnym traktowaniu kwestii zaangażowania personelu i środków w budżecie miasta. Jednak niska ocena działań w sferze przywództwa i koordynacji sugeruje potrzebę skupienia uwagi na poprawie jakości polityki rowerowej w tej sferze. Bez poprawy jakości przywództwa i koordynacji trudno oczekiwać znacznej poprawy jakości polityki rowerowej miasta we wszystkich pozostałych modułach. Słabe osadzenie w całościowej polityce transportowej miasta, niewystarczająca jakość skoordynowania polityki rowerowej z polityką przestrzenną, zdrowotną czy dotyczącą ochrony środowiska przez główne gremia decyzyjne miasta może prowadzić do obniżenia skali potencjalnych korzyści mogących pojawić się dzięki poprawie jakości polityki rowerowej. Zmniejszenie rozdziewięku między budzącymi optymizm zapisami dokumentów planistycznych, co można zauważyć porównując względnie najwyższą ocenę modułu „Polityka w dokumentach”, a oceną jakości innych aspektów polityki rowerowej, warto uznać za istotny cel działań podejmowanych w najbliższych latach.

W pozostałych modułach po konsultacjach przyznano wyższą niż początkowo ocenę. I tak w najbardziej ważącym w ogólnej ocenie module 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) nastąpił wzrost oceny z poziomu 1,71 do 1,86), podobnie w kolejnym module (Informacja i edukacja) wystąpił nieznaczny wzrost oceny z 1,17 do 1,29. W module diagnozy (Promocja i partnerstwa) ocena przyjęta w pierwszej fazie diagnozy została utrzymana (zmieniła się w bardzo nieznacznym stopniu z poziomu 1,29 do 1,32). W module 8 (Działania uzupełniające), w którym najważniejszą rolę mają działania dyscyplinujące kierowców, ocena została podwyższona z poziomu 1,25 do 1,44. Zweryfikowana diagnoza pozwala na stwierdzenie, że tylko w jednym module, w którym ocena po weryfikacji została podwyższona w najwyższym stopniu (Ewaluacja i efekty), prowadzona w Pruszczu Gdańskim polityka rowerowa nie osiągnęła poziomu 1.

Proces weryfikacji wyników diagnozy polityki rowerowej w Pruszczu Gdańskim pozwala na sformułowanie tezy, że w tym mieście funkcjonuje już pewne środowisko praktykujących rowerzystów i rowerzystek, którzy potrafią rzetelnie ocenić jakość dokumentów i działań prowadzonej w Pruszczu polityki rowerowej. Oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania nie odbiegają (po weryfikacji) znacząco od oceny działań podejmowanych w realnym środowisku miejskim, bezpośrednio wpływającym na komfort i bezpieczeństwo użytkowników. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników są prowadzone względnie dobrze.

Można oczekiwać, że mieszkańcy Pruszcza Gdańskiego będą mogli liczyć na oparcie działań podejmowanych na rzecz poprawy jakości komfortu, bezpieczeństwa i miejsca tematyki rowerowej na rzetelnej refleksji strategicznej osób odpowiedzialnych za rozwój i funkcjonowanie miasta. Będzie to miało swoje odzwierciedlenie w poprawie jakości działań sugerowanych w module „Przywództwo i koordynacja”.



2.4.3

PRUSZCZ GDAŃSKI

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,90/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że istniejące informacje o potrzebach użytkowników są badane nieregularnie, a grupy użytkowników są nieregularnie angażowane przy okazji planowania realizacji konkretnych projektów. Wynika to z faktu, że władze miasta nie doceniają jeszcze w pełni potencjału rozwoju polityki rowerowej i skali ruchu rowerowego jako ważnego elementu tworzenia wizerunku miasta o wysokiej jakości życia. Problemy ruchu rowerowego były redukowane często do kwestii wpływających na ofertę rekreacyjną i turystyczną miasta. W ostatnich latach problematyka rowerowa zaczęła zajmować coraz wyższe miejsce w rankingu polityk miejskich, zwłaszcza polityki transportu i mobilności.

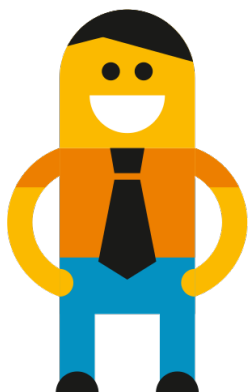
W Pruszczu Gdańskim dostrzeżono potencjał tworzenia podstawy społeczności zainteresowanej w poprawie komfortu i bezpieczeństwa jazdy rowerem w środowisku praktycznie wszystkich szkół podstawowych i średnich miasta. Rekomendowanym kierunkiem rozszerzenia tego środowiska, zwłaszcza jeśli chodzi o badanie potrzeb użytkowników, jest podjęcie działań prowadzących do zorganizowania systemu pozyskiwania wiedzy o potrzebach kolejnych grup użytkowników takich jak kobiety, osoby w wieku 50+ czy pracodawcy.

W ramach tego modułu należy podjąć kroki na rzecz wdrożenia systemu pozyskiwania wiedzy o potrzebach i angażowania użytkowników z ww. grup docelowych w proces ustalania działań prowadzących do poprawy warunków korzystania z rowerów w mieście i okolicach.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,52/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że pojedyncze osoby (radni i urzędnicy na samodzielnych stanowiskach) podejmują w Pruszczu Gdańskim pionierskie działania opracowując politykę rowerową miasta. Ponadto w strukturze Urzędu Miasta funkcjonuje wewnętrzna grupa, zajmująca się zagadnieniami mobilności aktywnej. Między wydziałami Urzędu funkcjonuje systematyczna wymiana informacji dotyczących polityki rowerowej, ale np. planowanie przebiegu dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granicy jurysdykcji sąsiednich gmin.

Szereg osób zasiadających w radzie miasta i znaczna część pracowników urzędu miasta z racji dysponowania praktycznym doświadczeniem z korzystania z roweru zarówno w celach rekreacyjnych jak i w ramach codziennych dojazdów do pracy, dobrze rozumie oczekiwania różnych grup użytkowników. Ważne jest także, że między tymi osobami udało się wytworzyć dobry klimat wzajemnego zrozumienia i współpracy na rzecz środowiska osób korzystających z rowerów w mieście.

Dla osiągnięcia jeszcze wyższego poziomu jakości przywództwa i koordynacji działań podejmowanych w mieście potrzebne jest powołanie zespołu ds. polityki rowerowej (mobilności aktywnej) z odpowiednio określonym zakresem kompetencji. W skład tego zespołu powinni wejść radni, urzędnicy reprezentujący kluczowe dla rozwoju polityki rowerowej miasta wydziały, przedstawiciele grup użytkowników zamieszkałych w Pruszczu Gdańskim oraz eksperci (policja, straż miejska, psychologowie transportu, urbaniści).

Praca tak skonfigurowanego zespołu ds. polityki rowerowej powinna odbywać się pod kierownictwem „oficera rowerowego” miasta, a jej wyniki powinny być przedstawiane jako rekomendacje do realizacji bezpośrednio burmistrzowi miasta. Warto zadbać, aby umocować ten zespół w odpowiednio zinstytucjonalizowany sposób: regulamin pracy zespołu powinien być przyjęty zarządzeniem burmistrza, a protokoły ze spotkań zespołu powinny być udostępniane publicznie, np. na stronie internetowej miasta. Elementem warunkującym skuteczność działań zespołu jest założenie, że powinien się on spotykać regularnie, nie rzadziej niż raz na dwa miesiące.



Grupa ewaluacyjna uznała, że strategia lokalnej polityki rowerowej w dokumentach strategicznych miasta jest częścią planów zrównoważonego rozwoju, jednak praktyczna realizacja działań zapisanych w dokumentach strategicznych nastawiona jest na krótkofalowe działania, pozwalające na rozwiązywanie pojawiających się doraźnie problemów.

Podstawowym dokumentem strategicznym miasta jest 'Strategia rozwoju miasta Pruszcz Gdański na lata 2011-2018' przyjętym uchwałą rady miasta 26.10.2011 roku. Zapisy tego dokumentu wyraźnie dowodzą o skupieniu uwagi jego autorów na kwestiach tworzenia widzialnej infrastruktury rowerowej. Problematyka rowerowa pojawia się w nim zarówno w kontekście działań na rzecz poprawy infrastruktury rekreacyjnej i oferty turystycznej miasta, jak i w stosunkowo mniejszym stopniu w kontekście potrzeby poprawy jakości infrastruktury codziennych przejazdów mieszkańców. Warto zatem w zapisach kolejnej edycji tego dokumentu uwzględnić w większym stopniu potrzebę uznania przejazdów rowerowych jako elementu codziennego życia mieszkańców, wpływających na jakość przestrzeni miejskich i – bardziej ogólnie – na jakość życia i wizerunek miasta przyjaznego mieszkańcom, inwestorom i turystom.

W dokumentach strategicznych miasta powinny się także znaleźć zapisy świadczące o dostrzeżeniu potrzeby poprawy jakości dostępu mieszkańców miasta do stacji kolejowej i dalej – poprawie jakości połączeń szybkiej kolei miejskiej z resztą sieci lokalnej kolei miejskiej obsługującej inne miasta OM G-G-S. Stacja PKP Pruszcz Gdański powinna zostać uznana za ważny węzeł przesiadkowy – swoisty hub transportowy dla osób zdążających z obszaru całego powiatu do centralnego pasma usługowego OM G-G-S. Z racji wyjątkowo korzystnego układu przestrzennego miasta dla aktywnych form mobilności należy podjąć działania na rzecz opracowania kompleksowego planu rozwoju ruchu rowerowego w mieście, a postanowienia raportu końcowego niniejszego dokumentu – 24 miesięcznego planu działań – powinny zostać przyjęte przez radę miasta stosowną uchwałą.





Grupa ewaluacyjna uznała, że środki budżetowe miasta są od czasu do czasu przeznaczane na realizację konkretnych działań rowerowych, głównie dotyczących infrastruktury. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za projekty rowerowe. Pracownicy mogą sporadycznie brać udział w konferencjach i sympozjach dotyczących ruchu rowerowego jeśli potrafią do tego przekonać swoich przełożonych.

Za działania dotyczące polityki rowerowej miasta Pruszcz Gdański obecnie odpowiedzialny jest wydział gospodarki komunalnej. Mimo, że w strukturze organizacyjnej urzędu miasta nie ma osoby dedykowanej do zajmowania się sprawami ruchu rowerowego, powołano pełnomocnika ds. wdrażania zaleceń wynikających z raportu końcowego audytu polityki transportowej Pruszcza Gdańskiego (znanego pn. planu zrównoważonej mobilności miejskiej - SUMP).

Wydatki budżetu miasta na rok 2019 wynoszą ogółem ponad 183 mln PLN. W ramach działu 630 – turystyka zaplanowano wydatki w kwocie 749 tys. PLN na realizację działania „Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym EV10 i EV9”.

W ramach rekomendacji na kolejny okres budżetowy sugerujemy powołanie w strukturze urzędu miasta funkcji „oficera rowerowego”, którego zakres obowiązków zostanie odpowiednio sprecyzowany, z założeniem, że będzie on odpowiedzialny za całokształt działań podejmowanych w ramach polityki rowerowej, nie ograniczając się wyłącznie do kwestii infrastrukturalnych. Kolejnym zaleceniem jest przygotowanie odpowiednio wydzielonego w całokształcie wydatków miasta budżetu. Budżet ten powinien mieć charakter zadaniowy, a jego wielkość powinna zależeć od treści 24 miesięcznego planu działań ustalonego w ramach niniejszego dokumentu. Oficer rowerowy miasta oraz członkowie zespołu ds. polityki rowerowej o którym mowa powyżej, powinni być objęci odpowiednio przygotowanym planem szkoleń – uwzględniającym udział w ponadregionalnych konferencjach, warsztatach i wyjazdach studyjnych.

Realizacja rekomendacji zawartych w niniejszym module stanowi najważniejszy warunek powodzenia realizacji postanowień zawartych w 24 miesięcznym planie działań. W przypadku niezrealizowania tego postulatu skuteczność wdrażania tego planu może okazać się wysoce problematyczna.

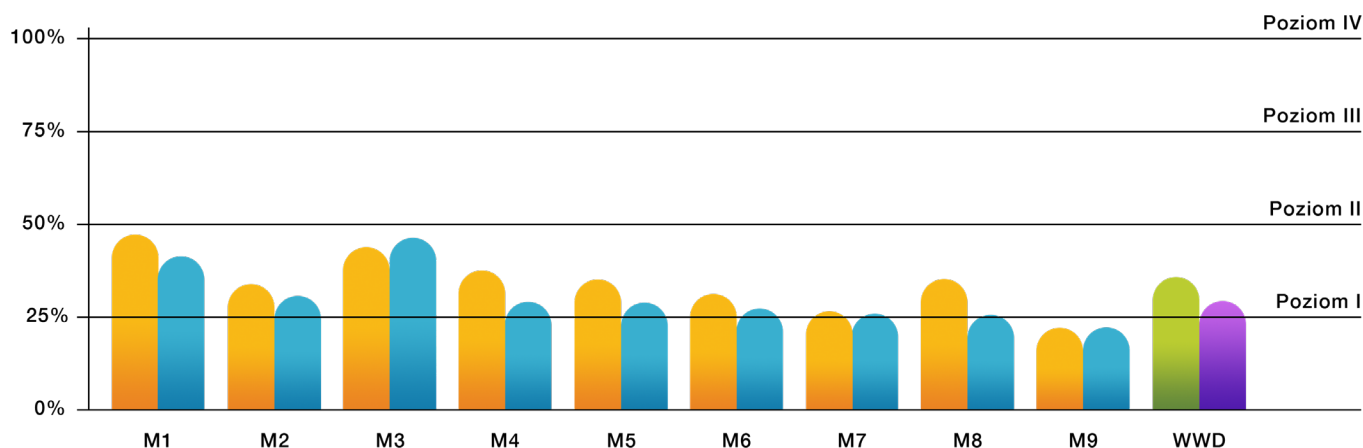
2.5.2

PUCK

Konsultacje
wyników diagnozy

PUCK

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 13 osób (w tym 6 kobiet i 7 mężczyzn): 5 pracowników urzędu miasta, 4 mieszkańców, 3 radnych oraz 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,88	46,88%	1,67	41,75%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%	1,24	31,06%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,75	43,75%	1,81	45,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,50	37,50%	1,21	30,17%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,42	35,42%	1,20	30,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,25	31,25%	1,11	27,83%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,08	27,08%	1,06	26,38%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,38	34,38%	1,05	26,13%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%	0,89	22,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,39

34,64%

1,22

30,49%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Pucka



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Pucka uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 1,39 do poziomu 1,22. Na to ogólne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w większości przypadków została ona obniżona, za wyjątkiem modułu 3 – Polityka w dokumentach, która po konsultacjach została oceniona nieznacznie wyżej niż pierwotnie.

Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 9 module audytu: Ewaluacja i efekty. Prowadzona w Pucku polityka rowerowa w tym obszarze nie osiągnęła nawet poziomu 1. Świadczy to o tym, że jeśli nawet w Pucku podejmowano pewne działania na rzecz wzrostu skali czy poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom konstruktywnej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań. Można także przyjąć, że realizowane projekty nie były osadzone odpowiednio w całościowej polityce miasta.

W czterech modułach dokonano stosunkowo znacznej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to działań w zakresie następujących kwestii: Potrzeby użytkowników (spadek oceny z poziomu 1,88 do 1,67), Personel i środki (spadek z poziomu 1,5 do 1,21), Infrastruktura i bezpieczeństwo (spadek z 1,42 do 1,2) oraz Działania uzupełniające (spadek z 1,38 do 1,05). Ocena wyników siódmego modułu (Promocja i partnerstwa) została obniżona w najmniejszym stopniu (z 1,08 do 1,06).



Ocena działań w tym obszarze pozostała jednak na bardzo niskim poziomie, podobnie jak ocena działań uzupełniających (moduł 8), ledwo przekraczając poziom 1. Sugeruje to potrzebę skupienia uwagi w najbliższych latach na działaniach wyjaśniających kierowcom korzyści wynikających z uspokajania ruchu, a także ze wzrostu skali ruchu rowerowego w mieście.

Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych i jakość uwzględniania potrzeb użytkowników jest ustalana względnie dobrze. Jednakże niższa ocena działań w zakresie przywództwa i koordynacji oraz zaangażowania personelu i środków może sugerować potrzebę większego zaangażowania gremiów decyzyjnych miasta w politykę rowerową oraz podniesienie rangi działań prowadzonych w jej ramach w ogólnej polityce przestrzennej, zdrowotnej czy ekologicznej miasta. Obecnie daje się zidentyfikować dość wyraźny rozdźwięk między budzącymi nadzieję zapisami polityki w dokumentach, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.



2.5.3

PUCK

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,67/4



W wyniku prac grupy ewaluacyjnej ustalono, że potrzeby użytkowników w zakresie ruchu rowerowego ustalane są jedynie gdy pojawiają się problemy oraz badane są nieregularnie przy okazji realizacji konkretnych projektów. Ponadto grupy użytkowników są angażowane do realizacji polityki rowerowej nieregularnie przy okazji potrzeby przedyskutowania różnych tematów.

W odpowiedzi na pytania modułu członkowie grupy ewaluacyjnej zasugerowali podjęcie następujących działań: prowadzenie konsultacji społecznych (nie podano, czego te konsultacje miałyby dotyczyć) czy organizacja imprez sportowych - to sugeruje, że w grupie ewaluacyjnej dominuje postrzeganie jazdy rowerem raczej jako formy rekreacji lub sportu – działań podejmowanych w czasie wolnym, a nie jako formy zaspokajania codziennych potrzeb mobilności. Jazda rowerem w mieście prowadzącym politykę rowerową odpowiedniej jakości powinna być postrzegana jako forma codziennego transportu.

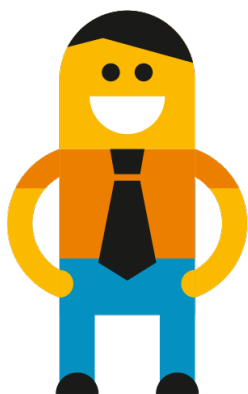
Członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali na również na potrzebę zbierania informacji. Warto w zastanowić się nad kompleksowym badaniem jakości aktualnych warunków korzystania z roweru. Takie badania mogą zostać efektywnie przeprowadzone w wyniku zaproszenia mieszkańców do wzięcia udziału w ankiecie badającej „klimat rowerowy”. Celem innych badań może być ustalenie struktury sposobów docierania do głównych celów podróży w mieście (szpitala, urzędu, zespołu szkół) i na tej podstawie uruchomienie procesu tworzenia „zielonych planów podróży” umożliwiających porównanie kosztów i czasu docierania do nich różnymi środkami transportu.

W związku z faktem braku zorganizowanych grup mieszkańców dążących do reprezentowania interesów osób chcących korzystać z rowerów w celu zaspokajania codziennych potrzeb mobilności w Pucku, członkowie grupy ewaluacyjnej zasugerowali integrację środowiska mieszkańców korzystających z rowerów poprzez tworzenie grup podczas zorganizowanych wydarzeń sportowych. Warto w tym przypadku zastanowić się nad organizowaniem pikników i przejazdów rowerowych na głównych elementach infrastruktury miejskiej (np. na rynku i na ulicach prowadzących do niego). Takie wydarzenia miałyby charakter integracyjny, międzypokoleniowy, bez elementów rywalizacji sportowej.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,24/4



Diagnoza grupy ewaluacyjnej w zakresie wpływu decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego wskazuje, że ma on charakter losowy i ograniczony. Zauważono również, że w gminie nie funkcjonują komisje czy grupy robocze zajmujące się polityką rowerową. Natomiast cele polityki rowerowej są komunikowane między wydziałami miasta i radnym.

Wpływ głównych decydentów (urzędników i radnych) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego w świetle opinii członków grupy ewaluacyjnej powinien być duży, informujący i koordynujący. Polityką rowerową w mieście powinna zajmować się Komisja komunalna funkcjonująca w ramach Rady Miasta, która powinna opierać się na funkcjonowaniu nieformalnych grup wspólnie zainteresowanych wybranymi kwestiami.

Doświadczenie miast i gmin prowadzących politykę rowerową odpowiedniej jakości wskazuje, że powinna ona być prowadzona przez osoby odpowiednio umocowane formalnie w strukturach Urzędu Miasta (np. pełnomocnik burmistrza ds. polityki rowerowej). Ponadto, w strukturze Rady Miasta powinna zostać ustalona osoba radnego (radnej) zajmująca się tworzeniem dobrych, roboczych relacji między osobą burmistrza, a mieszkańcami zainteresowanymi dobrymi warunkami korzystania z roweru w życiu codziennym.



W wyniku weryfikacji diagnozy polityki rowerowej członkowie grupy ewaluacyjnej ustalili, że polityka rowerowa w dokumentach strategicznych nie jest uwzględniana jako element rozwoju lokalnego. Obecnie obowiązującym dokumentem strategicznym jest Strategia rozwoju Gminy Miasta Puck na lata 2015-2025. Kwestie warunków korzystania z rowerów w tym dokumencie pojawiają się w kontekście działań mających na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa osób interesujących się jazdą rowerem jako formą uprawiania turystyki i rekreacji.

Jazda rowerem w kontekście codziennego życia mieszkańców pojawia się w treści analizy SWOT stanowiącej część w/w strategii jako słaba strona. Podkreśla się tam niewystarczającą ilość i brak ciągłości sieci ścieżek rowerowych w mieście. Brak wzmianki o potrzebie uspokajania ruchu na lokalnych ulicach w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów w obszarach miasta nie objętych tą siecią. Uwaga autorów Strategii skupia się na kwestiach na przebiegu jedynej w Pucku pełnowymiarowej, wydzielonej trasy rowerowej przebiegającej przez miasto – trasy R-10 stanowiącej fragment międzynarodowego szlaku rowerowego R-10 biegnącego wokół Morza Bałtyckiego. Pojawia się ona w zapisach analizy SWOT jako silna strona infrastruktury rowerowej miasta.

