

Ruch rowerowy w Tczewie w 2020 roku

– skrócony raport z badania opinii rowerzystów

Michał Kwiatkowski

*Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu,
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki
Przestrzennej, Katedra Studiów Miejskich
i Rozwoju Regionalnego,
ul. Lwowska 1, 87-100 Toruń,
kwiat@umk.pl*



**UNIWERSYTET
MIKOŁAJA KOPERNIKA
W TORUNIU**

Wydział Nauk o Ziemi
i Gospodarki Przestrzennej

Grzegorz Pawlikowski

*Urząd Miejski w Tczewie,
Samodzielne stanowisko ds. polityki
rowerowej,
Pl. Marszałka Piłsudskiego 1, 83-110
Tczew, rowery@um.tczew.pl*



miasto dla 
rowerów

Urząd Miejski w Tczewie, 20.10.2021

Spis treści

1. Wstęp	2
2. Wyniki badań	3
2.1. Czy sezonowość i częstość korzystania z roweru ma związek z płcią?	4
2.2. Jak często i w jakim celu rowerzyści w Tczewie korzystają z rowerów?	5
2.3. Kto częściej wybiera rower do pracy?	6
2.4. Dlaczego respondenci nie jeżdżą do pracy rowerem?	7
2.5. Co motywuje do jazdy na rowerze w Tczewie?	9
2.6. Co zniechęca do korzystania z roweru w Tczewie?	11
2.7. Czy rowerzyści w Tczewie jeżdżą bezpiecznie?	15
3. Podsumowanie i rekomendacje.....	18
4. Bibliografia	19

1. Wstęp

Rozwój ruchu rowerowego w miastach stanowi jeden z ważniejszych postulatów zrównoważonej mobilności miejskiej. Coraz większa liczba miast w Europie i na Świecie dostrzega potencjał ruchu rowerowego, tworząc programy wsparcia lokalnej polityki rowerowej. W ramach tych programów realizowane są zarówno działania twarde, związane z budową nowej, bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej, jak również działania miękkie skoncentrowane na edukacji i promocji roweru jako codziennego środka transportu. Działania te mają być odpowiedzią na potrzeby rowerzystów, szczególnie w zakresie codziennych przejazdów przez miasto w celach komunikacyjnych.

Urząd Miejski w Tczewie każdego roku przeprowadza badanie rowerowe, w ramach którego identyfikowane są potrzeby rowerzystów. W badaniu pozyskiwane są także informacje o zachowaniu rowerzystów oraz ich ocenie działań prowadzonych przez Miasto na rzecz ruchu rowerowego. Przeprowadzane cyklicznie każdego roku badanie stanowi element realizacji strategii Polityka rowerowa miasta Tczewa do 2030 roku w zakresie realizacji Celu 1.3. monitoring ruchu rowerowego i infrastruktury rowerowej, Cel operacyjny 1.3.1. Społeczne konsultacje rozwoju ruchu rowerowego (Kwiatkowski i in., 2020).

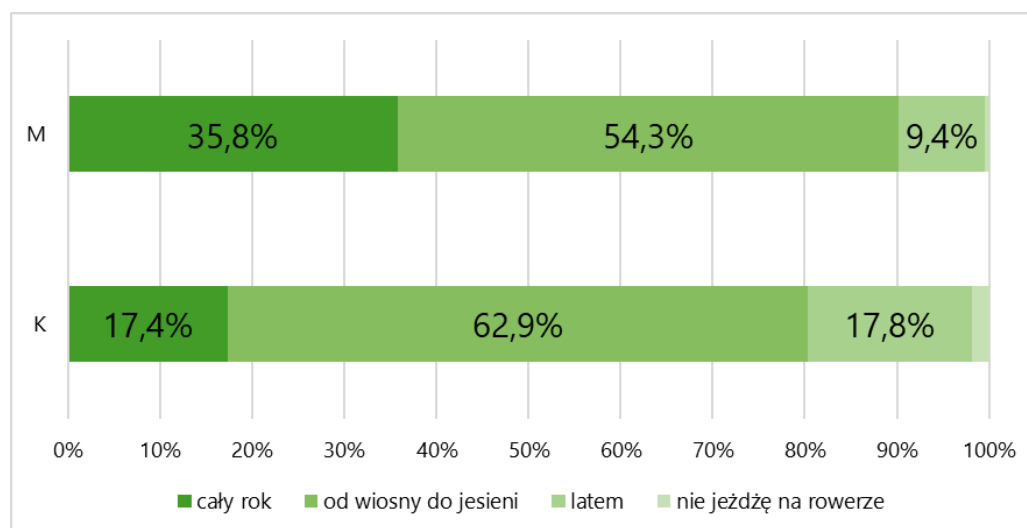
Badanie przygotowano, przeprowadzono i podsumowano we współpracy Urzędu Miejskiego w Tczewie z Wydziałem Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

2. Wyniki badań

Badanie zostało przeprowadzone metodą ankietową – CAWI (Computer Assisted Web Interview) w okresie września 2020 roku. Formularz ankiety składał się z 30 pytań charakteryzujących respondentów oraz ich opinie dotyczące miejskiej infrastruktury rowerowej. Badanie prowadzono za pośrednictwem stron internetowych Urzędu Miejskiego w Tczewie oraz z pomocą lokalnych mediów. W ten sposób zebrano **467 ankiet**. W badaniu udział wzięło 213 kobiet i 254 mężczyzn. W procesie analizy uzyskanych wyników dokonano podziału respondentów według specyficznych grup, co pozwoliło na wykazanie różnic między potrzebami różnych grup rowerzystów. W badaniu przeanalizowano odpowiedzi według płci respondentów, częstości korzystania z roweru, długości okresu jazdy na rowerze w roku (sezonowości) oraz celu korzystania z roweru. W niniejszym, skróconym raporcie, przedstawiono wybrane wyniki przeprowadzonego badania ankietowego koncentrując się na określeniu profilu rowerzysty w Tczewie, czynników zachęcających i zniechęcających do jazdy na rowerze oraz zachowania w niebezpiecznych dla rowerzystów sytuacjach drogowych.

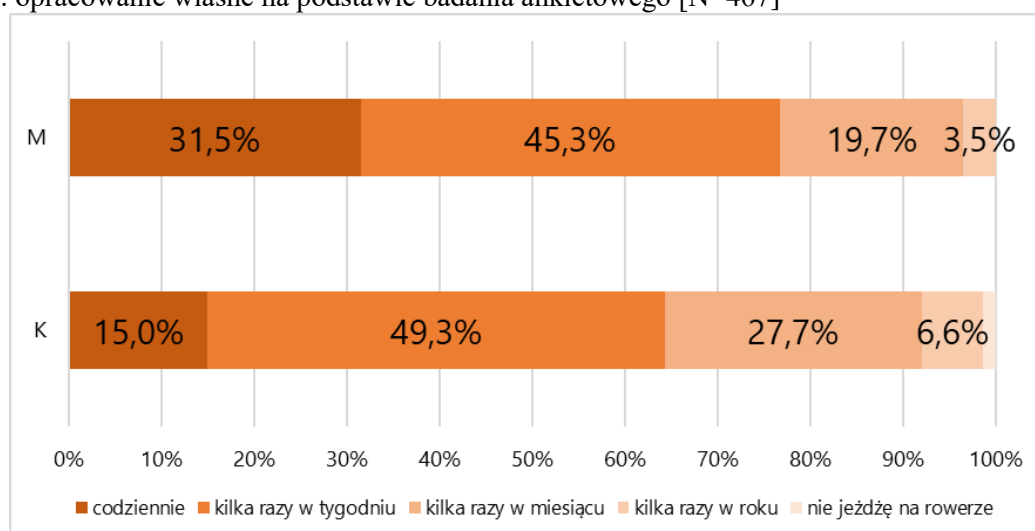
2.1. Czy sezonowość i częstota korzystania z roweru ma związek z płcią?

W pierwszej części badania sprawdzono, jaki jest udział w ruchu rowerowym kobiet i mężczyzn według deklarowanych sezonów korzystania z roweru w ciągu roku oraz według częstoty korzystania z roweru. Wyniki przedstawiono na Ryc. 1. i Ryc. 2.



