

Sprawozdanie z 53. spotkania Zespołu ds. polityki rowerowej przy Prezydencie Miasta Tczewa

W dniu **29 sierpnia 2020 roku** w formie przejazdu rowerowego, odbyło się 53. spotkanie Zespołu ds. polityki rowerowej.

Obecni według załączonej listy obecności.

W ramach przejazdu rowerowego dokonano oceny realizacji zapisów dokumentu strategicznego Polityka Rowerowa Miasta Tczewa do 2020 roku. Celem przejazdu było zebranie uwag niezbędnych do sporządzenia ewaluacji ww. strategii.

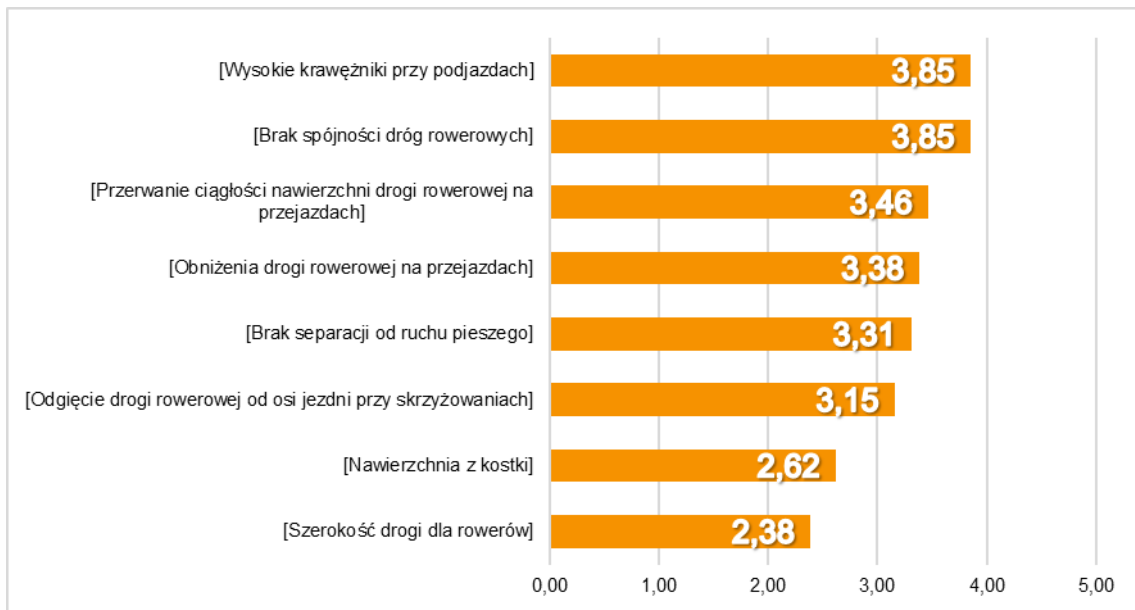
Przejazd rozpoczął się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie i został poprowadzony ulicami: Wojska Polskiego, Jagiellońską, Rokicką, Skarszewską, Jagiellońską, Armii Krajowej, Żwirki, Al. Kociewską, Al. Solidarności, Wojska Polskiego, Al. Zwycięstwa, Gdańską, Malinowską, Czatkowską, Łąkową, 1-go Maja, Bulwarem nad Wisłą, Nadbrzeżną, Konarskiego, Nowowiejską, Bałdowską, 30-go Stycznia. Przejazd zakończył się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie.

Po zakończonym przejeździe uczestnicy wzięli udział w badaniu ankietowym. Opinie uczestników przejazdu zostały zebrane za pośrednictwem formularza internetowego. Spośród badanych 9 osób wskazało, że dojeżdża rowerem do pracy codziennie, jedna kilka razy w miesiącu, dwie kilka razy w roku oraz jedna, która nie dojeżdża do pracy rowerem. Na podstawie doświadczeń zebranych podczas przejazdu uczestnicy wskazali najbardziej bezpieczne i komfortowe oraz najmniej bezpieczne i niekomfortowe fragmenty trasy przejazdu – zestawienie odpowiedzi przedstawiono w tabeli poniżej:

KOMFORTOWE	Pod względem komfortu najbardziej doceniono Aleję Solidarności (5 wskazań), Gdańską (3), Aleję Kociewską (2), Wojska Polskiego (2). Pojedyncze odpowiedzi dotyczyły także bulwarów nad Wisłą, ulicy Partyzantów. Uzyskano także ogólne odpowiedzi: osiedle Suchostrzygi oraz fragmenty trasy z drogami dla rowerów. W argumentacji wskazywano na równą nawierzchnię (ul. Gdańska), małą liczbę przecięć z innymi ulicami i oddalenie od jezdni (Al. Solidarności) oraz rozbudowaną sieć dróg rowerowych (os. Suchostrzygi).
-------------------	---

NIEKOMFORTOWE	Pod względem najniższego komfortu jazdy dominują wskazania ulicy Malinowskiej, co zostało uzasadnione dużym natężeniem ruchu, wąską jezdnią oraz wysokimi krawężnikami. Wśród wskazań niekomfortowych fragmentów trasy przejazdu pojawiły się także ulice: Bałdowska, Skarszewska, Partyzantów i ulica Łąkowa, która w trakcie przejazdu była w remoncie.
BEZPIECZNE	Do najbardziej bezpiecznych fragmentów trasy przejazdu zaliczono Aleję Solidarności (6 wskazań), bulwar nad Wisłą (2), Aleję Kociewską (2). Pojedyncze wskazania dotyczyły również ulicy Gdańskiej, Alei Zwycięstwa i ulicy Partyzantów. Uzyskano także bardziej ogólną odpowiedź wskazującą, że bezpieczne były wszystkie fragmenty trasy przejazdu poza ulicą Malinowską.
NIEBEZPIECZNE	Wśród najbardziej niebezpiecznych fragmentów trasy przejazdu dominowały wskazania ulicy Malinowskiej (7 wskazań), co było argumentowane wąską jezdnią i dużym natężeniem ruchu. Wśród miejsc postrzeganych jako niebezpieczne znalazły się też ulice: Czatkowska (fragment bez drogi rowerowej i Bałdowska. Jako niebezpieczną wskazywano także ulicę Wojska Polskiego – w całości, w obrębie skrzyżowania z ul. Saperską oraz przy stacji paliw Shell.

W dalszej części formularza związanego z ewaluacją uczestnicy badania ocenili czynniki, które w największym stopniu obniżały komfort jazdy na trasie przejazdu. Oceny przyporządkowano każdemu ze wskazanych czynników w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało najmniejszy wpływ na komfort jazdy, a 5 największy wpływ na komfort jazdy. Na podstawie ocen uczestników przejazdu wyznaczono wartości średniej arytmetycznej dla każdego z ocenianych czynników. Wyniki przedstawia rycina 1.



Ryc. 1. Rozkład średnich ocen czynników wpływających na obniżenie komfortu jazdy podczas przejazdu ewaluacyjnego