Strategia nie postrzega polityki rowerowej jako wieloaspektowego zestawu działań mogących wywrzeć znaczący pozytywny wpływ na jakość życia w mieście. Praktycznie ogranicza się ona wyłącznie do operowania pojęciem „ścieżki rowerowej” (w tym kontekście pojawia się ona 29 razy). Autorzy strategii nie podkreślają faktu, że turyści rowerowi są to osoby ponad przeciętnie wykształcone, uzyskujące ponadprzeciętne dochody oraz realizujące w lokalnej gospodarce więcej wydatków niż przeciętni turyści zmotoryzowani lub docierający do miasta innymi środkami lokomocji.



Miasto powinno zdecydować się na opracowanie studium – planu zrównoważonej mobilności zakładającej skupienie uwagi przede wszystkim na kwestiach poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów oraz osób korzystających z różnych form indywidualnego i zbiorowego transportu publicznego (roweru metropolitalnego, transportu kolejowego i autobusowego). Chodzi o stworzenie wizji zwiększenia roli alternatywnych wobec samochodu prywatnego sposobów docierania do codziennych celów podróży.



Finansowanie polityki rowerowej powinno w świetle opinii grupy ewaluacyjnej być zapewnione w oparciu o środki zewnętrzne, w oparciu o długoletni plan finansowy, a także ze środków otrzymywanych z opłat za parkowanie. Wśród podmiotów odpowiedzialnych za przygotowywanie i wdrażanie polityki rowerowej wymieniono referat planowania przestrzennego i inwestycji komunalnych. Ważne jest zidentyfikowanie potrzeby patrzenia na układ infrastruktury rowerowej nie tylko z punktu widzenia inżynierów komunikacji, ale także z punktu widzenia planistów przestrzennych, mogących zadbać o tworzenie tzw. „miasta krótkich odległości” i zapewniania dostępu do wielu funkcji miejskich w pobliżu miejsc zamieszkania.

Sugeruje to jednak także skupienie uwagi członków grupy ewaluacyjnej na kwestiach przygotowywania koncepcji i finansowaniu widzialnych elementów infrastruktury rowerowej. Brakuje refleksji, że dobra polityka rowerowa powinna być zintegrowana z pozostałymi elementami polityki miejskiej, takimi jak polityka zdrowotna czy polityka oświatowa. Polityka rowerowa to nie tylko ustalanie przebiegu widzialnych elementów infrastruktury rowerowej oraz ich budowa. To także działania promocyjne, informacyjne i edukacyjne.

Grupa ewaluacyjna trafnie zidentyfikowała potrzebę podjęcia działań na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności osób zajmujących się ruchem rowerowym przez umożliwienie im udziału w szkoleniach i konferencjach (takich jak np. Kongres Mobilności Aktywnej w Gdańsku).

Realizację elementów tego modułu uważa się za niezbędny przy realizacji 24 miesięcznego planu działań w zakresie realizacji polityki rowerowej miasta Pucka. Do najważniejszych działań jakie należałoby podjąć w pierwszej kolejności należą: powołanie w strukturze urzędu gminy Somonino stanowiska „oficera rowerowego” z jasno określonym zakresem kompetencji, przygotowanie i ustalenie wydzielonego - zadaniowego budżetu, uruchomienie programu szkoleń zarówno dla „oficera rowerowego”, grupy roboczej oraz osób decyzyjnych.

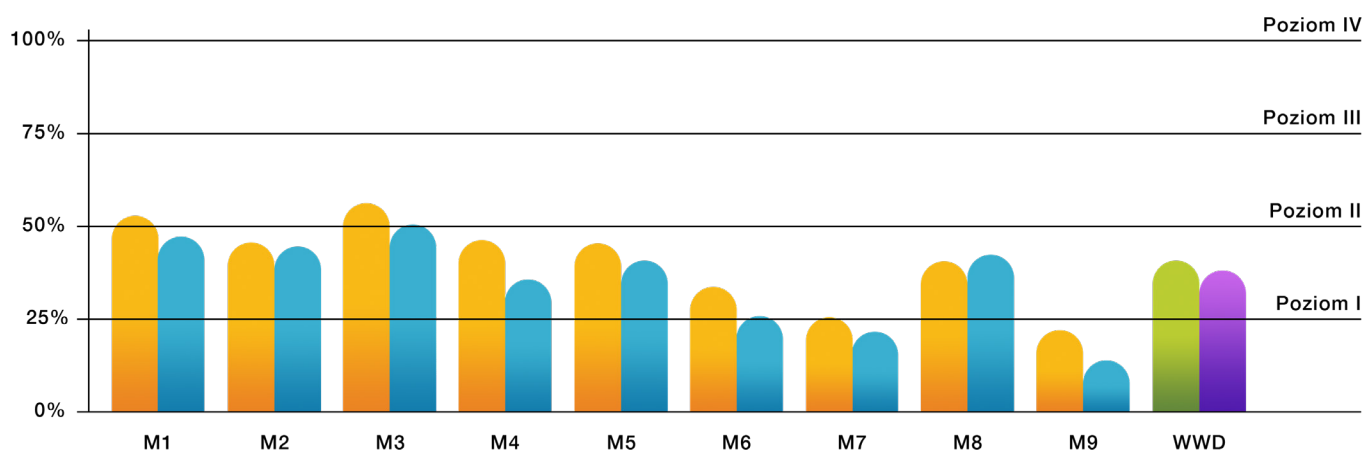
2.6.2

REDA

Konsultacje
wyników diagnozy

REDA

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 12 osób (w tym 4 kobiet i 8 mężczyzn): 5 pracowników urzędu miasta, 2 mieszkańców, 4 radnych oraz 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,13	53,13%	1,91	47,75%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%	1,78	44,50%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,25	56,25%	2,01	50,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,83	45,83%	1,43	35,75%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,79	44,79%	1,62	40,42%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,33	33,33%	1,07	26,83%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,04	26,04%	0,86	21,58%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,63	40,63%	1,73	43,13%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%	0,58	14,38%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,63

41,51%

1,51

37,71%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Redy



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Redy uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 1,66 do poziomu 1,51. Na to ogólne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny wszystkich modułów polityki rowerowej: w większości przypadków została ona znacząco obniżona. Jedynie w przypadku modułu 8 (Działania uzupełniające) po konsultacjach zostały ocenione nieznacznie wyżej niż pierwotnie. Ogólnie, po weryfikacji, najniżej (poniżej 1 poziomu) oceniono działania podejmowane w module 9 (Ewaluacja i efekty). Świadczy to o tym, że jeśli nawet w Redzie podejmowano pewne działania na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom konstruktywnej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań.

W siedmiu modułach dokonano znaczącej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to, poza wyżej omówionym modulem 9 (Ewaluacja i efekty) działań dotyczących następujących kwestii: Potrzeby użytkowników (spadek z poziomu 2,13 do 1,91), Polityka w dokumentach (spadek z poziomu 2,25 do 2,01), Personel i środki (spadek oceny z poziomu 1,83 do 1,43), Infrastruktura i bezpieczeństwo (spadek z poziomu 1,79 do 1,62), Informacja i edukacja (spadek z 1,33 do 1,07) oraz Promocja i partnerstwa (spadek z 1,04 do 0,86).

Zweryfikowana diagnoza pozwala na stwierdzenie, że w dwóch modułach (Promocja i partnerstwa oraz Ewaluacja i efekty) prowadzona w Redzie polityka rowerowa



nie osiągnęła nawet poziomu 1. Działania w tych sferach miały charakter inicjatyw nieosadzonych odpowiednio w całościowej polityce miasta.

Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacja działań są prowadzone względnie dobrze. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów miejskich, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.

Ocena wyników drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) została obniżona w najmniejszym stopniu (z 1,81 do 1,78). Ocena działań w tym obszarze pozostała na względnie wysokim poziomie. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w tym obszarze warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych sferach polityki miasta. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta czy gminy.



2.6.3

REDA

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,91/4



Grupa ewaluacyjna stwierdziła, że rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców) w zakresie polityki rowerowej są poruszane i ustalane wtedy, gdy pojawiają się problemy. Angażowanie użytkowników w przygotowywanie i realizację polityki rowerowej jest nieregularne – ma miejsce przy okazji realizacji konkretnych projektów.

Wynika to w dużej mierze z braku uznania ruchu rowerowego za istotny element życia miasta. Proces komunikacji pomiędzy użytkownikami infrastruktury rowerowej, a władzami gminy ma charakter niesystematyczny i wybiórczy. Jazda rowerem jest częściej postrzegana przez władze miasta jako sposób zaspokajania potrzeb rekreacyjnych. Mieszkańcy postrzegają jazdę rowerem jako sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych.

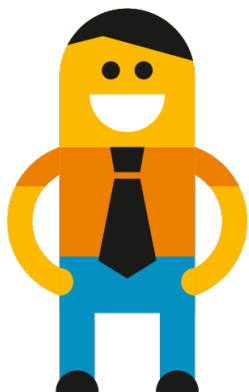
Podstawowym zadaniem w ramach tego modułu jest zdefiniowanie głównych grup docelowych w polityce rowerowej w mieście takich jak: kobiety i ich rodziny, uczniowie szkół podstawowych, pracodawcy i osoby dojeżdżające do pracy zarówno na terenie miasta

jaki do innych miejscowości. W kolejnym kroku należy przygotować i wdrożyć procedury analizy poszczególnych grup docelowych oraz badań fokusowych w zakresie nastawienia poszczególnych grup użytkowników do ruchu rowerowego.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,78/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że wpływ Radnych i urzędników na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego ma charakter losowy i ograniczony gdyż elementy zakresu odpowiedzialności za politykę rowerową są przypisane różnym szczeblom administracji. Konsultacje z podmiotami zewnętrznymi są prowadzone wtedy, gdy pojawiają się problemy. Informacje na temat planowanych lub wdrożonych działań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jest przekazywana pracownikom za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej.

Problematyka rozwoju systemu rowerowego jako procesu mającego sprzyjać rozwojowi miasta w ostatnich latach praktycznie nie pojawiała się na jakichkolwiek spotkaniach organów decyzyjnych Redy. Aby proces poprawy systemu rowerowego miasta mógł następować w odpowiednim tempie i z odpowiednią dynamiką, na wszystkich poziomach potrzebni są liderzy wspierający ten proces, dobrze rozumiejący jego specyfikę i znaczenie dla życia miasta. Obecnie osoby zajmujące wysokie stanowiska w mieście oraz Radni zaczynają dostrzegać potrzeby systemowego działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego i zwiększenia jego skali. Nadal jednak często sprowadza się kwestie ruchu rowerowego wyłącznie do budowy wydzielonej infrastruktury („ścieżek rowerowych”).

Podstawową potrzebą w zakresie tego modułu jest uznanie przez władze miasta i Radnych polityki rowerowej jako ważnego elementu polityki rozwoju lokalnego. Warto zatem postarać się opracowanie odpowiednich procedur, które umożliwią skoordynowanie działań wydziałów urzędu miasta. Kolejnym krokiem będzie stworzenie zespołu ds. rowerowego czy może w szerszym kontekście zespołu ds. aktywnej mobilności obejmującego swym zakresem zarówno ruch rowerowy, pieszy w połączeniu z transportem publicznym zbiorowym i indywidualnym. W skład zespołu pod kierownictwem „oficera rowerowego” powinny wejść osoby z wydziałów urzędu miasta (infrastruktura, planowanie przestrzenne, promocja i finanse) oraz eksperci zewnętrzni: policja, straż miejska oraz mieszkańcy reprezentujące różne grupy społeczne. Spotkania tego zespołu powinny mieć miejsce w regularnych odstępach czasu oraz podlegać zatwierdzonemu zarządzeniem regulaminowi. Wypracowane przez zespół ustalenia powinny stanowić głos doradczy przy podejmowaniu decyzji przez władze miasta.



Grupa ewaluacyjna uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego a ruch rowerowy w tych projektach traktowany jest jako element o drugorzędnym znaczeniu. Realizacja przez władze miasta działań proponowanych w dokumentach strategicznych ma charakter doraźnych działań, które mogą zostać wdrożone natychmiast.

Głównym dokumentem strategicznym dla miasta jest Strategia Rozwoju Miasta Reda do 2020 roku. W dokumencie tym odnajdujemy zapisy dotyczące potrzeby rozwoju ruchu rowerowego ale głównie jako element strategii w zakresie sportu, turystyki – „...wzrost atrakcyjności rekreacyjnej i turystycznej po przez kontynuację budowy ścieżek rowerowych na terenie Redy. Przedsięwzięcia związane z budową nowych ścieżek rowerowych przyczynią się do zwiększenia potencjału turystycznego Miasta oraz wpłyną na poziom życia mieszkańców. Rezultatem powstania nowych dróg rowerowych będzie także zmniejszenie ruchu kołowego a co za tym idzie uzyskany zostanie efekt ekologiczny...”

W ramach prac nad strategią autorzy przeprowadzili ankietę wśród mieszkańców. Na pytanie jakich usług społecznych i obiektów infrastruktury społecznej brakuje w twojej okolicy ankietowani spośród 20 propozycji wskazali na drogi rowerowe, świadczy to o potrzebie zmiany postrzegania ruchu rowerowego jako elementu turystyki w stronę zaspokajania codziennych potrzeb transportowych mieszkańców.

W zakresie tego modułu zaleca się, co podkreślone zostało również przez członków grupy ewaluacyjnej, przygotowanie i wdrożenie programu współpracy pomiędzy sąsiadującymi samorządami „małego trójmiasta”. Podjęcie przez Radę Miasta stosownej uchwały w sprawie zatwierdzenia niniejszego raportu i 24 miesięcznego planu działań. Działanie kolejne polega na rozpoczęciu prac związanych z przyjęciem kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego na podstawie wytycznych przygotowanych przez oficera rowerowego miasta.





Grupa ewaluacyjna uznała, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych – głównie infrastrukturalnych. Personel odpowiedzialny na wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. Działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym w zasadzie nie są podejmowane lub podejmowane są sporadycznie.

Uchwała Rady Miasta z 19 grudnia 2019 roku przewiduje wydatki budżetu na kwotę blisko 138 mln. złotych w tym wydatki majątkowe na kwotę ponad 36 mln złotych. W załączniku do uchwały budżetowej nie stwierdzono wyodrębnionych funduszy na rozwój ruchu rowerowego. Pewne niewielkie środki (około 50 tys. złotych) przeznaczono na zadania związane z upowszechnianiem turystyki. Reda nie prowadzi restrykcyjnej polityki parkingowej, która z powodzeniem może być skorelowana z polityką rowerową. Wpływy z opłat za parkowanie mogą zostać przeznaczone na wdrażanie działań pro rowerowych.

W ramach niniejszego modułu rekomenduje się wdrożenie następujących działań podstawowych, które umożliwią skuteczne prowadzenie nowoczesnej polityki rowerowej oraz realizacji 24 miesięcznego planu działań powstałego w wyniku tego raportu. Po pierwsze należy powołać w strukturze urzędu miasta osobę odpowiedzialną za prowadzenie działań pro rowerowych tak zwanego oficera rowerowego. Osoba oficera rowerowego powinna dysponować wydzielonym budżetem zadaniowym, którego wysokość powinna być uzależniona od zadań zatwierdzonych w ramach niniejszego 24 miesięcznego planu działań. Zarówno oficer rowerowy jak i zespół ds. rowerowych powinni zostać objęci programem szkoleń w zakresie ruchu rowerowego.



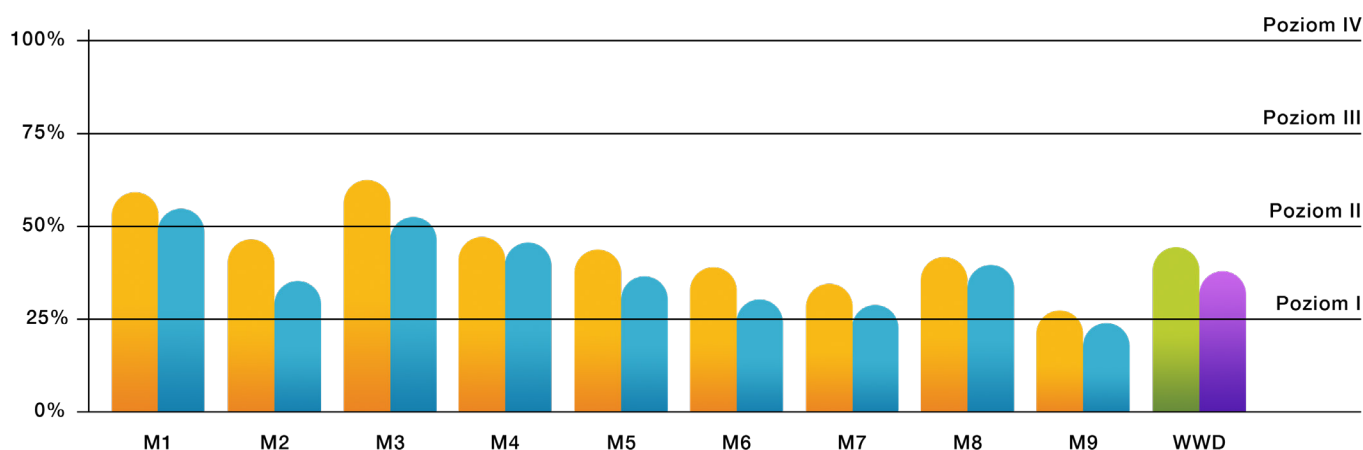
2.7.2

RUMIA

Konsultacje
wyników diagnozy

RUMIA

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 10 osób (w tym 5 kobiet i 4 mężczyzn): 6 pracowników urzędu miasta, 1 mieszkaniec (prezes klubu rowerowego Sama Rama), 1 radny oraz 2 ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,38	59,38%	2,21	55,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%	1,40	35,00%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,50	62,50%	2,12	53,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,83	45,83%	1,82	45,50%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,75	43,75%	1,48	37,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,58	39,58%	1,22	30,50%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,38	34,38%	1,18	29,50%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,63	40,63%	1,40	35,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,13	28,13%	0,97	24,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,76

44,01%

1,51

37,73%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Rumii



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Rumii uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 1,76 do poziomu 1,51. Na to ogólne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: praktycznie we wszystkich przypadkach została ona dość znacznie obniżona, jedynie w module 4 (Personel i środki) obniżka miała charakter pomijalnie niski, z poziomu 1,83 do 1,82. Względnie największa korekta początkowej oceny dotyczyła działań w zakresie następujących kwestii: 2 (Przywództwo i koordynacja) - z poziomu 1,81 do 1,40, 3 (Polityka w dokumentach) - z poziomu 2,5 do 2,12, 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - spadek z poziomu 1,75 do 1,48, 6 (Informacja i edukacja) - spadek z 1,58 do 1,22, 7 (Promocja i partnerstwa) - spadek z 1,38 do 1,18, 8 (Działania uzupełniające) - spadek z 1,63 do 1,40 oraz 9 (Ewaluacja i efekty) - spadek z 1,13 do 0,97.

Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 9 module audytu: Ewaluacja i efekty. Przeprowadzona w tym obszarze polityka rowerowa Rumii nie osiągnęła poziomu 1. Sugeruje to, że jeśli nawet w Rumii podejmowano pewne działania na rzecz poprawy podniesienia statusu ruchu rowerowego na wyższy poziom refleksji oraz na rzecz wzrostu skali ruchu rowerowego, przez poprawę jego komfortu i bezpieczeństwa, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań. Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących badania i uwzględniania w usystematyzowany sposób potrzeb użytkowników oraz procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb



mobilności mogą uznać, że dokumenty planistyczne oraz sposoby uwzględniania potrzeb użytkowników są opracowywane i ustalane względnie dobrze. W tej grupie modułów niestety moduł 2 (Przywództwo i koordynacja) został oceniony względnie najniżej – na poziomie 1,40. Nic dziwnego, że w Rumii (podobnie jak w wielu innych certyfikowanych miastach i gminach) daje się zauważyć wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi (pozytywnymi dla ruchu rowerowego) deklaracjami intencji decydentów miejskich a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane we względnie nisko ocenianym module 2 – Przywództwo i koordynacja warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta.

Innymi modułami, które zostały ocenione niżej niż całościowa ocena polityki rowerowej miasta są moduły: (5) Infrastruktura i bezpieczeństwo, (6) Informacja i edukacja, (7) Promocja i partnerstwa oraz (8) Działania uzupełniające. W tzw. początkujących miastach rowerowych, w których udział przejazdów rowerem w ogólnej liczbie przejazdów realizowanych w mieście kształtuje się na poziomie poniżej 5%, najważniejsze jest stworzenie odpowiedniej infrastruktury, ale także i poczucia bezpieczeństwa: by mieszkańcy nabrali przekonania, że mogą bezpiecznie poruszać się w przestrzeni miejskiej, nie tylko na często początkowo nieciągłej sieci dróg dla rowerów. Niska ocena modułów opisujących działania „miękkie” (informacyjno – edukacyjne, promocyjne etc.) świadczy o występujących dużych rezerwach poprawy polityki rowerowej miasta w tych sferach. Chodzi zwłaszcza o to, by wszyscy mieszkańcy, w tym osoby korzystające z samochodów, uświadomili sobie korzyści wynikające z wdrażania rozwiązań przekształcających miasto w miasto przyjazne dla rowerów, a tym samym przyjazne dla wszystkich mieszkańców.



2.7.3

RUMIA

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 2,21/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że potrzeby użytkowników są badane jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy, a użytkownicy angażowani są gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów. Środowisko rowerowe Rumi skupione wokół klubu turystyki rowerowej Sama Rama nie jest regularnie angażowane przy ustalaniu kierunków polityki rowerowej miasta, opinie niektórych z jego działaczy są brane pod uwagę jedynie przy rozpatrywaniu wybranych projektów infrastrukturalnych.

Może to świadczyć o tym, że ruch rowerowy i warunki codziennej jazdy rowerem nie są postrzegane jako istotny element życia mieszkańców miasta, są one traktowane raczej jako forma rekreacji lub turystyki.

Rekomendujemy określenie głównych adresatów polityki rowerowej miasta. W początkowym okresie realizacji wdrażania „nowego otwarcia” polityki rowerowej warto skupić uwagę na potrzebach kobiet i ich rodzin, w tym osób w wieku 50+. Kolejnymi ważnymi grupami adresatów polityki rowerowej są uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych

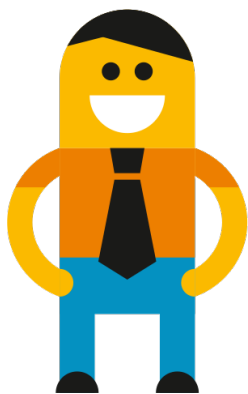
oraz grupa właścicieli – pracodawców oraz pracowników firm i organów administracji samorządowej miasta.

Ważnym elementem procesu analizy potrzeb użytkowników należących do ww. grup użytkowników jest przygotowanie i wdrożenie odpowiednich sposobów komunikowania się z nimi i motywowania do wyrażania swoich oczekiwań – dotyczących nie tylko warunków jazdy ale także parkowania i przechowywania rowerów w miejscach zamieszkania i w pobliżu celów codziennych podróży rowerem (do pracy, do szkoły, po zakupy i w czasie wolnym).

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,40/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że wpływ radnych i urzędników na kształt polityki rowerowej miasta ma losowy i ograniczony charakter, ponieważ uważają oni, że zakres odpowiedzialności za politykę rowerową przypisany jest różnym szczeblom administracji. Wewnętrzne grupy robocze spotykają się jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy. Informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań (głównie infrastrukturalnych) jest przekazywana do innych wydziałów urzędu lub do rady miasta jedynie wtedy, gdy te podmioty zwrócą się o to zapytaniem.

Planowanie przebiegu dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granicy miasta. Ma to szczególne znaczenie w warunkach Rumi, gdy znaczna część mieszkańców dojeżdża codziennie do pracy w sąsiedniej Gdyni, a infrastruktura rowerowa północnych dzielnic Gdyni wykazuje znaczące luki. Implikuje to potrzebę poprawy jakości współpracy z sąsiednimi gminami, szczególnie oczywiście z Gdynią.

Miasto Rumia, wykorzystując fakt płaskiego ukształtowania lwej części swojego terytorium, połączona z Gdynią linią SKM powinna doprowadzić do znacznego podniesienia rangi tematyki rowerowej w rankingu obszarów polityki miejskiej. Szczególną rolę powinna odegrać refleksja na temat poprawy dostępu pieszych i rowerzystów do obu stacji SKM położonych na terenie miasta: Rumia i Rumia Janowa. Na stacji Rumia daje się łatwo zidentyfikować niedobór liczby miejsc do parkowania rowerów. Przy projektowaniu budowanego obecnie nowego węzła integracyjnego transportu pasażerskiego – okolic i budynku stacji Rumia Janowo potrzeby osób mogących tam potencjalnie docierać pieszo lub rowerem mogły zostać potraktowane z większą dbałością nie tylko o ich bezpieczeństwo, ale także o komfort oraz prostotę i łatwość ich dostępu do peronu SKM.

W mieście powinien powstać zespół ds. polityki mobilności aktywnej (polityki rowerowej), w skład którego powinni wejść przedstawiciele odpowiednich wydziałów

urzędu miasta, radnych, przedstawicieli mieszkańców oraz ekspertów policji, straży miejskiej etc. Osoby wchodzące w jego skład powinny pozyskiwać wiedzę na temat współczesnych zasad prowadzenia polityki mobilności miejskiej zintegrowanej z polityką przestrzenną uczestnicząc w warsztatach, konferencjach tematycznych i wizytach studyjnych.

3

MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

uzyskana ocena: 2,12/4



Grupa ewaluacyjna uznała że polityka rowerowa koncentruje się na kwestiach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodów. Ruch rowerowy jest traktowany w życiu miasta jako element o niższym znaczeniu. Praktyczna realizacja działań proponowanych w dokumentach strategicznych miasta skupiona jest na realizacji krótko- i średniookresowych projektów.

Głównym dokumentem strategicznym Rumi jest „Strategia rozwoju miasta Rumi do 2030 roku”. Tematyka rowerowa pojawia się w tym dokumencie zwykle w rozdziałach dotyczących rozwoju turystyki i rekreacji. Autorzy tego dokumentu wskazują na Rumię jako na miasto przyjazne rowerzystom, którzy mogą skorzystać z wielu ścieżek rowerowych, wymienając istniejące w mieście 14 odcinków takich ścieżek. Zauważają oni fakt rosnącej popularności roweru jako środka transportu w zapisach celu operacyjnego „Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Rumi” rekomendując rozbudowę infrastruktury rowerowej w kierunku Gdyni, z uwagi na jej bliskie sąsiedztwo i potrzebę zapewnienia odpowiednich warunków dojazdu do codziennych celów podróży.

W ramach niniejszego modułu zaleca się rozpoczęcie prac nad opracowaniem zintegrowanego i integralnego programu rozwoju ruchu rowerowego. Zintegrowanego z innymi obszarami polityki miejskiej takimi jak polityka przestrzenna, polityka transportowa, edukacyjna i zdrowotna, mającego charakter całościowy – obejmującego wszystkie aspekty skutecznej polityki rowerowej tzn. kwestie infrastrukturalne, promocyjno-edukacyjne jak i organizacyjne. Program rozwoju ruchu rowerowego powinien zakładać rozwój ruchu rowerowego ponad istniejącymi podziałami administracyjnymi.

Niniejszy raport, zawierający 24 miesięczny program działań wynikający z audytu, powinien zostać przyjęty uchwałą Rady Miasta.



Grupa ewaluacyjna uznała, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych - głównie infrastrukturalnych. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za realizację infrastrukturalnych projektów rowerowych a pracownicy mogą sporadycznie brać udział w regionalnych sympozjach i warsztatach na temat ruchu rowerowego.

Wydatki z budżetu miasta na rok 2019 kształtują się na poziomie 225 mln zł, z czego wydatki majątkowe obejmują ponad 46 mln zł. Wśród wydatków majątkowych przyjętych do realizacji w roku 2019 można znaleźć trzy projekty budowy elementów infrastruktury wpływające na warunki korzystania z rowerów w Rumi. Znalazły się one tam w wyniku podjęcia inicjatyw oddolnych jako projekty finansowane w ramach budżetu obywatelskiego. Świadczy to o tym, że mieszkańcy są żywo zainteresowani poprawiającymi warunki korzystania z rowerów w Rumi.

W świetle powyższych konstatacji istotnym działaniem w Rumi powinno być powołanie w strukturze urzędu miasta 'oficera rowerowego' to znaczy osoby odpowiedzialnej za całością prowadzonej w mieście polityki rowerowej. Osoba ta powinna mieć odpowiednio opracowany zakres obowiązków, obejmujący nie tylko działania na rzecz rozwoju „widzialnej” infrastruktury rowerowej, ale także działania o charakterze informacyjno-promocyjnym oraz organizacyjnym. Osoba ta także powinna mieć możliwość dysponowania wydzielonym budżetem w układzie zadaniowym, umożliwiającym realizację zadań określonych w ramach niniejszego procesu audytu - 24 miesięcznego planu działań.

Zarówno oficer rowerowy miasta jak i inne osoby wchodzące w skład zespołu ds. mobilności aktywnej, o którym mowa w module 2, powinny zostać objęte programem podnoszenia kwalifikacji dotyczących polityki rowerowej miasta w ramach odpowiednio przygotowanych warsztatów a także uczestnictwa w regionalnych konferencjach, sympozjach i wizytach studyjnych. Powołanie oficera rowerowego miasta warunkuje właściwą realizację zadań wynikających z niniejszego raportu końcowego i 24 miesięcznego planu działań.



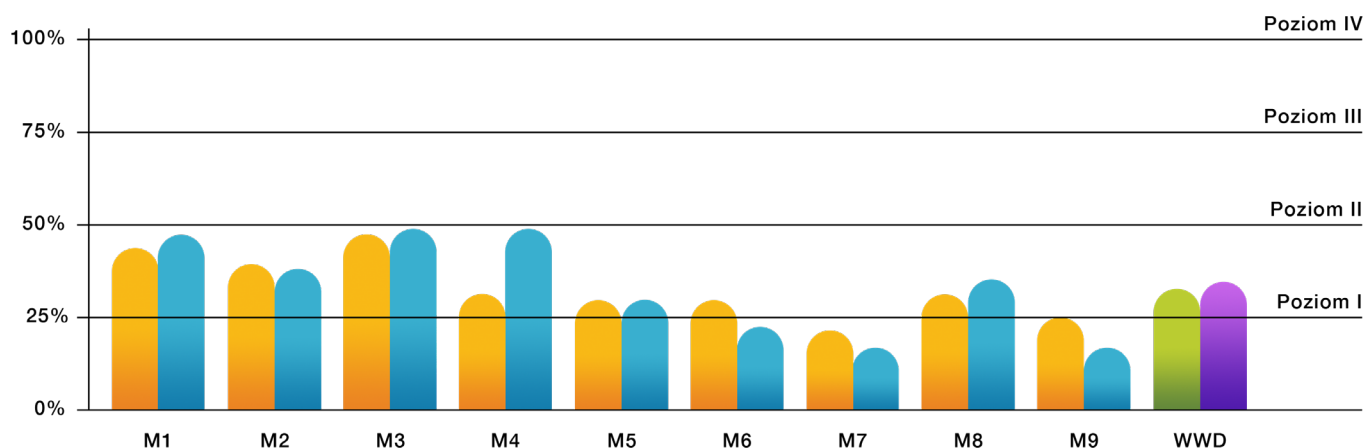
2.8.2

SIERAKOWICE

Konsultacje
wyników diagnozy

SIERAKOWICE

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 10 osób (w tym 3 kobiety i 7 mężczyzn): 5 pracowników urzędu gminy, 1 mieszkaniec, 2 radnych oraz 2 ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,75	43,75%	1,87	46,75%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,56	39,06%	1,53	38,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,88	46,88%	1,95	48,75%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,25	31,25%	1,95	48,75%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,17	29,17%	1,18	29,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%	0,91	22,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,83	20,83%	0,68	17,00%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,25	31,25%	1,41	35,25%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,00	25,00%	0,69	17,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,29

32,24%

1,35

33,70%

**Rezultaty
konsultacji
wyników
diagnozy jakości
polityki
rowerowej
Sierakowice**



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej gminy Sierakowice uległa pewnemu podwyższeniu: z poziomu 1,29 do poziomu 1,35. Na to ogólne podwyższenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w pięciu modułach została ona podwyższona – w czterech modułach nieznacznie, a w jednym – Personel i środki, wzrost oceny uległ znacznej poprawie. W kilku przypadkach miało miejsce jednak obniżenie poziomu oceny. Najbardziej znaczące obniżenie oceny miało miejsce w module 9 – Ewaluacja i efekty (z poziomu 1,00 do 0,69), podobnie wyraźne obniżenie oceny dotyczyło modułu 6 (Informacja i edukacja) – z poziomu 1,17 do 0,91. W trzech modułach (Informacja i edukacja, Promocja i partnerstwa oraz Ewaluacja i efekty) ocena została ostatecznie ustalona na poziomie niższym niż 1. Świadczy to o tym, że ogólnie lekceważone w początkujących miejscowościach rowerowych działania „miękkie” nie są wystarczająco dobrze osadzone w całościowej polityce transportowej, turystycznej, społecznej czy ekologicznej gminy. W tych obszarach nie prowadzono świadomie ukierunkowanych działań lokalnej polityki ukierunkowanej na potrzeby osób chcących korzystać z rowerów w życiu codziennym. Działania te nie były odpowiednio zintegrowane z innymi politykami lokalnymi.

Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 7 i 9 module audytu: Promocja i partnerstwa oraz Ewaluacja i efekty. Świadczy to przede wszystkim o niedocenianiu działań o charakterze promocyjnym, a także o tym, że jeśli nawet w Sierakowicach podejmowano pewne działania na rzecz promocji korzystania z rowerów w koordynacji z sąsiednimi gminami oraz na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu



rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań.

Ocena wyników drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) została obniżona nieznacznie (z 1,56 do 1,53). Podobnie, w pomijalnym stopniu zmieniła się ocena polityki rowerowej prowadzona w obszarze Infrastruktury i bezpieczeństwa (podwyższono ją z poziomu 1,17 do 1,18).

Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko utrzymały się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że dokumenty planistyczne, proces uwzględniania potrzeb użytkowników, a także przywództwo i koordynacja działań są w gminie realizowane na względnie wysokim poziomie. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów gminnych, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.

Na uwagę zasługuje podniesienie oceny działań prowadzonych w gminie Sierakowice w module 8 (Działania uzupełniające) – podwyższono tam ocenę z poziomu 1,25 do poziomu 1,41. Zmiana ta wynikała z uznania za właściwe działania sprzyjające uspokojeniu ruchu kołowego na wielu lokalnych ulicach głównej miejscowości gminy. Szkoda jednak, że te działania nie były uzupełnione inicjatywami wyjaśniającymi szerzej korzyści wynikające z nich dla wszystkich mieszkańców, w tym zwłaszcza osób korzystających z samochodów.



2.8.3

SIERAKOWICE

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,87/4



W opinii grupy ewaluacyjnej, dotychczas w gminie Sierakowice zarówno badanie potrzeb użytkowników, jak i angażowanie ich w przygotowanie i realizację polityki rowerowej było podejmowane nieregularnie, jedynie wtedy, gdy były realizowane konkretne projekty. Potrzeby użytkowników korzystających z roweru postrzegano jako potrzeby osób jeżdżących na rowerze w celach rekreacyjnych. Koncepcja „piramidy rowerowej” zakładającej, że należy przede wszystkim zbadać i zadbać o potrzeby osób korzystających z roweru w celu zaspokajania codziennych potrzeb mobilności nie była znana.

Wyzwaniem jest niewystępowanie w Sierakowicach jakiegokolwiek formy zorganizowania środowiska osób korzystających czy chcących korzystać z roweru w życiu codziennym. Dlatego proponujemy dotarcie do istniejących już form zrzeszania się osób działających na rzecz poprawy jakości życia w gminie – zwłaszcza tych, w których ponadprzeciętną aktywność wykazują kobiety. obiekty stanowią grupę osób najbardziej zainteresowanych w poprawie warunków korzystania z „bliskich” form mobilności takich jak chodzenie pieszo czy jazda rowerem, należą one także do grupy mieszkańców realizujących w ciągu

dnia największą liczbę podróży (po zakupy, towarzyszenie dzieciom do żłobka/przedszkola/szkoły, w celach odbycia spotkań towarzyskich, skorzystania z usług etc.). Ważną kwestią jest także uświadomienie wszystkich mieszkańców o wpływie poprawy warunków funkcjonowania ruchu pieszych i rowerzystów na rozwój tradycyjnych form handlu detalicznego i usług świadczonych w skali lokalnej, a także na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców, zwłaszcza dzieci i osób w podeszłym wieku.

Chodzi m.in. o uświadomienie grupy bardziej aktywnych społecznie mieszkanki i mieszkańców gminy o ważności szukania sposobów rozwiązywania konfliktów, które nieuchronnie występują w punktach przecinania się korytarzy ruchu niezmotoryzowanych z korytarzami tranzytowego ruchu kołowego przechodzącego przez teren gminy (DW 211 Kartuszy – Czarna Dąbrówka i dalej do Słupska oraz DW 214 Kościerzyna – Lębork). Miejsca te zostaną zidentyfikowane w czasie przewidzianej w roku 2019 wizji lokalnej (przejazdu rowerowego przez teren gminy z udziałem członków grupy ewaluacyjnej).

Warto także podjąć badania struktury modalnej podróży realizowanych przez osoby docierające do największych generatorów codziennych dojazdów do pracy (opracowanie tzw. zielonych planów podróży) dla pracowników Urzędu Gminy, przedszkoli, szkół, ośrodków zdrowia czy głównych placówek handlu detalicznego.

Rekomenduje się także określenie głównych grup adresatów polityki rowerowej. W związku ze specyfiką struktury demograficznej gminy (wysoką dzietnością wielu rodzin) warto skupić uwagę na potrzebach rodzin – szczególnie kobiet, w tym pań w wieku 50+ oraz uczniów i uczennic szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych. Warto wypracować odpowiednie procedury komunikowania się z osobami należącymi do wyżej wymienionych grup, korzystając z placówek oświatowych i głównych pracodawców zatrudniających kobiety w gminie Sierakowice.





Grupa ewaluacyjna uznała, że w Sierakowicach korzystanie z roweru jest nadal postrzegane jako zjawisko o niskim stopniu ważności. Konsultacje z podmiotami zewnętrznymi (takimi jak władze wyższego szczebla, operatorzy transportu publicznego) są prowadzone wtedy, gdy pojawiają się problemy. Informacje na temat planowanych lub wdrażanych działań, głównie infrastrukturalnych, są przekazywane innym wydziałom czy radnym gminy jedynie po wystosowaniu przez nich zapytania. Współpraca z sąsiadującymi społecznościami lokalnymi ma charakter incydentalny.

Zarówno mieszkańcy, jak i kierownictwo gminy problematykę rowerową kojarzą głównie z kwestiami wydzielonej – widzialnej infrastruktury rowerowej, nie mając odpowiedniej świadomości znaczenia działań prowadzących do poprawy jakości życia w skali lokalnej dzięki uspokojeniu ruchu oraz redukcji jego skali przez zastępowanie przejazdów realizowanych samochodem przejazdami realizowanymi środkami transportu zbiorowego lub rowerami. Obecnie ważnym elementem programu rozwoju połączeń kolejowych w województwie pomorskim jest koncepcja odtworzenia połączenia kolejowego z Sierakowic do Kartuz.

Metodą na obniżenie kosztów codziennych dojazdów do pracy w Trójmieście jest obecnie spontanicznie funkcjonujący system małych pojazdów prywatnego transportu zbiorowego („busików”) zbierających pasażerów z parkingu przy rynku w Sierakowicach.

Ważnym elementem rekomendacji jest poprawa współpracy między gminami Kartuszy, Sierakowice i Cewice, przez które ma przebiegać Kaszubska Trasa Rowerowa.

Brak wyraźnych zapisów dotyczących wizji kompleksowej polityki rowerowej (kładącej nacisk nie tylko i nie głównie na kwestiach budowy wydzielonych dróg dla rowerów, a przede wszystkim na podkreśleniu roli uspokojenia ruchu i rozwoju ruchu rowerowego na jakość życia w skali lokalnej) w dokumentach strategicznych gminy powoduje, że działania na rzecz poprawy komfortu korzystania z aktywnych form mobilności (warunków ruchu pieszych i rowerzystów) nie mają odpowiedniej rangi w refleksji strategicznej podejmowanej w lokalnych gremiach kierowniczych gminy czy organizacji społecznych funkcjonujących na terenie gminy.

Brak świadomości związku między prowadzoną polityką rowerową dobrej jakości, a warunkami rozwoju dzieci i młodzieży skutkuje wysokimi wskaźnikami skłonności coraz większej liczby mieszkańców do dowożenia dzieci do szkół i przedszkoli samochodami rodziców. Ważnym czynnikiem jest brak gotowości do spokojnego zakwestionowania dotychczasowych kierunków polityki parkingowej: brak świadomości potrzeby przesuwania

granicy kompromisu między potrzebami kierowców chcących zachować prawo do parkowania za darmo przy wszystkich ważnych celach podróży, a potrzebami osób, które chcą wygodnie i bezpiecznie docierać do nich przy pomocy prostych form mobilności w skali lokalnej takich jak ruch pieszzy czy dojazd rowerem.

Warto podjąć wysiłek wyjaśniania mieszkańcom sensu działań prowadzących do redukcji skali ruchu kołowego i uspokojenia ruchu przy pomocy działań inżynierskich takich jak wynoszenie platformy przejść dla pieszych, optyczne lub fizyczne zwężanie przekroju jezdni, „esowanie” osi jezdni przez organizowanie miejsc do parkowania samochodów naprzemianstronnie raz po lewej, raz po prawej osi jezdni ulic lokalnych etc. Chodzi o wyjaśnianie mieszkańcom, że takie przesuwanie granicy kompromisu wynika z wniosków wyciąganych po spokojnym zakwestionowaniu dotychczasowej, bezrefleksyjnie przyjmowanej roli samochodów prywatnych w życiu mieszkańców.

Działanie to powinno być realizowane przez odpowiednio przygotowany zespół ds. polityki rowerowej, w skład którego powinny wchodzić osoby aktywne w środowisku lokalnym oraz odpowiednio umocowani pracownicy urzędu gminy i radni. Osoby wchodzące w skład takiego zespołu powinny pozyskać wiedzę na temat polityki rowerowej w wyniku udziału w warsztatach szkoleniowych, sympozjach, konferencjach oraz wizytach studyjnych.

3

MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

uzyskana ocena: 1,95/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że obecna strategia rowerowa skupia się głównie na działaniach dotyczących infrastruktury. Istnieje program doraźnych działań, które mogą zostać wdrożone natychmiast. Część członków grupy uznała nawet, że istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla gminy.

W Strategii Rozwoju Gminy Sierakowice na lata 2014-2024 problematyka rowerowa pojawia się głównie w kontekście zrównoważonego rozwoju turystyki oraz usług około turystycznych. Pojawia się ona również w zapisach dotyczących poprawy dostępności komunikacyjnej gminy i niedogodności docierania mieszkańców gminy do jej centrum administracyjnego, które dotyczą takich zjawisk jak: duża ilość dróg nieutwardzonych, niebezpieczne krzyżowanie się szlaków pieszych i jezdnych na terenie gminy, brak miejsc parkingowych czy powiązana z kwestią drogową (jakością sieci dróg?) słabo rozwinięta sieć ścieżek pieszo-rowerowych.

Budowa ciągów pieszo rowerowych wymieniana jest w kontekście zidentyfikowanych potrzeb rozwoju infrastruktury lokalnej jako Cel III.

Wyzwaniem dla Sierakowic, podobnie jak w przypadku wielu innych gmin i miejscowości województwa pomorskiego, jest rozbieżność między zwykle ambitnymi i budzącymi nadzieję na poprawę sytuacji zapisami dotyczącymi widzialnej infrastruktury rowerowej, a niską ważnością przywiązywaną do tej problematyki przy podejmowaniu decyzji o takiej czy innej strukturze alokacji zasobów przy realizacji konkretnych projektów. W przypadku gminy Sierakowice dało się to zauważyć przy realizacji remontu DK 211 Garcz – Miechucino, przy którym nie wykorzystano szansy zaprojektowania obok ścieżki pieszo-rowerowej odpowiedniej jakości.

Aby tę rozbieżność przezwyciężyć, warto podjąć działania prowadzące do podniesienia rangi problematyki aktywnych form mobilności (ruchu pieszego i rowerowego) w refleksji strategicznej kierownictwa gminy i poważniejsze traktowanie zapisów Strategii mówiących o dążeniu do ograniczania emisji pochodzącej z transportu samochodowego.

Wśród działań rekomendowanych warto wymienić rozpoczęcie prac nad programem rozwoju ruchu rowerowego. Istotnym elementem tego programu będzie przygotowanie strategii współpracy z sąsiednimi samorządami. Aby proponowane rekomendacje nabrały mocy sprawczej, należy przyjąć wyniki raportu oraz 24 miesięczny plan działań uchwałą Rady Gminy.





Ten obszar polityki rowerowej dotyczy zarówno działań dotyczących alokacji „twardych” zasobów na realizację działań prowadzących do poprawy warunków funkcjonowania rowerów w skali lokalnej, jak i działań miękkich, prowadzących do podniesienia na wyższy poziom wiedzy i umiejętności osób, decydujących o alokacji zasobów budżetowych gminy czy kierunków wydatkowania energii społecznej mieszkańców.

Niedostatek wiedzy powoduje niekiedy, że zasoby przeznaczone na uspokojenie ruchu w skali lokalnej (budowa garbów spowalniających) powodują niepotrzebnie pogorszenie komfortu jazdy rowerem na ulicach objętych takimi działaniami.

Ogólny budżet gminy przewiduje obecnie wydatki na poziomie 121 mln PLN. Brak wydzielonego budżetu na działania prowadzące do poprawy warunków korzystania z rowerów uniemożliwia osiągnięcie odpowiedniego poziomu racjonalności podejmowanych działań. W tych warunkach problematyce poprawy warunków korzystania z rowerów w gminie nigdy nie zostanie przypisana odpowiednia ranga, a efektywność ponoszonych nakładów na doraźnie podejmowane działania będzie niska. Dlatego też rekomendujemy przyjęcie uchwałą rady gminy odpowiedniego – wydzielonego z całości budżetu gminy budżetu „rowerowego”. Stworzy to możliwość bardziej racjonalnego kształtowania wydatków na działania prowadzące do poprawy komfortu i bezpieczeństwa oraz znaczenia ruchu rowerowego w gminie. Źródłem regularnie zasilanych funduszy na jego finansowanie mogą być przychody z wyznaczonych uchwałą Rady Gminy z 1.06.2017 roku dwóch stref płatnego parkowania (SPP).

Podobny skutek w postaci niewykorzystywania szans wynikających z prowadzenia polityki rowerowej będzie miał brak osoby odpowiedzialnej za koordynowanie działań mających prowadzić do poprawy warunków korzystania z rowerów zarówno wśród pracowników Urzędu Gminy jak i w składzie Rady Gminy.

Rekomendujemy przypisanie jednemu z pracowników Urzędu Gminy funkcji koordynatora polityki rowerowej – powinien on tą problematyką zajmować się co najmniej w jakiejś wyrażnie określonej części swego czasu pracy. Oczywiście takie działanie powinno być poprzedzone określeniem zakresu obowiązków osoby obejmującej taką funkcję, a wyznaczona osoba powinna zostać odpowiednio do niej przeszkolona.

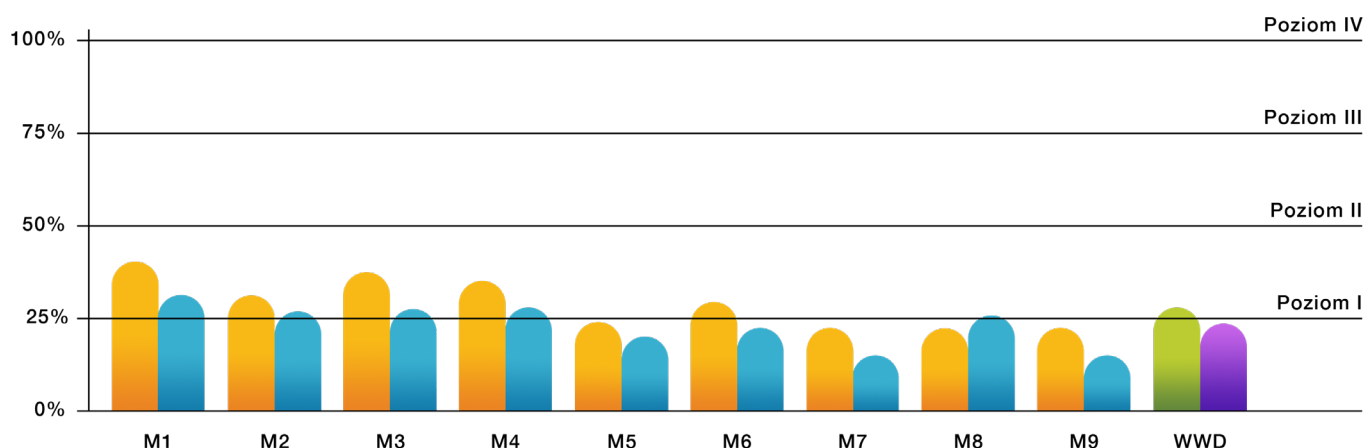
2.9.2

SOMONINO

Konsultacje
wyników diagnozy

SOMONINO

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 9 osób (4 kobiety i 5 mężczyzn), w tym 2 mieszkańców, 2 radnych (w tym jej przewodniczący i zastępca przewodniczącego), 4 pracowników urzędu gminy a także 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,63	40,63%	1,25	31,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,25	31,25%	1,10	27,50%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,50	37,50%	1,12	28,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,42	35,42%	1,16	29,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	0,96	23,96%	0,80	20,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%	0,90	22,50%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,88	21,88%	0,61	15,25%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	0,88	21,88%	1,02	25,50%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%	0,61	15,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,11

27,81%

0,95

23,65%

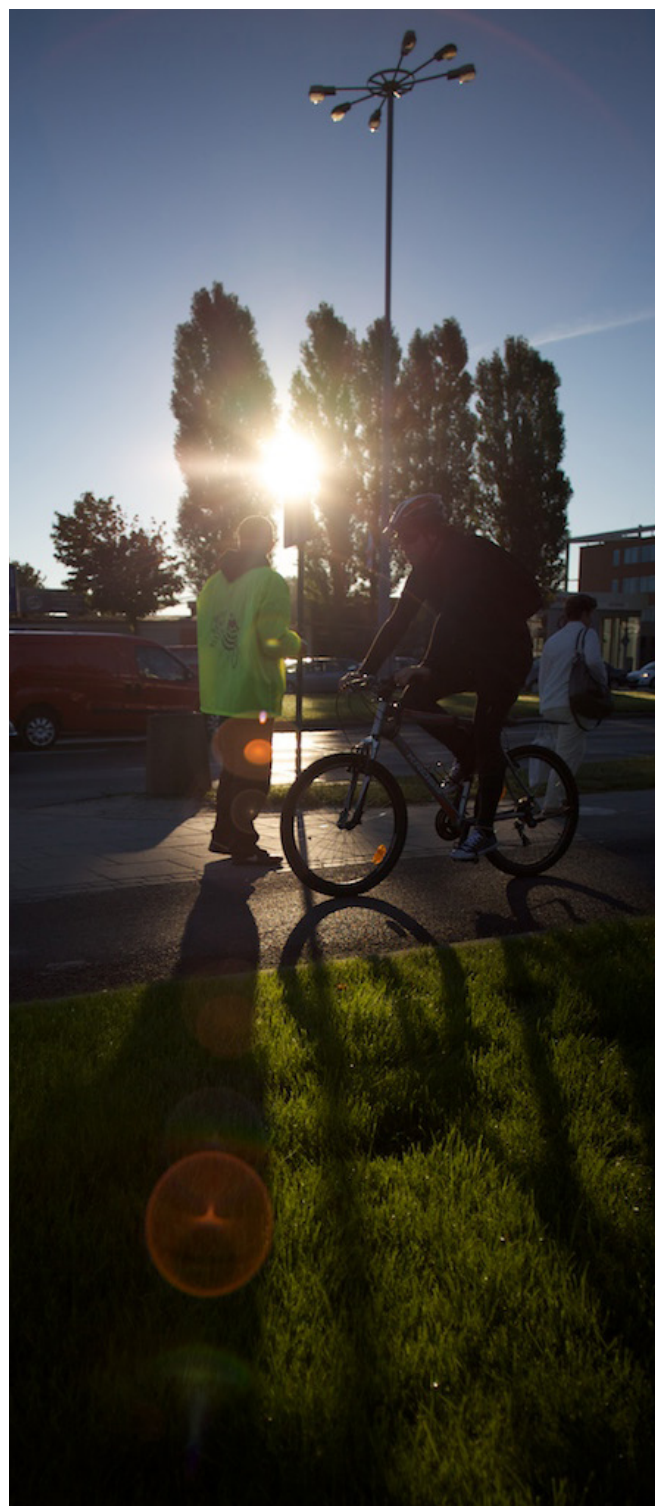
**Rezultaty
konsultacji
wyników
diagnozy jakości
polityki
rowerowej
Somonina**



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Somonina uległa obniżeniu: z poziomu 1,11 do poziomu 0,95. Na to ogólne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w większości przypadków została ona znacząco obniżona, za wyjątkiem modułu 8 – Działania uzupełniające, które po konsultacjach zostały ocenione nieznacznie wyżej niż pierwotnie, nadal jednak nie osiągając pierwszego poziomu (określanego jako „orientacja na działania doraźne”). Ogólnie, po weryfikacji, najniżej (na poziomie 0,61) oceniono działania podejmowane w 7 i 9 module audytu: Promocja i partnerstwa oraz Ewaluacja i efekty. Świadczy to o tym, że nie podejmowano w gminie żadnych działań świadczących o uznaniu rozwoju ruchu rowerowego (komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej) za istotny czynnik lokalnego rozwoju. Jeśli zaś nawet podejmowano pewne działania na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań.

W siedmiu modułach dokonano stosunkowo znacznej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to działań w zakresie następujących kwestii: 1 (Potrzeby użytkowników) - spadek z 1,63 do 1,25, 3 (Polityka w dokumentach) - spadek z 1,5 do 1,12, 4 (Personel i środki) - spadek oceny z poziomu 1,42 do 1,16, 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - spadek z poziomu 0,96 do 0,80, 6 (Informacja i edukacja) - spadek z 1,17 do 0,90 oraz 9 (Ewaluacja i efekty) - spadek z poziomu 0,88 do 0,61.

Zweryfikowana diagnoza pozwala na stwierdzenie, że aż w 4 obszarach polityki (Infrastruktura i bezpieczeństwo,



Informacja i edukacja, Promocja i partnerstwa oraz Ewaluacja i efekty) prowadzona w Somoninie polityka rowerowa nie osiągnęła nawet poziomu 1. Świadczy to o wyraźnym niedocenianiu roli polityki rowerowej i braku jej osadzenia w całościowej polityce transportowej, przestrzennej czy ekologicznej gminy.

Jedynie oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania nieznacznie przekraczają poziom 1, określany w literaturze jako charakteryzujący się zorientowaniem na doraźne działania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacja działań są prowadzone względnie dobrze. Pole do poprawy jakości działań w tym obszarze jest jednak nadal bardzo duże. Występuje jednakże znaczny rozdział między względnie napawającymi umiarkowanym optymizmem deklaracjami intencji decydentów, a konsekwencją wdrażania postanowień przyjmowanych dokumentów w życie.

Ocena wyników drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) została obniżona w najmniejszym stopniu (z 1,25 do 1,10). Warto jednak podkreślić fakt, że działania opisywane w tym obszarze warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych gminy.

Walory środowiska i potencjał rozwoju komunikacji, rekreacji i turystyki rowerowej w gminie są jednak trudne do przecenienia i można śmiało zaryzykować tezę, że po dokonaniu odpowiednich korekt – po podniesieniu rangi problematyki zrównoważonych form mobilności w ogólnej strukturze tematów będących przedmiotem zainteresowania władz gminy, jakość polityki rowerowej i jakość warunków korzystania z roweru mogą ulec znaczącej poprawie.



2.9.3

SOMONINO

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,25/4



W opinii członków grupy ewaluacyjnej złożonej z przedstawicieli mieszkańców, radnych i pracowników urzędu gminy, działania podejmowane w zakresie rozwoju polityki rowerowej uwzględniają potrzeby użytkowników wtedy, gdy pojawiają się problemy. Grupy użytkowników nie są angażowane w ogóle lub są angażowane do przygotowywania i realizacji polityki rowerowej tylko gdy wywierają wystarczający nacisk na urzędników czy radnych.

Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali badanie potrzeb użytkowników jako podstawę w procesie zarządzania, a jakość tego elementu jest w gminie Somonino niska. Ponadto zwrócono uwagę na potrzebę realizacji konsultacji społecznych, które powinny być przeprowadzane w ramach realizacji projektów infrastrukturalnych.

Ustalono, że w pierwszej kolejności należy przygotować i wdrożyć następujące działania. Pierwsze działanie polega na określeniu głównych grup docelowych polityki rowerowej w gminie Somonino. Kolejne zadanie wynika z pierwszego i polega na przygotowaniu i wdrożeniu procedur analizy potrzeb zdefiniowanych uprzednio grup docelowych.



Członkowie grupy ewaluacyjnej ocenili wpływ głównych decydentów na proces podejmowania decyzji jako losowy i ograniczony. Tylko pojedyncze osoby podejmują pionierskie działania opracowując politykę rowerową gminy. W gminie nie funkcjonuje komisja czy grupa robocza zajmująca się polityką rowerową. W dyskusji uznano tematykę rozwoju systemu rowerowego jako proces mogący sprzyjać rozwojowi gminy, niestety w ostatnich latach tematyka ta praktycznie nie pojawiała się na spotkaniach organów decyzyjnych Gminy. Zauważono też potrzebę powołania grupy roboczej w strukturach urzędu lub/i szerszej nieformalnej grupy działającej na forum mediów społecznościowych.

Polityka rowerowa nie jest znaczącym elementem polityki lokalnego rozwoju. Opracowanie odpowiednich procedur umożliwi skoordynowanie działań poszczególnych wydziałów w urzędzie dzięki odpowiednio skonfigurowanej grupie roboczej, która może stanowić zespół doradczy dla osób decyzyjnych. Osobom wchodzącym w skład tego organu powinno być umożliwione odpowiednie przeszkolenie oraz udział w wizytach studyjnych umożliwiających poznanie aktualnych trendów w kształtowaniu polityki rowerowej.





Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że treść lokalnej polityki rowerowej koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego. Ruch rowerowy w tych projektach traktowany jest jako element o drugorzędnym znaczeniu. Władze gminy realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych doraźnie w przypadku, w tym celu podejmowane są krótkofalowe działania.

Podstawowym dokumentem strategicznym jest Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019. W układzie działań priorytetowych samorządu wymienione zostały między innymi: rozbudowa układu ścieżek rowerowych w gminie i pomiędzy sąsiednimi gminami pozwalający na łatwy dojazd do centrów handlowo-usługowych, szkół i obiektów turystycznych. Tematyka polityki rowerowej rozumiana jako budowa ścieżek rowerowych pojawia się w wyżej wskazanym dokumencie incydentalnie jako element analizy systemu komunikacyjnego, jak i diagnozy w zakresie rozwoju turystyki i rekreacji. Analiza SWOT wskazuje brak ścieżek rowerowych jako słabą stronę, w powstawaniu infrastruktury rowerowej widzi szansę rozwoju lokalnego gminy.

W gminie Somonino nie powstał jakikolwiek dokument mający służyć poprawie warunków korzystania z rowerów w gminie. Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych traktowany jest jako element o drugorzędnym znaczeniu. Można więc stwierdzić, że w gminie nie istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące dla osób decyzyjnych ustalenia dotyczące rozwoju ruchu rowerowego. W ramach niniejszego modułu rekomenduje się jako podstawowe działanie przyjęcie przez Radę Gminy uchwały w sprawie zatwierdzenia raportu końcowego oraz 24 miesięcznego planu działania wynikającego z procesu certyfikacji rowerowej wg. Metodologii BYPAD. Kolejne działania polegają na rozpoczęciu prac związanych z przyjęciem programu ruchu rowerowego wraz z programem współpracy z samorządami sąsiadującymi z gminą Somonino na podstawie wytycznych przygotowanych przez osobę odpowiedzialną za politykę rowerową - oficera rowerowego.





W wyniku prac grupy ewaluacyjnej ustalono, że w budżecie gminy nie zapewnia się wystarczających środków na finansowanie polityki rowerowej. Fundusze budżetowe na ten cel przeznaczane są od czasu do czasu w przypadku realizacji konkretnych działań – głównie infrastrukturalnych. Personel przygotowujący i wdrażający projekty infrastrukturalne jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. Pracownicy urzędu sporadycznie mogą brać udział w konferencjach, warsztatach na temat ruchu rowerowego w celu podniesienia poziomu wiedzy i umiejętności w tym zakresie.

W toku dyskusji grupy ewaluacyjnej zauważono potrzebę stworzenia niewielkiego, ale wyodrębnionego budżetu na finansowanie polityki rowerowej w gminie. Środki finansowe powinny w pierwszej kolejności zostać przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa – instalowanie udogodnień do parkowania rowerów oraz działania promocyjno-informacyjne o korzyściach wynikających z codziennej jazdy na rowerze. Uznano również potrzebę powołania w strukturze urzędu jednej osoby odpowiedzialnej za przygotowanie i wdrażanie polityki rowerowej, turystycznej w szczególności kajakowej oraz rozwoju węzła integracyjnego. W celu poprawy wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się tematyką rowerową rekomenduje się udział Wójta Gminy i osób decyzyjnych w markowych imprezach zajmujących się tą tematyką takich jak: Kongres Mobilności Aktywnej czy Smart Metropolia. Realizacja zapisów tego modułu jest najważniejszym elementem związanym z realizacją 24 miesięcznego planu działań. Najważniejsze działania jakie należy podjąć to:

1. powołanie w strukturze urzędu gminy Somonino stanowiska „oficera rowerowego” z jasno określonym zakresem kompetencji,
2. przygotowaniu i ustaleniu wydzielonego - zadaniowego budżetu,
3. uruchomienie programu szkoleń zarówno dla „oficera rowerowego” i grupy roboczej.



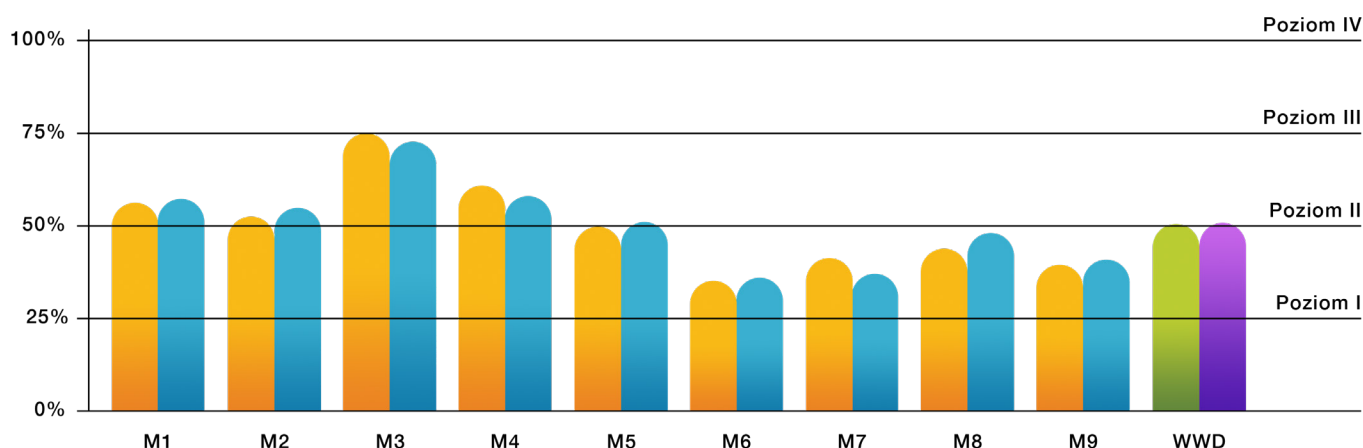
2.10.2

SOPOT

Konsultacje
wyników diagnozy

SOPOT

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 6 osób (3 kobiety i 3 mężczyzn), w tym 1 mieszkaniec, 1 radny, 3 pracowników urzędu miasta, a także 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%	2,28	57,00%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,13	53,13%	2,21	55,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	3,00	75,00%	2,94	73,50%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,42	60,42%	2,31	57,75%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,00	50,00%	2,10	52,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,42	35,42%	1,47	36,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,67	41,67%	1,49	37,25%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,75	43,75%	1,94	48,50%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,63	40,63%	1,66	41,50%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,01

50,16%

2,05

51,18%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Sopotu



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Sopotu praktycznie nie uległa zmianie: zanotowano bardzo niewielki jej wzrost z poziomu 2,02 do poziomu 2,05. Oznacza to, że miasto wyszło już nieznacznie ponad poziom określany jako orientacja na działania doraźne i weszło na poziom działań szerszej zakresy, ale nadal izolowanych. Polityka rowerowa Sopotu istnieje i funkcjonuje, ale nadal jej osadzenie w całościowej polityce transportowej miasta czy aglomeracji pozostawia wiele do życzenia. Polityka rowerowa ciągle nie jest jeszcze odpowiednio skoordynowana z polityką przestrzenną, zdrowotną czy ekologiczną miasta. Ocena jakości polityki kształtowania infrastruktury i bezpieczeństwa – najważniejszej w początkujących miastach rowerowych jest nieznacznie wyższa niż średnia, ale działania podejmowane w tej sferze na pewno powinny być wsparte większym skupieniem uwagi na kwestiach informacji, promocji i edukacji. Na ogólne nieznaczne podwyższenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: została ona bardzo nieznacznie podniesiona w sześciu przypadkach, w kolejnych trzech została ona po konsultacjach nieznacznie obniżona. W żadnym przypadku ocena po konsultacjach nie spadła poniżej poziomu 1. Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 6 module audytu: Informacja i edukacja (po konsultacjach nastąpił nieznaczny wzrost z poziomu 1,42 do 1,47). Świadczy to o tym, że w Sopocie, tak jak w wielu miastach i gminach aglomeracji, działania informacyjne i próby oddziaływania na wiedzę mieszkańców o korzyściach z poprawy skali ruchu rowerów podejmowano z niewystarczającą konsekwencją.

Podobnie nisko oceniono działania podejmowane w ramach modułu 7 (Promocja i partnerstwa) – w tym





module ocena została obniżona z poziomu 1,67 do 1,49. Pewne działania na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego podejmowane w Sopocie nie były odpowiednio promowane ani też odpowiednio koordynowane z działaniami podejmowanymi w sąsiednich miastach aglomeracji G-G-S. Podobnie niska ocena wyników audytu pojawiła się w 9 module (Ewaluacja i efekty) – uległa ona nieznacznej poprawie: z poziomu 1,63 do 1,67. Wskazuje to na fakt, że jeśli nawet w Sopocie podejmowano pewne działania na rzecz promowania korzystania z rowerów i poprawy komfortu i bezpieczeństwa jazdy, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań. Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Najwyższą ocenę przypisano działaniom podejmowanym w module 3 (Polityka w dokumentach). Przed konsultacjami przypisano temu modułowi nawet ocenę 3, po konsultacjach została ona nieznacznie obniżona do poziomu 2,94. Sugeruje to, że mieszkańcy Sopotu, chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych opracowywanych w Sopocie jest względnie dobra. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów miejskich, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie. Oceny działań podejmowanych w ramach pierwszego i drugiego modułu (Potrzeby użytkowników oraz Przywództwo i koordynacja) zostały nieznacznie podwyższone - w pierwszym przypadku z 2,25 do 2,28, w drugim z 2,13 do 2,21. Ocena działań w tych obszarach pozostała na względnie wysokim poziomie. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w tym obszarze warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta czy gminy.

2.10.3

SOPOT

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

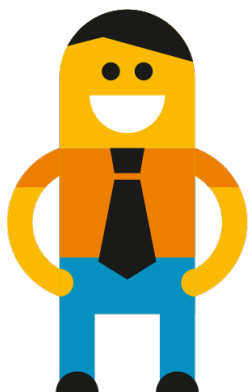
MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 2,28/4



Po konsultacjach z członkami grupy ewaluacyjnej uznano, że potrzeby użytkowników badane są nieregularnie, ogólna wiedza na temat potrzeb lokalnych użytkowników jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszanie wniosków. W Sopocie nie ma zorganizowanej stale działającej grupy użytkowników deklarujących reprezentowanie interesy osób korzystających z roweru. Jednakże, w roku 2017 i 2018 został w Sopocie przeprowadzony z inicjatywy prezydenta miasta szeroko zakrojony projekt tworzenia Studium Zrównoważonej Mobilności dla miasta Sopotu, który był poddawany konsultacjom z mieszkańcami praktycznie wszystkich istotnych dzielnic i osiedli Sopotu, a także w środowisku uczniów kilku szkół podstawowych i średnich zlokalizowanych w mieście.

Zostały także przeprowadzone konsultacje ze środowiskiem osób w podeszłym wieku, uczestniczących w zajęciach Uniwersytetu Trzeciego Wieku. Istnieje potrzeba zebrania opinii o jakości warunków korzystania z rowerów przez mieszkańców przy pomocy odpowiednio zestandaryzowanych badań ankietowych (szczególnie pomocne może być wykorzystanie Badań Klimatu Rowerowego).



Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że decydenci uznają ruch rowerowy jako równoważny rodzaj transportu miejskiego a polityka rowerowa jest istotnym elementem działań public relations w mieście. Tym niemniej na stronie internetowej miasta Sopotu problematyka rowerowa znajduje się pod zakładką 'sport i rekreacja'. Jest ona zdominowana przez propozycje rekreacyjnych tras rowerowych na zalesionych terenach miasta, co sugeruje potrzebę istotnego przesunięcia akcentów: odejście od pokazywania jazdy rowerem jako formy rekreacji lub sportu, w kierunku akcentowania roli roweru w zaspokajaniu codziennych potrzeb mobilności mieszkańców.

Umieszczona na stronie internetowej miasta mapa rowerowa Sopotu nie podaje informacji na temat ulic, które zostały objęte strefami uspokojonego ruchu, mimo tego, że pod tym względem Sopot może być wzorem dla innych miast porównywalnej wielkości (jedynie trzy główne ulice ruchu tranzytowego w mieście mają limity prędkości wyższe niż 30 km/godz.). W coraz większym stopniu doceniana jest rola tworzenia stref zamieszkania a ważny dokument strategiczny (Studium Zrównoważonej Mobilności) zawiera postulat przekształcenia wielu ulic w Sopocie w ulice „rowerowe” lub „rowerowo – parkingowe”, na których ruch samochodów ma być podporządkowany potrzebom osób chcących korzystać z roweru na zasadach pierwszeństwa.

Konsekwentne stawianie na rozwój zrównoważonych form mobilności przez władze miasta z jego prezydentem na czele doprowadziło do istotnych zmian sposobu zapatrywania się coraz większej liczby rad osiedli i dzielnic na potrzebę uspokajania ruchu i sens stosowania tych ograniczeń. Wyzwaniem pozostaje kwestia egzekwowania limitów prędkości na głównej trasie tranzytowej (Alej Niepodległości) a także na jezdniach dwóch pozostałych ulic ruchu tranzytowego: Malczewskiego i Sopockiej, które postrzegane są jako obszary niebezpieczne (dotyczy to także skrzyżowań tych ulic z Aleją Niepodległości).



Grupa ewaluacyjna wskazała, że istnieje regularny proces wymiany informacji z władzami wyższych szczebli, takich jak zarząd Obszaru Metropolitalnego G-G-S a także z władzami samorządowymi województwa. Dla Sopotu jest to szczególnie ważne w związku z faktem, że wielu jego mieszkańców pracuje i tym samym dojeżdża codziennie do miejsc pracy położonych w innych częściach OM G-G-S. Sugeruje to szczególną potrzebę skupienia uwagi na poprawie jakości dostępu pieszych i rowerzystów do wszystkich stacji SKM i PKM, a także na jakości bezpiecznych udogodnień do parkowania rowerów zarówno przy 3 stacjach SKM położonych na terenie Sopotu, jak i przy wszystkich stacjach sieci kolejowej województwa.

3

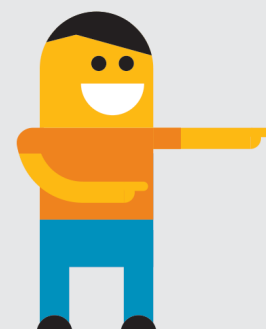
MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

uzyskana ocena: 2,94/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że strategia rowerowa jest istotną częścią planów zrównoważonego transportu miejskiego Sopotu. Analiza treści dokumentów strategicznych (Strategia miasta Sopotu 2014-2020; Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Sopotu; Polityka Rowerowa Sopotu) wskazuje, że samorząd miasta skupia swoją uwagę na tworzeniu sieci widzialnych elementów infrastruktury rowerowej miasta, bez zwracania wystarczającej uwagi na potrzebę zastosowania zintegrowanego podejścia: integrowania polityki rowerowej z całokształtem polityki transportowej i przestrzennej nie tylko Sopotu, ale całego Obszaru Metropolitalnego G-G-S.

Przykładem takiego niedostatku zintegrowanego podejścia może być sformułowanie celu 5 – ochrona przed hałasem w dokumencie pt. Program ochrony środowiska dla miasta Sopotu na prawach powiatu na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2020 – aktualizacja. Uznano tam za potrzebne propagowanie transportu zbiorowego i alternatywnych środków transportu (np. budowa tras rowerowych), nie wskazując na istotną potrzebę podejmowania działań na rzecz redukcji skali tranzytowego ruchu kołowego przez miasto (ul. Sopotcka/ Malczewskiego i Aleja Niepodległości) oraz na rzecz uspokojenia ruchu, zwłaszcza w godzinach nocnych. Niedostatki te zostały zidentyfikowane i naprawione w treści opracowanego w latach 2017-2018 Studium Zrównoważonej Mobilności dla miasta Sopotu, ale status tego dokumentu nie jest jak dotąd wystarczająco wyrazisty (autorzy niniejszych uwag nie mają informacji, czy został on przyjęty do realizacji uchwałą rady miasta).





Grupa ewaluacyjna uznała, że w strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta istnieje samodzielne stanowisko ds. rowerowych (tzw. oficer rowerowy miasta). Jednocześnie personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest również odpowiedzialny za wdrażanie inwestycji w rozbudowę widzialnej infrastruktury rowerowej.

Osoba zajmująca stanowisko oficera rowerowego ma w zakresie swoich obowiązków działania na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego takie jak współpraca i stała dyskusja z mieszkańcami oraz organizacjami zrzeszającymi społeczność rowerzystów na terenie miasta Sopotu, inicjowanie projektów mających na celu poprawę istniejącej infrastruktury rowerowej miasta, uczestnictwo w pracach zespołu ds. ścieżek rowerowych, przygotowywanie opinii w sprawach audytu rowerowego do przedstawianych rozwiązań komunikacyjnych na terenie Sopotu. Ponadto osoba ta ma za zadanie współpracę z samorządami i stowarzyszeniami w zakresie projektów edukacyjno-promocyjnych dotyczących mobilności aktywnej, w tym: opiniowanie projektów ruchu mających trwały wpływ na warunki poruszania się niezmotoryzowanych uczestników ruchu oraz przygotowywanie kampanii, warsztatów i konferencji informacyjno – edukacyjnych promujących codzienne wykorzystanie rowerów w dojazdach do szkoły i pracy, poruszanie się pieszo oraz innymi niezmotoryzowanymi formami mobilności.

W warunkach wielu złożonych wyzwań, którym muszą sprostać osoby wdrażające politykę rowerową w mieście, które osiągnęło już dość zaawansowany poziom jakości polityki rowerowej, występuje pilna potrzeba powołania grupy roboczej ds. mobilności. Grupa taka powinna się składać z decydentów pochodzących z różnych wydziałów i jednostek organizacyjnych miasta, takich jak Zarząd Dróg i Zieleni, policja, straż miejska etc. Jej zadaniem powinno być identyfikowanie zagadnień i szukanie rozwiązań prowadzących do poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych i rowerzystów. Efekty prac ww. grupy powinny być regularnie przedstawiane na sesjach Rady Miasta.

Grupa ewaluacyjna uznała, że w mieście ustalony jest roczny budżet na działania rowerowe, a Rada Miasta podejmuje decyzje o inwestycjach w kompleksowe projekty, których integralną częścią są działania pro-rowerowe. Krokiem w kierunku zapewnienia jeszcze bardziej efektywnego finansowania polityki rowerowej i wykorzystania wysokiej produktywności nakładów na jej prowadzenie jest podejmowanie strukturalnych inwestycji (wysokobudżetowych projektów wdrażanych etapowo z perspektywą konsekwentnego tworzenia ich w perspektywie wieloletniej) oraz wielu niskonakładowych działań spójnych z ogólną polityką mobilności (zakładającą redukcję skali ruchu kołowego na niewielkie odległości, otwieranie ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego w obu kierunkach, likwidacja drobnych przeszkód terenowych etc.). Warto także rozważyć wprowadzanie problematyki projektów rowerowych w wieloletnich planach finansowych miasta.

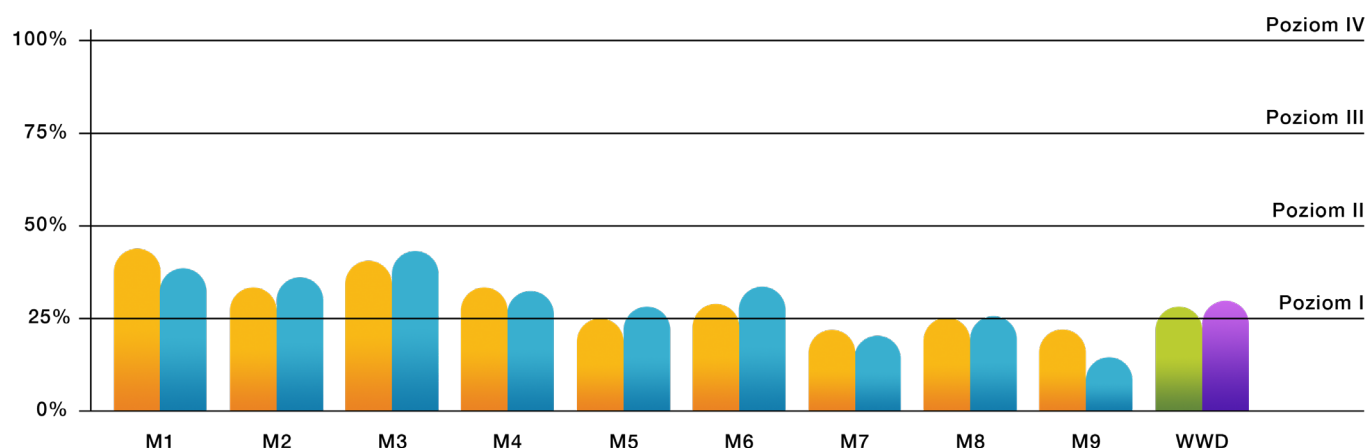
2.11.2

STĘŻYCA

Konsultacje
wyników diagnozy

STĘŻYCA

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 13 osób (8 kobiet i 5 mężczyzn), w tym 3 mieszkańców, 4 radnych, 5 pracowników urzędu gminy, a także 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,75	43,75%	1,56	39,00%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%	1,48	37,00%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,63	40,63%	1,72	43,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,33	33,33%	1,28	32,00%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,00	25,00%	1,12	28,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%	1,32	33,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,88	21,88%	0,81	20,25%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,00	25,00%	1,01	25,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%	0,61	15,25%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,16

29,06%

1,20

29,99%

Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Stężycy



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Stężycy uległa nieznacznemu podwyższeniu: z poziomu 1,16 do poziomu 1,20. Na to ogólne podwyższenie wyników wpływ miały różnokierunkowe zmiany oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w pięciu przypadkach zostały one bardziej lub mniej podwyższone, w przypadku dwóch modułów – już ocenionych dość nisko – ocena uległa pewnemu obniżeniu, kształtując się na poziomie niższym niż 1 (czyli świadczącym o nieosiąganiu w tych sferach nawet podejścia charakteryzującego się nastawieniem na działania doraźne).

Ogólnie, po weryfikacji, najniżej oceniono działania podejmowane w 7 i 9 module audytu: Promocja i partnerstwa (z poziomu 0,88 do 0,81) oraz Ewaluacja i efekty (z poziomu 0,88 do 0,61). Świadczy to o tym, że jeśli nawet w Stężycy podejmowano pewne działania na rzecz promocji korzystania z roweru lub poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań.

W pięciu modułach dokonano stosunkowo znacznej korekty początkowej oceny w górę. Dotyczyło to działań w zakresie następujących kwestii: Przywództwo i koordynacja (wzrost z poziomu 1,31 do 1,48), Polityka w dokumentach (wzrost oceny z 1,63 do 1,72), Infrastruktura i bezpieczeństwo (wzrost z 1 do 1,12) oraz Informacja i edukacja (wzrost z poziomu 1,17 do 1,32). W przypadku modułu 8 (Działania uzupełniające) – głównie wpływ na modyfikację zachowań innych uczestników ruchu – ocena uległa nieznaczej poprawie z poziomu 1 do poziomu 1,03. Podwyższenie ocen po konsultacjach



spowodowało jednak tylko nieznaczną poprawę ogólnej oceny prowadzonej dotychczas w Stężycy polityki rowerowej. Względnie wysoko kształtujące się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania, w świetle względnie nisko kształtujących się ocen pozostałych modułów polityki rowerowej, wskazują na możliwość występowania zjawiska frustracji osób korzystających z roweru wynikającej z braku konsekwencji we wdrażaniu opracowywanych siłami mieszkańców, ekspertów i pracowników Urzędu Gminy dokumentów planistycznych. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacja działań są prowadzone względnie dobrze. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji gremiów decyzyjnych gminy, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.

Ocena wyników drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) została podwyższona z poziomu 1,31 do 1,48 czyli uznano, że są one prowadzone na względnie wysokim poziomie. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w tym obszarze – oceniane dość nisko – warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. Warto podkreślić, że w jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości, podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta czy gminy.

W warunkach wysokich walorów krajobrazowych gminy Stężycy można oczekiwać, że podniesienie rangi polityki rowerowej, osadzenie jej w całościowej polityce kształtowania infrastruktury transportowej i turystycznej gminy przy dobrym jej skoordynowaniu z polityką przestrzenną, bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także polityką zdrowotną i ekologiczną może przynieść trudne do przecenienia korzyści dla jej mieszkańców.



2.11.3

STĘŻYCA

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,56/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że rzeczywiste potrzeby użytkowników w zakresie komfortu i bezpieczeństwa korzystania z rowerów są ustalane i poruszane jedynie wtedy, gdy pojawią się problemy. Ponadto grupa ewaluacyjna uznała, że w gminie jest prowadzony regularny dialog dotyczący potrzeb użytkowników między urzędnikami, radnymi, a grupami użytkowników.

Analiza treści strony internetowej gminy nie dała jednak podstaw, by uznać, że w gminie grupy użytkowników są zorganizowane na tyle, by wyniki prowadzonego dialogu znajdowały swoje odzwierciedlenie w informacjach dostępnych wszystkim zainteresowanym mieszkańcom.

Strona internetowa gminy podaje informacje, że na terenie gminy organizowana jest impreza sportowa pn. „Iron Triathlon Stężyca”, która obejmuje m.in. wyścig kolarski. Może to świadczyć postrzeganiu problematyki rowerowej przez samorząd gminy głównie jako formy aktywności sportowej.

Asfaltowe ciągi piesze udostępnione dla ruchu rowerowego budowane wzdłuż głównych arterii ruchu kołowego poza terenem zabudowanym w gminie umożliwiają wdrożenie programu promocji korzystania z rowerów w celu zaspokojenia codziennych potrzeb mobilności.

Rekomendujemy określenie grup mieszkańców, którzy staną się głównymi adresatami działań na rzecz wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w gminie. Podstawowymi grupami użytkowników na które warto zwrócić uwagę są uczniowie szkół oraz kobiety i członkowie ich rodzin – klienci lokalnych sklepów i punktów usługowych.

Grupy te warto objąć działaniami informacyjnymi i promocyjnymi, wyjaśniając sens korzystania z rowerów jako codziennego środka transportu na małe i średnie odległości, a także jako środka docierania na dalsze odległości przy pomocy pociągów lokalnego operatora kolei. Prowadzenie działań informacyjno – promocyjnych wymaga przygotowania odpowiednich procedur nastawionych na specyfikę poszczególnych grup.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,48/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że radni i pracownicy urzędu gminy postrzegają ruch rowerowy jako równie ważny rodzaj transportu, a gdy mowa jest o zagadnieniach mobilności, interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę. Ponadto ustalono, że regularnie odbywają się spotkania z zewnętrznymi grupami roboczymi oraz na szczeblu kierowników wydziałów istnieje stała wewnętrzna grupa ds. polityki rowerowej. Uznano także, że istnieje systematyczna komunikacja wewnętrzna dotycząca polityki rowerowej, a także, że istnieje specjalna grupa robocza ds. polityki rowerowej złożona z urzędników i polityków różnych samorządów, których spotkania odbywają się regularnie (nie rzadziej niż co dwa miesiące). W związku z tym, że treść ustaleń podejmowanych przez tak opisaną grupę nie jest podawana do wiadomości opinii publicznej na stronie internetowej gminy, można przypuszczać, że jej działania nie są odpowiednio określone przy pomocy stosownego regulaminu. Warto opracować stosowny regulamin pracy tej grupy, a wyniki jej ustaleń podawać do wiadomości publicznej w postaci regularnie publikowanych raportów.





Grupa ewaluacyjna uznała, że istniejąca strategia rowerowa gminy jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu gminnego, który obejmuje relacje między różnymi rodzajami transportu, a także, że składa się z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem jak i prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów. Tym samym grupa przyjęła również milcząco założenie, że strategia rowerowa gminy posiada mierzalne cele i jasno określony okres ich realizacji. Nie udało się jednak stwierdzić, jaki jest obecny udział przejazdów realizowanych rowerem w ogólnej liczbie przejazdów realizowanych w gminie, ani też o ile punktów procentowych ten udział ma wzrosnąć w określonym w dokumentach horyzoncie czasowym.

Grupa ewaluacyjna stwierdziła także, że w gminie istnieje program działań – harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne za jego realizację – zawierający wiążące ustalenia dla władz gminy, a także, że usystematyzowany plan działań priorytetowych stanowi przewodnik służący realizacji strategii rowerowej. Tezy te znalazły potwierdzenie w postaci harmonogramu budowy ciągów pieszych udostępnionych dla ruchu rowerowego, trudno jednak znaleźć w dokumentach gminy zapisy dotyczące innych niż widzialna infrastruktura działań prowadzących do wzrostu roli ruchu rowerowego w codziennym życiu mieszkańców.

Głównym dokumentem strategicznym gminy jest Strategia Rozwoju Gminy Stężycy na lata 2014-2025. Pierwsza wzmianka dotycząca problematyki rowerowej pojawia się w wynikach ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, w której budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych zajęła wysokie, trzecie miejsce pod względem ważności.

W rozdziale pt. "Wizja rozwoju" tego dokumentu pojawia się zapis: „Wizja infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej: [...] dostosowana do potrzeb turystów uwzględniająca oczekiwania mieszkańców – rozbudowa ścieżek rowerowych...”. Wizja przestrzeni: rozbudowa rowerowych szlaków turystycznych. W celu strategicznym 2: rozwój społeczny i kulturalny podaje się jako przykład projekt budowy ścieżek rowerowych na terenie gminy Stężycy. W celu strategicznym 3: wspieranie turystyki, przedsiębiorczości i rolnictwa jako przykładowy projekt wskazuje się budowę ścieżek rowerowych na terenie gminy: długość wybudowanych ścieżek rowerowych, ilość zbudowanych wypożyczalni rowerów. W inwestycjach zaplanowanych do roku 2025: budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy Stężycy – poprawa bazy rekreacyjnej, wartość zadania: 12 mln zł, okres realizacji 2014-2018.

W dokumencie „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Stężycy” w celach szczegółowych w zakresie transportu stwierdzono potrzebę rozwoju i promocji alternatywnych środków transportu (pieszego, rowerowego i wodnego).

Kolejnym dokumentem, w którym znalazły się zapisy mówiące o programie rozwoju infrastruktury rowerowej jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Stężycza”. W rozdziale „2.8 Ścieżki rowerowe” zapisano ambitny plan realizacji infrastruktury rowerowej w gminie zakładający budowę 41 km dróg rowerowych i głównych dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych zarówno na terenach zabudowanych jak i niezabudowanych. W dokumencie tym znalazł się także zapis o potrzebie stworzenia węzła integracyjnego Gołubie wraz z siecią ścieżek rowerowych.

W związku z faktem, że wiele z powyższych zapisów zostało w praktyce zrealizowanych w założonym horyzoncie czasowym, warto opracować kompleksowy program rozwoju ruchu rowerowego, który obejmie obok działań inwestycyjnych prowadzących do zwiększenia spójności sieci istniejących dróg dla rowerów również działania o charakterze informacyjno – promocyjnym, skutecznie wpływających na zachowania komunikacyjne miejscowej ludności i strukturę przyjazdów realizowanych w celach rekreacyjnych i turystycznych.

Należy również opracować program działań prowadzących do skoordynowania wysiłków podejmowanych w gminie z analogicznymi działaniami prowadzonymi w sąsiednich gminach. Ważnym elementem będzie podjęcie przez Radę Gminy uchwały o przyjęciu raportu końcowego i 24 miesięcznego planu działań wynikającego z przeprowadzonego audytu polityki rowerowej.





Grupa ewaluacyjna stwierdziła, że w gminie istnieje roczny budżet na działania rowerowe, a także, że personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe, a pracownicy urzędu gminy mogą sporadycznie brać udział w regionalnych sympozjach i konferencjach na temat ruchu rowerowego.

W zapisach uchwały z dnia 4 grudnia 2018 roku w sprawie uchwalenia budżetu gminy na rok 2019 ustalono, że dochody budżetu gminy będą się kształtować w wysokości 70 mln zł, wydatki zaś osiągną poziom 69 mln złotych. Dodatnia różnica między dochodami, a wydatkami w wysokości 1 mln zł stanowi nadwyżkę przeznaczoną na spłatę podjętych wcześniej zobowiązań.

W załączniku inwestycyjnym na rok 2019 w dziale Transport i łączność znajduje się pozycja „Budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy Stężyca” zakładająca wydanie na ten cel 5.709 tys. złotych oraz kwota 14 tys. złotych na system roweru metropolitalnego MEVO.

Gmina, jak widać, przeznacza znaczne fundusze na rozwój widzialnych elementów infrastruktury rowerowej. Aby produktywność tych nakładów rzeczywiście zaowocowała dającym się zauważyć wpływem na rozwój ruchu rowerowego w postaci wyraźnych zmian struktury zachowań komunikacyjnych miejscowej ludności i osób przyjeżdżających do gminy w celach rekreacji i turystyki, muszą zostać podjęte skoordynowane działania prowadzące do radykalnej poprawy spójności już dość rozbudowanej w gminie infrastruktury rowerowej. Można to osiągnąć wyłącznie poprawiając system pozyskiwania wiedzy na temat potrzeb użytkowników, a także prowadząc odpowiednio skoordynowane działania informacyjno-promocyjne. W tym celu należy w strukturze urzędu gminy powołać odpowiednio umocowane stanowisko pełnomocnika ds. realizacji polityki rowerowej („oficera rowerowego”) gminy z odpowiednio opisanym zakresem kompetencji i regulaminem pracy a także z odpowiednim, wydzielonym na prowadzone przez niego działania budżetem.

Zarówno osoba pełniąca tę funkcję, jak i osoby współpracujące z nią w czasie realizacji zakładanych działań, powinny mieć możliwość podnoszenia swoich kwalifikacji i poziomu orientacji w zakresie nowoczesnej polityki rowerowej w ramach uczestnictwa w regionalnych, krajowych i zagranicznych sympozjach, konferencjach i wizytach studyjnych. Uczestnikami tych inicjatyw powinny być także osoby pełniące wysokie funkcje w strukturach decyzyjnych gminy.

Obecnie osiągnięty poziom rozwoju sieci dróg rowerowych w gminie, znakomicie zakotwiczony w atrakcyjnie skonfigurowanym węźle przesiadkowym Gołubie stwarza podstawę do uznania, że zastosowanie się do wyżej zapisanych rekomendacji może doprowadzić do uzyskania przez gminę Stężycę wysokiego, a nawet czołowego miejsca wśród gmin „rowerowych” kraju. Może to przynieść wymierne korzyści wizerunkowe i sprawić, że w gminie pojawi się wiele inicjatyw rozwoju turystyki i rekreacji rowerowej, a przedstawiciele innych gmin będą zainteresowani w pozyskiwaniu wiedzy na temat źródeł sukcesu w tym obszarze.



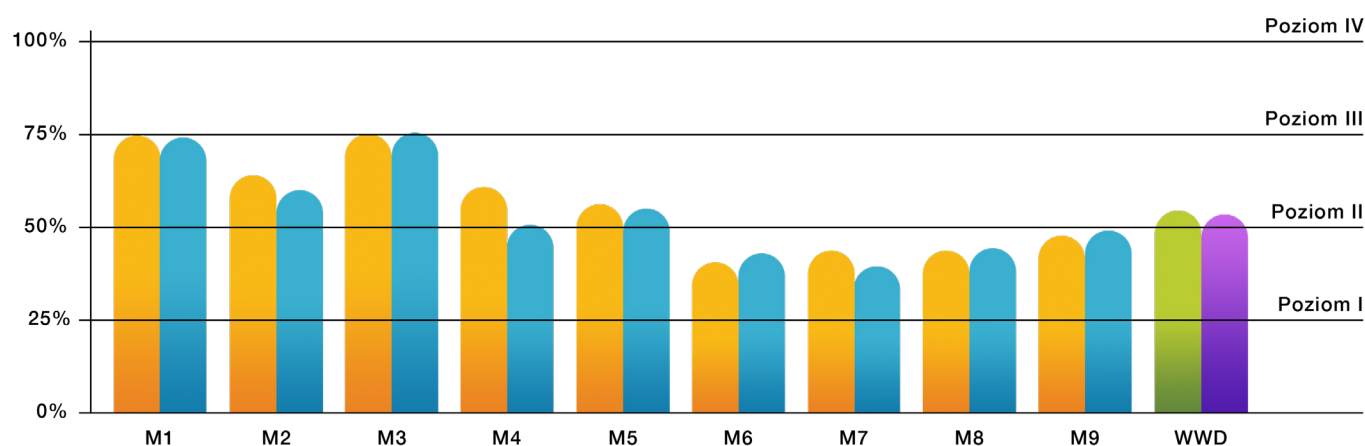
2.12.2

TCZEW

Konsultacje
wyników diagnozy

TCZEW

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej Tczewa ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 9 osób: 4 urzędników, 1 radny, 2 mieszkańców i dwóch ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	3,00	75,00%	2,97	74,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,56	64,06%	2,39	59,75%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	3,00	75,00%	3,06	76,05%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,42	60,42%	2,02	50,05%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,25	56,25%	2,18	54,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,67	41,67%	1,71	42,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,75	43,75%	1,59	39,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,75	43,75%	1,76	44,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,88	46,88%	1,96	49,00%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,18

54,58%

2,11

52,75%

**Rezultaty
konsultacji
wyników
diagnozy jakości
polityki
rowerowej
Tczewa**



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Tczewa uległa bardzo niewielkiej zmianie, (obniżeniu) z poziomu 2,18 do poziomu 2.11. Inaczej mówiąc, większość zapisów pierwotnej analizy diagnozy zachowała ważność. Na ogólne nieznaczne obniżenie wyników wpływ miała zmiana oceny poszczególnych modułów polityki rowerowej: w pięciu modułach została ona obniżona, podczas gdy w pozostałych czterech uległa pewnemu (niekiedy pomijalnie małemu) podwyższeniu. W wyniku tych zmian diagnoza polityki rowerowej Tczewa okazała się nieznacznie mniej wewnętrznie zrównoważona (zharmonizowana) niż wynikało to ze wstępnej analizy wyników ankiet. Nie podważa to jednak ogólnie pozytywnej oceny postępów jakości polityki rowerowej miasta, umożliwiając zidentyfikowanie obszarów największego potencjału jej poprawy.

Tczew był w roku 2009 pierwszym polskim miastem, w którym przeprowadzono audyt lokalnej polityki rowerowej (uzyskano wówczas ogólną ocenę 1,14). Jest też pierwszym miastem, w którym ocena jakości polityki rowerowej została przeprowadzona w pełnym wymiarze ponownie (pełny audyt powtórzono w roku 2012, miasto uzyskało wówczas ocenę na poziomie 1,27).

W związku z faktem, że polityka rowerowa Tczewa była już dwukrotnie poddawana diagnozie przy pomocy metodologii BYPAD, warto skomentować zmiany ocen poszczególnych modułów polityki, które miały miejsce w ostatnich latach.

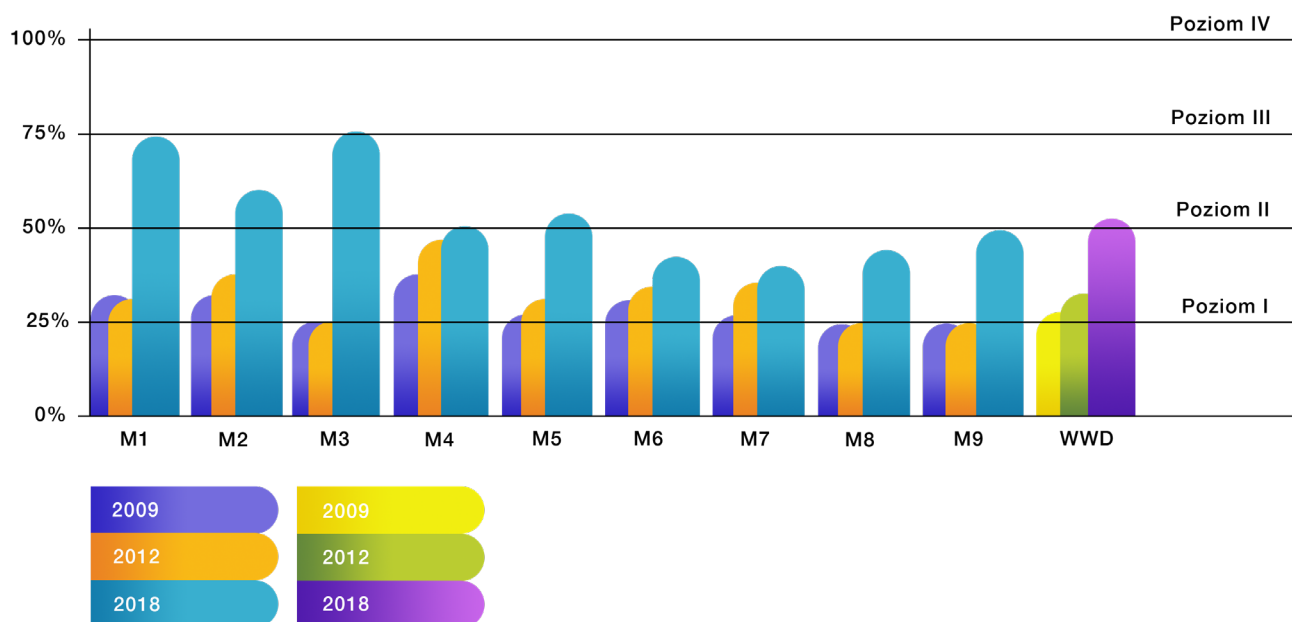
Najwyższą ocenę członków grupy ewaluacyjnej w roku 2018 uzyskały dwa podstawowe moduły polityki rowerowej: Potrzeby użytkowników i Polityka w dokumentach.



2.12.2.1

Zmiana oceny poszczególnych modułów oraz ogólnej oceny polityki rowerowej w kolejnych edycjach diagnozy realizowanej wg metodologii BYPAD

Tczew



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,30	31,25%	1,25	31,25%	2,97	74,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,33	37,50%	1,50	37,50%	2,39	59,75%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,00	25,00%	1,00	25,00%	3,06	76,05%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,50	45,75%	1,83	45,75%	2,02	50,05%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,10	31,25%	1,25	31,25%	2,18	54,50%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,20	33,25%	1,33	33,25%	1,71	42,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,10	35,50%	1,42	35,50%	1,59	39,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,00	25,00%	1,00	25,00%	1,76	44,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,00	25,00%	1,00	25,00%	1,96	49,00%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,14

28,44%

1,27

31,77%

2,11

52,75%

Zostały one ocenione na poziomie 3 (po weryfikacji ocena pierwszego modułu została obniżona do poziomu 2,97 a drugiego z nich została podwyższona do poziomu 3,06), to znaczy w tych obszarach (zwłaszcza w obszarze 3.: „Polityka w dokumentach”) udało się w Tczewie wyjść ponad podejście izolowane i osiągnąć poziom świadczący o stosowaniu w mieście orientacji na działania systemowe. Polityka rowerowa zaczyna być w Tczewie coraz wyraźniej skoordynowana i osadzona w ogólnej polityce mobilności. Miasto zawdzięcza takie podejście występowaniu w mieście woli politycznej wyrażające się w postaci alokowania odpowiednich zasobów kadrowych i dość stabilnego finansowania projektów poprawiających warunki korzystania z rowerów w mieście. Ta optymistyczna ocena może jednak zostać w pewnym stopniu zakwestionowana: drugi moduł polityki rowerowej Tczewa („Przywództwo i koordynacja”) został po weryfikacji oceniony wyraźnie niżej (na poziomie 2,56, a po weryfikacji jeszcze niżej – zyskał ocenę 2,39).

W obszarze diagnozowanym w module 4 (personel i środki) miał miejsce najbardziej stabilny proces poprawy notowań – w roku 2009 moduł ten oceniano na poziomie 1,5, w roku 2012 na poziomie 1,83, a w roku 2018 na poziomie 2,42). Po weryfikacji niestety ta dość optymistyczna ocena została zmodyfikowana – obniżona do poziomu 2,02. Miasto Tczew było pierwszym miastem kraju, które zdecydowało się na zatrudnienie oficera rowerowego na pełnym etacie już w roku 2008. W warunkach regularnego pozyskiwania wiedzy i doświadczenia przez osoby sukcesywnie pełniące tę funkcję w mieście, a następnie w wyniku stworzenia zespołu pracowników urzędu miasta i radnych współpracujących ze sobą w ramach miejskiego zespołu rowerowego polityka rowerowa Tczewa osiągnęła dość zaawansowany poziom spójności i konsekwencji. W świetle doświadczeń innych miast realizujących rzetelną politykę rowerową ten czynnik wymieniany jest często jako podstawowy warunek zapewniający odpowiednie ukierunkowanie

polityki mającej prowadzić do wzrostu roli komunikacji rowerowej i znaczenia polityki rowerowej w wywieraniu dodatniego wpływu na jakość życia w mieście. Polityka rowerowa jest także, w świetle oceny grupy ewaluacyjnej, oparta o odpowiednie zapisy w dokumentach strategicznych miasta.

Nieznacznie niższą ocenę uzyskało miasto w module Przywództwo i koordynacja (tutaj ocena ukształtowała się na poziomie 2,56; po weryfikacji obniżono ją – jak stwierdzono powyżej - do poziomu 2,39). Sugeruje to potrzebę poprawy jakości działań koordynacyjnych oraz, mimo pozytywnej oceny w modułach 1 i 3, lepsze osadzenie polityki rowerowej w całości zestawu istotnych polityk miasta (co najmniej w takich obszarach jak polityka przestrzenna, zdrowotna i ekologiczna).



Względnie wysoka ocena została przyznana w obszarze modułu 5 (infrastruktura i bezpieczeństwo) (wyniosła ona 2,25, po weryfikacji uległa obniżeniu do 2,18). W ostatnich latach zrealizowano w Tczewie szereg inwestycji w postaci dwukierunkowych dróg dla rowerów położonych wzdłuż głównych arterii ruchu ulicznego w mieście. Na uwagę zasługują także inwestycje w inne elementy infrastruktury rowerowej miasta takie jak zestawy stojaków do parkowania rowerów zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych w pobliżu stacji kolejowej, będącej ważnym węzłem przesiadkowym dla wielu rodzajów transportu pasażerskiego w skali subregionalnej.

Na tym tle względnie niżej wypadają oceny osiągnięte w modułach takich jak informacja i edukacja (1,67, po weryfikacji 1,71), promocja i partnerstwa (1,75, po weryfikacji 1,59) oraz działania uzupełniające (1,75, po weryfikacji 1,76). W związku z faktem uzyskania w module Ewaluacja i efekty nieznacznie wyższego poziomu oceny (1,88, po weryfikacji 1,96), można uznać, że Tczew wprowadził już metody badania skutków podejmowanych działań, umożliwiając korygowanie ich kierunków i skali realizowanych projektów. Można generalnie oczekiwać, że docenienie tych „miękkich” aspektów polityki rowerowej, wraz z kontynuacją działań inwestycyjnych prowadzących do stworzenia jeszcze bardziej spójnej sieci udogodnień do jazdy i parkowania rowerów umożliwi jeszcze lepsze docenienie roli komunikacji rowerowej dla lokalnego rozwoju i jakości życia.

Zgodnie z zapisami „Koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego” z roku 2010, można oczekiwać, że Tczew, wykorzystując walory swojego nadwiślańskiego położenia może stać się bardzo istotnym węzłem krajowej i międzynarodowej turystyki i rekreacji rowerowej.



2.12.3

TCZEW

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 2,97/4



Grupa ewaluacyjna uznała, że badania potrzeb użytkowników są prowadzone regularnie, a także ogólna wiedza na temat ich potrzeb jest wzbogacana przez nich samych w ramach określonych odpowiednio zinstytucjonalizowanych procedur. Decyzje dotyczące polityki rowerowej są zawsze poprzedzane konsultacjami z grupami użytkowników.

W Tczewie od kilku lat funkcjonuje zespół ds. polityki rowerowej, w którego skład wchodzi pracownicy urzędu miasta, radni i mieszkańcy, w tym również przedstawiciele organizacji pozarządowych zainteresowanych promocją aktywnych form mobilności, a zwłaszcza jazdy rowerem. Zespół ten spotyka się średnio raz na dwa miesiące, zgodnie z rocznym planem pracy. Raz w roku, podczas przejazdu rowerowego realizowany jest przegląd stanu infrastruktury rowerowej miasta, po którym sporządzany jest odpowiedni raport.

Dążąc do podniesienia jakości polityki rowerowej miasta celowe jest opracowywanie nowych metod ustalania potrzeb różnych grup użytkowników, zwłaszcza takich jak np. uczniowie i osoby codziennie dojeżdżające do pracy. Warto rozważyć rozwinięcie

kampanii „Rowerowy Maj” przez przeprowadzenie w czasie zajęć szkolnych badań ankietowych na temat sposobów docierania do szkół przez uczniów i personel pedagogiczny. Wyniki takich badań pozwolą na zidentyfikowanie zjawisk polegających na dowożeniu dzieci do szkół samochodami rodziców, co w wielu miastach jest istotnym czynnikiem wzmaganie kongestii w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego stanowiąc istotne ogniwo błędnego koła niezrównoważonego rozwoju. Kwestionariusz ankietowy powinien zawierać pytania na temat miejsc postrzeganych jako niebezpieczne oraz innych barier uniemożliwiających lub zniechęcających do korzystania z aktywnych form mobilności.

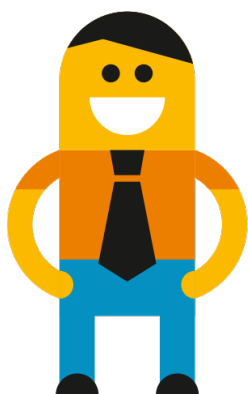
Innym potencjalnie skutecznym narzędziem zmiany zachowań komunikacyjnych na bardziej przyjazne środowisku jest opracowywanie tzw. „zielonych planów podróży” dla głównych instytucji i firm generujących ruch w mieście (zestawów informacji pokazujących koszty oraz korzyści wynikające z wyboru różnych sposobów docierania do codziennych celów podróży) i pokazujących alternatywne w stosunku do dojazdów samochodem sposoby docierania do pracy/szkoły.

W Tczewie w roku 2018 przeprowadzono pierwsze w Polsce "Badania klimatu rowerowego" miasta zgodnie z metodologią stosowaną od wielu lat przez ADFC (Ogólnoniemiecki Klub Rowerowy). W świetle pozyskanych danych ogólnej ocenie klimatu rowerowego w mieście została przypisana wartość 3,15 (w skali od 1 do 6, gdzie 1 jest wartością najwyższą). Wynik ten jest lepszy niż osiągnięty w tym roku w miastach niemieckich podobnej wielkości (w roku 2018 ukształtował się na poziomie 3,80). Warto takie badania kontynuować w kolejnych latach, by mieć podstawy do oceny skuteczności prowadzonej w mieście polityki rowerowej i wykorzystać osiągnięcia Tczewa w tej sferze jako element promocji prowadzonej w nim polityki zrównoważonego rozwoju. Promocja ta może zostać wykorzystana do tworzenia wizerunku Tczewa jako miejsca o wysokiej jakości życia wśród mieszkańców innych miast kraju.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 2,39/4



Grupa ewaluacyjna oceniając wpływ głównych decydentów na kształt rozwiązań dotyczących ruchu rowerowego oceniła, że organy legislacyjne wspierają działania na rzecz cyklistów dopóty, dopóki nie kolidują one z interesami innych grup. Grupa uznała także, że w strukturze urzędu miasta funkcjonuje wewnętrzna grupa ds. mobilności aktywnej (Zespół ds. Polityki Rowerowej) jako ciało doradcze przy Prezydencie Miasta. Zespół ten kontaktuje się regularnie z Miejskim Zarządem Dróg, Wydziałem Spraw Komunalnych i Inwestycji, Wydziałem Gospodarowania Mieniem Komunalnym, Wydziałem Rozwoju Miasta oraz Biurem Rzecznika Prasowego i Biurem Planowania Przestrzennego. Na uwagę zasługuje współpraca Zespołu z Biurem Rzecznika Prasowego, co potwierdza ocenę grupy ewaluacyjnej

mówiącą o tym, że istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z decydentami i społeczeństwem. Przedmiotem pojawiających się kontrowersji między Zespołem, a niektórymi pracownikami urzędu miasta są wyrażane opinie, że inicjatywy podejmowane na rzecz poprawy warunków korzystania z rowerów przez mieszkańców podejmowane przez zespół nadmiernie obciążają budżet. Może to świadczyć o niedocenianiu produktywności (efektywności ekonomicznej) tych działań przez nieodpowiednio doinformowanych pracowników. Sugeruje to potrzebę podjęcia działań na rzecz podniesienia kompetencji wszystkich osób, od których zależy realizacja polityki rowerowej w mieście przy pomocy odpowiednich szkoleń oraz/lub wizyt studyjnych.

Członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali również na niską jakość koordynacji działań między samorządami Tczewa, a administracją samorządową sąsiednich gmin – w świetle opinii jej członków, przykładowo, planowanie przebiegu dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granic jurysdykcji sąsiednich samorządów.

Warto rozważenia jest dążenie do przekonania decydentów o korzyściach wynikających z osiągnięcia przez Tczew statusu miasta realizującego modelową politykę rowerową w skali kraju. Chodzi o dążenie do sytuacji, w której inne miasta i gminy będą przysyłały swoich przedstawicieli do Tczewa w celu pozyskania wiedzy na temat źródeł sukcesu we wdrażaniu rozwiązań dotyczących nie tylko widzialnej infrastruktury rowerowej, ale także innych aspektów polityki prowadzącej do wyraźnego wzrostu roli ruchu rowerowego w życiu mieszkańców miasta, a zarazem osiąganiu w mieście wysokiej jakości życia. Gremia kierownicze miasta powinny uznać politykę rowerową za ważny, charakterystyczny dla Tczewa element działań w zakresie public relations i tworzenia wizerunku nowoczesnego miasta przyjaznego mieszkańcom, inwestorom i turystom.

Podstawą do uznania takiego rezultatu za możliwy do osiągnięcia jest fakt, że Zespół ds. Polityki Rowerowej miasta jest oceniany wewnątrz Urzędu Miasta za Zespół, który ewoluował najbardziej ze wszystkich dotychczasowych Zespołów roboczych miasta i osiągnął względnie największe sukcesy we wdrażaniu wypracowanych w jego składzie inicjatyw.





Grupa ewaluacyjna uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej jest istotną częścią planów zrównoważonego transportu miejskiego oraz że składa się ona z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem, jak i do zmniejszenia skali korzystania z samochodów.

Grupa oceniła także, że praktyczna realizacja działań proponowanych w dokumentach strategicznych odbywa się w ramach realizacji usystematyzowanego planu działań priorytetowych, który stanowi przewodnik strategii wzrostu skali korzystania z rowerów w mieście.

Głównym dokumentem strategicznym miasta jest „Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2020”, przyjęta uchwałą Rady Miasta w roku 2012. W analizie SWOT tego dokumentu, w części poświęconej omówieniu systemu komunikacyjnego miasta, jako słabość uznano: „[...] brak zdecydowania w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jako szansy dotarcia do większej grupy ludzi [...]”. Po upływie kilku lat można stwierdzić, że zapis ten w dużym stopniu stracił na aktualności. Obecnie, tworząc zapisy analizy SWOT można uznać, że działania na rzecz podniesienia roli ruchu rowerowego w mieście można uznać za szansę do wykorzystania w oparciu o przemyślaną i konsekwentnie wdrażaną strategię.

W rozdziale pt. „Wzmocnienie systemu komunikacyjnego” w podpunkcie „wzmacnianie transportu publicznego oraz promowanie zrównoważonego transportu” wskazano: „wzrost ilości pojazdów indywidualnych i dostawczych powoduje stale zwiększające się zatłoczenie dróg”. Dodatkowo spowolnienie jazdy pojazdów wpływa na wzrost zanieczyszczenia powietrza w obszarze miejskim. Jako remedium na te niekorzystne zjawiska „Strategia” podaje „poprawę efektywności transportu autobusowego i promowanie korzystania z tego środka transportu, także promowanie ruchu rowerowego w ruchu miejskim i pieszego w przypadku małych odległości, szczególnie w staromiejskim centrum miasta.”

W ramach procesu aktualizacji strategii warto podnieść rangę polityki rowerowej i wskazać, że jej realizacja może przyczynić się nie tylko do poprawy warunków funkcjonowania systemu mobilności i transportu w mieście, ale także służyć realizacji wielu innych celów gospodarczych, środowiskowych i społecznych.

Kolejnym dokumentem świadczącym o docenianiu roli ruchu rowerów w życiu miasta jest przyjęta uchwałą Rady Miasta w maju 2014 roku „Polityka Rowerowa Miasta Tczewa”. Na tle podobnych dokumentów tworzonych w polskich miastach charakteryzuje się starannym określeniem istotnych celów strategicznych i opisem sposobów ich wdrażania. Warto jego treść uzupełnić o zapisy mierzalnych poziomów skali ruchu rowerowego do osiągnięcia w określonych ramach czasowych, a także opracować infografikę, pokazującą mieszkańcom uzasadnienie realizowanej strategii.

Na uwagę zasługuje nie tylko dobra jakość zapisów tego dokumentu strategicznego ale i konsekwencja we wdrażaniu jego istotnych zapisów. Dokument zakładał np. (por. punkt 3.1.3) Tworzenie elementów integracyjnych ruchu rowerowego z systemem transportu publicznego: Osiąganie celów zrównoważonego transportu w mieście jest możliwe przy wprowadzaniu łączenia różnych środków transportu z włączeniem ruchu pieszego. (...)Węzeł integracyjny w otoczeniu dworca PKP będzie wzbogacany w zakresie infrastruktury zachęcającej do organizowania podróży rower-pociąg, rower-autobus. Obserwacja procesu rozbudowy udogodnień do parkowania rowerów w pobliżu dworca PKP Tczew jest przykładem konsekwencji we wdrażaniu zapisów dokumentów strategicznych a potrzeba ich rozbudowy jest dowodem na skuteczność polityki rowerowej miasta.

W związku z faktem funkcjonowania w Tczewie w pobliżu dworca PKP rozległego parkingu dla samochodów użytkowników przyjeżdżających tam z kilku sąsiednich gmin w celu skorzystania z opcji Park & Ride (kontynuacji jazdy pociągiem do miejsc pracy położonych w innych miastach OM G-G-S) warto rozważyć zbadanie skali tego zjawiska i zaproponować sąsiednim gminom partycypację w kosztach utrzymania tych parkingów. Zaoszczędzone w wyniku tego fundusze mogłyby być przeznaczone na finansowanie kolejnych działań prowadzących do rozwoju zrównoważonego systemu mobilności i transportu w Tczewie.





Grupa ewaluacyjna uznała, że w mieście istnieje roczny budżet na działania rowerowe, a od czasu do czasu środki budżetowe są przekazywane na konkretne działania, głównie infrastrukturalne. W mieście jest zatrudniony pracownik zajmujący się problematyką mobilności. Grupa oceniła także, że pracownicy urzędu mogą brać udział w regionalnych konferencjach i sympozjach poświęconych tej problematyce wtedy, gdy zwrócą się o to do swoich przełożonych.

Środki przeznaczane na tworzenie elementów widzialnej infrastruktury rowerowej w mieście są uruchamiane z reguły w ramach większych projektów modernizacji czy rozbudowy infrastruktury drogowej miasta. Równolegle są podejmowane niskonakładowe działania, spójne z koncepcją rozwoju zrównoważonej mobilności w mieście, dotyczące głównie innych elementów infrastruktury, takie jak budowanie stojaków i wiat do parkowania rowerów, oznakowania pionowego i poziomego, malowania przejazdów rowerowych w pobliżu skrzyżowań etc.

W ramach niskonakładowych działań podejmowane są także inicjatywy dotyczące informacji i edukacji – prowadzona jest strona internetowa oraz profile w mediach społecznościowych (FB) informujące zainteresowanych o realizowanych działaniach. Obok projektów finansowanych w tradycyjny sposób z budżetu miasta, realizowane są inicjatywy generowane oddolnie: wśród projektów zgłaszanych do finansowania z tzw. budżetu obywatelskiego projekty „rowerowe” cieszą się wśród mieszkańców ponadprzeciętnym zainteresowaniem i poparciem.

W związku z faktem, że obecnie polityka rowerowa finansowana jest w mieście w ramach budżetów różnych Wydziałów Urzędu Miasta w sposób rozczłonkowany, występuje potrzeba wyodrębnienia stałego budżetu umożliwiającego stabilne realizowanie coraz szerszego wachlarza działań wspierających proces wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w życiu miasta.

W ramach tego budżetu należy wydzielić specjalny fundusz na edukację personelu oraz osób wchodzących w skład Zespołu ds. Polityki Rowerowej. Pozwoli to na przygotowanie programu edukacyjnego, który mógłby zapewnić nie tylko udział w wybranych regionalnych konferencjach i sympozjach, lecz także w programach o zasięgu międzynarodowym. Szczególną uwagę przy przygotowywaniu takich programów edukacyjnych należy zwrócić na przewidzenie udziału w wizytach studyjnych osób zajmujących wysokie stanowiska we władzach samorządowych Tczewa.

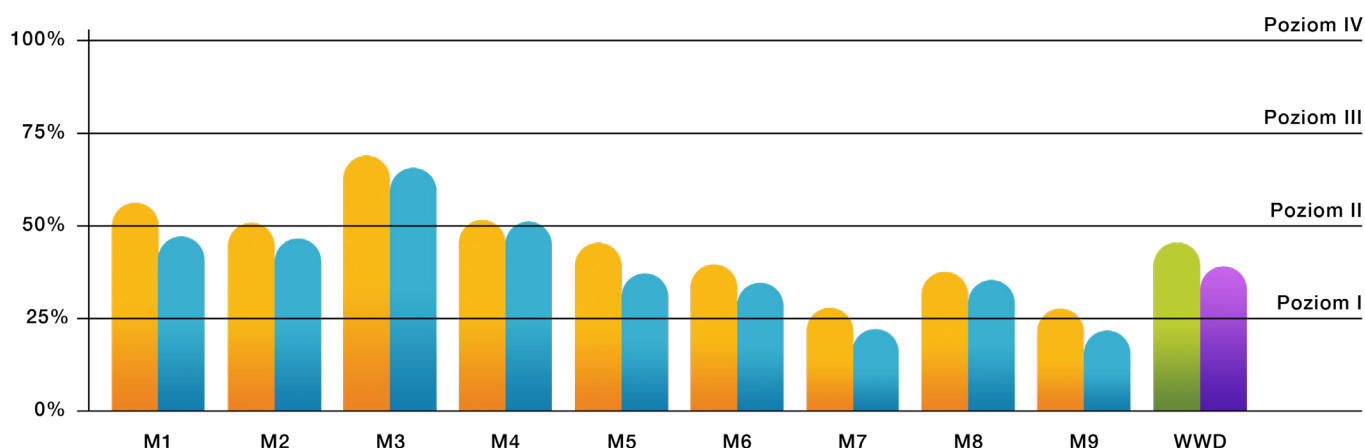
2.13.2

WŁADYSŁAWOWO

Konsultacje
wyników diagnozy

WŁADYSŁAWOWO

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 12 osób (5 kobiet i 7 mężczyzn), w tym 2 mieszkańców (sołtysów pobliskich wsi), 5 radnych, 4 urzędników, a także 1 ekspert BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%	1,93	48,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,06	51,56%	1,85	46,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,75	68,75%	2,60	65,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,08	52,08%	2,06	51,50%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,79	44,79%	1,48	37,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,58	39,58%	1,37	34,25%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,13	28,13%	0,92	23,00%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,50	37,50%	1,37	34,25%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,13	28,13%	0,84	21,00%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,79

44,69%

1,59

39,71%



**Rezultaty
konsultacji
wyników
diagnozy jakości
polityki
rowerowej
Władysławowa**



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Władysławowa uległa pewnemu obniżeniu: z poziomu 1,79 do poziomu 1,59. Na to ogólne obniżenie wyników wpływ miało obniżenie oceny praktycznie wszystkich modułów polityki rowerowej. Jedynie dwa moduły po obniżeniu oceny wskazały na osiąganie w analizowanych obszarach poziomu 2: względnie najwyżej oceniony moduł 3 (Polityka w dokumentach) - w jego przypadku nastąpił spadek oceny z 2,75 do 2,60, oraz moduł 4 (Personel i środki) - w tym module nastąpił spadek oceny z poziomu 2,08 do 2,06. Z przeprowadzonej w grupie ewaluacyjnej dyskusji wynika, że w warunkach stosunkowo niskiego poziomu zaangażowania naczelnych władz samorządu lokalnego w realizację polityki rowerowej, względnie poprawnie opracowane dokumenty planistyczne pozostają martwą literą. Kształtowanie się oceny we wszystkich pozostałych modułach poniżej poziomu 2 świadczy o występowaniu w praktyce nastawienia na działania doraźne. Polityka rowerowa miasta i gminy nie jest odpowiednio osadzona w całościowej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, zdrowotną czy dotyczącą ochrony środowiska.

Warto także zauważyć, że po weryfikacji, w dwóch obszarach polityki rowerowej ocena po konsultacjach ukształtowała się najniżej, poniżej poziomu 1. Dotyczy to modułu 7 (Promocja i partnerstwa) w którym nastąpił spadek oceny z poziomu 1,13 do 0,92 oraz modułu 9 (Ewaluacja i efekty) - spadek z poziomu 1,13 do 0,84. Świadczy to o tym, że jeśli nawet we Władysławowie podejmowano pewne działania na rzecz promocji korzystania z roweru oraz na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom konstruktywnej oceny w celu



wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie ich kierunków lub skali. W pozostałych czterech modułach dokonano stosunkowo znacznej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to działań w zakresie następujących kwestii: 5 (Infrastruktura i bezpieczeństwo) - tutaj nastąpił spadek oceny z poziomu 1,79 do 1,48, 6 (Informacja i edukacja) - spadek z 1,58 do 1,37 oraz 8 (Działania uzupełniające) - spadek z 1,5 do 1,37.

Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów strategicznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacja działań są prowadzone względnie dobrze. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi deklaracjami intencji decydentów miejskich, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie.

Ocena wyników czwartego modułu (Personel i środki) została obniżona w najmniejszym stopniu (z 2,08 do 2,06). Ocena działań w tym obszarze pozostała na względnie wysokim poziomie. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w tym obszarze warunkują w dość istotnym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta czy gminy. Odpowiednio zmotywowany personel dbający o efektywne wykorzystywanie przeznaczonych na różne projekty środków może stosunkowo szybko doprowadzić do pozyskania przez mieszkańców miasta i gminy znaczących korzyści wynikających z docenienia roli polityki rowerowej jako istotnego czynnika rozwoju lokalnego. Warto skupić uwagę nie tylko na poprawie istniejącej już w mieście i jego okolicach infrastruktury, ale także na odpowiedniej koordynacji działań obejmujących również informację, edukację, promocję oraz ewaluację skutków wdrażanych projektów.



2.13.3

WŁADYSŁAWOWO

Analiza modułów
polityki rowerowej

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,93/4



W ramach prac konsultacyjnych grupa ewaluacyjna ustaliła, że potrzeby użytkowników poruszane są jedynie wtedy gdy pojawiają się problemy. Użytkownicy są angażowani do przygotowywania i realizacji polityki rowerowej jeśli wywierają wystarczający nacisk na urzędników czy radnych.

Przedstawiciele grupy ewaluacyjnej w ramach możliwości poprawy działań na rzecz polityki rowerowej Władysławowa uznali potrzebę konsultacji w ramach cyklicznych spotkań z mieszkańcami. Za najkorzystniejszą drogę do angażowania użytkowników/ mieszkańców w zakresie przygotowania i realizacji polityki rowerowej zaproponowali drogę internetową.

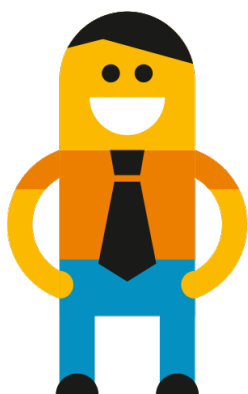
Na podstawie konsultacji można stwierdzić, że władze miasta podczas prac nad rozwojem polityki rowerowej jak do tej pory nie uwzględniały potrzeb ani opinii rowerzystów. Dotychczas nie przeprowadzono żadnych badań, które umożliwiłyby obiektywną ocenę stanu infrastruktury rowerowej czy ogólnych warunków korzystania z rowerów w mieście.

Problemy ruchu rowerowego zaliczane są do problematyki rozwoju oferty rekreacyjnej i turystycznej miasta. Jazda rowerem nie była postrzegana jako (potencjalnie) znaczący sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców czy turystów. Badanie potrzeb użytkowników ma podstawowe znaczenie w procesie zarządzania jakością. Aby możliwie usprawnić ten proces rekomenduje się w pierwszej kolejności głównych grup docelowych polityki rowerowej. W kolejnym kroku powinno się przygotować i wdrożyć procedury analizy potrzeb zdefiniowanych wcześniej grup docelowych.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,85/4



W ramach prac konsultacyjnych członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali, że w procesie podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego interesy cyklistów zawsze są brane pod uwagę gdy jest mowa o zagadnieniach mobilności. W mieście nie funkcjonują komisje ani grupy robocze zajmujące się polityką rowerową. Polityka rowerowa jest komunikowana w zakresie działań infrastrukturalnych innym wydziałom miasta i radnym tylko po wystosowaniu przez nich zapytania. Koordynacja i komunikacja między samorządami istnieje gdy planowane lub wdrażane są działania dotyczące infrastruktury.

Grupa ewaluacyjna uzgodniła, że w procesie podejmowania decyzji główni decydenci powinni uwzględniać pewne – możliwe do realizacji propozycje mieszkańców/ użytkowników. Przedstawiciele należący do grupy użytkowników sceptycznie odnieśli się do możliwości powstania grupy roboczej czy komisji zajmującej się polityką rowerową. Koronnym argumentem przedstawianym jest fakt, że gmina jest mała i nie będzie w stanie stworzyć takiego ciała. Warto zauważyć, że stała liczba mieszkańców gminy Władysławowo waha się w okolicach 15 tys., natomiast liczba udzielonych noclegów turystycznych w gminie wynosi dodatkowo około 200 tys.

Polityka rowerowa nie stanowi istotnego elementu polityki rozwoju lokalnego. W ramach niniejszego modułu przewidziane są działania na poziomie Rady Miasta, liderów lokalnych i pracowników urzędu. Jakość komunikacji pomiędzy w/w interesariuszami wymaga zdecydowanej poprawy. Dotyczy to również procesu komunikowania się z sąsiednimi gminami przy realizacji przedsięwzięć prowadzących do rozwoju systemu rowerowego.

Głównymi działaniami jakie należałoby podjąć w związku z przywództwem i koordynacją to przygotowanie i powołanie zespołu ds. polityki rowerowej składającego się z radnych, mieszkańców czy pracowników urzędu. Bazą dla tej grupy roboczej może być grupa ewaluacyjna, która została ustanowiona na potrzeby realizacji tego audytu. Kolejnym krokiem powinno być objęcie członków zespołu szkoleniami, a w szczególności możliwością udziału w wizytach studyjnych z zakresu polityki rowerowej.



Członkowie grupy ewaluacyjnej zauważyli, że treść lokalnej polityki rowerowej skupia się głównie na działaniach infrastrukturalnych bez powiązania z innymi rodzajami transportu. Władze gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych poprzez program działań, który posiada harmonogram, finansowanie czy podmioty odpowiedzialne.

W ramach konsultacji członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali na potrzebę dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej, ale również rozpoczęcia działań podnoszących świadomość mieszkańców w zakresie promocji ruchu rowerowego jako elementu profilaktyki prozdrowotnej. Jako proponowane działania jakie należałoby podjąć wskazano rajdy rowerowe w tym „Rajd Radnych”.

Podstawowym dokumentem strategicznym Władysławowa jest Strategia Rozwoju Gminy Władysławowo do 2020 roku. Zapis dotyczący polityki rowerowej znajdujemy w rozdziale - „Turystyka i baza turystyczna” gdzie stwierdzono: „[...] Gmina miasta Władysławowa sukcesywnie stara się poprawiać warunki do uprawiania turystyki rowerowej, w tym realizuje projekt rozwoju ścieżki rowerowej, mającej w przyszłości połączyć Władysławowo z Helem oraz stworzyć tzw. „Pierścień wokół Zatoki Puckiej”. Istnieje również trasa rowerowa w kierunku Karwi (Bulwar Nadmorski), przebiegająca przez rezerваты i Nadmorski Park Krajozrazowy oraz obszary leśne. Szlaki dla rowerzystów wyznaczone są w ten sposób, żeby nie przecinały dróg dostępnych dla samochodów, co daje pewność bezpiecznej i przyjemnej jazdy, zarówno dla dorosłych, jak i dzieci...”.

W rozdziale „Polityka inwestycyjna Gminy Miasta Władysławowa” wskazano – „[...] przedmiotem projektu jest budowa infrastruktury rekreacyjnej ciągu pieszo-jezdnego [...] ze ścieżką rowerową o dł. 0,41 km i infrastruktura rekreacyjna w celu modyfikacji produktu turystycznego. Z infrastruktury tej korzystać będzie 10 000 turystów rocznie od 2014 r. Celem projektu jest zwiększenie poziomu atrakcyjności osiedleńczej, turystycznej i inwestycyjnej Władysławowa...”.

W rozdziale Inwestycje planowane do realizacji przez Gminę Miasta Władysławowa do 2020 roku wskazano na konieczność budowy stojaków na rowery w ramach zadania budowy promenady oraz rozwój sieci ścieżek rowerowych w latach 2014-2020 (budżet 4 mln zł). Opis inwestycji: „[...] przedsięwzięcie polega na rozwoju istniejącej sieci ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miasta Władysławowa w celu ich połączenia ze sobą oraz z ościennymi gminami. W dzisiejszym układzie ścieżek rowerowych niestety obserwuje się braki w połączeniach, ścieżki, powodujące dekoncentrację i brak możliwości swobodnego korzystania z nich przez cyklistów.

Ponadto brak ścieżki rowerowej w zachodniej części gminy, tj. od Władysławowa do Karwi, przy bardzo złym stanie technicznym drogi jest znaczącym ograniczeniem dla Gminy w zabezpieczeniu zainteresowanych dróg rowerowych. Szacuje się konieczność wybudowania w podstawowym zakresie odcinków o łącznej długości ok. 15 km. Celowość - Poprawa infrastruktury drogowej, rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy, stworzenie alternatywy dla aktywnych mieszkańców i turystów gminy..."

Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych rozwoju gminy jest traktowany jako element o drugorzędnym znaczeniu. Można więc stwierdzić, że w gminie nadal nie istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące dla decydentów gminy ustalenia dotyczące rozwoju ruchu rowerowego. Rozwój ruchu rowerowego traktowany jest przez pryzmat budowy infrastruktury rekreacyjnej i turystycznej, a nie jako element zaspokajania codziennych potrzeb mieszkańców, czy też sposób który pozwoli na rozwiązanie wskazywanego przez mieszkańców problemu niedostatecznej liczby miejsc parkingowych w mieście.

W ramach niniejszego modułu rekomenduje się przede wszystkim wdrożenie trzech działań. Pierwsze, polegające na przyjęciu przez Radę Miasta Władysławowa uchwały zatwierdzającej raport końcowy oraz 24 miesięczny plan działań wynikający z procesu niniejszego audytu. Kolejne działanie polegałoby na rozpoczęciu prac związanych z przyjęciem programu rozwoju ruchu rowerowego na podstawie wytycznych przygotowanych przez osobę „oficera rowerowego” Władysławowa. Działanie trzecie polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z gminą Władysławowo.





Członkowie grupy ewaluacyjnej w tym module uznali, że finansowanie polityki rowerowej jest integralną częścią kompleksowych projektów inwestycyjnych. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. W celu poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się polityką rowerową wskazano, że pracownicy mogą czasami brać udział w szkoleniach ogólnych i sporadycznie w regionalnych sympozjach i warsztatach na temat ruchu rowerowego.

Jako sposób na niewielkie, ale stałe środki finansowe, które mogłyby być przeznaczone na rozwój ruchu rowerowego członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali przychody z polityki parkingowej. Wśród podmiotów, które powinny przygotowywać i wdrażać politykę rowerową wskazano: Centrum Kultury Promocji i Sportu (CKPiS), Referat Inwestycji i Gospodarki Komunalnej (RliGK) oraz Zespół pozyskiwania funduszy zewnętrznych (ZfZ). Jako działania, które powinny być podejmowane w celu poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym członkowie grupy ewaluacyjnej wskazali możliwość uczestniczenia w konferencjach i wyjazdach studyjnych do miast o wyższym rozwoju polityki rowerowej. Jednym z elementów, na który wskazywali członkowie grupy ewaluacyjnej była potrzeba poszerzenia wiedzy w zakresie polityki parkingowej, a w szczególności możliwości rozwiązywania problemów wynikających z sezonowości ruchu turystycznego czyli w obrębie plaży.

Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej Władysławowo wydatki budżetu na rok 2019 ustalono na poziomie blisko 122 mln. zł. Od lat gmina Władysławowo przeznaczą pewne środki na rozbudowę, poprawę i utrzymanie infrastruktury rowerowej tylko przy okazji realizacji innych projektów drogowych. Skutkowało to między innymi brakiem realizacji niewidzialnej infrastruktury rowerowej, które jako elementy geometrii dróg, oznakowania pionowego i poziomego przyczyniają się do uspokojenia ruchu kołowego i tym samym poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego.

Moduł personel i środki jest najważniejszym elementem związanym z realizacją niniejszego 24 miesięcznego planu działań. W ramach niniejszego modułu wyróżnione zostały następujące główne zadania. Po pierwsze powinno się powołać w strukturze urzędu Władysławowa osoby „oficera rowerowego” z określonym zakresem kompetencji. Po drugie powinno przygotować i ustalić wydzielony budżet na rozwój polityki rowerowej. Wysockość tego budżetu powinna być adekwatna i spójna z 24 miesięcznym planem działań. Po trzecie powinno się objąć oficera rowerowego systemem szkoleń w celu podniesienia poziomu kompetencji.

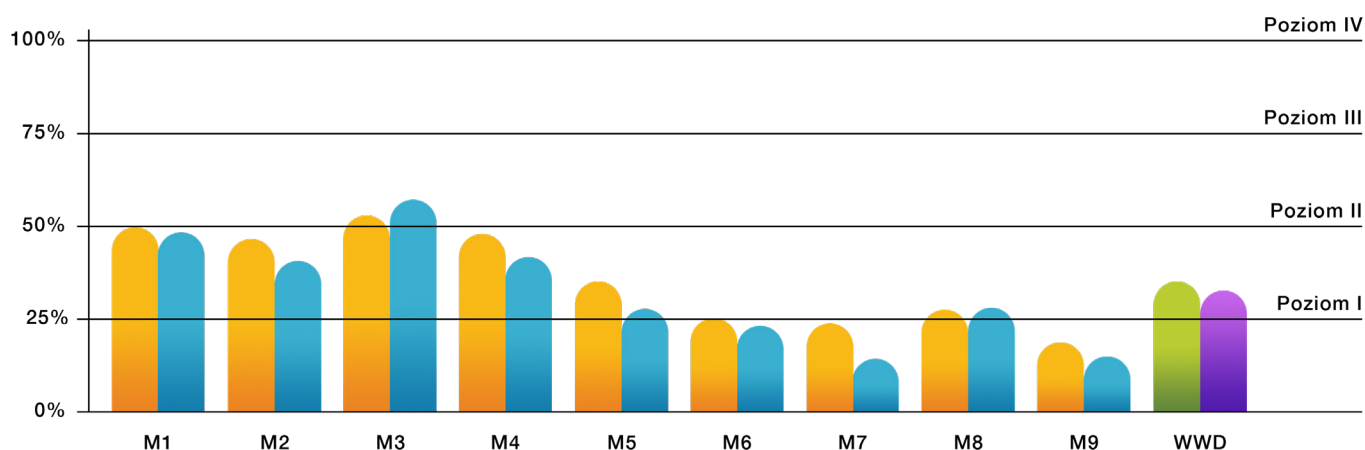
2.14.2

ŻUKOWO

Konsultacje
wyników diagnozy

ŻUKOWO

W spotkaniu poświęconym weryfikacji ocen poszczególnych modułów polityki rowerowej Żukowa ustalanych na podstawie ankiet wzięło udział 13 osób (5 kobiet i 8 mężczyzn), w tym 1 mieszkaniec, 3 radnych (w tym 1 radna sejmiku województwa pomorskiego i 1 radny powiatu kartuskiego), 7 urzędników, a także 2 ekspertów BYPAD.



Wyniki diagnozy:

po badaniu ankietowym

po konsultacjach

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,00	50,00%	1,94	48,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%	1,63	40,75%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,13	53,13%	2,29	57,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,92	47,92%	1,67	41,75%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,42	35,42%	1,11	27,75%
Moduł 6	M6	Informacji i edukacja	1,00	25,00%	0,91	22,75%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,96	23,96%	0,56	14,00%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,13	28,13%	1,16	29,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,75	18,75%	0,60	15,00%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,43

35,68%

1,29

32,18%



Rezultaty konsultacji wyników diagnozy jakości polityki rowerowej Żukowa



Po konsultacjach ogólna ocena polityki rowerowej Żukowa uległa obniżeniu z poziomu 1,43 do poziomu 1,29. Osiągnięta ocena świadczy o dominacji nastawienia na działania doraźne – realizowanie pewnych projektów poprawiających warunki korzystania z rowerów, które są jednak oderwane od siebie i słabo osadzone w polityce transportowej, przestrzennej, zdrowotnej i ekologicznej gminy.

Na ogólne obniżenie wyników wpływ miało niekiedy dość wyraźne obniżenie oceny siedmiu modułów polityki rowerowej. Jedynie w przypadku modułu 3 – Polityka w dokumentach ocenę podniesiono z poziomu 2,13 do 2,29 oraz modułu 8 – Działania uzupełniające ocenę podniesiono z poziomu 1,13 do 1,16.

Ogólnie ocena działań w trzech modułach (6, 7 i 9) po weryfikacji została oceniona na poziomie niższym niż 1: w 6 module (Informacja i edukacja) nastąpił spadek oceny z 1 do 0,91. Najniżej jednak oceniono działania podejmowane w 7 i 9 module audytu: Promocja i partnerstwa (tam nastąpił spadek oceny z poziomu 0,96 do 0,56) oraz Ewaluacja i efekty (w tym module nastąpiło obniżenie oceny z poziomu 0,75 do 0,60). Świadczy to o tym, że jeśli nawet w Żukowie podejmowano pewne działania na rzecz poprawy promocji korzystania z roweru, a także na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego, to wyniki tych działań nie były poddawane znaczącym formom krytycznej oceny w celu wyciągnięcia wniosków umożliwiających korygowanie kierunków lub skali podejmowanych działań.

W czterech modułach dokonano stosunkowo znacznej korekty początkowej oceny w dół: dotyczyło to działań dotyczących następujących kwestii: Personel



i środki (spadek oceny z poziomu 1,83 do 1,43), Infrastruktura i bezpieczeństwo (spadek z poziomu 1,79 do 1,62), Informacja i edukacja (spadek z 1,33 do 1,07) oraz Promocja i partnerstwa (spadek z 1,04 do 0,86). Na tym tle można powiedzieć, że względnie wysoko kształtują się oceny działań podejmowanych w ramach pierwszej grupy modułów dotyczących procesu planowania. Mieszkańcy chcący korzystać z roweru w celu zaspokajania swoich potrzeb mobilności mogą uznać, że jakość dokumentów planistycznych, jakość uwzględniania potrzeb użytkowników, jakość przywództwa i koordynacja działań są prowadzone względnie dobrze. Występuje jednakże wyraźny rozdźwięk między optymistycznymi niekiedy deklaracjami intencji decydentów, a konsekwencją wdrażania ich postanowień w życie. Ocena wyników pierwszego (Potrzeby użytkowników) oraz drugiego modułu (Przywództwo i koordynacja) zostały obniżone stosunkowo nieznacznie (w pierwszym przypadku z 2 do 1,94, a w drugim z 1,81 do 1,63). Ocena działań w tych obszarach pozostała na względnie wysokim poziomie. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że działania opisywane w trzech pierwszych modułach warunkują w największym stopniu jakość działań podejmowanych we wszystkich pozostałych obszarach. W jednostkach samorządu terytorialnego prowadzących politykę rowerową wysokiej jakości podstawowe znaczenie ma odpowiednie umocowanie instytucjonalne osób prowadzących politykę rowerową – pracownika lub całego referatu zajmującego się nią w strukturze lokalnej administracji oraz radnego, dbającego o zapewnienie odpowiednio wysokiego miejsca tej polityki w ogólnym rankingu spraw decydowanych w gremiach decyzyjnych miasta czy gminy.

Ważnym wyzwaniem dla samorządu gminy Żukowo jest znaczne natężenie ruchu na rondach będących miejscem krzyżowania się potoków pojazdów napływających z kierunku Gdyni i Gdańska, kierujących się następnie w stronę Kartuz i Kościerzyny. Dla ruchu rowerowego ważnym punktem są stacje kolejowe Żukowo Wschodnie i Żukowo, które potencjalnie mogą pełnić rolę ważnych węzłów przesiadkowych dla osób docierających do nich rowerem. Wymaga to jednak odpowiedniego skupienia uwagi na poprawie komfortu i bezpieczeństwa osób chcących do nich dotrzeć przy pomocy roweru. Dotyczy to również oczywiście innych stacji linii PKM położonych na terenie gminy.



2.14.3

ŻUKOWO

Analiza modułów -
wnioski i rekomendacje

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

uzyskana ocena: 1,94/4



W opinii członków grupy ewaluacyjnej władze miasta Żukowo w czasie prac nad rozwojem polityki rowerowej uwzględniają potrzeby użytkowników nieregularnie, w sposób przypadkowy i wybiórczy. Grupy użytkowników nie są zorganizowane, niektórzy mieszkańcy znani jako osoby korzystające z roweru w miarę regularnie są okazjonalnie zapraszani do przedyskutowania różnych tematów, gdy podejmowane są kwestie związane z poprawą komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerzystów.

W ramach procesu tworzenia Strategii Rozwoju Gminy Żukowo do roku 2020 przeprowadzono badania ankietowe wśród mieszkańców gminy na temat jakości życia oraz możliwych kierunków rozwoju. Na pytanie dotyczące braków w postaci obiektów infrastruktury lub usług społecznych, mieszkańcy wymienili potrzebę tworzenia dróg rowerowych na siódmej pozycji listy składającej się z 21 elementów. W skali ocen od 0 do 4, potrzeba tworzenia takich elementów infrastruktury zyskała ocenę 3,15, przy czym obiekt zajmujący najwyższą pozycję w rankingu priorytetów – obwodnica metropolitalna wraz z obwodnicą Żukowa – uzyskała ocenę 3,38.

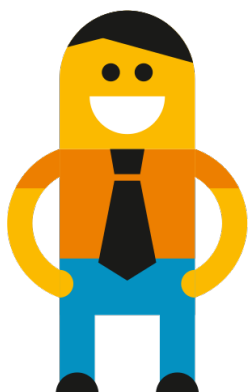
Ruch rowerowy nie jest traktowany jako potencjalnie istotny element wpływający dodatnio na jakość życia w gminie. Proces komunikowania się między osobami odpowiedzialnymi za kształtowanie infrastruktury transportowej (rowerowej) miasta i gminy a użytkownikami rowerów powinien zostać odpowiednio sformalizowany przez stworzenie odpowiedniej grupy roboczej składającej się z co najmniej jednego członka rady miasta i gminy, pracownika urzędu miasta odpowiednio umocowanego w strukturze urzędu oraz aktywnych społecznie mieszkańców regularnie korzystającymi z rowerów. Wypracowane w ramach grupy roboczej rekomendacje powinny stanowić ważny element wpływający na kształt działań podejmowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w mieście i gminie.

Badanie potrzeb użytkowników korzystających z rowerów w życiu codziennym (nie tylko w celach rekreacji lub treningu sportowego) ma podstawowe znaczenie dla wszczęcia procesu podnoszenia jakości polityki rowerowej w skali lokalnej. Warto pamiętać, że różne grupy użytkowników mają różne oczekiwania dotyczące sposobu kształtowania widzialnej i niewidzialnej infrastruktury rowerowej miasta oraz inaczej identyfikują kluczowe miejsca, w których powinna ona ulec przekształceniu.

2

MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

uzyskana ocena: 1,63/4



Uczestnicy konsultacji zauważyli, że zarówno radni jak i urzędnicy sprawujący kierownicze funkcje w strukturze urzędu miasta deklarują postrzeganie ruchu rowerowego jako równoprawnego rodzaju transportu. Wśród grup roboczych funkcjonujących w mieście wskazano istnienie wewnętrznej grupy urzędników spotykającej się nieregularnie przy okazji omawiania różnych projektów, w tym również projektów rowerowych. Zauważono także niski poziom jakości koordynacji działań podejmowanych w mieście z działaniami podejmowanymi poza jego granicami na terenie gminy.



Zachodzi potrzeba przełożenia deklaracji o równoprawnym traktowaniu ruchu rowerowego na konkretne działania wykazujące, że rozwój komunikacji rowerowej – skoordynowany z działaniami na rzecz poprawy jakości połączeń kolejowych gminy z OM G-G-S jest traktowany jako ważny substytut przejazdów realizowanych samochodami prywatnymi. Aby osoby zajmujące stanowiska kierownicze w mieście i gminie zaczęły naprawdę uznawać warunki ruchu rowerowego za co najmniej równorzędny (a nawet w pewnym okresie priorytetowy) element systemu zrównoważonego transportu i mobilności, należy podjąć odpowiednio przygotowane działania edukacyjne; takie jak np. wizyty studyjne w miastach polskich i europejskich rzeczywiście doceniających rolę rowerów i projektów uspokajania i redukcji skali ruchu samochodów w procesie zaspokajania codziennych potrzeb mobilności mieszkańców.

3

MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

uzyskana ocena: 2,29/4



Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że polityka rowerowa w Żukowie jest istotną częścią planów zrównoważonego transportu miejskiego. Teza ta niestety nie znajduje potwierdzenia w zapisach dokumentów strategicznych takich jak Strategia Rozwoju Gminy Żukowo do 2020 roku, czy Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Żukowo. Również inne opinie członków grupy ewaluacyjnej dotyczące istnienia jakoby programów działań na rzecz rozwoju polityki rowerowej zawierających harmonogram, finansowanie i podmioty odpowiedzialne nie znajdują odzwierciedlenia w rzeczywistości.

Sposobem na przezwycięzenie wyżej zidentyfikowanej rozbieżności między deklaracjami a rzeczywistością powinno być przyjęcie przez Radę Miasta 24 miesięcznego planu zadań ustalonych w wyniku niniejszego audytu. Kolejnym działaniem, jakie należałoby podjąć jest rozpoczęcie prac nad przyjęciem programu rozwoju ruchu rowerowego na podstawie wytycznych przygotowanych przez odpowiednio umocowanego pracownika urzędu, odpowiedzialnego za wdrażanie polityki rowerowej miasta. Dla zapewnienia spójnej polityki rowerowej ważne będzie przygotowanie i wdrożenie planu współpracy z analogicznymi osobami w sąsiednich miastach i gminach OMG-G-S.

Polityka rowerowa w dokumentach strategicznych gminy pojawia się prawie wyłącznie w kontekście działań podejmowanych na rzecz rozwoju turystyki. W analizie obszarów problemowych w Strategii Rozwoju Gminy Żukowo do 2020 roku stwierdzono brak ścieżek rowerowych jako słabą stroną w obszarach: centralnym, północnym i północno-zachodnim, środkowym, wschodnim i południowym. W analizie SWOT jako szansę rozwoju wskazano modernizację infrastruktury drogowej, przy której powinny być uwzględniane drogi rowerowe. Warunkiem przezwyciężenia rozbieżności między optymistycznym charakterem tych zapisów a procesem praktycznego ich wdrażania, jest wyraźne podniesienie rangi polityki rowerowej w procesie zarządzania miastem i gminą, tak, by była ona traktowana jako ważny czynnik wpływający na jakość życia mieszkańców.



Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych, głównie infrastrukturalnych. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za projekty rowerowe. Oznacza to w praktyce, że tworzenie infrastruktury rowerowej jest traktowane wyłącznie jako działanie towarzyszące innemu projektowi a nie jako samoistny kierunek przyczyniający się do poprawy jakości życia. Stwierdzili także, że w mieście jest przewidziany konkretny budżet na działania edukacyjne. Budżet gminy Żukowo zakłada na rok 2019 wydatki na poziomie 243 mln złotych, z czego gmina zamierza przeznaczyć na inwestycję kwotę w wysokości 70 mln zł, w tym 35 mln zł na budowę węzła integracyjnego przy przystanku PKM Rębiechowo i Żukowo, wraz z trasami dojazdowymi.

Członkowie grupy ewaluacyjnej uznali, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych, głównie infrastrukturalnych. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za projekty rowerowe. Oznacza to w praktyce, że tworzenie infrastruktury rowerowej jest traktowane wyłącznie jako działanie towarzyszące innemu projektowi a nie jako samoistny kierunek przyczyniający się do poprawy jakości życia. Stwierdzili także, że w mieście jest przewidziany konkretny budżet na działania edukacyjne.

Budżet gminy Żukowo zakłada na rok 2019 wydatki na poziomie 243 mln złotych, z czego gmina zamierza przeznaczyć na inwestycję kwotę w wysokości 70 mln zł, w tym 35 mln zł na budowę węzła integracyjnego przy przystanku PKM Rębiechowo i Żukowo, wraz z trasami dojazdowymi. Budżet ten nie zakłada przeznaczenie wydzielonych kwot na inwestycje prowadzące wprost do poprawy komfortu czy bezpieczeństwa ruchu rowerowego, natomiast pojawiają się w nim wyraźnie znaczące wydatki na budowę ogólnodostępnych miejsc do parkowania samochodów na terenie gminy (w sumie ok. 1,8 mln zł).



W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej w dziale Transport wpisano potrzebę zbudowania ścieżek umożliwiających dojazd rowerem do węzłów integracyjnych (stacji PKM położonych na terenie gminy) w kwocie 1 mln. Ponadto, w tym samym dziale zapisano potrzebę budowy parkingów dla rowerów w obiektach publicznych w kwocie 0,2 mln złotych. W celu realizacji zapisów dokumentów strategicznych oraz działań rekomendowanych w ramach 24 miesięcznego planu istnieje potrzeba wdrożenia następujących działań:

1. Powołanie w strukturze urzędu osoby odpowiedzialnej za wdrażanie polityki rowerowej (oficera rowerowego lub/i pełnomocnika ds. polityki rowerowej burmistrza). Osoba ta powinna dysponować jasno określonym zakresem kompetencji.

2. Przygotowanie i ustalenie wydzielonego budżetu przeznaczonego dla osoby 'oficera rowerowego'. Wielkość tego budżetu powinna być uzależniona od wielkości zadań wynikających z zapisów przyjętych już dokumentów strategicznych oraz niniejszego 24 miesięcznego planu działań.

3. Osoba odpowiedzialna za prowadzenie polityki rowerowej oraz osoby z nią współpracujące powinny zostać objęte programem odpowiednich szkoleń, zarówno o charakterze teoretycznym jak i uwzględniającym odbycie wizyt studyjnych w polskich i europejskich miastach doceniających rolę rowerów w życiu mieszkańców.

Niepowołanie osoby odpowiedzialnej za prowadzenie spraw rowerowych w gminie wraz z dedykowanym budżetem na ich realizację uniemożliwi realizację działań zapisanych w przyjętych już w gminie dokumentach strategicznych ani też rekomendowanych w 24 miesięcznym harmonogramie stworzonym w ramach niniejszego audytu.





Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Unia Europejska
Fundusz Spójności



**Dokument
współfinansowany
ze środków
Unii Europejskiej
w ramach
Programu Operacyjnego
Pomoc Techniczna
2014-2020**