Ryc. 1. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące długości okresu korzystania z roweru w roku wg. płci respondentów

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]



Ryc. 2. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące częstoty korzystania z roweru wg. płci respondentów

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

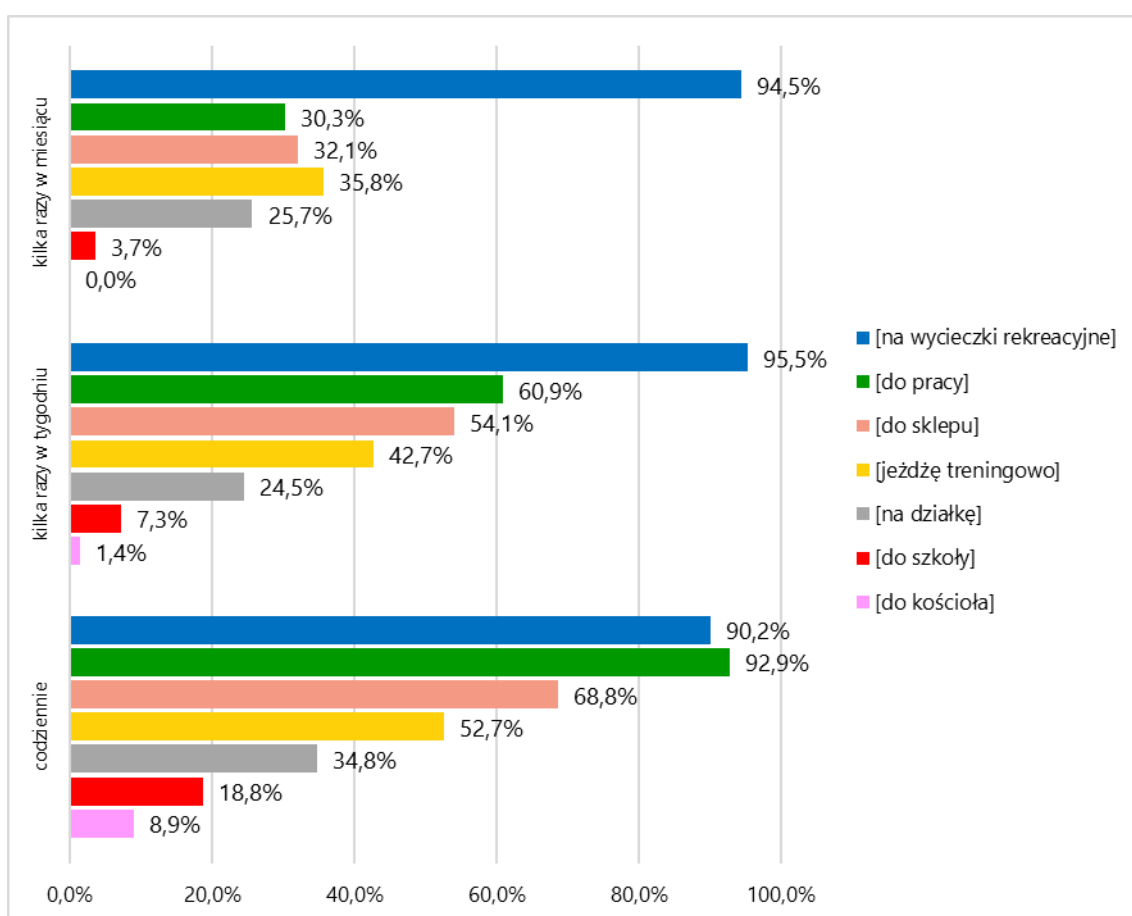
Doświadczenia miast z dużym udziałem ruchu rowerowego sugerują, że im większe jest poczucie bezpieczeństwa związane z jazdą na rowerze oraz im bardziej spójna jest sieć tras rowerowych, tym więcej kobiet wybiera rower w codziennych podróżach. **Podobnie sytuacja kształtuje się w Tczewie.** Z badania rowerowego 2020 wynika, że nadal to częściej

mężczyźni wybierają rower jako codzienny środek transportu (**31,5% mężczyzn do 15,0% kobiet**) i to mężczyźni częściej jeżdżą rowerem przez cały rok (**35,8% mężczyzn do 17,4% kobiet**). Zmiana następuje dopiero przy deklaracji jazdy rowerem od wiosny do jesieni (**54,3% mężczyzn do 62,9% kobiet**) oraz przy deklaracji jazdy kilka razy w tygodniu (**45,3% mężczyzn do 49,3% kobiet**).

Reasumując, mężczyźni częściej wybierają rower w kontekście jazdy codziennej i całorocznej, a kobiety w większości rozpoczynają użytkowanie roweru od wiosny, kończą jesienią oraz jeżdżą mniej regularnie.

2.2. Jak często i w jakim celu rowerzyści w Tczewie korzystają z rowerów?

W kolejnej części raportu dokonano analizy zróżnicowania celów przejazdu rowerem między grupami wyznaczonymi ze względu na częstość korzystania z roweru. Wyniki przedstawiono na rycinie 3.



Ryc. 3. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące celu przejazdu rowerem według częstości korzystania z roweru

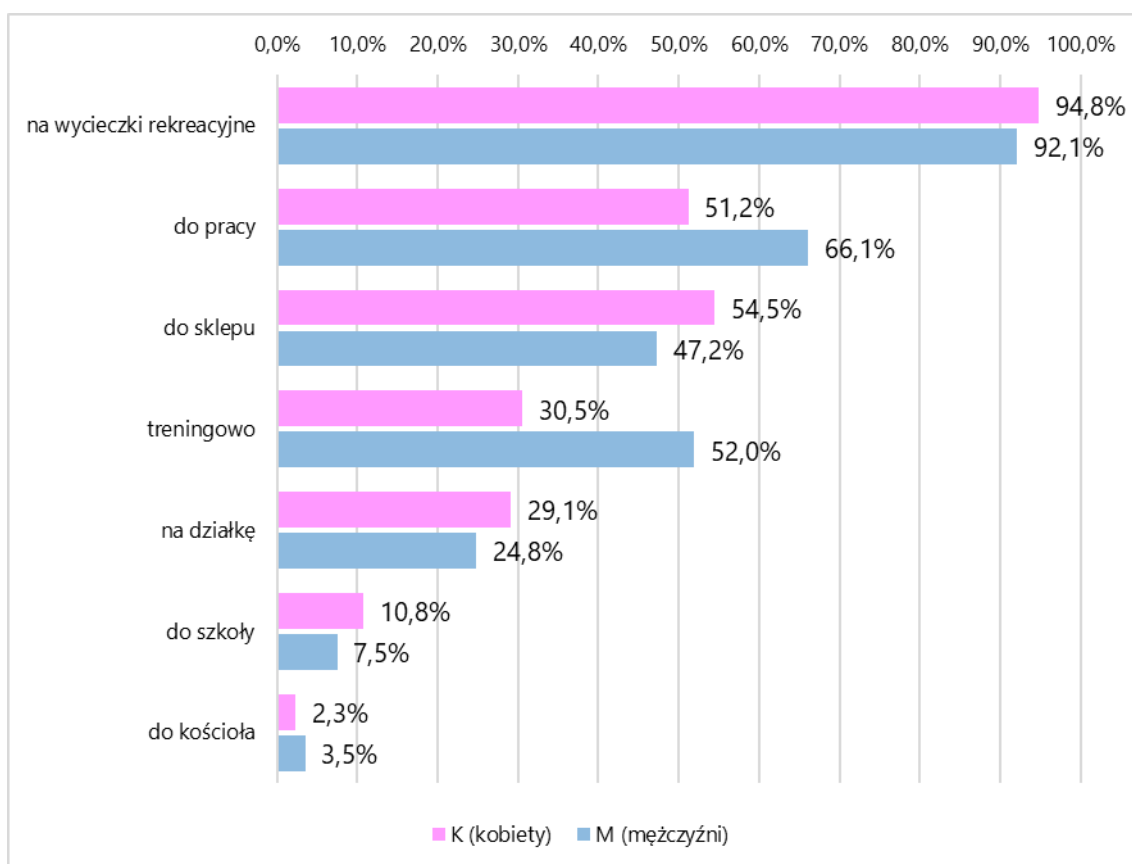
źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Bez względu na częstotliwość jazdy na rowerze, **rower w Tczewie jest głównie wykorzystywany do celów rekreacyjnych** (90,2% do 94,5% odpowiedzi). Istnieje jednak **silna zależność między tym, jak często rower jest wykorzystywany, a tym czy jest traktowany jako środek transportu**. Przejawia się to we wskazywanej liczbie celów podróży – im częstsze deklarowane wykorzystanie roweru, tym większa i bardziej zróżnicowana liczba celów przejazdu.

Potwierdza to obserwacja, że **jazda rowerem do/z pracy codziennie to 92,9% odpowiedzi, w porównaniu do 30,3% odpowiedzi przy jeździe kilka razy w miesiącu**. Podobnie prezentuje się ta zależność (ale w mniejszym stopniu) **przy jeździe rowerem do sklepu, tj. codziennie to 68,8% odpowiedzi, w porównaniu do 32,1% odpowiedzi przy jeździe kilka razy w miesiącu**.

2.3. Kto częściej wybiera rower do pracy?

W dalszej części badania przeanalizowano cele podróży rowerem według płci respondentów. Wyniki przedstawiono na rycinie 4.

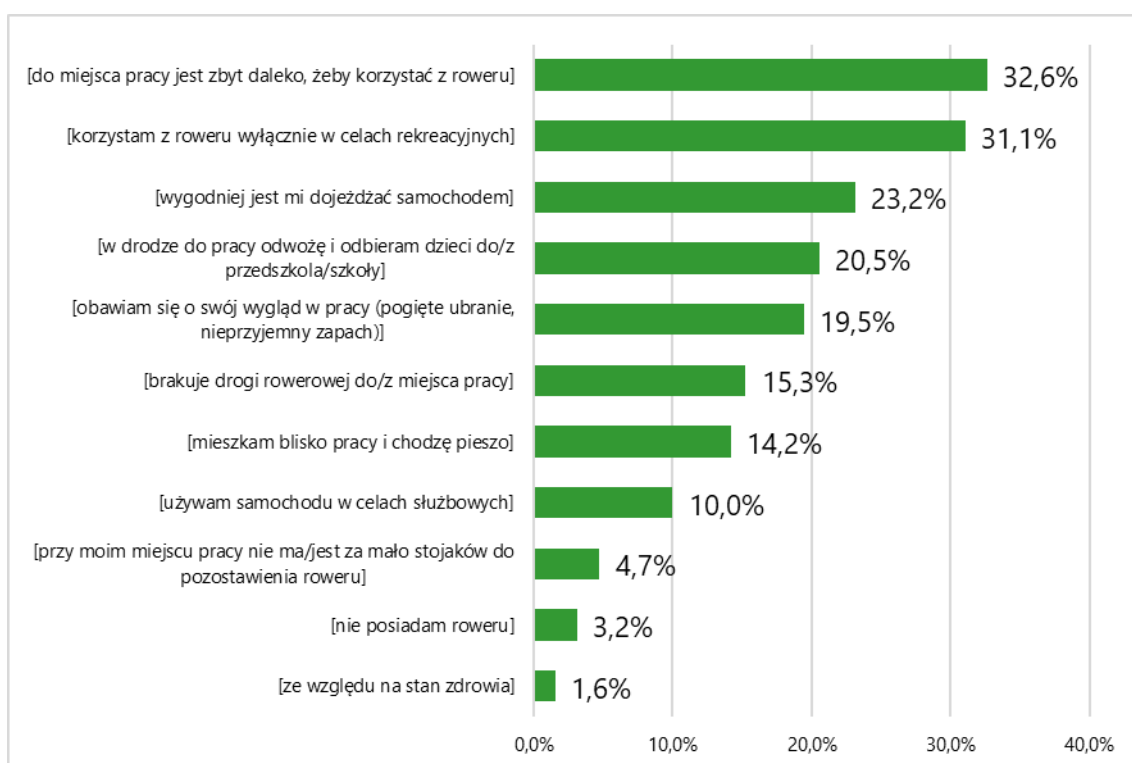


Ryc. 4. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące celu przejazdu rowerem według płci
źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Badanie wykazało, że mężczyźni częściej jeżdżą rowerem do pracy (**66,1% mężczyzn do 51,2% kobiet**) i treningowo (**52,0% mężczyzn do 30,5% kobiet**), a kobiety częściej wybierają rower jadąc do sklepu (**54,5% kobiet do 47,2% mężczyzn**) i nieznacznie częściej jadąc do szkoły (**10,8% kobiet do 7,5% mężczyzn**), na działkę (**29,1% kobiet do 24,8% mężczyzn**) i rekreacyjnie (**94,8% kobiet do 92,1% mężczyzn**).

2.4. Dlaczego respondenci nie jeżdżą do pracy rowerem?

W badaniu przeprowadzonym w 2020 roku po raz pierwszy do ankiety dołączono pytanie o powody decyzji o niekorzystaniu z roweru jako środka transportu w codziennych dojazdach do pracy. W internetowym formularzu badania pytanie to zostało wyświetlone tylko tym respondentom, którzy określając cele korzystania z roweru nie wskazali, że jeżdżą rowerem do pracy. Wyniki przedstawiono w formie zestawienia dla całej badanej próby oraz w podziale według płci i zaprezentowano na rycinach 5. i 6.

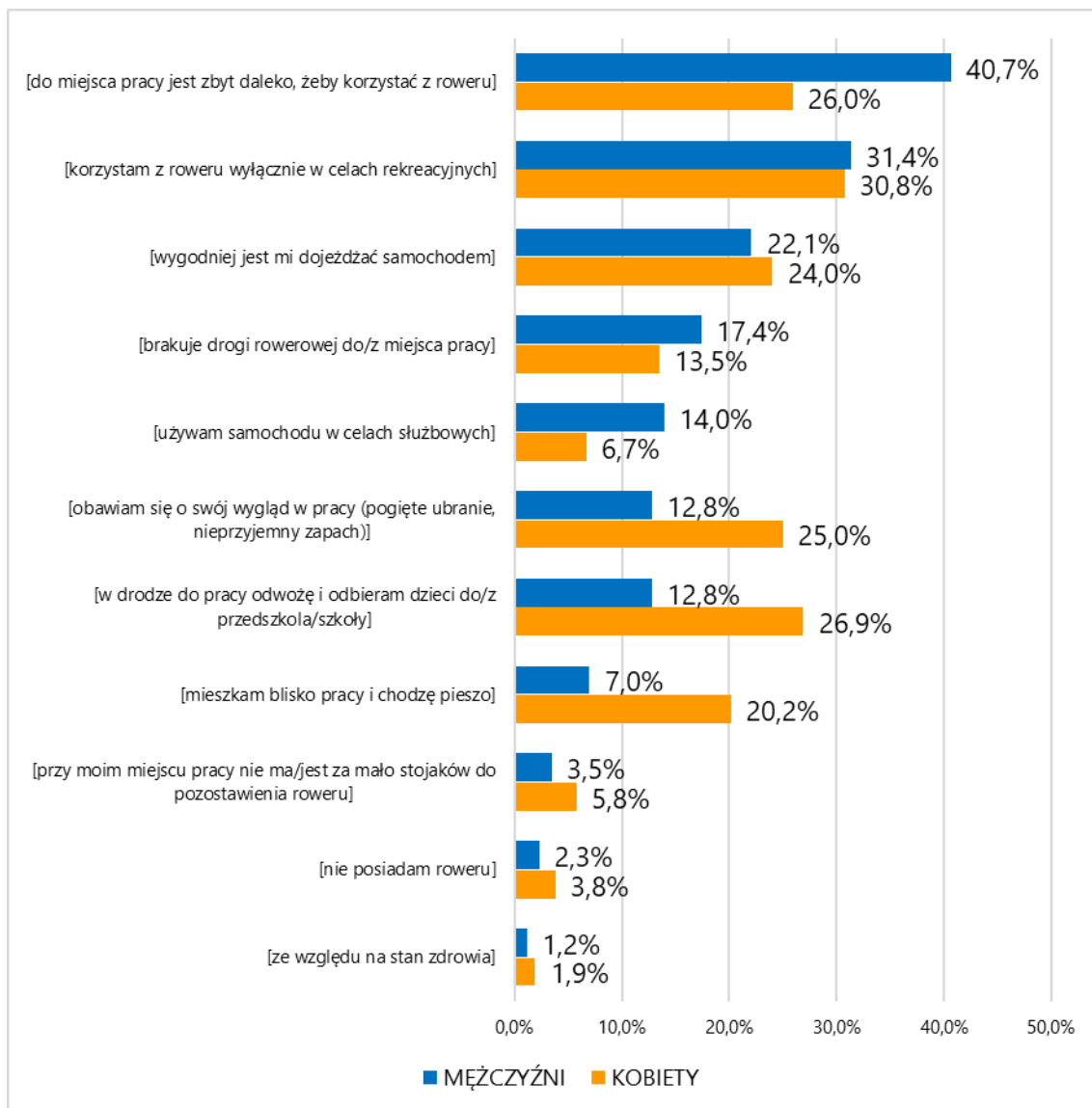


Ryc. 5. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące powodów niekorzystania z roweru w dojazdach do pracy

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Uzyskane wyniki wskazują, że dystans, który respondenci pokonują między miejscem zamieszkania a pracą jest postrzegany jako zbyt długi do jazdy rowerem – odpowiedź tę

wskazało 32,6% badanych. Wysoki odsetek odpowiedzi przypada także na wskazanie roweru jako narzędzia rekreacji (31,1%) oraz wygodę dojazdu samochodem (23,2%).



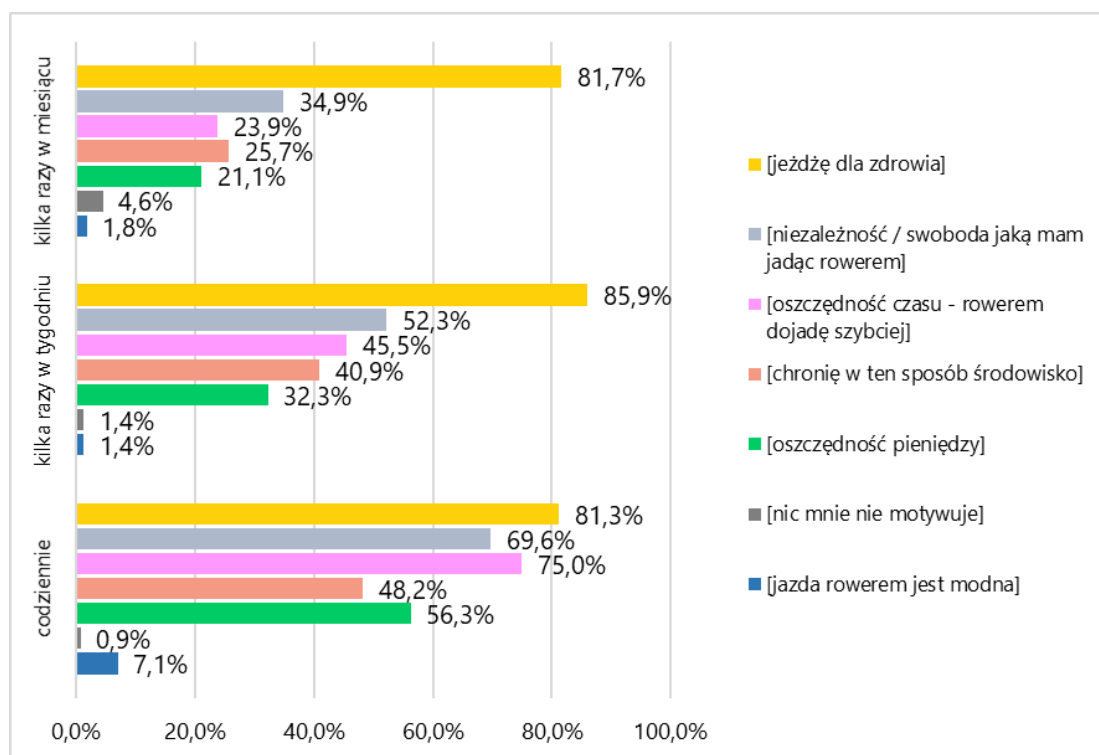
Ryc. 6. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące powodów niekorzystania z roweru w dojazdach do pracy według płci

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

W badaniu dokonano także analizy odpowiedzi osób niekorzystających z roweru jako środka transportu w dojazdach do pracy według płci respondentów. Najbardziej istotne różnice zaznaczają się w uzasadnieniu obawy o wygląd w pracy po przejeździe rowerem (25% kobiet i 12,8% mężczyzn), wyboru dojścia do pracy pieszo (odpowiednio 20,2% i 7%). Różnica odpowiedzi została wykazana także we wskazaniu dotyczącym problemu dowozu dzieci do szkoły lub przedszkola – 26,9% kobiet i 12,8% mężczyzn wskazało, że jest to ważny argument decydujący o niekorzystaniu z roweru w dojazdach do pracy.

2.5. Co motywuje do jazdy na rowerze w Tczewie?

W kolejnej części raportu zaprezentowano analizę czynników motywujących do korzystania z roweru dzieląc respondentów według częstości korzystania z roweru, według płci oraz celu korzystania z roweru. Wyniki analizy przedstawia rycina 7., rycina 8. i rycina 9.



Ryc. 7. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

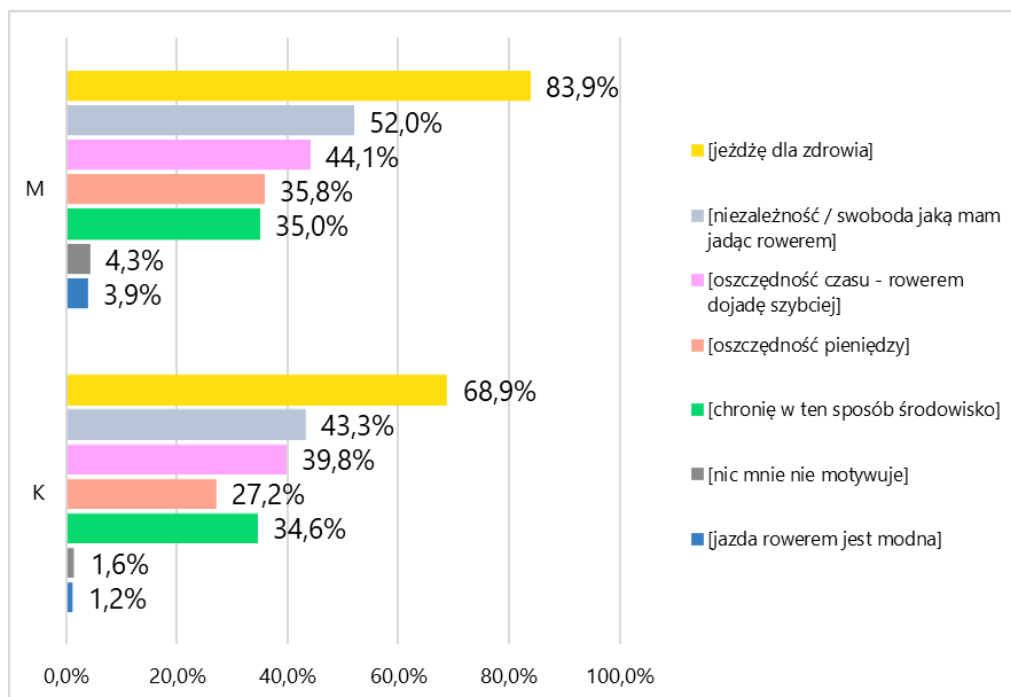
Wyniki badania pokazują, że **jazda rowerem dla zdrowia jest głównym motywatorem** i nie ma tu znaczenia częstość jazdy na rowerze (od 81,3% do 85,9% odpowiedzi). Widoczne różnice pojawiają się dopiero przy kolejnych odpowiedziach. Najważniejszą, wartą odnotowania obserwacją jest wykazana zależność, pokazująca że **im częściej (codziennie) ktoś korzysta z roweru, tym więcej czynników motywujących jest dla niego ważnych i mają one dla tej osoby większe znaczenie**.

Poza zdrowiem, badani wskazują na **niezależność / swobodę jaką daje im jazda rowerem**. **Im częściej respondent jeździ rowerem, tym wyżej ocenia ten czynnik** (69,6% do 34,9%). Swobodę należy tu rozumieć jako nieograniczoną możliwość jazdy i niezależność od rozkładów jazdy komunikacji miejskiej, czy korków na drogach.

Kolejnym istotnym czynnikiem motywującym do jazdy na rowerze jest **oszczędność czasu (rowerem dojadę szybciej)**. W tym zakresie największą różnicę zaobserwowano między

respondentami deklarującymi jazdę na rowerze kilka razy w miesiącu (23,9%), a korzystającymi codziennie (75,0%). **Ten czynnik dla osób wybierających rower codziennie, jest niemal tak znaczący, jak jazda rowerem dla zdrowia. Dla badanych sporadycznie korzystających z roweru jest on dopiero na 4. pozycji, za ochroną środowiska.** Istnieje stereotyp, wskazujący, że rower jest środkiem transportu o niedużej prędkości, zwłaszcza w porównaniu z samochodem. W rzeczywistości jednak często prędkość poruszania się autem po mieście jest zdecydowanie niższa, niż dopuszczona przepisami, co wynika z dużego ruchu samochodów i korków. Stereotyp ten może mieć wpływ na ocenę szybkości dojazdu rowerem do celu w mieście.

Oszczędność pieniędzy również jest czynnikiem motywującym, którego znaczenie jest wzrasta zależnie od tego, jak często respondenci korzystają z roweru (56,3% codzienna jazda rowerem do 21,1% rowerem kilka razy w miesiącu).

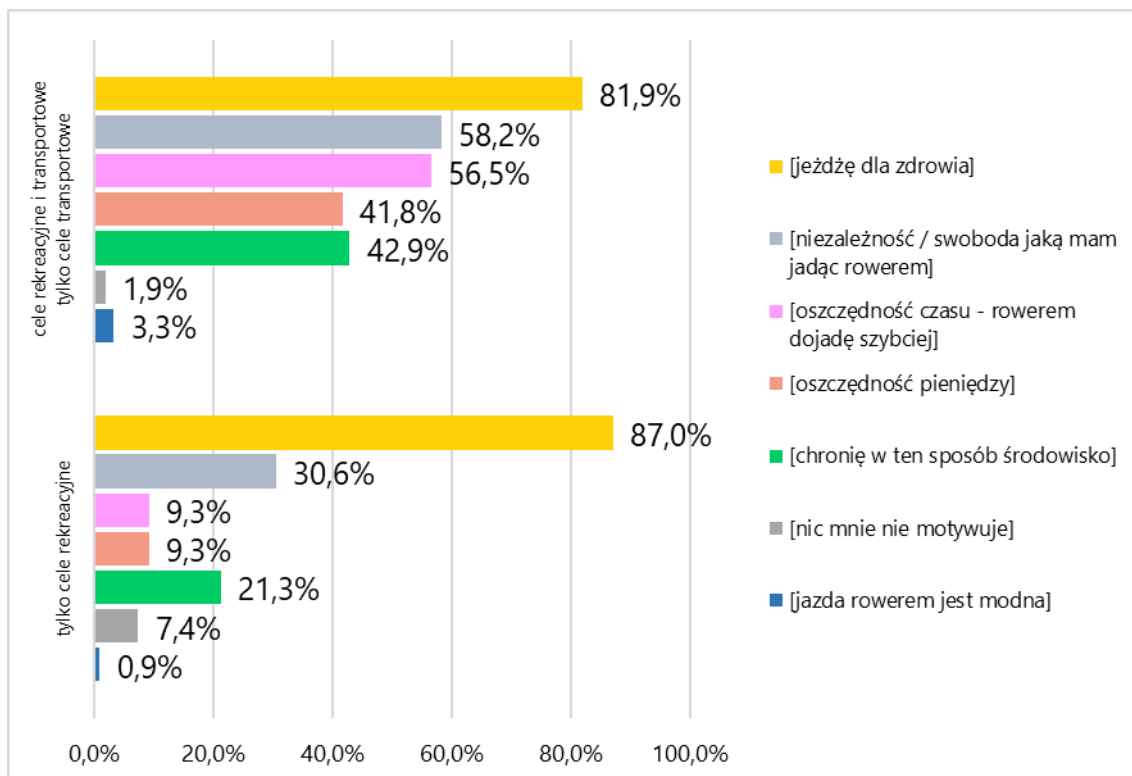


Ryc. 8. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według płci

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Motywacja do jazdy na rowerze w zależności od płci ma podobną strukturę zarówno dla mężczyzn, jak i dla kobiet. Obie grupy zgodnie wskazują na zdrowie jako główny czynnik, a w dalszej kolejności na niezależność / swobodę, jaką daje jazda rowerem oraz oszczędność czasu. Różnica widoczna jest w zakresie odpowiedzi dotyczącej oszczędności pieniędzy – czynnik ten ma nieznacznie większe znaczenie dla mężczyzn.

Warto zwrócić uwagę, że poszczególne czynniki motywujące notują wyższy wynik procentowy w przypadku mężczyzn, niż u kobiet.



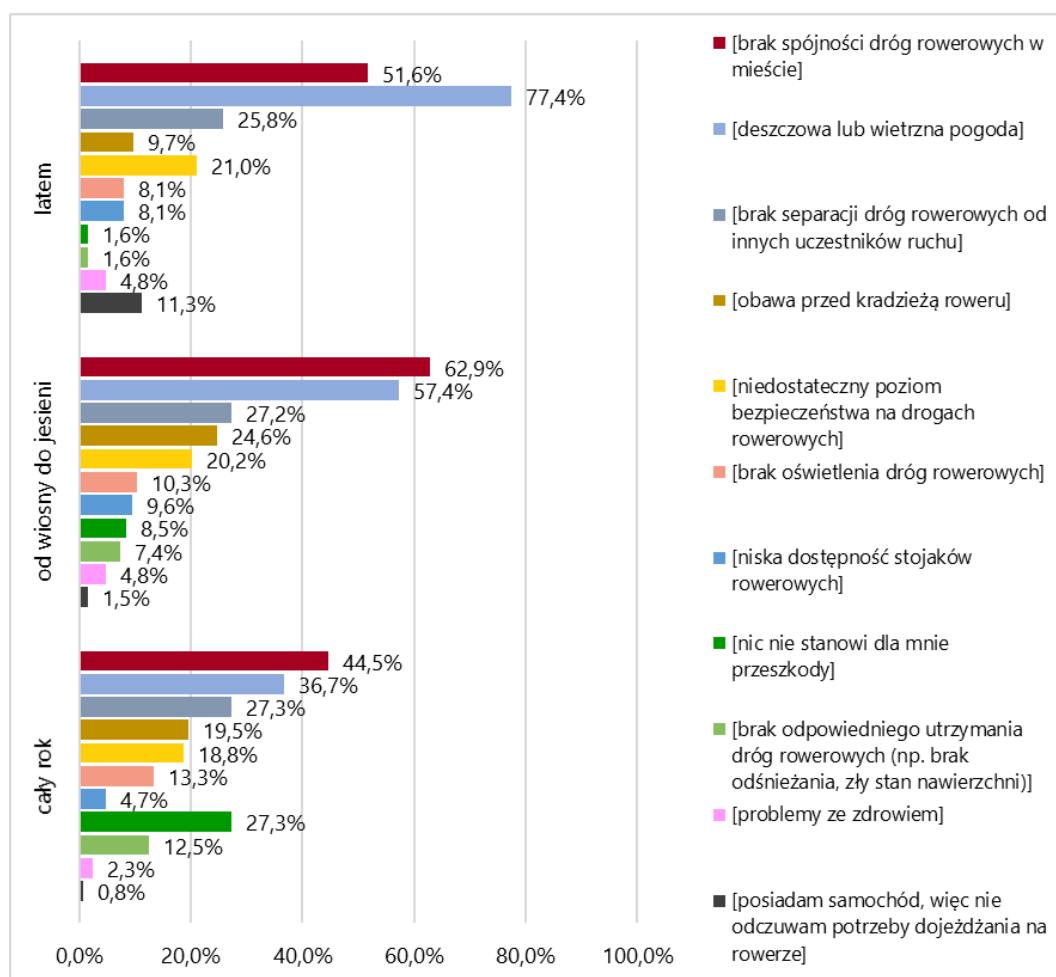
Ryc. 9. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników motywujących do jazdy na rowerze według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

W badaniu wykazano także, że **osoby jeżdżące rowerem w celach transportowych i rekreacyjnych oraz tylko rekreacyjnych znajdują więcej motywacji do jazdy rowerem niż osoby, które korzystają z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych**. Wykazana zależność pokazuje, że osoby korzystające z roweru wyłącznie w celach rekreacyjnych nie używają roweru do innych celów, ponieważ nie odczuwają, by codzienne dojazdy w celach transportowych mogły im przynieść jakiegokolwiek inne korzyści niż poprawa stanu zdrowia.

2.6. Co zniechęca do korzystania z roweru w Tczewie?

W dalszej części przeanalizowano czynniki zniechęcające do jazdy na rowerze – wyniki przedstawiono na rycinach 8., 9. i 10.



Ryc. 10. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według częstości korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Osoby korzystające z roweru przez dłuższy okres w roku, co oczywiste, w najmniejszym stopniu spośród wszystkich wydzielonych grup wskazują pogodę jako czynnik zniechęcający. **W badaniu 36,7% osób deklarujących jazdę rowerem cały rok wskazało pogodę jako czynnik zniechęcający do jazdy rowerem. W przypadku osób jeżdżących rzadziej (tylko latem) było to aż 77,4%.**

Chociaż pogoda jest czynnikiem, na który nie można wpłynąć, to z infrastruktura rowerowa, a konkretnie jej spójność, może podlegać ingerencji i poprawie. Ten czynnik (**brak spójności dróg rowerowych**) respondenci wskazali jako drugą najważniejszą barierę korzystania z roweru. **W przypadku osób deklarujących jazdę rowerem przez cały rok, 44,5% badanych wskazało to jako najistotniejszy czynnik demotywujący. W przypadku osób jeżdżących rzadziej (tylko latem) było to 62,9%.**

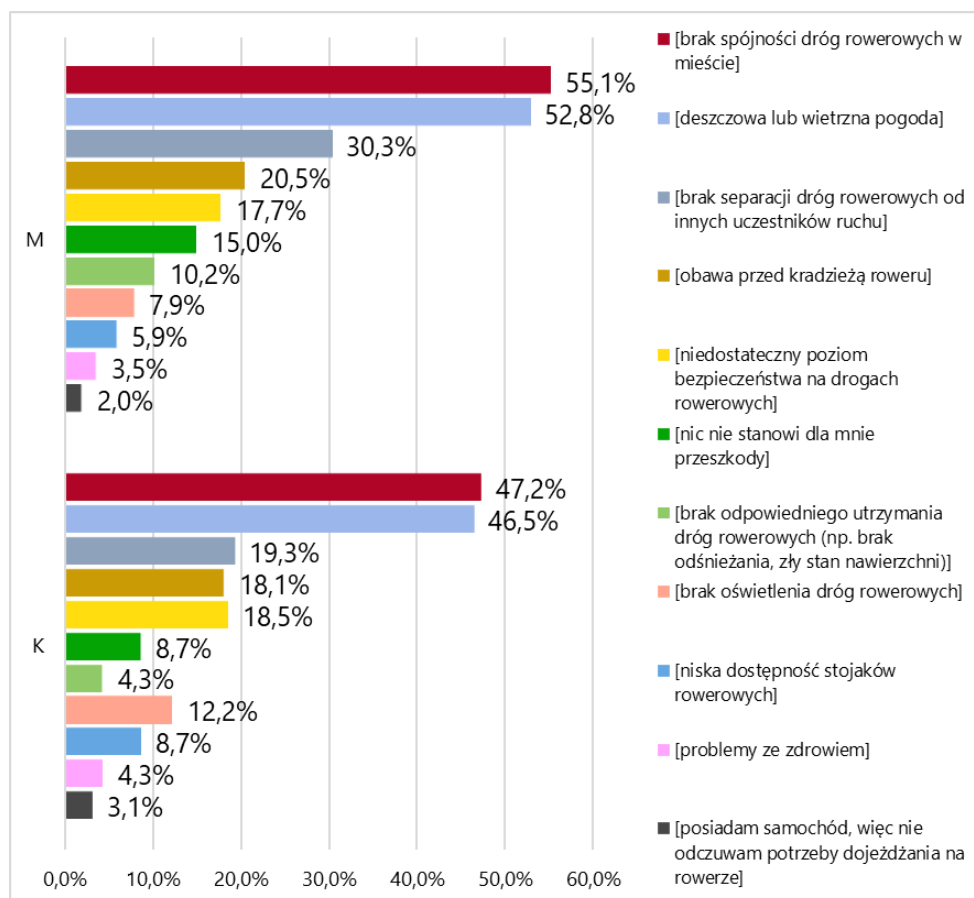
Trzecim najważniejszym czynnikiem zniechęcającym do jazdy rowerem, jest brak separacji dróg rowerowych od innych uczestników ruchu. Wydzielone drogi rowerowe

lub czytelnie rozdzielone ciągi pieszo-rowerowe, są dla badanych bezpieczniejsze, niż jazda ulicą, pasem rowerowym, czy wspólnym ciągiem, gdzie nie ma rozdzielenia na część pieszą i rowerową. Tutaj ankietowani byli zgodni, oceniając ten czynnik między 25,8% a 27,3%. Częstość jazdy rowerem nie ma na ten czynnik większego wpływu.

Podobnie zgodnie mieszkańcy ocenili **niedostateczny poziom bezpieczeństwa na drogach rowerowych (od 18,8% do 21,0%)**, jako istotną barierę jazdy na rowerze.

Jednym z istotnych wyników uzyskanych w ramach tego pytania, jest kwestia **niedostatecznego oświetlenia dróg rowerowych**. W grupie osób całorocznie jeżdżących na rowerze, 13,3% z nich wskazuje, że problem oświetlenia zniechęca ich do częstej jazdy rowerem. W przypadku osób wybierających rower tylko latem (wtedy też jest najdłużej widno), wskaźnik ten spada do 8,1%.

Podobnie wygląda kwestia utrzymania dróg rowerowych, np. poprzez niedostateczne odśnieżanie, czy zły stan nawierzchni. Tu również częściej osoby jeżdżące całorocznie wskazują na ten problem 12,5%, niż osoby wybierające tylko lato 1,6%.



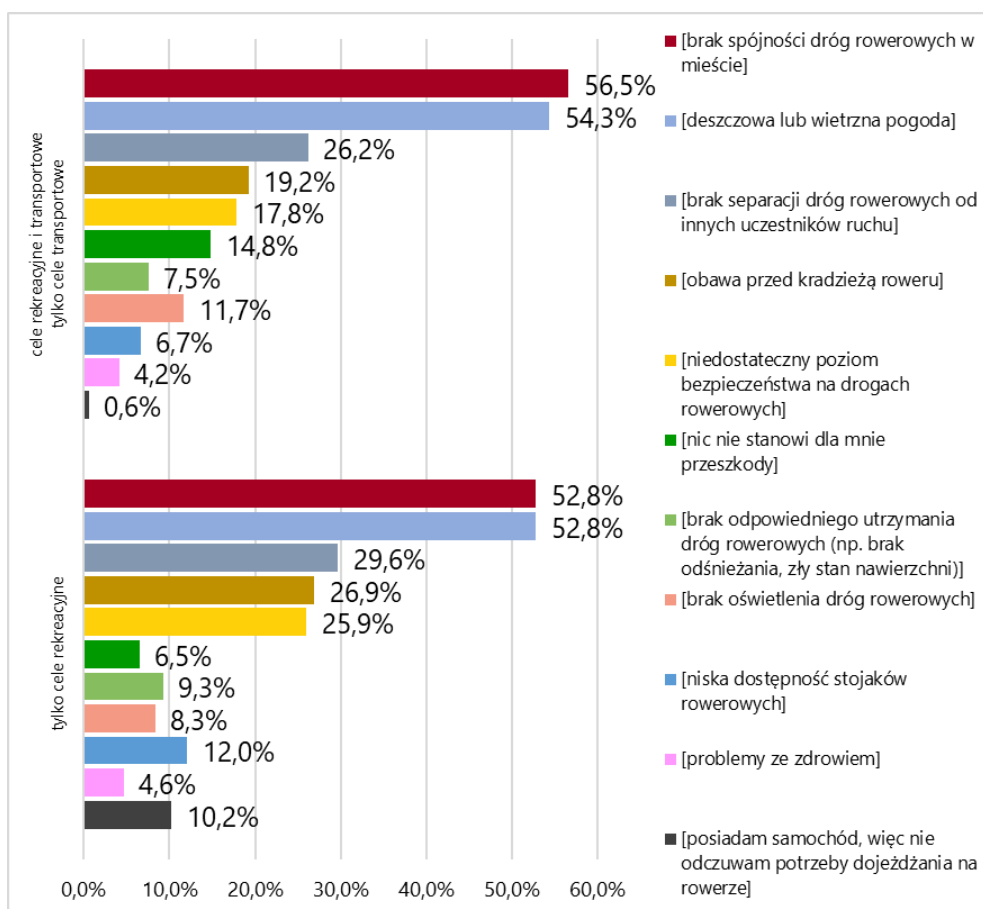
Ryc. 11. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według płci

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Struktura odpowiedzi w pytaniu o czynniki demotywujące do jazdy na rowerze jest podobna, jeżeli dokonamy podziału na płeć. Zarówno kobiety, jak i mężczyźni na pierwszym miejscu stawiają brak spójności dróg rowerowych w mieście, a na drugim miejscu deszczową pogodę, jednak dla kobiet te czynniki mają mniejsze natężenie odpowiednio o 8% i 6%. Podobnie jest z trzecią pozycją, czyli brakiem separacji dróg rowerowych od innych uczestników ruchu. Jednakże tutaj różnica w znaczeniu tego czynnika jest o wiele większa. Dla mężczyzn odnotowano 30,3%, a dla kobiet 19,3%.

Kwestia niedostatecznego poziomu bezpieczeństwa na drogach rowerowych i obawa przed kradzieżą roweru, jest oceniana podobnie u mężczyzn i u kobiet. Z tą różnicą, że u kobiet ważniejszym czynnikiem jest poziom bezpieczeństwa (18,5% do 17,7%), a u mężczyzn obawa przed kradzieżą roweru (20,5% do 18,1%).

Warto zwrócić w tym pytaniu uwagę na problem **slabo oświetlonych dróg rowerowych**. Kobiety częściej wskazują na ten czynnik (12,2% odpowiedzi), niż mężczyźni (7,9% odpowiedzi).



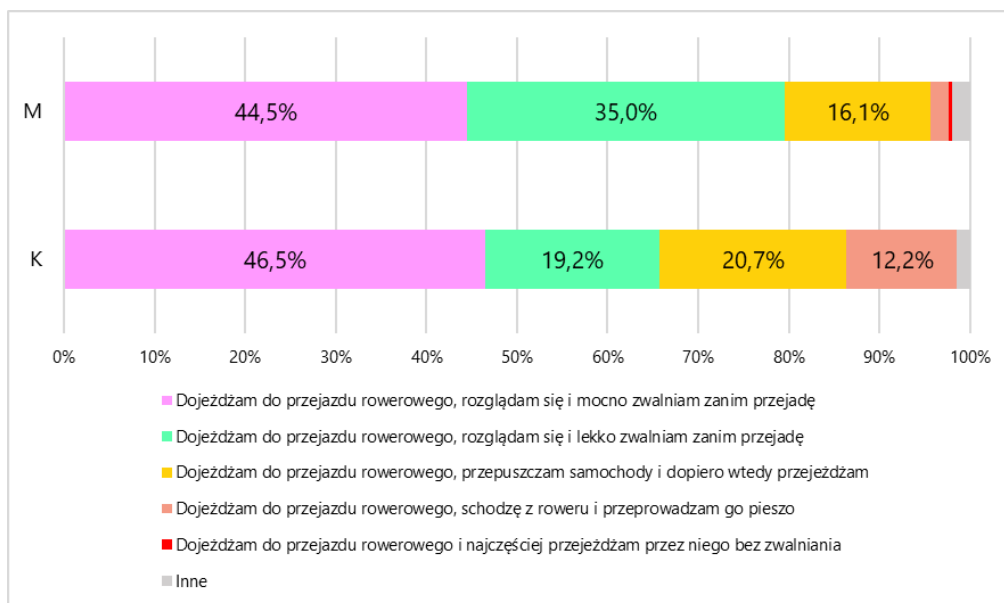
Ryc. 12. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników zniechęcających do jazdy na rowerze według celu korzystania z roweru

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

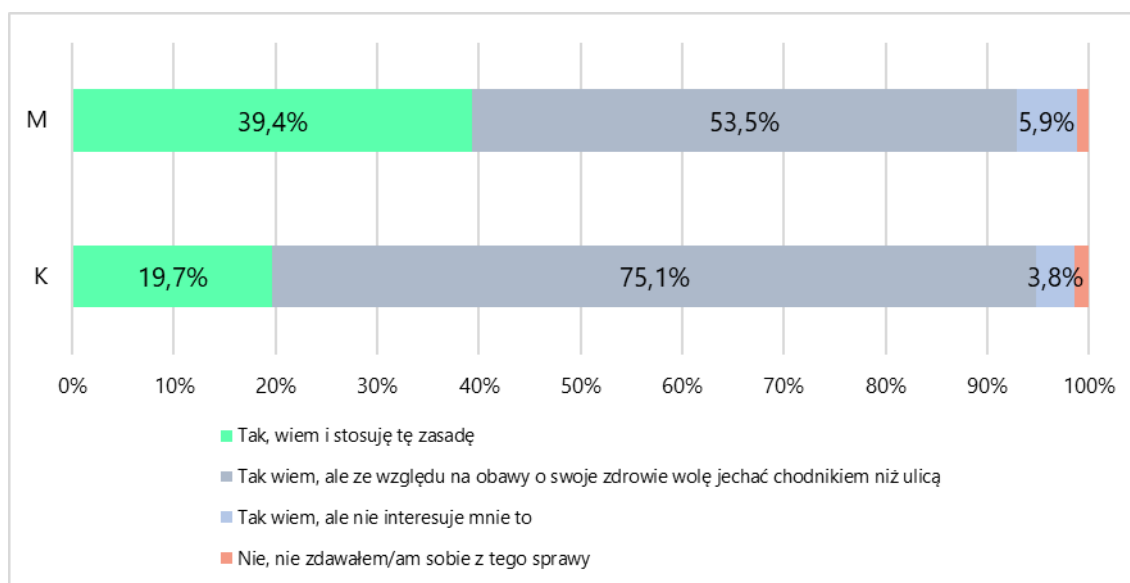
Zarówno dla rowerzystów korzystających w celach transportowych, jak i rekreacyjnych, najbardziej zniechęcającymi do jazdy czynnikami są deszczowa pogoda i brak spójności sieci dróg rowerowych. Warto zwrócić jednak uwagę, na najbardziej znaczące różnice w odpowiedziach między tymi grupami. **Wśród rowerzystów wyłącznie rekreacyjnych wyraźnie zaznacza się przekonanie, że posiadanie samochodu jest równoznaczne z ograniczeniem potrzeby korzystania z roweru w celach transportowych – odpowiedź tę wskazało 10,2% badanych, podczas gdy w grupie osób korzystających z roweru do celów transportowych i rekreacyjnych odsetek ten wyniósł 0,6%.** Istotna różnica zaznacza się także w ocenie dostępności parkingów rowerowych. **Jako istotny czynnik, zniechęcający do jazdy rowerem jest on wskazywany przez 12% rowerzystów wyłącznie rekreacyjnych i 6,7% korzystających w celach transportowych i rekreacyjnych.** Ta zależność pokazuje, że rekreacyjne korzystanie z roweru nie wymaga zazwyczaj pozostawiania go przy stojaku, co jest oceniane w tej grupie jako istotne ograniczenie.

2.7. Czy rowerzyści w Tczewie jeżdżą bezpiecznie?

Z danych uzyskanych w badaniu wynika, że kobiety są bardziej ostrożne w jeździe rowerem. Większa liczba ankietowanych kobiet, mimo posiadanego pierwszeństwa, przepuszcza samochody. Podobnie większa liczba kobiet decyduje się by zejść z roweru i przeprowadzić go przez przejazd pieszo. Mniejsza grupa deklaruje, że tylko lekko zwalnia, zanim przejedzie rowerem przez przejazd rowerowy. Te dane pokrywają się z danymi dotyczącymi zdarzeń drogowych, gdzie kierujący rowerem był sprawcą. Udział mężczyzn wśród sprawców zdarzenia wyniósł 76%, natomiast kobiet 24%.



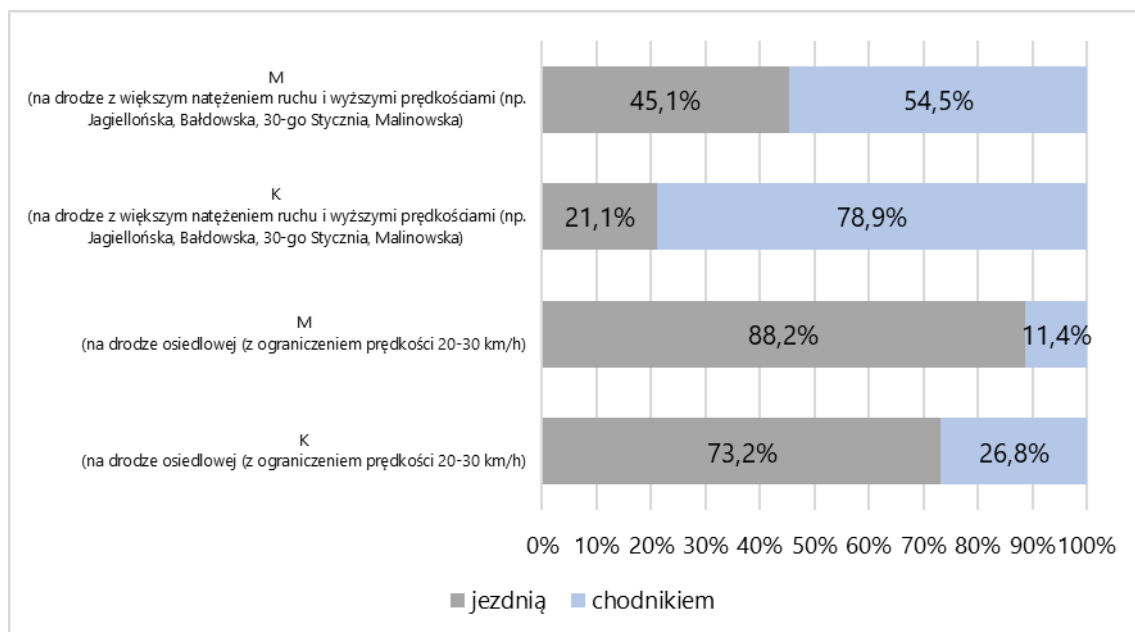
Ryc. 13. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zachowania na przejeździe rowerowym według płci
 źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]



Ryc. 14. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące zasady dozwolonej jazdy rowerem po chodniku według płci
 źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

Wybierając rower, kobiety w większym stopniu cenią sobie bezpieczeństwo, nad obowiązujące przepisy o ruchu drogowym. W przeprowadzonym badaniu 75,1% kobiet zadeklarowało, że z uwagi na obawy o swoje zdrowie, wolą jechać chodnikiem, niż jezdnią. W grupie mężczyzn odpowiedź ta uzyskała 53,5% wskazań.

Wyniki uzyskane w ramach tego pytania w zdecydowany sposób pokazują, że jezdnia jest miejscem niebezpiecznym w odczuciu osób poruszających się rowerem.



Ryc. 15. Rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące wyboru drogi zależnie od natężenia ruchu według płci

źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego [N=467]

W badaniu zaobserwowano także, że im większe natężenie ruchu na jezdni, tym odsetek kobiet deklarujących jazdę rowerem po chodniku jest większy. Wynik ten pokrywa się z wynikami przedstawionymi wcześniej, dotyczącymi stosunku do zasady jazdy rowerem po jezdni, czy chodniku.

Warto zwrócić uwagę, że również w przypadku stref ograniczonej prędkości, występuje spory odsetek kobiet deklarujących wybór jazdy po chodniku (26,8% do 11,4%). Może to sugerować, że jezdnia niezależnie od urządzeń spowalniających ruch jest kojarzona jako miejsce niebezpieczne lub że miejsca te są rzeczywiście niebezpieczne jeżeli obniżenie prędkości wyznacza tylko znak, a nie rzeczywista konstrukcja drogi.

3. Podsumowanie i rekomendacje

Uzyskane w ramach przeprowadzonego badania ankietowego wyniki pokazały istotne zróżnicowanie cech osób korzystających z roweru w Tczewie. Podział respondentów wykazał pewne różnice w postrzeganiu zarówno korzyści związanych z jazdą na rowerze, ograniczeń jazdy na rowerze oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Respondenci o dłuższym okresie i większej częstotliwości korzystania z roweru w naturalny sposób zgłaszają mniej ograniczeń w jeździe rowerem. Przedmiotem zainteresowania podmiotów odpowiedzialnych za politykę rowerową w Tczewie powinny być grupy, które wykazują mniejszy udział w ruchu rowerowym – grupy zagrożone wykluczeniem z transportu rowerowego.

W badaniu wykazano, że grupy zagrożone wykluczeniem dostrzegają ograniczenia w jeździe rowerem przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa jazdy rowerem. Brak odpowiedniej infrastruktury jest mankamentem, na który zwraca uwagę znaczna część respondentów. Zależność ta została także potwierdzona w pytaniach o zachowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych dla rowerzystów. W grupach zagrożonych wykluczeniem odnotowano niezwykle wysoki odsetek odpowiedzi wskazujących na postępowanie niezgodne z przepisami o ruchu drogowym, motywowane obawą przed niebezpiecznymi sytuacjami groźnymi dla zdrowia i życia. W związku z tym rekomenduje się, aby po pierwsze, **dokonać przeglądu stref uspokojonego ruchu w kontekście występującej na ich obszarze infrastruktury służącej uspokojeniu ruchu – w tym m.in. progi zwalniające, szlaki drogowe**. W dalszej kolejności sugeruje się, aby **przewodzą działania uświadamiające różnice między strefami uspokojonego ruchu a innymi drogami w mieście oraz obowiązujące w takich strefach przepisy – zarówno wśród rowerzystów, jak i pieszych i kierowców**. Ostatnim z rekomendowanych w tym zakresie działań jest **egzekwowanie przestrzegania przepisów ruchu drogowego, szczególnie w strefach uspokojonego ruchu**.

Grupy o mniejszym udziale w ruchu rowerowym nie doceniają także tych korzyści jazdy na rowerze, które dostrzegają codzienni rowerzyści. Wynikać to może z jednej strony z mniejszej świadomości tych korzyści lub innych potrzeb tej grupy. W tym celu rekomenduje się **przewodzenie działań mających uświadomić korzyści związane z jazdą na rowerze w celach transportowych za pomocą przekazu edukacyjnego w tym zakresie, ale również poprzez organizowanie akcji w warunkach codziennego ruchu drogowego, pokazujących w rzeczywisty i namacalny sposób omawiane korzyści**. Istotny potencjał w tej kwestii odnotowano w grupie rowerzystów „rekreacyjnych”, którzy często wskazywali samochód jako podstawowy środek transportu. Jak wspomniano wcześniej, należy mieć na

uwadze, że niedocenywanie korzyści jazdy na rowerze nie musi wynikać z braku ich świadomości, ale w dużej mierze jest też świadomym wyborem podyktowanym innymi potrzebami, przyzwyczajeniami i praktykowanymi zachowaniami komunikacyjnymi w mieście.

Badanie wykazało także, że w dużej grupie respondentów, szczególnie zaznaczające się w odpowiedziach kobiet, występuje przekonanie, że barierą dojazdu rowerem do pracy jest obowiązek odwiezienia i odebrania dzieci ze szkoły lub przedszkola samochodem. **W tym zakresie rekomenduje się poprawę warunków bezpieczeństwa dojazdu rowerem do szkół oraz działania miękkie z zakresu edukacji i zwiększania bezpieczeństwa dojazdu do szkoły. Działania te powinny obejmować zarówno dzieci i młodzież, jak i osoby dorosłe – rodziców.** Zaleca się także pogłębione badania w zakresie poczucia bezpieczeństwa jazdy na rowerze w wyżej wymienionych grupach.

Analizując odpowiedzi respondentów reprezentujących grupy o mniejszym udziale w ruchu rowerowym, nie można zapominać o potrzebach grup „stałych” rowerzystów oraz o wspólnych potrzebach wszystkich rowerzystów. Do najważniejszych postulatów wyrażanych w uzyskanych wynikach badania należała potrzeba zwiększenia spójności sieci dróg rowerowych. W tym zakresie rekomenduje się **realizację inwestycji w infrastrukturę rowerową zgodnie z dokumentem strategicznym Polityka rowerowa Miasta Tczewa do 2030 roku.** W tym zakresie najbardziej istotna wydaje się być budowa brakujących odcinków tras rowerowych, wykazanych w omawianej strategii w docelowym układzie tras rowerowych w kontekście poprawy spójności sieci dróg rowerowych.

4. Bibliografia

Kwiatkowski, M.A., Biczkowski, M., Dąbrowski, L., Dubownik, A., Grzelak-Kostulska, E. (2021). Polityka rowerowa miasta Tczewa do 2030 roku. Urząd Miejski w Tczewie.