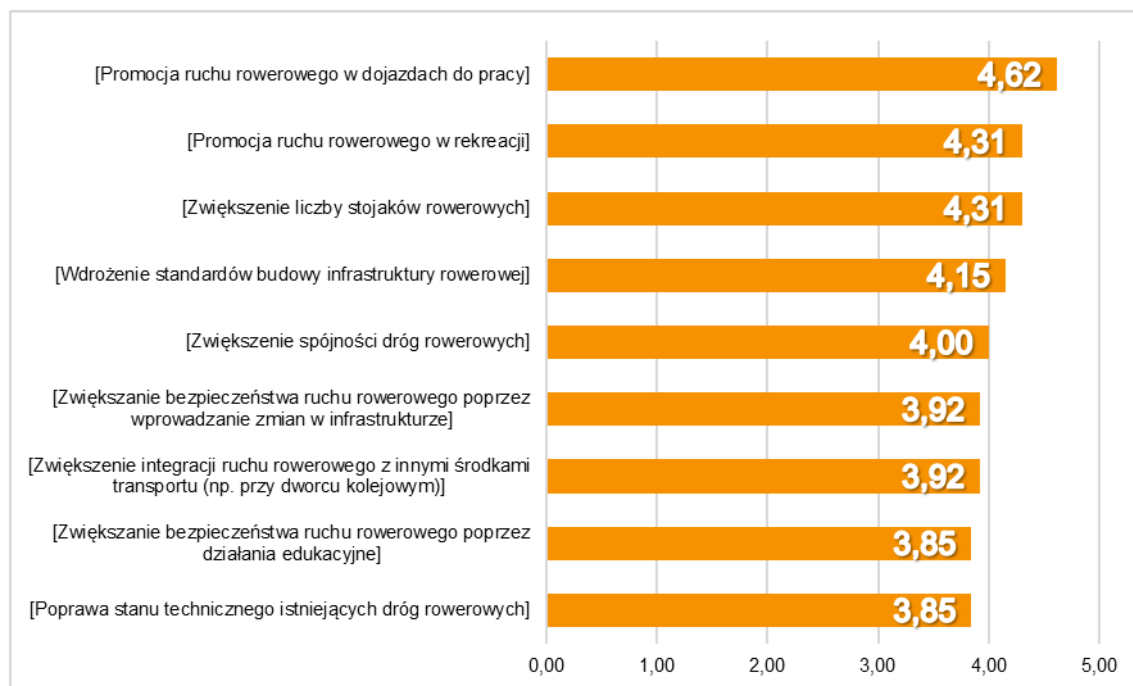
źródło: opracowanie własne

Najwyższe średnie oceny czynników wpływających na obniżenie komfortu jazdy obliczono dla wysokich krawężników przy przejazdach oraz dla braku spójności sieci dróg rowerowych – po 3,85. Niższe średnie oceny, oznaczające mniejszy wpływ na komfort jazdy, obliczono dla przerwania ciągłości nawierzchni drogi rowerowej na przejazdach (3,46), obniżen drogi rowerowej na przejazdach (3,38), braku separacji od ruchu pieszego (3,31), odgięcia drogi rowerowej od osi jezdni przy skrzyżowaniach (3,15), nawierzchni z kostki (2,62) i szerokości drogi dla rowerów (2,38).

Kolejne pytanie odnosiło się do zmian w bezpieczeństwie i komfortu dojazdu rowerem do trzech miejsc – miejsca pracy, centrum miasta i do dworca kolejowego. 10 osób uczestniczących w badaniu wskazało, że warunki dojazdu do pracy uległy poprawie, 2 osoby wskazały, że się nie zmieniły, 1 osoba oceniła, że warunki uległy pogorszeniu. W ocenie dojazdu rowerem do centrum wszyscy badani ocenili, że warunki uległy poprawie. W ocenie dojazdu do dworca kolejowego 12 osób wskazało na poprawę, 1 osoba na brak zmiany w tym zakresie.

W kolejnym pytaniu ocenie poddano dotychczas zrealizowane działania w ramach miejskiej polityki rowerowej w latach 2014-2020. Oceny przyporządkowano każdemu ze wskazanych działań w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, a 5 najwyższą. Na

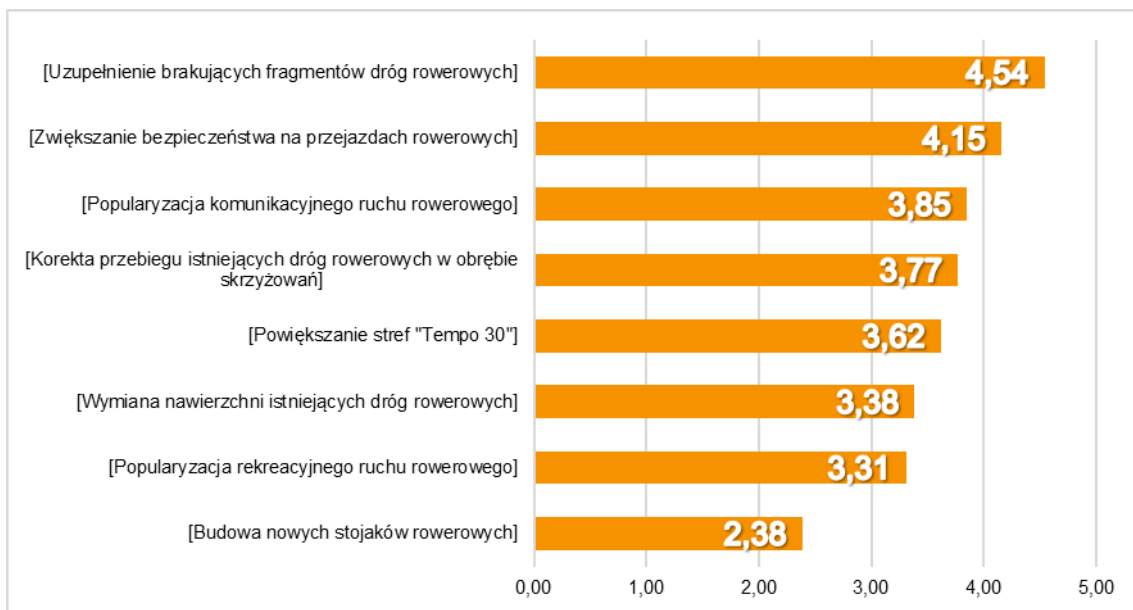
podstawie ocen uczestników przejazdu wyznaczono wartości średniej arytmetycznej dla każdego z ocenianych działań. Wyniki przedstawia rycina 2.



