

## **Sprawozdanie z 48. spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa**

W dniu **06 listopada 2019 roku** w sali nr 21 Urzędu Miejskiego w Tczewie, odbyło się 48. spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

Spotkanie rozpoczęło się od dyskusji na temat sytuacji związanej z Systemem Roweru Publicznego MEVO. Grzegorz Pawlikowski przedstawił Zespołowi przyczyny zerwania umowy z operatorem systemu, a składały się na nią m.in.:

- nieterminowe naprawianie rowerów, a co za tym idzie rosnąca potencjalna kara jaka miałyby wynieść ok. 14 mln zł,
- przedłużające się dostarczanie rowerów z II etapu jaki miał mieć miejsce 1 marca br.,
- niska dostępność rowerów każdego dnia,
- zagrożenie związane z upadkiem operatora Nb TriCity.

Umowa została rozwiązana w części tzn. Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot zachowuje rowery z pierwszego etapu t. 1224 rowery (w tym 48 sztuk dla Tczewa), wszystkie stacje (stojaki rowerowe) oraz system IT.

W najbliższym czasie będzie analizowana kwestia możliwości uruchomienia systemu Mevo 2.0 w 2020 roku w zakresie jaki obecnie posiada OMGGiS. Szacuje się, że pełne uruchomienie systemu nastąpi nie wcześniej niż w 2021 roku.

System zakończył się w Tczewie po 7 miesiącach jego trwania z liczbą 5202 użytkowników z 104 tys. wypożyczeń.

Na pytanie Piotra Kończewskiego o liczbę rowerów wyjeżdżających i przyjeżdżających do Tczewa, Grzegorz Pawlikowski wspólnie z Pauliną Kremer poinformowali, że był to niewielki odsetek. Tczew działał praktycznie jako osobny system.

### **Dane z systemu:**

- 104 509 wypożyczeń z Tczewa, z tego 98 133 wypożyczeń kończyło się w Tczewie co znaczy, że 6 376 (6,1 %) rowerów wyjeżdżało z Tczewa do innych gmin w ramach obszaru Mevo,
- 104 136 zwrotów w Tczewie, z tego 98 133 wypożyczeń zaczynało się również w Tczewie co znaczy, że 6003 (5,8%) rowerów przyjeżdżało do Tczewa z innych gmin w ramach obszaru Mevo.

Piotr Kończewski zaproponował by w przypadku trudności uruchomienia systemu Mevo w całej metropolii w 2020 roku, przemyśleć uruchomienie systemu w samym Tczewie. Byłby to swego rodzaju pilotaż i test różnych rozwiązań jakie mogłyby zostać później wprowadzone w całym obszarze metropolitalnym. Byłoby to korzystane dla samej metropolii. Ponadto w przypadku nie uruchomienia systemu Mevo w całej metropolii w 2020 roku można by oprócz tych 48 rowerów jakie przysługują miastu Tczew, skorzystać za zgodą OMGGiS, z większej liczby rowerów jakie metropolia i tak już posiada (pula 1224 rowerów) tak by system mógł działać w większym zakresie niż to było w obecnym roku.

Temat ten zostanie przedyskutowany z prezydentem Mirosławem Pobłockim.

Kolejnym tematem było przedstawienie przez Grzegorza Pawlikowskiego projektu zmiany organizacji ruchu na ul. 1 Maja / Obrońców Westerplatte. Projekt dotyczy wytyczenia pasów ruchu dla rowerów. Celem jest poprawa bezpieczeństwa rowerzystów na tym skrzyżowaniu oraz uspokojenie ruchu. Projekt będzie wdrożony w 2020 roku.

W dalszej części spotkania kontynuowano dyskusję o bezpieczeństwie rowerzystów w ruchu drogowym. Omówiono zmiany jakie zaszyły na skrzyżowaniu ul. Saperskiej i ul. Wojska Polskiego tj.

- przycięcie żywopłotu blokującego widoczność
- wycięcie zieleni pod znakiem informacyjnym blokującej widoczność
- montaż poziomego oznakowania ostrzegawczego - strukturalnego (poprzeczne pasy wykonane w technologii malowania grubowarstwowego, zgrupowane po 1, 2 i 3 szt.) na drodze rowerowej po obu stronach wyjazdu z ul. Saperskiej w ul. Wojska Polskiego
- montaż oznakowania termoplastycznego dla wjeżdżających i wyjeżdżających samochodów z ul. Saperskiej (barwny symbol wg wzoru znaku A-24)
- przesunięcie linii warunkowego zatrzymania P-13 bliżej ul. Wojska Polskiego tak by wydłużyć strefę zatrzymania samochodu tak by nie blokował przejazdu rowerowego

Zespół dyskutował również na temat działań inwestycyjnych w 2020 roku. Marcin Górny przekazał, że w związku z trudnym budżetem na 2020 rok, zadania Miejskiego Zarządu Dróg będą okrojone do kilku zadań dużych i głównie unijnych tj. przebudowa ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Pomorskiej do wiaduktu 800-lecia, dokończenie Wiślanej Trasy Rowerowej w postaci budowa drogi dla rowerów na ul. Łąkowej wraz z przebudową mostku na

ul. Łąkowej, rozpoczęcie 1-go etapu przebudowy układu drogowego na Zatorzu oraz budowa parkingu wielopoziomowego na dworcu PKP.

Dyskutowano również o zadaniach jakie Zespół rekomendował Prezydentowi na 2020 rok tj. budowa drogi dla rowerów na ul. Konarskiego oraz budowa drogi dla rowerów na ul. Żwirki na odcinku od ul. Armii Krajowej do ul. Kociewskiej. **Ustalono, że bardziej priorytetowe dla zwiększenia ruchu rowerowego i podniesienia bezpieczeństwa osób poruszających się na rowerach byłaby droga dla rowerów na ul. Żwirki. Taką rekomendację Zespół ustalił dla Prezydenta Miasta Tczewa.**

W drugiej połowie spotkania Zespół dyskutował o poprawie bezpieczeństwa na **przejeździe rowerowym na ul. Jagiellońskiej przy skrzyżowaniu z ul. Braci Grimm oraz ul. Zygmunta Starego (blisko McDonalds'a)**. Problemy jakie zostały wcześniej zdiagnozowane na tym skrzyżowaniu to: słaba widoczność osób poruszających się na rowerach, duża prędkość kierujących samochodem oraz osoby kierujące samochodem nie zwracają uwagi czy nadjeżdża rower.

Grzegorz Pawlikowski poinformował, że dzięki współpracy z franczyzobiorcą McDonalds'a udało się przyciąć zieleń na wyjeździe z ul. Braci Grimm co poprawiło widoczność.

Zespół zdecydował zarekomendować Prezydentowi zawniioskowanie do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku o wyrażenie zgody na montaż 4 szt. znaku A-7 (mini) dla rowerzystów na przejeździe rowerowym na ul. Jagiellońskiej, z informację, że to miasto sfinansuje zakup i montaż tych znaków. Rekomendacja wynika z braku woli ze strony ZDW w Gdańsku na podjęcie takich działań przez nich samych.

W kontekście rozwiązań dla tego skrzyżowania dyskutowano o montażu progów zwalniających dla kierowców, wyniesionych przejściach dla pieszych oraz zawężeniu z 2 do 1 pasa ruchu na ww. skrzyżowaniu. Większość miała obawę, że takie rozwiązanie może zakorkować miasto. Marcin Górny podał przykład niedawnej korekty (o kilka sekund) cyklu sygnalizacji na całym skrzyżowaniu, która spowodowała spiętrzenie ruchu i opóźnienia w ruchu autobusów.

Paulina Kremer wskazywała, że bezpieczeństwo jest ważniejsze i jeżeli kierowcy nie zachowują szczególnej ostrożności to trzeba ich infrastrukturą do tego zmusić.

Zespół wstępnie ustalił, że rekomendowanym rozwiązaniem byłoby przekierowanie ruchu rowerowego na przejazd rowerowy zlokalizowany bliżej skrzyżowania DK91 (przejazd z sygnalizacją świetlną). Przerzucenie ruchu rowerowego na ten przejazd rowerowy byłby możliwy pod warunkiem budowy odcinka 80 m drogi dla rowerów między przystankiem autobusowym a McDonalds'em.

Dyskutowano również czy dla zmiany toru ruchu rowerzystów nie trzeba by było zlikwidować problematycznego przejazdu i przejście dla pieszych bez sygnalizacji po to by piesi i rowerzyści wybierali to zlokalizowane dalej a bezpieczniejsze.

Zdecydowano o zorganizowaniu obserwacji w terenie mającej na celu zliczenie ruchu pieszego i rowerowego na obu przejazdach i przejściach i kontynuacji dyskusji na ten temat na kolejnym spotkaniu.

Kolejne punkty będą analizowane na następnych spotkaniach Zespołu.

Opracowanie sprawozdania:

Grzegorz Pawlikowski

Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej