

Sprawozdanie z 49. spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa

W dniu **15 stycznia 2020 roku** w sali nr 21 Urzędu Miejskiego w Tczewie, odbyło się 49. spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

Program spotkania:

1. Zakończenie prac nad tematem bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym
2. Harmonogram działań na 2020 rok
3. Nowa strategia mobilności do 2030 roku (SUMP)

Ad 1.

Spotkanie rozpoczęło się od dyskusji na temat **przejazdu rowerowego zlokalizowanego na ul. Jagiellońskiej przy skrzyżowaniu z ul. Braci Grimm oraz ul. Zygmunta Starego** (blisko restauracji McDonalds). Grzegorz Pawlikowski poinformował, że nie udało się pozyskać nagrania z monitoringu celem zliczenia ruchu pieszego i rowerowego na tym skrzyżowaniu. Ustalono, że w ciągu najbliższych miesięcy ruch ten zostanie zliczony przez wolontariuszy. Paulina Kremer poinformowała, że takich wolontariuszy będzie można pozyskać z Fundacji Pokolenia oraz z Fundacji To i Co.

Ustalono, że bez gruntownej przebudowy skrzyżowania ul. Braci Grimm oraz ul. Zygmunta Starego, jedynym elementem poprawiającym bezpieczeństwo ruchu rowerowego będzie wybudowanie odcinka 80 m drogi dla rowerów między przystankiem autobusowym, a restauracja McDonalds.

W dalszej części dyskusji o bezpieczeństwie rowerzystów poruszono temat **przejazdu rowerowego na ul. Armii Krajowej w pobliżu ul. Kasztanowej i ul. Okulickiego**. Zdiagnozowane wcześniej problemy tego przejazdu to: słaba widoczność osób poruszających się na rowerach, duża prędkość kierujących samochodem oraz fakt, iż osoby kierujące samochodem nie zwracają uwagi na nadjeżdżające rowery. Ustalono, że głównym problemem stanowią kierowcy nadjeżdżający od strony skrzyżowania z drogą krajową 91. Część tych kierowców wjeżdża w ul. Armii Krajowej z dużą prędkością. Dotyczy to głównie osób poruszających się od strony ul. Malinowskiej, gdy zbliżając się do skrzyżowania już świeci się zielone światło. To właśnie dla tej grupy kierowców rowerzyści są słabo widoczni w pobliżu ul. Kasztanowej i ul. Okulickiego. Elementem utrudniającym widoczność są zlokalizowane przy przejeździe rowerowym drzewo oraz znak informacyjny (zdjęcie poniżej).



W kontekście rozwiązań dla tego skrzyżowania dyskutowano o montażu progów zwalniających dla kierowców. Grzegorz Pawlikowski argumentował, że tylko w taki sposób można wymusić na kierowcy zmniejszenie prędkości w miejscach, które wymagają szczególnej ostrożności.

Paulina Kremer zwracała uwagę, że ul. Armii Krajowej generalnie powinna być uspokojona poważ wokół niej znajduje się wiele celów podróży pieszych i rowerowych: szkoła, sklepy, apteka, przystanki autobusowe.

Piotr Kończewski argumentował, że takie rozwiązanie ograniczy przepustowość i zwiększy korki na tej ulicy.

Marcin Górny stwierdził, że progi zwalniające nie powinny być montowane na głównej ulicy Suchostrzyg.

W związku z brakiem zdecydowanej zgody, porzucono proponowane rozwiązanie.

Dla poprawy bezpieczeństwa zarekomendowano przesunięcie znaku informacyjnego stojącego przy przejeździe rowerowym o kilkadziesiąt metrów wcześniej, w głąb ulicy Armii Krajowej.

Kolejnym, ostatnim miejscem o którym dyskutowano i które zostało wskazane przez Zespół i mieszkańców jako potencjalnie niebezpieczne, to **przejazd rowerowy na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Sobieskiego**. Zdiagnozowane wcześniej problemy: słaba widoczność osób poruszających się na rowerach, duża prędkość kierujących samochodem, duża prędkość osób poruszających się na rowerach oraz fakt, iż osoby kierujące samochodem nie zwracają uwagi na nadjeżdżające rowery.

W kontekście rozwiązań dla tego skrzyżowania dyskutowano o możliwości zwiększenia kąta skrzyżowania, tak by jadący ul. Wojska Polskiego w prawo w ul. Sobieskiego nie mieli możliwości wjechania w zakręt z dużą prędkością. Dyskutowano o likwidacji prawego skrzyżowania oraz likwidacji tzn. „zielonych strzałek”.



W związku z brakiem zgody wśród członków Zespołu co do proponowanych rozwiązań, odstąpiono od tych propozycji, jednocześnie rekomendując jako kompromisowe rozwiązanie:

- Montaż oznakowania termoplastycznego dla samochodów jadący ul. Wojska Polskiego w prawo w ul. Sobieskiego (barwny symbol wg wzoru znaku A-24).
- Analiza zmiany w sygnalizacji świetlnej pod kątem wprowadzenia bezkolizyjnego zielonego sygnału dla rowerzystów jadących przejazdem rowerowym przecinającym ul. Sobieskiego (rozwiązanie pod warunkiem zmiany sygnalizacji świetlnej na inny model niż obecny).

Ad 2.

W kontekście harmonogramu działań na 2020 rok, Grzegorz Pawlikowski omówił zmiany jakie zaszły w projekcie harmonogramu od ostatniego spotkania Zespołu. Główne zmiany dotyczą dodania nowej kampanii edukacyjnej promująca mobilność aktywną w przedszkolach i w szkołach (klasy 0-3). Wprowadzenie kampanii ma na celu zmniejszenie odsetka dzieci dowożonych samochodem do szkół. Kampania byłaby prowadzona w okresie marzec-czerwiec (4 miesiące).

Celami kampanii są również:

- zwiększenie odsetka dzieci docierających do szkół na rowerach/hulajnogach/pieszko,
- poprawa bezpieczeństwa dzieci docierających do szkół na rowerach/hulajnogach/pieszko,
- zwiększenie świadomości dzieci na temat Tczewa i sposobów przemieszczania się w mieście.

Ponadto wprowadzono do 2020 część zadań, których nie udało się zrealizować w 2019 roku tj. przebudowa przejazdu rowerowego przy poczcie na ul. Jarosława Dąbrowskiego poprzez likwidację wyspy rozdzielające pasy ruchu oraz wykonanie pasów rowerowych na ul. 1-go Maja (skrzyżowanie Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Obrońców Westerplatte i 1-go Maja).

Ad 3.

Harmonogram działań na 2020 rok będzie prawdopodobnie ostatnim harmonogramem z uwagi na kończąca się strategię „Polityka rowerowa miasta Tczewa do roku 2020”. W związku z potrzebą patrzenia szerzej na mobilność niż tylko z perspektywy ruchu rowerowego, miasto Tczew rozpocznie pracę nad stworzeniem SUMP-a czyli Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

"SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest kompleksowym dokumentem rangi strategicznej, opracowanym i wdrażanym przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Jest on narzędziem ułatwiającym planowanie, uwzględniające szerszy kontekst funkcjonowania miasta i perspektywę długookresową." Źródło: <http://polska.bsr-sump.eu/>