Ryc. 2. Rozkład średnich ocen realizacji działań Polityki Rowerowej Miasta Tczewa w latach 2014-2020
źródło: opracowanie własne

Spośród działań polityki rowerowej Tczewa w latach 2014-2020 najwyżej oceniono promocję ruchu rowerowego w dojazdach do pracy (4,62). Kolejne, niższe średnie oceny uzyskały: promocja ruchu rowerowego w rekreacji (4,31), zwiększenie liczby stojaków rowerowych (4,31), wdrożenie standardów budowy infrastruktury rowerowej (4,15), zwiększenie spójności dróg rowerowych (4,00), zwiększanie bezpieczeństwa ruchu rowerowego przez wprowadzanie zmian infrastrukturalnych (3,92), zwiększenie integracji ruchu rowerowego z innymi środkami transportu (3,92), zwiększanie bezpieczeństwa ruchu rowerowego poprzez działania edukacyjne (3,85) oraz poprawa stanu technicznego istniejących dróg rowerowych (3,85).

W kolejnej części formularza uczestnicy badania wskazali, które działania polityki rowerowej Miasta powinny być priorytetowe w okresie obowiązywania nowego dokumentu strategicznego (2021-2030). Oceny przyporządkowano każdemu ze wskazanych działań w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało najmniej pilne działanie, a 5 najbardziej pilne działanie. Na podstawie ocen uczestników przejazdu wyznaczono wartości średniej arytmetycznej dla każdego z ocenianych działań. Wyniki przedstawia rycina 3.



Ryc. 3. Rozkład średnich ocen priorytetów działań Polityki Rowerowej Miasta Tczewa na lata 2021-2030
 źródło: opracowanie własne

Zgodnie z przyjętą skalą ocen, działaniem, które uzyskało najwyższą średnią jest uzupełnienie brakujących fragmentów dróg rowerowych (4,54). Działaniami o niższych, zdaniem uczestników badania, priorytetach są: zwiększanie bezpieczeństwa na przejazdach rowerowych (4,15), popularyzacja komunikacyjnego ruchu rowerowego (3,85), korekta przebiegu istniejących dróg rowerowych w obrębie skrzyżowań (3,77), powiększanie stref „Tempo 30” (3,62), wymiana nawierzchni istniejących dróg rowerowych (3,38), popularyzacja rekreacyjnego ruchu rowerowego (3,31). Najniższą średnią uzyskało działanie związane z budową nowych stojaków rowerowych – 2,38.

W ostatniej części formularza uczestnicy przejazdu mogli wpisać komentarze dotyczące ewaluacji polityki rowerowej oraz ewaluacyjnego przejazdu rowerowego. Komentarze zestawiono w tabeli poniżej:

I tak jeżdżę ulica gdzie to możliwe
Wydzielenie ruchu rowerowego w ciągu ulicy Bałdowskiej na całej jej długości oraz na ulicy 30-go Stycznia na odcinku od szpitala do skrzyżowania z ulicą Głowackiego. Dokończenie ścieżki przy ulicy Czatkowskiej, Obrońców Westerplatte oraz Jagiellońskiej, Konarskiego celem zapewnienia ciągłości przejazdu bez konieczności włączania się do ruchu samochodowego.

Brak ścieżki rowerowej na ulicy Malinowskiej na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową do zakładu pracy flex

Brakowało mi przejazdu moim ulubionym odcinkiem czyli ul. Jagiellońską od Intermarche do Rokickiej oraz odcinkiem Kociewskiej po starej kostce rowerowej.

Jest jeszcze odcinek do zamknięcia pętli czyli z Górek na Czyżykowo.

Ogólnie przejazd bardzo udany a dyskusja rzeczowa.

Są 2 rzeczy, które powinny być w pierwszej kolejności, robione..

1. Ścieżką rowerowa na ul. Malinowskiej

2. Powinniśmy dobudować ciągłości istniejących dróg rowerowych tak aby łączyły się w całość.

z ewaluacyjnym przejazdem:

>> lepsze zaplanowanie przejazdu, uwzględnienie spowolnień, postojów w ogólnym czasie przejazdu... może dwa przejazdy??

>> większy udział grupy decydenckiej w ekipie dokonującej przejazd :)

Opracowanie sprawozdania:

Grzegorz Pawlikowski

Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej