Raport z certyfikacji polityki rowerowej 14 gmin OMG-G-S opartej o metodologię BYPAD — Tczew

Raport z certyfikacji polityki rowerowej 14 gmin OMG-G-S opartej o metodologię BYPAD — Tczew

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

Projekt i grafika:
Alina Zleśna-Michaluk
Jan Rusek

Spis treści

	Wprowadzenie	
1	Założenia diagnozy jakości polityki rowerowej	5
1.1	BYPAD	6
1.2	Poziomy jakości polityki rowerowej	7
1.3	Moduły	9
1.3.1	Planowanie	10
1.3.2	Wdrażanie	11
1.3.3	Monitoring	12
1.4	Metodologia obliczania wyników diagnozy	13
1.4.1	Obliczanie ogólnego wyniku diagnozy wg. metodologii BYPAD	14
2	Diagnoza jakości polityki rowerowej	15
2.1	Tczew. Zbiorcze wyniki badania	16
2.1.1	Tczew. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	18
2.1.2	Tczew. Konsultacje wyników diagnozy	25
2.1.2.1	Tczew. Zmiana oceny w kolejnych edycjach diagnozy BYPAD	27
2.1.3	Tczew. Analiza modułów — wnioski i rekomendacje	30
3.1	Tczew. 24-miesięczny plan działań	45

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.

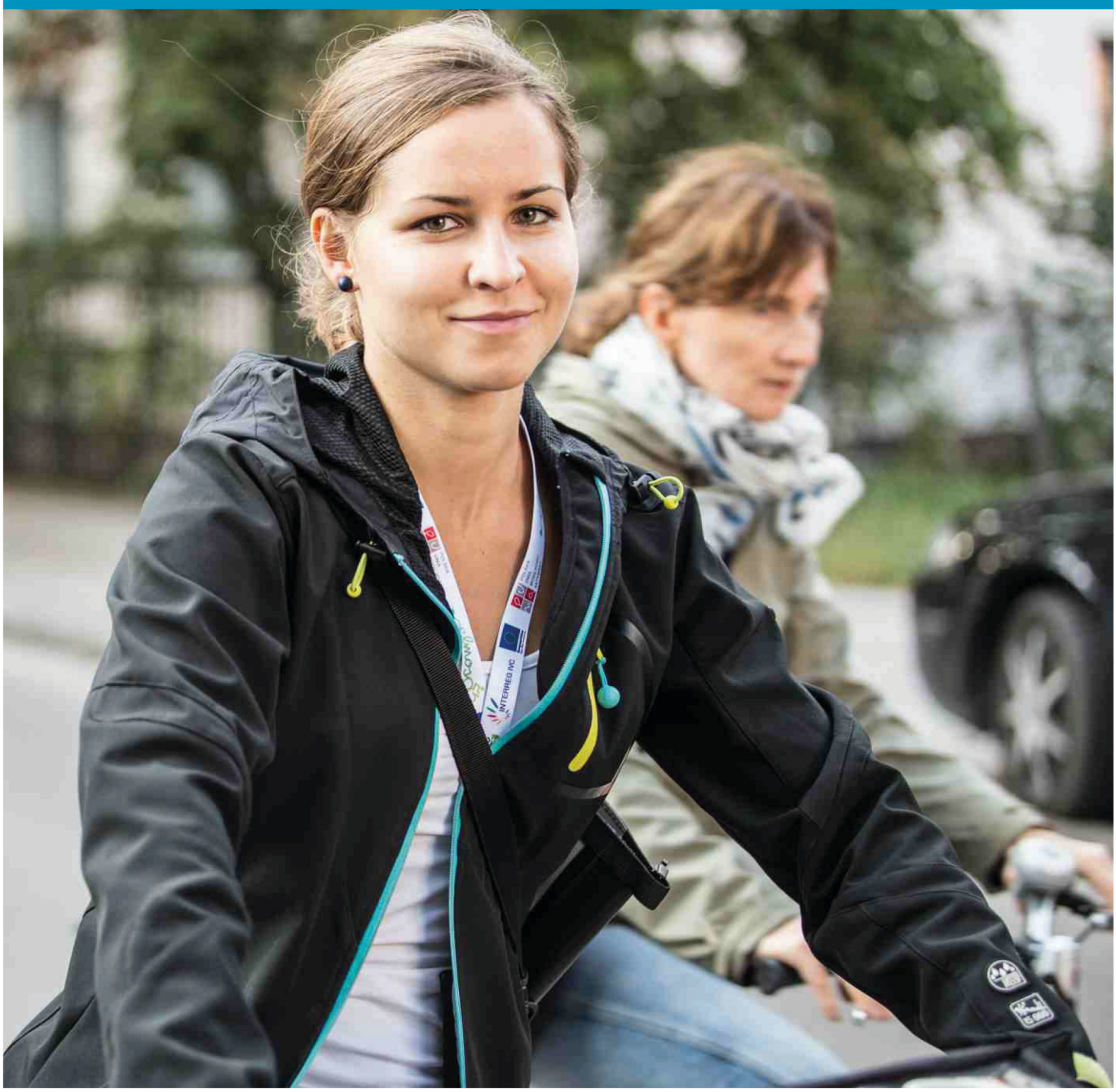
W miejscowościach, w których przeprowadzano już audyt polityki rowerowej w przeszłości, zestawiono obecne wyniki jakości oceny polityki rowerowej z wynikami uzyskanymi w poprzednim badaniu aby w łatwy sposób łatwo zauważyć zmianę w jej jakości w czasie.

W niniejszej części raportu znajduje się analiza 9 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.

Na podstawie powyższej analizy oraz przeprowadzonych objazdów infrastruktury rowerowej w poszczególnych miastach i gminach, przygotowano raport końcowy z audytu oraz 24 miesięczny plan działań.

1

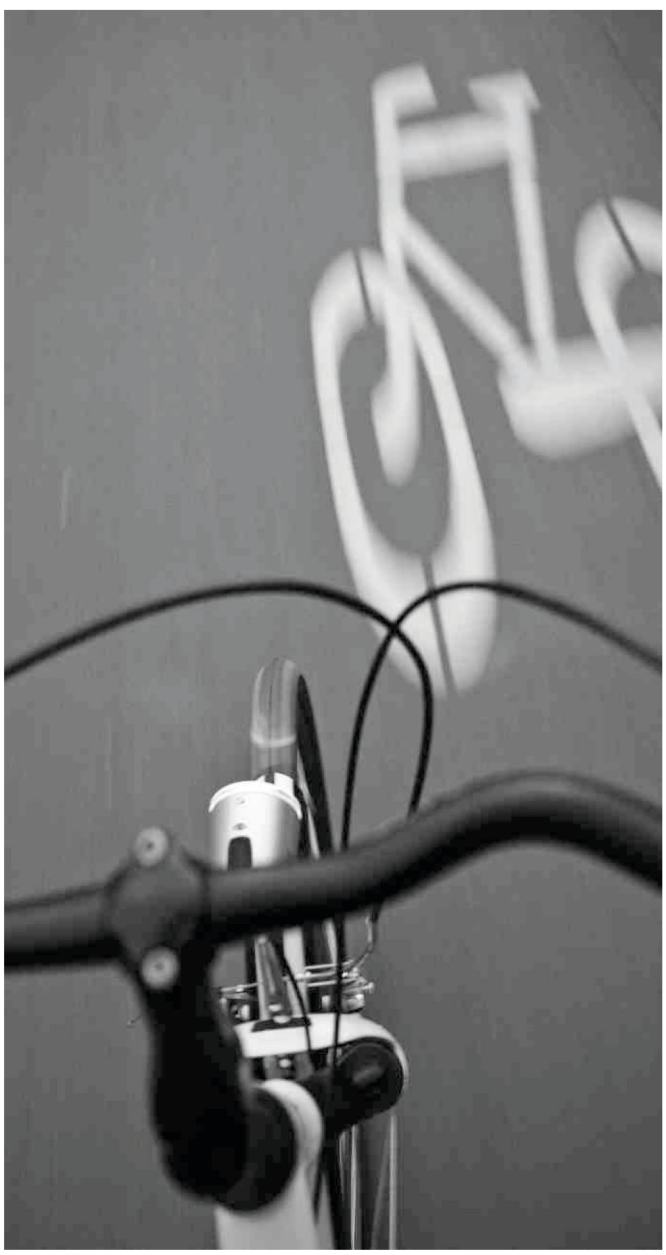
Założenia diagnozy jakości polityki rowerowej



1.1 BYPAD

Bicycle Policy Audit

Audyt Polityki Rowerowej



BYPAD (Bicycle Policy Audit – Audyt Polityki Rowerowej) jest wszechstronnym, partycypacyjnym narzędziem do badania jakości polityki rowerowej. Metodologia ta opiera się na ocenie systemu zarządzania jakością według standardu ISO. Została wypracowana przez międzynarodowe konsorcja w ramach trzech współfinansowanych przez Unię Europejską projektów w latach 1999-2008. Jak do tej pory BYPAD przeprowadzono w ponad 200 europejskich miastach.

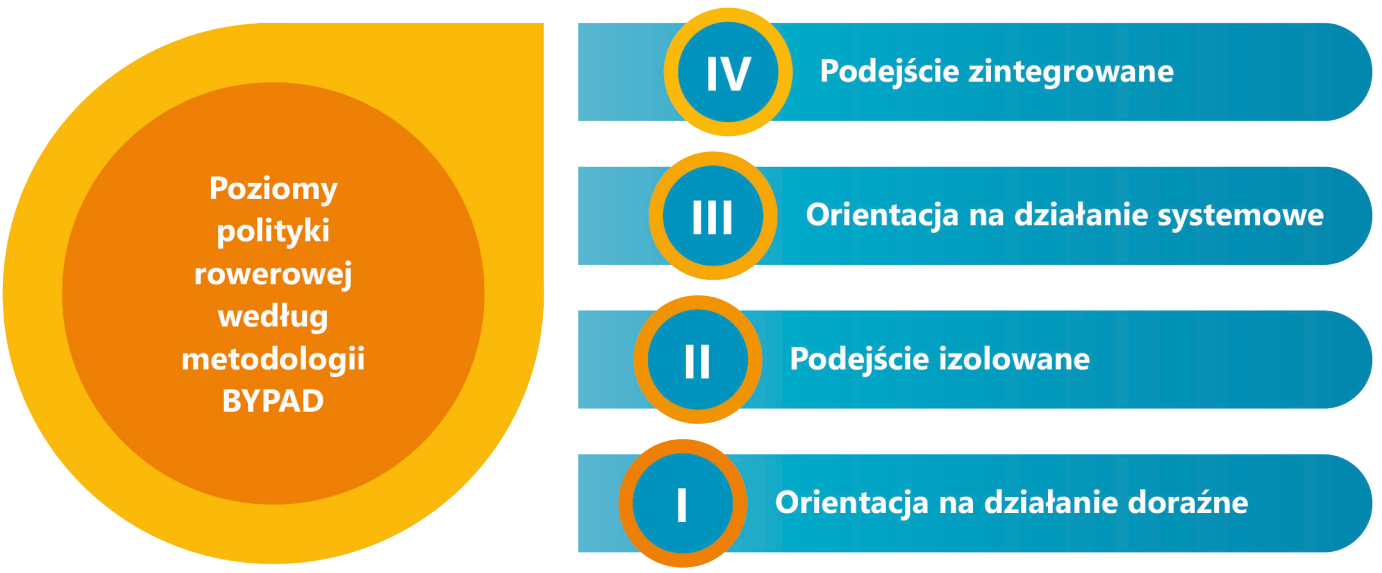
W procesie BYPAD polityka rowerowa najpierw poddawana jest wszechstronnej diagnozie. Następnie, na jej podstawie, przygotowywany jest plan działania. BYPAD rozpoczyna się od powołania Grupy Ewaluacyjnej, w której pracują użytkownicy (mieszkańcy, w tym działacze organizacji rowerowych), lokalni politycy (radni) i urzędnicy. Współudział tych wszystkich grup interesariuszy sprawia, że tak wypracowany plan działania jest traktowany jako wspólne dzieło i popierany przez decydentów jednostek samorządu terytorialnego, ma zatem dużą szansę na realizację.

Warto podkreślić, że metoda BYPAD nie służy do porównywania miast czy gmin między sobą. Jest tak dlatego, że mimo znormalizowanego schematu i procedur prowadzenia audytu, na każdorazową ocenę wpływa unikalna dla konkretnej miejscowości grupa osób. Istotą badania jest wypracowanie podstaw do optymalizacji polityki rowerowej w danym mieście czy gminie. Wynik audytu może być zaś doskonałym punktem odniesienia do sprawdzenia poczynionych przez miasto czy gminę postępów w przypadku jego powtórzenia po wprowadzeniu w życie wypracowanego wcześniej planu działań BYPAD.

1.2

Poziomy jakości polityki rowerowej

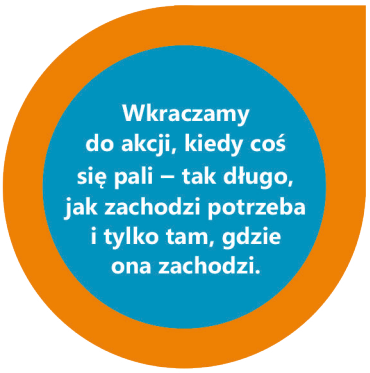
Część diagnostyczna prowadzi do ustalenia, na jakim poziomie rozwoju znajduje się aktualnie polityka danej miejscowości. Twórcy narzędzia wyróżniają cztery takie poziomy.



Jakość każdego z 9 modułów BYPAD uzgadniana jest osobno: przez ustalenie poziomu oceny jakości polityki na czterostopniowej drabinie rozwoju. Ogólny poziom jakości polityki rowerowej jest rezultatem ważonej średniej oceny poziomu przypisanego osobno do każdego modułu. Rzut oka na syntetyczny obraz pokazany na drabinie rozwoju daje możliwość ustalenia silnych stron i słabości polityki rowerowej. Dla każdego modułu można ustalić poziomy jakości, które chcemy osiągnąć, realizując przyszłą politykę rowerową, jest też możliwe monitorowanie procesu jej ewolucji.

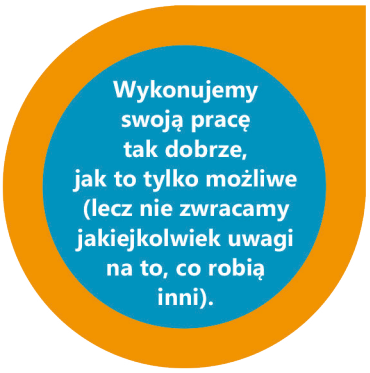
W czasie audytowania lokalnej polityki rowerowej, każdemu modułowi przypisywana jest wartość liczbowa (ocena) oparta o odpowiedzi udzielone na pytania kwestionariusza BYPAD przez trzy grupy lokalnych interesariuszy: mieszkańców korzystających z roweru, urzędników i radnych.

BYPAD rozróżnia cztery poziomy jakości. Każdy poziom reprezentuje kolejny krok na szczeblu drabiny rozwoju – pokazując perspektywę dalszego postępu lokalnej polityki rowerowej. Poprawa jakości w swoim podstawowym sensie polega na wchodzeniu na kolejne szczeble drabiny krok po kroku. To jednocześnie oznacza, że lokalne władze samorządowe lub organy władz publicznych nie mogą po prostu osiągnąć wyższego poziomu całościowego zarządzania jakością „za jednym zamachem": z dnia na dzień.



Poziom 1: Orientacja na działania doraźne – zasada straży pożarnej

Na tym poziomie występuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. Polityka rowerowa ogranicza się głównie do rozwiązywania problemów. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach) miasta czy gminy.



Poziom 2: Podejście izolowane – zasada Robinsona Crusoe

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną ani polityką dotyczącą ochrony środowiska. Dobra infrastruktura jest głównym przedmiotem zainteresowania polityki, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Poziom 3: Zorientowanie na system – wszyscy ciągniemy razem

Polityka rowerowa jest postrzegana jako system, który jest zintegrowany z ogólną polityką mobilności. Występuje wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów, która jest wyrażona przez podejmowanie apolitycznych decyzji na rzecz zaawansowanej polityki rowerowej, a także przez alokowanie wystarczających zasobów kadrowych i środków budżetowych. Ma także miejsce wsparcie polityczne ze strony różnych odpowiedzialnych polityków. Polityka rowerowa obejmuje szeroki wachlarz różnych działań (np. dotyczących infrastruktury, zarządzania mobilnością, usług, kampanii, informacji, edukacji i infrastruktury). Różni partnerzy wnoszą swój wkład i współpracują ze sobą przy wdrażaniu polityki rowerowej.

Poziom 4: Podejście zintegrowane – wygrywająca drużyna

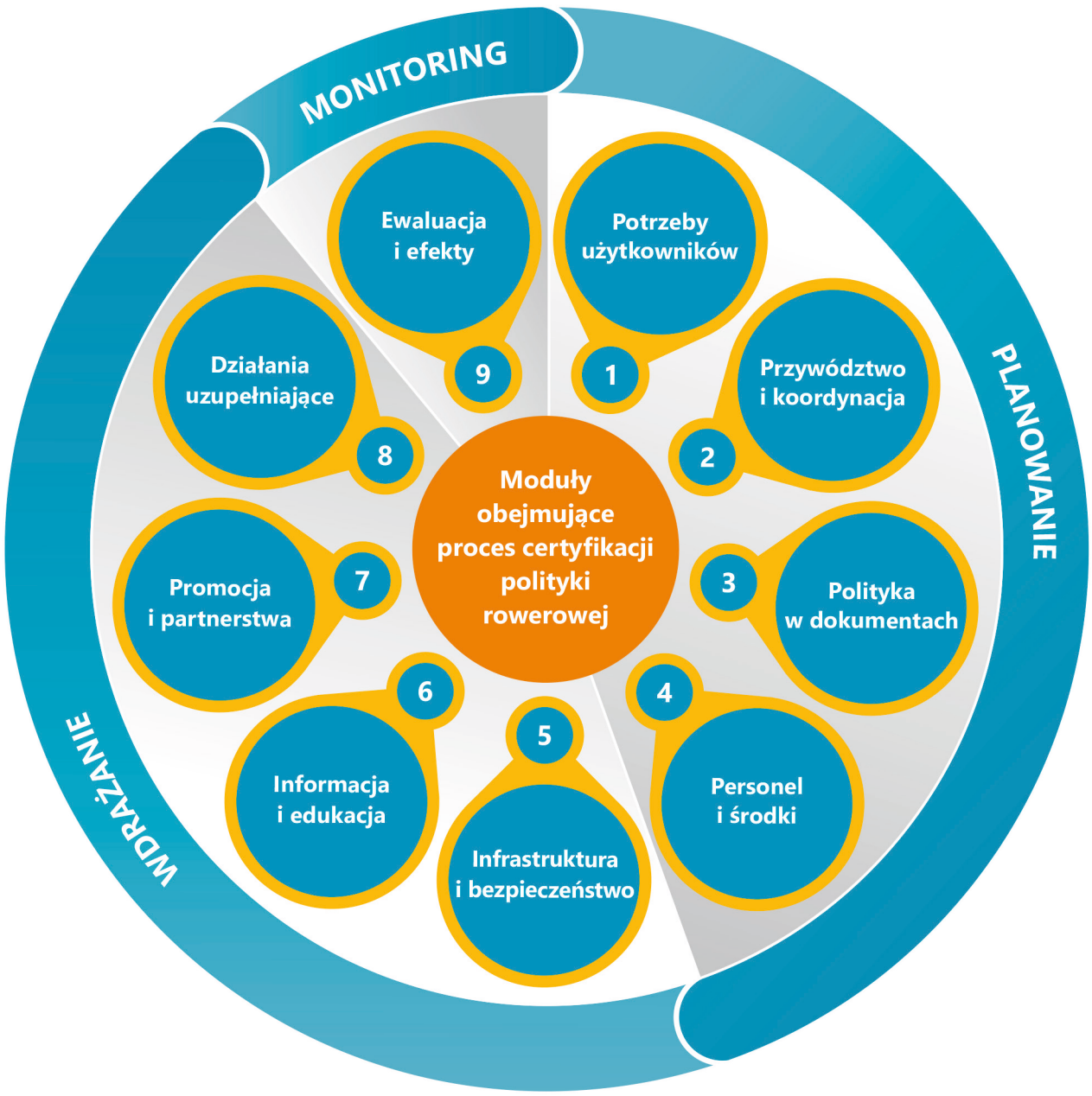
Polityka rowerowa jest postrzegana jako stałe zadanie do wykonania i jest silnie powiązana z innymi obszarami polityki (tj. ochroną środowiska, zdrowiem, zatrudnieniem, gospodarką etc.). Działania zachęcające do korzystania z rowerów są uzupełniane działaniami prowadzącymi do ograniczenia skali korzystania z samochodów. Wskaźniki jakości są traktowane jako instrumenty polityki. Polityka rowerowa jest mocno promowana przez polityków i jest wyrażana przy pomocy dobrego przywództwa, regularnych i wystarczających alokacji zasobów kadrowych i finansowych; w lokalnych i regionalnych władzach samorządowych mamy do czynienia z wielostronną orientacją i dobrym poziomem wiedzy i doświadczenia. Wskaźniki jakości są traktowane jako instrumenty polityki. Poza wsparciem politycznym, politykę rowerową cechuje systematyczne tworzenie powiązań sieciowych i partnerstw strategicznych. Umożliwiają one tworzenie efektu synergii wynikającej z przejrzystej wymiany pomysłów, wiedzy i doświadczenia z partnerami zewnętrznymi – zarówno horyzontalnie (tj. z innymi miastami, organami władz publicznych, partnerstwami publiczno-prywatnymi), jak i wertykalnie (tj. z wyższymi szczeblami władzy).

1.3

Moduły

Moduły podzielone na trzy części składowe polityki rowerowej: planowanie, wdrażanie i monitoring

Narzędziem oceny jednostki samorządu terytorialnego jest zestandaryzowany kwestionariusz z trzydziestoma pytaniami przyporządkowanymi do dziewięciu modułów



1.3.1 Planowanie

W skład części planowania wchodzą cztery moduły

Moduł 1

Moduł „Potrzeby użytkowników" dotyczy tego, w jaki sposób potrzeby użytkowników rowerów są określane i w jaki sposób się nimi zarządza. Uwaga skupiona jest na kwestii, jak władze gminy angażują użytkowników i w jaki sposób zapewniają ich uczestnictwo w procesie politycznego podejmowania decyzji. Moduł ocenia i zapewnia zastosowanie podejścia polegającego na zorientowaniu na klientów.

Moduł 2

Moduł „Przywództwo i koordynacja" bada wpływ oraz zaangażowanie polityków i głównych urzędników na rzecz jakości polityki rowerowej. Czy osoby zajmujące najwyższe stanowiska wywierają inspirujący i motywujący wpływ na politykę rowerową? Czy są one zdolne zajmować wiodącą pozycję, czy są zaangażowane w swoją pracę, czy są rzeczywistymi „menadżerami zmian" czy też są one po prostu izolowane w swoim środowisku bez możliwości wywierania wpływu na cokolwiek?

Moduł 3

Moduł „Polityka w dokumentach" bada istniejącą strategię polityki rowerowej i sposoby, przy pomocy których jest ona programowana. Co jest treścią polityki rowerowej i do jakiego stopnia jest ona zintegrowana z szerszymi ramami polityki? Inne punkty zainteresowania to stopień planowania długookresowego, (obligatoryjne) ustalenia, wykorzystanie priorytetów oraz sposób radzenia sobie z problemami występującymi na granicach administracyjnych.

Moduł 4

Moduł „Personel i środki" skupia uwagę z jednej strony na aspektach finansowych polityki, z drugiej zaś na personelu, który zajmuje się polityką rowerową. Jakie są zasoby finansowe służące realizacji polityki rowerowej i jakimi sposobami dba się o zapewnienie ciągłości finansowania? Czy występują bodźce finansowe sprzyjające uruchamianiu innowacyjnych projektów rowerowych? Ile wysiłku podejmuje się w celu wynegocjowania budżetów umożliwiających poprawę polityki rowerowej? Przez kogo polityka rowerowa jest opracowywana i wdrażana? Interesujące jest wiedzieć, kto jest zaangażowany w opracowywanie polityki na poziomie oficjalnym i do jakiego stopnia wiodący urzędnicy mają klarowny wpływ na politykę mobilności. Badane są również kwalifikacje personelu i możliwości poprawy jego umiejętności.

1.3.2

Wdrażanie

Moduły wdrażania to element operacyjny lokalnej strategii rowerowej

W związku z istnieniem olbrzymiej różnorodności działań, które mogą być podejmowane, zostały ustalone cztery różne moduły

Moduł 5

Moduł „Infrastruktura i bezpieczeństwo" bada jakie elementy infrastruktury rowerowej są realizowane i w jaki sposób zorganizowane jest jej utrzymanie. Poprawa bezpieczeństwa jest istotnym aspektem polityki i dlatego w tym module temu zagadnieniu poświęcona jest szczególna uwaga. W tym module omówiona jest również integracja ruchu rowerowego z transportem publicznym oraz z dodatkowymi usługami, takimi jak bezpieczne parkowanie rowerów, stacje rowerowe etc. Kwestionariusz obejmuje też zagadnienia zapobiegania kradzieżom rowerów i działania na rzecz tworzenia udogodnień do parkowania rowerów.

Moduł 6

Moduł „Informacja i edukacja" bada sposób, w jaki jednostka samorządu terytorialnego informuje mieszkańców o prowadzonej polityce rowerowej, a także o tym, jakie działania są podejmowane w obszarze edukacji i szkolenia w jeżdżeniu na rowerze. Kwestionariusz bada również, jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w terenie.

Moduł 7

Moduł „Promocja i partnerstwa" skupia uwagę na kwestii, jak polityka rowerowa jednostki samorządu terytorialnego odnosi się do konkretnych grup docelowych i obejmuje współpracę z odpowiednimi partnerami. Jakie działania są podejmowane w celu zwiększenia skali korzystania z rowerów przez podnoszenie świadomości? Jakie działania podejmowane są, by zachęcić do jeżdżenia rowerem do pracy, szkoły, po zakupy etc., a także w jaki sposób lokalni pracodawcy, szkoły i uczelnie, operatorzy placówek handlu detalicznego są angażowani w te działania? Czy są jakieś działania podejmowane w celu stymulowania „korzystania z rowerów przez całe życie"? Z drugiej strony ważne jest, jak jest promowany wizerunek jazdy rowerem.

Moduł 8

Moduł „Działania uzupełniające"poświęcony jest działaniom lub decyzjom wykraczającym poza „czystą" politykę rowerową, które mogą mieć wpływ na skalę korzystania z rowerów. Uwzględnione są dwa aspekty. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia skali korzystania z samochodów a także w jaki sposób obecne planowanie przestrzenne wspiera politykę rowerową? Występują różne obszary polityki, które pośrednio wpływają na korzystanie z rowerów i dlatego ważne jest, by skupić uwagę na tych obszarach w celu uniknięcia bezproduktywnych działań.

1.3.3 Monitoring

W skład monitoringu wchodzi jeden moduł

Moduł 9

Moduł „Ewaluacja i efekty" skupia uwagę na faktycznych skutkach polityki rowerowej. W jaki sposób miasto, gmina lub aglomeracja mierzą skutki swojej polityki? W jaki sposób zapewniona jest jakość procesu opracowywania i wdrażania tej polityki? W odniesieniu do efektów: jak korzystanie z rowerów jest monitorowane i jak mierzony jest poziom bezpieczeństwa?

1.4

Metodologia obliczania wyników diagnozy

Podczas spotkania wprowadzającego koordynatorzy grup ewaluacyjnych z 14 miejscowości biorących udział w projekcie pod nazwą „Budowa Sytemu Roweru Metropolitalnego" otrzymali informacje wyjaśniające zasady wypełniania kwestionariuszy oceny polityki rowerowej zawierających 30 pytań dotyczących różnych jej aspektów. Pytania były pogrupowane w 9 modułach, które dotyczą 3 części polityki rowerowej gminy. Odpowiadają one 4 poziomom rozwoju polityki rowerowej, które omówiliśmy powyżej.

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza przyporządkowano kilka odpowiedzi, stwierdzeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Zgodnie z założeniami metodologii członkowie grupy ewaluacyjnej wybierali odpowiedź, która ich zdaniem najlepiej opisuje sytuację jednostki samorządu będącej przedmiotem procesu certyfikacji i tym samym wskazali na jeden z poziomów rozwoju polityki rowerowej.

Wyniki dla każdego z 9 modułów obliczane są jako średnia arytmetyczna wyników otrzymanych przez pytania wchodzące w skład każdego z modułów. Założono przy tym, że wyniki poszczególnych pytań, z uwagi na ostrożność respondentów, należy zaokrąglić do 0,25 punktu w górę. Przykład: gdy ocena w danym pytaniu wyniosła 1,69, została ona zaokrąglona do 1,75 punktu.

1.4.1

Obliczanie ogólnego wyniku diagnozy wg metodologii BYPAD

$$\text{Wynik_BYPAD} = \sum_{1}^{9} \text{Wynik_Moduł}_1 \text{ x } \text{Waga}_1$$

Ogólny wynik BYPAD wskazuje na poziom jakości aktualnie prowadzonej przez samorząd polityki rowerowej. W celu obliczenia ogólnego wyniku BYPAD, wynik każdego z 9 modułów należy pomnożyć przez odpowiedni wskaźnik (wagę). Ogólny wynik BYPAD stanowi sumę wyników ważonych wszystkich 9 modułów.

Obliczanie wyniku - przykład

moduł	waga	waga x wynik oceny modułu
Planowanie (35%)		
Moduł 1	0,05	2,1 x 0,05
Moduł 2	0,10	3,5 x 0,10
Moduł 3	0,10	1,8 x 0,10
Moduł 4	0,10	2,6 x 0,10
Wdrażanie (60%)		
Moduł 5	0,20	3,6 x 0,20
Moduł 6	0,10	2,5 x 0,10
Moduł 7	0,10	2,8 x 0,10
Moduł 8	0,10	3,0 x 0,20
Monitoring (5%)		
Moduł 9	0,05	2,1 x 0,05
Ogólny (ważony) wynik		**2,9 (72,5%)**

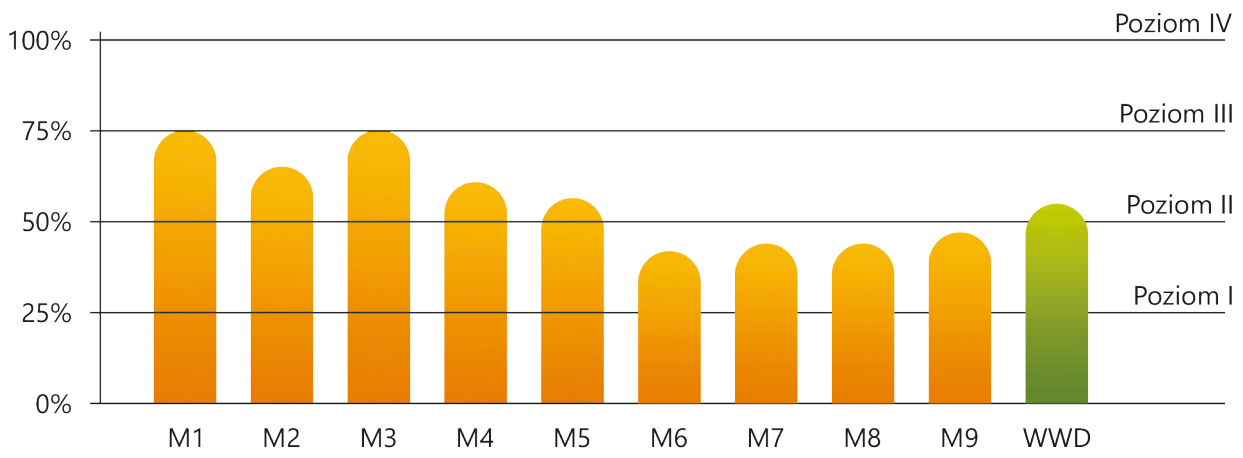
2

Diagnoza jakości polityki rowerowej

2.1

TCZEW

Zbiorcze wyniki badania



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	3,00	75,00%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,56	64,06%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	3,00	75,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,42	60,42%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,25	56,25%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,67	41,67%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,75	43,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,75	43,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,88	46,88%
WAŻONY WYNIK DIAGNOZY	**WWD**		**2,18**	**54,58%**

Analiza wyników oceny polityki rowerowej

Średnia ważona ocen uzyskanych przez miasto Tczew w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 2,18, to znaczy 54,58% na 4 (100%), co oznacza wejście przez miasto Tczew na drugi poziom rozwoju polityki rowerowej, charakteryzujący się podejściem izolowanym (wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, lecz nie zwracamy uwagi na to, co robią inni).

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona jeszcze ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną i polityką dotyczącą ochrony środowiska. Głównym przedmiotem zainteresowania decydentów w Tczewie jest nadal dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach znacznie odbiegają od średniej, co oznacza, że poszczególne obszary polityki rowerowej realizowane są w sposób mocno zróżnicowany, wykazując niejednokrotnie znaczące dysproporcje. Tym niemniej warto zauważyć, że odpowiedzi różnych grup interesariuszy w ankiecie wykazują w poszczególnych modułach znaczącą zbieżność odpowiedzi, co może świadczyć o względnie wysokiej świadomości i znajomości zasad polityki rowerowej prowadzonej w mieście.

Dwa moduły polityki rowerowej Tczewa zostały ocenione względnie najwyżej. Zarówno moduł „Potrzeby użytkowników" jak i moduł „Polityka w dokumentach" osiągnęły wynik 3,00 (75%), co jest najwyższym wynikiem osiągniętym w przedmiotowych modułach w badanych miastach i gminach OMG-G-S. Oznacza to, że moduły te uzyskały ocenę świadczącą o zbliżaniu się przez miasto Tczew do poziomu oznaczającego stosowanie w polityce rowerowej podejścia zintegrowanego z ogólną polityką mobilności w mieście. Świadczy to o tym, że potrzeby użytkowników są poważnie brane pod uwagę przy podejmowaniu działań mających prowadzić do poprawy warunków funkcjonowania ruchu rowerowego w mieście, a w dokumentach strategicznych miasta deklarowana jest często wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów.

Najniżej ocenionym modułem była „Informacja i edukacja" (osiągnięty wynik to 1,67 (41,67%)). Może to oznaczać, że w mieście są prowadzone pewne działania w zakresie promocji, edukacji i szkolenia rowerowego, ale nie docierają one z odpowiednią skutecznością do odbiorców.

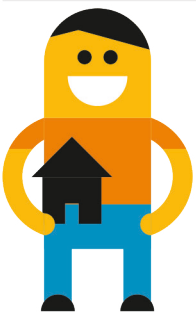
2.1.1

TCZEW

Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym

1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

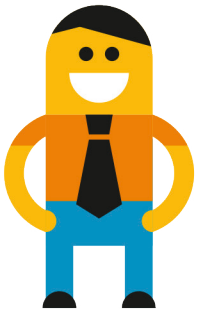
Pytanie	ocena	wynik %	0% I 25% II 50% III 75% IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	3,00	75,00%	
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	3,00	75,00%	
MODUŁ 1	**3,00**	**75,00%**	



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników" został oceniony na poziomie 3,00 (75,00%), czyli na poziomie znacznie wyższym niż średnia wartość oceny jakości polityki rowerowej. Większość respondentów uznała, że ustalanie rzeczywistych potrzeb użytkowników realizowane jest poprzez organizowanie regularnych spotkań z przedstawicielami grup użytkowników (osób codziennie korzystających z roweru w dojazdach do pracy, szkoły etc.), w czasie których ich potrzeby są odpowiednio identyfikowane i artykułowane. Zdaniem dużej części respondentów, w mieście ma miejsce regularny dialog dotyczący potrzeb mobilności użytkowników między urzędnikami, radnymi i ekspertami.

2 MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

Pytanie	ocena	wynik %	I 0%	II 25%	III 50%	IV 75%	100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	2,75	68,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydentom?	2,50	62,50%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 2	**2,56**	**64,06%**					

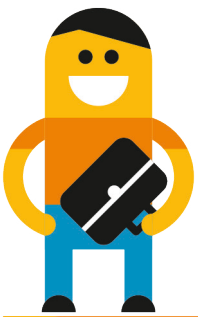


Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja" został oceniony na poziomie 2,56 (64,06%), to znaczy znacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,75 (68,75%) – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Jednakże oceny tego aspektu wykazywały w ocenie poszczególnych respondentów znaczące różnice. Z jednej strony kilku respondentów stwierdziło, że organ legislacyjny wspiera działania na rzecz cyklistów, jedynie dopóki nie są zagrożone interesy innych grup użytkowników; z drugiej zaś niektórzy z nich uznali, że radnym i urzędnikom na kierowniczych stanowiskach zajmujących się sprawami rowerowymi udało się doprowadzić do uznania polityki rowerowej za charakteryzujący miasto element działań public relations. Inaczej mówiąc, uznali oni, że w mieście dostrzeżono potencjał promocyjny miasta jako miasta rowerowego.

60% respondentów zauważyło, że w strukturze urzędu miasta funkcjonuje grupa zajmująca się polityką rowerową oraz kwestiami mobilności aktywnej, pozostała część respondentów uznała, że w mieście funkcjonuje stała komisja ds. polityki rowerowej, mająca wyraźnie określoną rolę w procesie podejmowania decyzji w procesie rozwoju miasta. Znaczna część respondentów uznała, że istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z innymi wydziałami urzędu miejskiego i radą miasta. Respondenci zauważyli także funkcjonowanie dedykowanej polityce rowerowej miasta strony internetowej. Jeśli chodzi o kwestię koordynacji i komunikacji między radami dzielnic a władzami miasta, respondenci uznali, że powołana jest w tym celu specjalna grupa robocza, która regularnie zajmuje się współpracą w tych relacjach.

3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

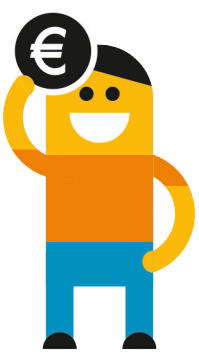
Pytanie	ocena	wynik %	I 0%	II 25%	III 50%	IV 75%	100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	3,00	75,00%					
MODUŁ 3	**3,00**	**75,00%**					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach" uzyskał, jak stwierdzono powyżej, względnie najwyższą ocenę respondentów: 3,00 (75%). Ocena respondentów dotycząca treści lokalnej polityki rowerowej zawierała się w stwierdzeniu, że polityka rowerowa Tczewa składa się zarówno z działań zachęcających do jazdy rowerem, jak i prowadzących do zmniejszenia skłonności do korzystania z samochodów. Ocena wdrażania działań formułowanych w dokumentach polegała na stwierdzeniu, że w mieście istnieje program działań zawierający wiążące ustalenia: harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne za jego realizację.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	I 0%	II 25%	III 50%	IV 75%	100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	2,50	62,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
MODUŁ 4	**2,42**	**60,42%**					

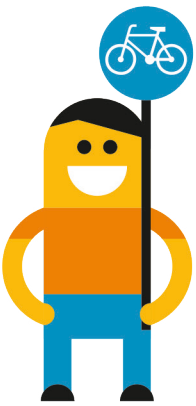


Moduł 4 „Personel i środki" został oceniony na poziomie 2,42 (60,42%), to znaczy lepiej niż średnia ocena polityki rowerowej miasta. Większość respondentów oceniła, że w mieście istnieje roczny budżet na działania rowerowe, a także podejmowane są strukturalne inwestycje w postaci wysokobudżetowych projektów strategicznych, które bywają realizowane etapami w kolejnych latach; przy czym jednocześnie podejmowane są niskonakładowe działania spójne z ogólną polityką mobilności (uspokajanie ruchu, poszerzanie stref miasta wolnych od parkujących i jeżdżących samochodów etc.).

Respondenci mają świadomość istnienia w mieście stanowiska eksperta ds. mobilności, odpowiedzialnego za prowadzenie polityki rowerowej miasta, z dobrze opisanym zakresem działań w zakresie przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Respondenci uznali także, że miasto umożliwia poprawę poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym przez to, że pracownicy mogą brać udział w konferencjach i warsztatach, jeśli potrafią przekonać do tego swoich przełożonych.

5 MODUŁ 5. Infrastruktura i bezpieczeństwo

Pytanie	ocena	wynik %
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,50	62,50%
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,75	43,75%
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,25	56,25%
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,50	62,50%
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,50	62,50%
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	2,00	50,00%
MODUŁ 5	**2,25**	**56,25%**



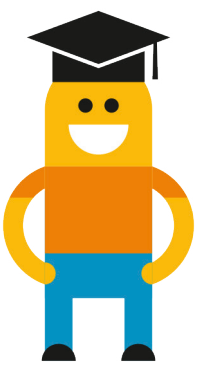
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo" został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), to znaczy na poziomie najbardziej zbliżonym do ogólnej oceny. Jedni respondenci, oceniając jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta, uznali, że w mieście zostały zbudowane niektóre główne trasy sieci dróg rowerowych, inni zaś uznali, że główne trasy sieci dróg rowerowych zostały już zbudowane. W świetle opinii respondentów problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego są nadal aktualne. Tylko niektóre strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego. W kwestii utrzymania infrastruktury respondenci stwierdzili, że prace naprawcze prowadzone są w miejscach, które wywołują wiele skarg, a użytkownicy są zachęcani do przekazywania informacji o szkodach za pośrednictwem strony internetowej.

Przeważająca część respondentów uznała, że w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów miasto prowadzi kampanie na rzecz podnoszenia świadomości znaczenia kwestii bezpieczeństwa, oddziałując na świadomość kierowców. Oceny respondentów dotyczące podejmowania działań na rzecz integracji połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym były dość zróżnicowane. Z jednej strony niektórzy respondenci uznali, że stojaki do parkowania rowerów i schowki do przechowywania rowerów są umieszczone przy większości głównych przystanków transportu publicznego. Pewna grupa respondentów uznała także, że przy węzłach przesiadkowych instalacje do parkowania rowerów zaspokajają faktyczne potrzeby użytkowników w kategoriach pojemności, lokalizacji, standardu technicznego i komfortu użytkowania.

Ocena warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów oparta jest o opinie, że stojaki do parkowania są umieszczone w większości najważniejszych punktów docelowych. Wielu respondentów uznało także, że stojaki do parkowania rowerów instalowane w mieście spełniają standardy jakości i funkcjonalności.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	2,50	62,50%
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,00	25,00%
MODUŁ 6	**1,67**	**41,67%**



Moduł 6 „Informacja i edukacja" został oceniony na poziomie 1,67 (41,67%), to znaczy względnie najniżej ze wszystkich modułów. Najniżej ocenione zostały działania podejmowane w zakresie ułatwiania rowerzystom orientacji w mieście. Duża liczba respondentów uznała, że działania takie nie są podejmowane, inni zaś uznali, że jedynie niektóre trasy i punkty docelowe zostały oznakowane przy pomocy drogowskazów. Respondenci w dużym stopniu uznali, że edukacja rowerowa wśród uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym, wymaganym poziomie. W opinii przeważającej grupy respondentów wiadomości dotyczące lokalnej polityki rowerowej są regularnie publikowane na dedykowanej stronie internetowej.

7 MODUŁ 7. Promocja i partnerstwa

Pytanie	ocena	wynik %	I 0%	II 25%	III 50%	IV 75%	100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2,75	68,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	2,25	56,25%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	2,00	50,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,00	25,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
MODUŁ 7	**1,75**	**43,75%**					

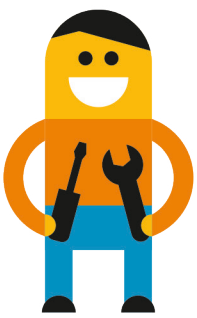
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa" został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%) – znacznie niżej niż ocena ogólna. W części dotyczącej kwestii podnoszenia świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem respondenci uznali, że w mieście organizowane są konkursy mające na celu pozyskanie partnerów (przedsiębiorców, organizacji pozarządowych), którzy będą mogli przyczyniać się do wdrażania polityki rowerowej w mieście. Ocena działań podejmowanych w celu promowania dojazdów rowerem do pracy według przeważającej części respondentów sprowadza się do faktu, że miasto podejmuje pewne działania w dziedzinie stymulowania korzystania z rowerów na rzecz dojeżdżania rowerem do pracy poprzez zachęty finansowe, stojaki rowerowe, prysznice itp.

Niektórzy respondenci zauważali, że przy większości budynków administracji publicznej znajdują się stojaki do parkowania rowerów.

W kwestii promowania dojazdów rowerem do szkoły, respondenci uznali, że działania promocyjne ograniczają się do dostarczania szkołom przez miasto podstawowych materiałów na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym. W ramach działań promocji jazdy rowerem po zakupy niektórzy respondenci uznali, że w mieście nie są prowadzone jakiekolwiek działania w tym zakresie, inni respondenci uznali, że przy ważnych centrach handlowych umieszczone są stojaki do parkowania rowerów. Większość respondentów uznała, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Wielu respondentów uznało także, że miasto incydentalnie podkreśla pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, wykorzystując to jako argument na rzecz wspierania polityki rowerowej.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

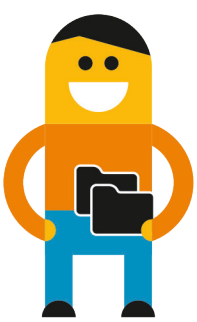
Pytanie	ocena	wynik %
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,50	37,50%
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,00	50,00%
MODUŁ 8	**1,75**	**43,75%**



Moduł 8 'Działania uzupełniające' został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%). Respondenci uznali, że działania podejmowane przez miasto w celu uspokojenia ruchu samochodów podejmowane są na znacznych obszarach centrum miasta. Wielu badanych uznało jednak, że jak do tej pory działania w tym zakresie nie były podejmowane. Respondenci zauważyli, że wspieranie polityki rowerowej poprzez politykę przestrzenną ma miejsce w przypadku niektórych projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	3,00	75,00%
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,75	18,75%
MODUŁ 9	**1,88**	**46,88%**



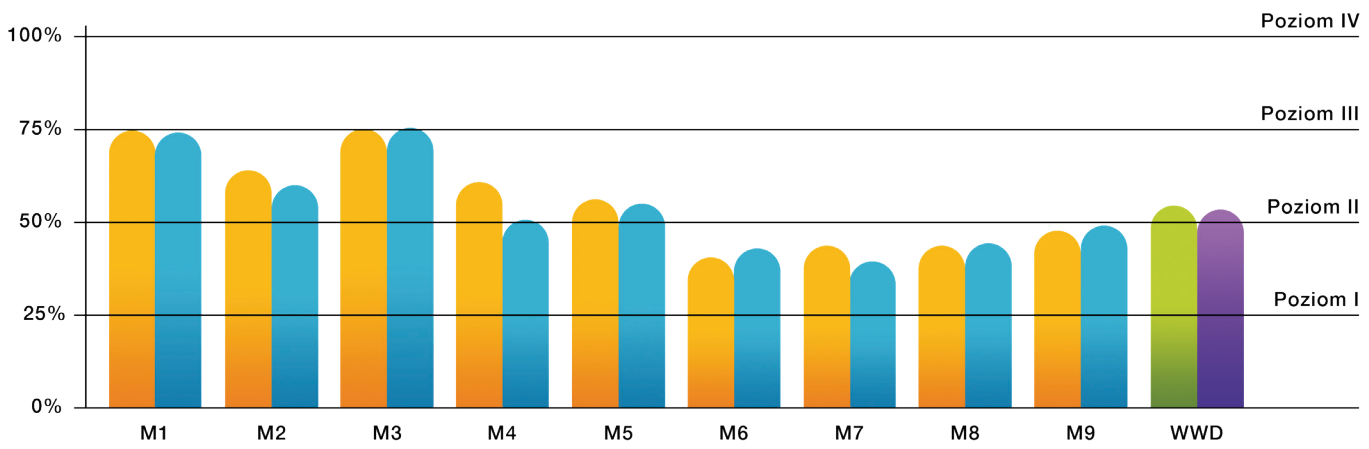
Moduł 9 „Ewaluacja i efekty" został oceniony na poziomie 1,88 (46,88%). W ocenie respondentów dało się zauważyć znaczną spójność ocen. Lwia część respondentów zauważyła istnienie stałych punktów automatycznego liczenia rowerzystów w mieście, umożliwiających pozyskanie danych na temat korzystania z sieci dróg rowerowych w ciągu całego roku. Z drugiej strony respondenci zauważyli, że wykorzystanie danych na temat bezpieczeństwa oparte jest o analizy wypadków prowadzonych przez policję i roczne statystyki wypadków, co świadczy o niskim poziomie refleksji na temat przyczyn wypadków z udziałem osób korzystających z roweru w mieście i możliwości zmniejszenia ich liczby .

2.1.2

TCZEW

Konsultacje wyników diagnozy

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.

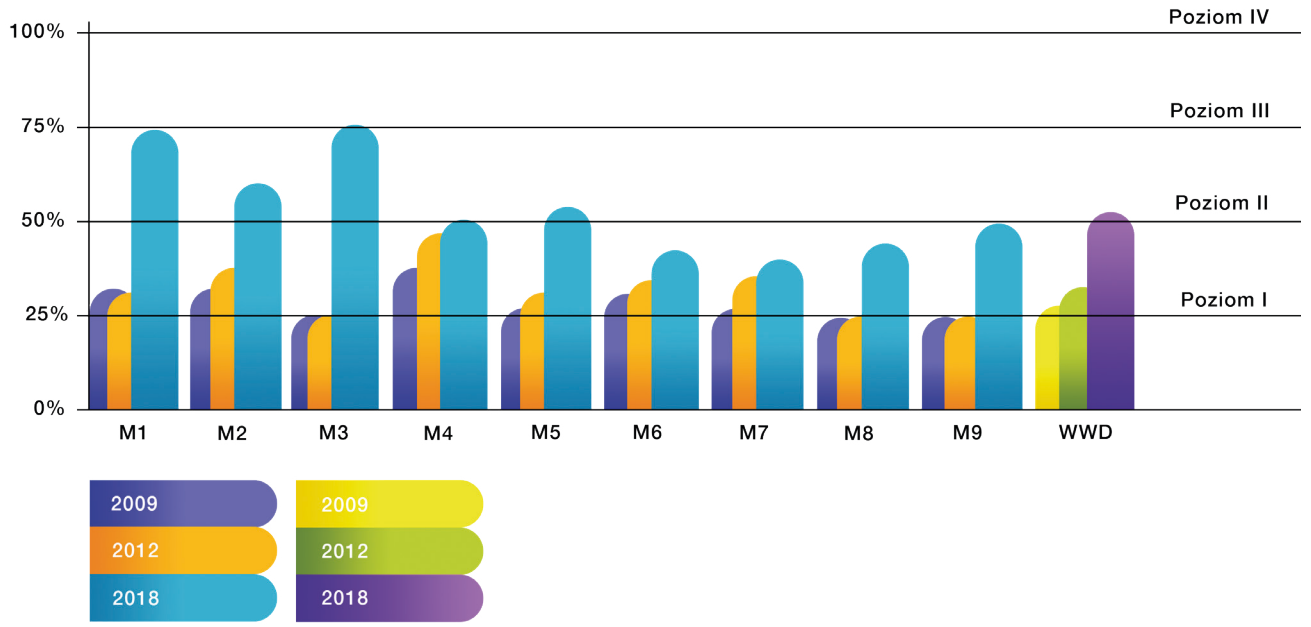
Tczew był w roku 2009 pierwszym polskim miastem, w którym przeprowadzono audyt lokalnej polityki rowerowej (uzyskano wówczas ogólną ocenę 1,14). Jest też pierwszym miastem, w którym ocena jakości polityki rowerowej została przeprowadzona w pełnym wymiarze ponownie (pełny audyt powtórzono w roku 2012,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

2.1.2.1

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



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	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.

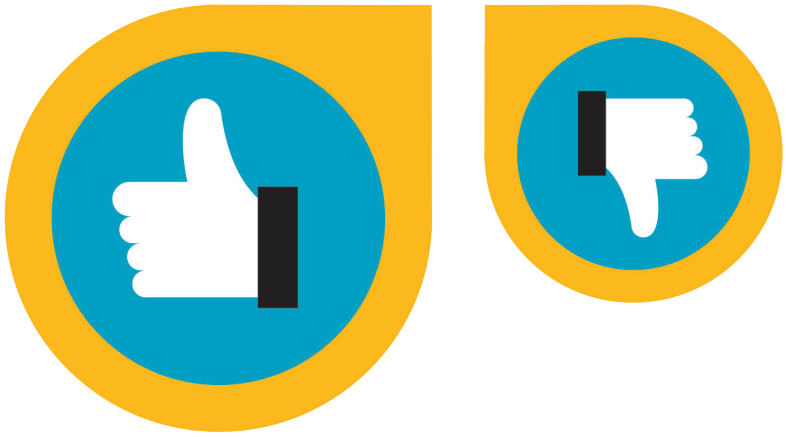
Na tym tle względnie niżej wypadają oceny osiągnięte w modułach takich jak informacja i edukacja (1,67, po weryfikacji 1,71), promocja i partnerstwa (1,75, po weryfikacji 1,59) oraz działania uzupełniające (1,75, po weryfikacji 1,76). W związku z faktem uzyskania w module Ewaluacja i efekty nieznacznie wyższego poziomu oceny (1,88, po weryfikacji 1,96), można uznać, że Tczew wprowadził już metody badania skutków podejmowanych działań, umożliwiających 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.

2.1.3

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 wchodzą 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

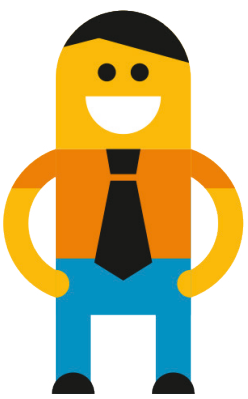
kampanii „Rowerowy Maj" przez przeprowadzenie w czasie zajęć szkolnych badań ankietowych na temat sposobów docierania do szkół przez uczniów i personel pedagogiczny. Wyniki takich badań pozwolą na zidentyfikowanie zjawisk polegających na dowożeniu dzieci do szkół samochodami rodziców, co w wielu miastach jest istotnym czynnikiem wzmagania 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.

Warte 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.

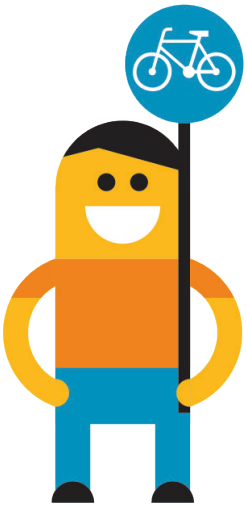
W ramach niskonakładowych działań podejmowane są także inicjatywy dotyczące informacji i edukacji – prowadzona jest strona internetowa oraz profile w mediach społecznościowych (FB) informujące zainteresowanych o realizowanych działaniach. Obok projektów finansowanych w tradycyjny sposób z budżetu miasta, 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.

5 MODUŁ 5. Infrastruktura i bezpieczeństwo

uzyskana ocena: 2,18/4



Trasa przejazdu studyjnego miała swój początek w okolicach budynku Urzędu Miejskiego w Tczewie. Grupa ewaluacyjna udała się na południe (wzdłuż chodnika ulicy 30 stycznia), przejechała obok szpitala miejskiego w Tczewie by następnie dotrzeć do siedziby firmy Eaton Truck (przy której obejrzano udogodnienia do parkowania rowerów w postaci stojaków i wiat). Następnie po skręcie w ulicę Bema i jej przedłużenie w postaci ul. Starowiejskiej grupa dotarła do szkoły podstawowej nr 1 im. Henryka Dąbrowskiego oceniając jakość zainstalowanych tam stojaków do parkowania rowerów.

Następnie po skręcie w ulicę Czyżykowską grupa skręciła w ulicę St. Konarskiego i dalej udała się ul. K. Pułaskiego, z której skręciła w stronę Wisły na ulicę Polną. Po skręcie na ulicę Nadbrzeżną, grupa udała się w górę rzeki do mostka pieszo-rowerowego budowanego nad ciekiem wodnym dopływającym do Wisły. Po zawróceniu grupa pojechała wzdłuż ulicy Nadbrzeżnej, jadąc wzdłuż Wisły do przyczółków mostów tczewskich. Stamtąd wjechała na poziom ulicy prowadzącej po wysokim nasypie do odbudowywanego obecnie zabytkowego mostu lisewskiego. Następnie ul. Jana z Kolna i 1 Maja, przejeżdżając wiaduktem nad linią kolejową grupa udała się ulicami Łąkową i Czatkowską by zjechać drogą dla rowerów prowadzącą wzdłuż podnóża wału oddzielającego osiedla położone nad Wisłą od pozostałych części miasta. Po skręcie w stronę Wisły w ulicę Pionierów, na której zostały zainstalowane garby spowalniające grupa skręciła w ul. Portowców a następnie ulicami Robotniczą i Czatkowską udała się w stronę ulicy Malinowskiej.

W czasie jazdy wzdłuż ulicy Malinowskiej po jezdni poczucie bezpieczeństwa grupy zostało naruszone w wyniku szybkiej jazdy kierowców wyprzedzających grupę bez zachowania odpowiedniego odstępu. Przy bramie firmy Flex grupa zatrzymała się, stwierdzając istnienie dużego placu do parkowania samochodów i pewne udogodnienia do parkowania rowerów. Następnie grupa wróciła na jezdnię ulicy Malinowskiej w kierunku przejazdu pod wiaduktami kolejowymi, stanowiącymi wąskie gardła ruchu kołowego i rowerowego. Na skrzyżowaniu z al. Solidarności grupa doświadczyła incydentu z osobą kierującą samochodem, która bezrefleksyjnie wyprzedzając członków grupy przed skrzyżowaniem nie zachowała wymaganej ostrożności i odstępu od rowerzysty jadącego na przedzie grupy. Kolejny odcinek przejazdu wiódł wzdłuż ul. Armii Krajowej po drodze dla rowerów obok szkoły podstawowej nr 8 przy osiedlu Suchostrzygi. Następnie, po skręcie w ul. Franciszka Żwirki grupa jechała wzdłuż Alei Kociewskiej po drodze dla rowerów by skręcić następnie w ul. Jagiellońską (drogę wojewódzką nr 224).

W kolejnej części wizyty studyjnej grupa wjechała w ul. Skarszewską w stronę przedsiębiorstw działających na terenie SSE Rokitki. Po wjeździe na drogę dla rowerów wzdłuż ul. Rokickiej grupa dokonała przeglądu wjazdów i parkingów dla rowerów przed siedzibami firm działającymi na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Następnie drogą dla rowerów prowadzącą wzdłuż Alei Kociewskiej i przejeździe wokół osiedla Bajkowego grupa skręciła w ul. Czerwonego Kapturka i Braci Grimm by następnie znowu skręcić w ul. Jagiellońską. Omówiono rozwiązania zastosowane na problemowym skrzyżowaniu drogi dla rowerów ul. Jagiellońskiej w pobliżu wylotu ul. Zygmunta Starego i Alei Solidarności – drogi krajowej 91 polegające na przerzuceniu drogi dla rowerów z jednej strony ulicy Jagiellońskiej na drugą. To rozwiązanie zakłócające ciągłość drogi dla rowerów biegnącej po prawej stronie ulicy Jagiellońskiej w kierunku ronda – skrzyżowania z Al. Solidarności generuje sytuacje konfliktowe z ruchem samochodów jadących ulicą Jagiellońską.

Grupa następnie udała się w stronę centrum Tczewa Aleją Wojska Polskiego, dojeżdżając do budynku Starostwa Powiatowego przy ul. Piaskowej przy których zainstalowano boksy do parkowania rowerów i stojaki do parkowania rowerów, gdzie zakończono przejazd.

W Tczewie daje się zauważyć współistnienie elementów infrastruktury rowerowej budowanej zgodnie z tradycyjną (przebrzmiałą w miastach rowerowych) filozofią segregacjonizmu i niskiego statusu roli rowerów w mieście z elementami infrastruktury rowerowej budowanej zgodnie z zasadami nowego paradygmatu planowania transportu. Wiele elementów widzialnej infrastruktury rowerowej Tczewa jest budowanych kosztem terenów zieleni lub chodnika, bez poważnego traktowania możliwości tworzenia rozwiązań prowadzących do redukcji skali lub uspokojenia ruchu samochodów przez np. zwężanie jezdni przy pomocy tworzonych na jezdni jednokierunkowych pasów do jazdy rowerem oddzielanych linią ciągłą lub niskim krawężnikiem.

Niweleta dróg dla rowerów budowanych w ten sposób jest z reguły obniżana na wyjazdach z posesji (por droga dla rowerów zbudowana wzdłuż ulicy Armii Krajowej), co optycznie sugeruje podporządkowanie komfortu rowerzystów wygodzie kierowców wyjeżdżających z posesji. Rowerzyści mają do czynienia z falowaniem nawierzchni drogi, po której się poruszają, co skłania osoby doświadczone w jeździe szosowej do jazdy po jezdni.

Jest to częstym powodem krytykowania sensu tworzenia wydzielonych dróg rowerowych nawet wzdłuż ulic o dużym natężeniu ruchu kołowego w środowisku doświadczonych rowerzystów. Decydenci organów odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników dróg wojewódzkich nie są zainteresowani poprawą komfortu i bezpieczeństwa rowerzystów wzdłuż ich przebiegu ani też przekształcaniem miejsc krzyżowania się uczęszczanych ciągów ruchu rowerowego z jezdniami tych dróg tak, by zapewnić bezpieczeństwo rowerzystom.

Lekceważenie potrzeb osób decydujących się na korzystanie z roweru przejawia się także przy wdrażaniu rozwiązań tworzonych poza siecią ulic i dróg ruchu kołowego prowadzących przez miasto wzdłuż flagowego projektu widzialnej infrastruktury rowerowej kraju – Wiślanej Trasy Rowerowej (EUROVELO 9 – Bałtyk - Adriatyk). Przy ustalaniu zakresu projektu odbudowy mostów tczewskich projekt zakładający odbudowę przęsła mostu tczewskiego (lisewskiego) nie przewidział stworzenia przepustu dla pieszych i rowerzystów pod przyczółkiem mostu tak, by turyści rowerowi nie musieli wjeżdżać na nasyp drogi prowadzącej do mostu lisewskiego mimo faktu, że ulega on całkowitej odbudowie od podstaw.

Decydenci argumentują, że wiązałoby się to z trudnościami technicznymi a także z wysokimi kosztami. Świadczy to o nadal niskim miejscu tematyki rowerowej w rankingu ważności spraw finansowanych z funduszy publicznych w Tczewie. Nakłady na wysokiej jakości infrastrukturę rowerową nie są traktowane jako inwestycja przynosząca korzyści i generująca przychody, ale jako obciążenie budżetu. Oczywiście trudno jest oszacować wielkość potencjalnych przychodów z tytułu oczekiwanego wzrostu skali turystyki rowerowej wzdłuż Wiślanej Trasy Rowerowej, można tylko ubolewać, że temat prowadzenia ruchu rowerowego w Tczewie od stacji PKP wzdłuż Kanału Młyńskiego nie został wystarczająco poważnie potraktowany w czasie podejmowania decyzji o kształcie odbudowywanych przyczółków.

Ważnym wyzwaniem dla osób kształtujących lokalny system transportowy w Tczewie jest brak dobrych (komfortowych i bezpiecznych dla rowerzystów) połączeń między okolicami

stacji kolejowej Tczew z siedzibami dużych zakładów pracy – olbrzymie parkingi przeznaczone dla samochodów zlokalizowane przy nich sugerują, że liczba dojeżdżających do pracy spoza Tczewa jest znacząca. W Tczewie drzemie bardzo duży potencjał wzrostu roli dojazdów do pracy metodą kolej + rower ze stacji Tczew. Jest on jednak niewykorzystany, ponieważ nie zadbano o odpowiednie połączenie dworca PKP Tczew z siedzibami zakładów pracy przy pomocy dróg dla rowerów. Przy firmie Flex jest ok. 700 miejsc do parkowania samochodów. Inne firmy z podobną liczbą miejsc do parkowania samochodów to Gardner, Thales, Pan Link, Belbal, Silgan Metal Packaging, Molex. Duże parkingi dla samochodów występują także przy centrach handlowych Carrefour (osiedle Bajkowe); Intermarché (skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i Armii Krajowej), Media Markt Netto, Lidl etc. w wielu miejscach miasta, co sugeruje niedocenianie możliwości promocji dojeżdżania rowerem po zakupy i skupienie uwagi na tworzeniu udogodnień do parkowania samochodów.

Ogólne dobre wrażenie kontrastuje z doświadczeniem jazdy wzdłuż ulic, przy których nie zadbano odpowiednio o potrzeby mieszkańców decydujących się na jazdę rowerem. Ulica 30 stycznia prowadząca do siedziby Urzędu Miasta nie jest dostosowana do potrzeb rowerzystów pomimo położenia przy niej ważnych generatorów ruchu (Muzeum Wisły, szkoła podstawowa, przedsiębiorstwa produkcyjne z infrastrukturą dla pracowników dojeżdżających rowerem). Działania na rzecz uspokojenia i redukcji skali ruchu i parkowania samochodów w historycznej części centrum miasta – na rynku i sąsiadujących z nim ulicach są prowadzone z ograniczoną konsekwencją. Poza oznakowaniem stref skrzyżowań równorzędnych i ograniczeń prędkości wyraźnie brakuje fizycznych urządzeń ograniczających dostęp i parkowanie samochodów. Warto także rozważyć instalację większej liczby stojaków rowerowych na rynku i przy przystani nad Wisłą.

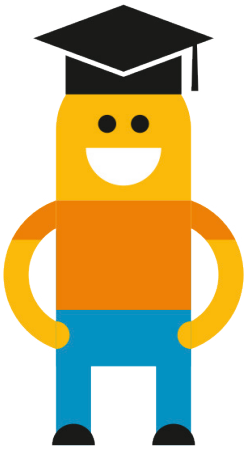
Fot. Stacja do samodzielnej naprawy rowerów zainstalowana obok stojaków do parkowania rowerów typu „wyrwikółko" w sąsiedztwie obszernego placu do parkowania samochodów w pobliżu centrum miasta.

W czasie audytu infrastruktury rowerowej miasta stwierdzono niedostatek rozwoju widzialnej infrastruktury rowerowej w strefie przemysłowej. Zakłady produkcyjne zlokalizowane w północnej części miasta zatrudniające kilka tysięcy pracowników są potencjalnie dobrymi obiektami tworzenia rozwiązań sprzyjających promocji dojazdów rowerem do pracy. Jednak poza częściowo zadaszonymi stojakami rowerowymi nie odnotowano innych udogodnień służących pracownikom wybierających rower zamiast auta. Rowery poruszają się na dojeździe do tych zakładów w ruchu ogólnym.

Na osiedlach mieszkaniowych Tczewa zostało zbudowanych szereg 'rowerowych' obwodnic osiedli w postaci ciągów pieszo-rowerowych odgiętych od osi jezdni bezpośrednio przed skrzyżowaniami. Pojawiają się jednak nowe obszary w których zachowuje się zasady zakładające pierwszeństwo ruchu rowerów przez dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach z ruchem jednokierunkowym.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

uzyskana ocena: 1,71/4



W Tczewie prowadzone są regularne działania informacyjno-edukacyjne skierowane do wszystkich mieszkańców, mające na celu wyjaśnienie ogólnej wizji, celów oraz planowanych i zrealizowanych projektów, a wiadomości dotyczące lokalnej polityki rowerowej (tj. decyzje rady miasta/gminy, planowane lub zrealizowane działania) są regularnie publikowane na stronie internetowej miasta. Miasto okazjonalnie organizuje także kursy jazdy rowerem dla uczniów szkół podstawowych w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego. Miasto nie podejmuje jednak działań mających na celu ułatwienie cyklistom orientacji w mieście.

Działania informacyjne są prowadzone modelowo. Dedykowana strona internetowa www.rower.tczew.pl podaje regularnie aktualizowane informacje o działaniach na rzecz poprawy infrastruktury rowerowej w mieście. Miasto publikuje (w wersji elektronicznej) nie tylko stale aktualizowaną mapę rowerową Tczewa ale też graficzne opracowania danych z liczników rowerowych oraz tzw. mapy ciepła obrazujące popularność poszczególnych tras – liczby rejestrowanych przejazdów rowerem realizowanych przy okazji konkursu promującego zmianę nawyków transportowych. Oficer rowerowy miasta w czytelny sposób przekazuje dane raportujące zmiany w infrastrukturze opierając się na sprawdzalnych źródłach.

Miasto wykorzystuje do przekazywania informacji zarówno często aktualizowaną stronę internetową, fanpage na facebooku oraz media organizacji partnerskich. Z pomocą lokalnych organizacji pozarządowych miasto zapewnia innowacyjne formy edukacji rowerowej w szkołach podstawowych. Zajęcia zakładają znaczną liczbę godzin zajęć praktycznych spędzanych na ćwiczeniu prawidłowych zachowań w ruchu ulicznym. Oficer rowerowy jest też zapraszany do prezentowania swoich doświadczeń w ramach audycji w mediach lokalnych i ogólnopolskich.

W Tczewie stosowana jest stała strategia komunikacji, w ramach której informacje i argumenty kierowane są do różnych grup odbiorców przy wykorzystywaniu różnych kanałów i mediów. Są również organizowane konkursy mające na celu pozyskanie partnerów, którzy będą mogli przyczynić się do wdrażania polityki rowerowej.

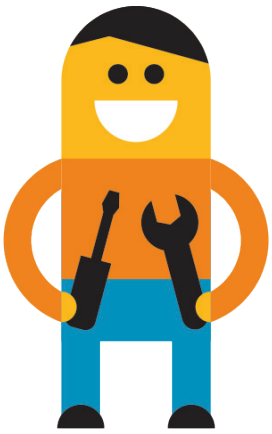
Korzyści z dojazdu rowerem do pracy (korzyści ekonomiczne dla pracodawców, korzyści zdrowotne dla cyklistów i systemu zdrowia publicznego) są przedmiotem regularnych działań informacyjno-promocyjnych, a od czasu do czasu pojawiają się w lokalnej gazecie materiały prasowe lub artykuły na ten temat.

Miasto dostarcza szkołom podstawowe materiały edukacyjne na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym. W mieście prowadzone są badania ankietowe dotyczące sposobu docierania do i ze szkoły w celu ustalenia „wąskich gardeł". Te działania mają także na celu promowanie jazdy rowerem do szkoły. Zdarza się, że miasto wymienia jazdę rowerem jako działanie korzystne dla zdrowia i kondycji fizycznej reklamując swoje działania na rzecz ruchu rowerowego.

Promocja działań miasta w zakresie polityki rowerowej prowadzona jest w sposób zorganizowany z uwzględnieniem specyficznych potrzeb poszczególnych grup mieszkańców. Tczewskie szkoły uczestniczą w ogólnopolskiej kampanii Rowerowy Maj. W konkursie 'rowerem do pracy' uczestniczą największe tczewskie przedsiębiorstwa, które zaczynają też korzystać z usług rowerowych firm kurierskich (w mieście funkcjonuje firma "Tczewscy Kurierzy Rowerowi"). Pracownicy urzędu miejskiego sprawnie kontaktują ze sobą organizacje i koordynują oddolne inicjatywy podejmowane na rzecz wzrostu znaczenia aktywnych i przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

uzyskana ocena: 1,76/4

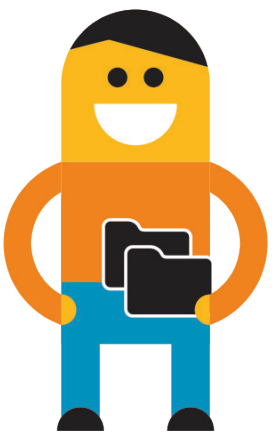


W pobliżu szkół wprowadza się działania prowadzące do uspokojenia ruchu (strefa Tempo 30) oraz podejmowane są działania na rzecz ograniczenia i zniechęcania do korzystania z samochodów w centrum miasta i jego bezpośrednim sąsiedztwie, podczas gdy rowery mają wolny dostęp do całego obszaru centrum miasta. Na nowych osiedlach mieszkaniowych istnieje obowiązek tworzenia urządzeń do parkowania rowerów wewnątrz budynków, jeśli nie są dostępne tereny publiczne, gdzie byłoby to możliwe.

Działania na rzecz ograniczania parkowania samochodów w strefach uspokojonego ruchu w historycznym centrum miasta powinny bardziej konsekwentnie polegać na zapobieganiu blokowania chodników i dróg przez nieprawidłowo parkujące samochody. Chodzi tu zwłaszcza o wypromowanie sensu wdrażania stopniowego poszerzania obszarów miasta uwolnionych od szybko jeżdżących i parkujących samochodów, z czym może się wiązać instalowanie fizycznych barier chroniących chodniki przed zajmowaniem ich przez parkujące pojazdy.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

uzyskana ocena: 1,96/4



W Tczewie zainstalowane są 4 punkty stałego (automatycznego) liczenia przejazdów rowerowych na głównych trasach, które są wykorzystywane w celu poprawy sieci dróg rowerowych i udostępniane w internecie na 'rowerowej' stronie miasta. Miasto korzysta z analiz wypadków prowadzonych przez policję i z rocznych statystyk wypadków.

Miasto korzysta ze stałych pomiarów prowadzonych przy pomocy liczników rowerowych i pozyskuje dane z aplikacji mobilnych podczas realizacji metropolitalnych i ogólnopolskich projektów promocyjnych. Oficer rowerowy regularnie monitoruje stan zapełnienia parkingu rowerowego przy dworcu kolejowym.

Miasto Tczew jest pierwszym miastem w Polsce, w którym przeprowadzono "Badania Klimatu Rowerowego" – subiektywnych ocen jakości polityki rowerowej przez osoby korzystające z roweru. Wyniki tego badania realizowanego zgodnie ze standardami przyjętymi w Unii Europejskiej świadczą, że syntetyczny wskaźnik klimatu rowerowy Tczewa (3,15) lokuje to miasto na pozycji lepszej niż osiągany średnio w miastach Niemiec o podobnej liczbie mieszkańców (3,8).

3.1

TCZEW

24-miesięczny plan działań

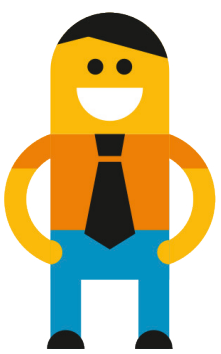
24

1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Rekomendacje	Termin realizacji
Przygotowanie i wdrożenie badań w zakresie odległości pokonywanych między domem a celami codziennych podróży przez mieszkańców i pracowników wybranych instytucji i przedsiębiorstw zlokalizowanych w Tczewie w oparciu o metodologię „Zielonych Planów Podróży".	wrzesień 2021 - grudzień 2022
Przygotowanie i wdrożenie badań liczby osób docierających do stacji PKP Tczew rowerem w relacji do ogólnej liczby pasażerów dojeżdżających do Trójmiasta.	wrzesień 2020 - wrzesień 2021
Kontynuacja przeprowadzonych w 2018 roku pilotażowych badań „Klimatu Rowerowego" miasta w celu wykorzystania ich wyników do oceny efektywności prowadzonej polityki rowerowej oraz ustalenie priorytetów realizacji działań w kolejnych okresach.	wrzesień 2020 - czerwiec 2021
Kontynuacja działań Zespołu ds. Polityki Rowerowej – upowszechnienie doświadczeń zdobytych dotychczas w innych miastach i gminach OMG-G-S.	marzec 2021 - marzec 2022

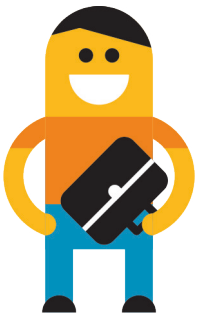
2 MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja

Rekomendacje	Termin realizacji	2020 III	IV	2021 I	II	III	IV	2022 I	II	III
2.1. Podniesienie rangi polityki rowerowej w życiu miasta										
Podjęcie działań na rzecz przekonania radnych miejskich i osób zajmujących kierownicze stanowiska w mieście o możliwości wykorzystania faktu osiągnięcia przez Tczew statusu miasta realizującego modelową politykę rowerową w skali kraju (i nie tylko) jako ważnego elementu promocji miasta.	wrzesień 2020 - wrzesień 2022									
Objęcie radnych miejskich i osób zajmujących kierownicze stanowiska w mieście programem szkoleń, warsztatów, konferencji i wizyt studyjnych pokazujących wpływ dobrej polityki rowerowej na jakość życia i zgodność z celami zrównoważonego rozwoju ONZ.	wrzesień 2020 - wrzesień 2022									
2.2. Kontynuacja dobrej praktyki kwartalnego prezentowania raportów o działaniach podejmowanych w ramach polityki rowerowej miasta radnym i kierownikom wydziałów Urzędu Miasta.	wrzesień 2020 - wrzesień 2022									



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Rekomendacje	Termin realizacji	2020 III	IV	2021 I	II	III	IV	2022 I	II	III
3.1. Wprowadzenie do treści dokumentów strategicznych wskaźników spełniających kryteria SMART										
Wprowadzenie mierzalnych kryteriów osiągania celów zakładanych w dokumentach strategicznych miasta zakotwiczonych w czasie.	wrzesień 2020 - wrzesień 2022									
Weryfikacja stopnia realizacji zamierzeń zapisanych w podpisanej przez miasto w roku 2010 Gdańskiej Karcie Mobilności Aktywnej.	wrzesień 2020 - grudzień 2020									

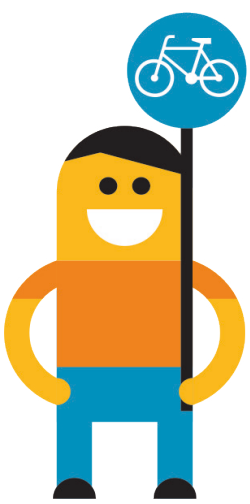


4 MODUŁ 4. Personel i środki

Rekomendacje	Termin realizacji
Budżet – wyodrębnienie stałego budżetu umożliwiającego stabilne realizowanie coraz szerszego wachlarza działań wspierających proces wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w życiu miasta. Budżet ten powinien pozostawać w odpowiedniej proporcji do innych alokacji budżetowych.	wrzesień 2020 - marzec 2021
Zaangażowanie personelu – przypisanie personelu zatrudnionego w wydziałach Urzędu Miasta zajmujących się problematyką wspieraną przez wzrost ruchu rowerowego w mieście do aktywnego włączenia się w kształtowanie polityki rowerowej miasta.	wrzesień 2020 - marzec 2021
Opracowanie i wdrożenie programu podnoszenia kwalifikacji i kompetencji ww. pracowników Urzędu Miasta i instytucji zależnych poprzez udział w konferencjach, warsztatach i wyjazdach studyjnych.	kwiecień 2021 - wrzesień 2022

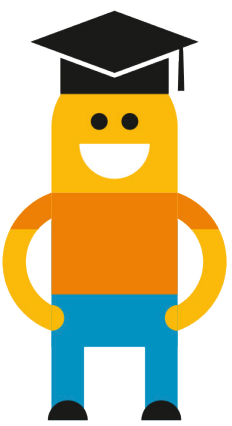
5 MODUŁ 5. Infrastruktura i bezpieczeństwo

Rekomendacje	Termin realizacji
Inwentaryzacja ulic objętych strefami uspokojonego ruchu i identyfikacja ulic, które należy przekształcić w strefy zamieszkania (ulice z pierwszeństwem pieszych, ulice rowerowo-parkingowe etc.).	grudzień 2020 - czerwiec 2021
Inwentaryzacja miejsc krzyżowania się ważnych korytarzy ruchu rowerowego z ruchem kołowym oraz liniowymi barierami infrastruktury transportowej i wodnej miasta. Przygotowanie działań potrzebnych do poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerów i pieszych w wyżej wymienionych lokalizacjach.	grudzień 2020 - czerwiec 2021
Inwentaryzacja miejsc, w których powinna nastąpić wyrównanie niwelety dróg rowerowych na skrzyżowaniach z drogami ruchu kołowego oraz na wjazdach do posesji.	grudzień 2020 - czerwiec 2021
Opracowanie i wdrożenie programu instalacji boksów do przechowywania rowerów na osiedlach domów wielorodzinnych w porozumieniu ze spółdzielniami mieszkaniowymi i wspólnotami mieszkańców.	marzec 2021 - grudzień 2022



6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Rekomendacje	Termin realizacji
Przygotowanie i wdrożenie programu informowania o działaniach prowadzonych w mieście zarówno w zakresie infrastruktury jak i promocji korzystania z rowerów adresowanych do ogółu mieszkańców.	grudzień 2020 - czerwiec 2021
Przygotowanie i wdrożenie programu informującego mieszkańców o sensie działań uzupełniających (takich jak np. restrykcyjna polityka parkingowa i uspokajanie ruchu).	grudzień 2020 - czerwiec 2021
Przygotowanie i wdrożenie systemu oznakowania informacyjnego kluczowych skrzyżowań miasta przy pomocy drogowskazów z informacją o czasie dotarcia pieszo i rowerem do kluczowych obiektów w mieście.	wrzesień 2020 - marzec 2021
Rowerowe podsumowanie roku – przygotowanie i opublikowanie w formie prostej infografiki publikacji informującej o działaniach i efektach polityki rowerowej miasta.	od marca 2021 (bezterminowo)

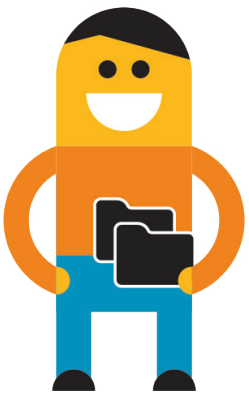


7 MODUŁ 7. Promocja i partnerstwa

Rekomendacje	Termin realizacji	2020 III	IV	2021 I	II	III	IV	2022 I	II	III
Angażowanie liderów opinii publicznej do działań na rzecz promocji korzystania z rowerów w życiu codziennym: - Polityków szczebla lokalnego, regionalnego i centralnego - Osobistości ze świata biznesu, nauki, kultury i ochrony zdrowia - Aktywistów organizacji pozarządowych										
Przygotowanie i wdrożenie kompleksowego planu promocji - w związku z wysokim udziałem przejazdów rowerem w strukturze modalnej codziennych podróży mieszkańców w Tczewie, Tczew znalazł się w gronie miast aspirujących do miana przyjaznych dla ruchu rowerowego. Doświadczenie miast o wysokiej kulturze rowerowej (por. arkusze faktów projektu PRESTO) wskazuje, że dalsze działania w zakresie poprawy infrastruktury, które oczywiście nadal należy prowadzić, nie będą powodowały znaczących przyrostów ruchu rowerowego o ile nie będą im towarzyszyć odpowiednie działania towarzyszące oraz promocyjno - informacyjne.	wrzesień 2020 - wrzesień 2022									
Polityka współpracy z sąsiednimi miastami i gminami – opracowanie i wdrożenie działań prowadzących do podniesienia jakości połączeń z siecią dróg rowerowych na styku z sąsiednimi gminami.	wrzesień 2020 - czerwiec 2021									

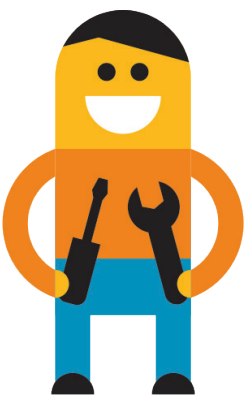
8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Rekomendacje	Termin realizacji	2020 III IV	2021 I II III IV	2022 I II III
8.1. Polityka parkingowa – przygotowanie i wdrożenie strategii działań na rzecz restrykcyjnej polityki parkingowej opartej o założenia mechanizmu push and pull: przeznaczenie przychodów netto z opłat za parkowanie pojazdów na poprawę warunków korzystania z ruchu pieszego, rowerów i środków transportu publicznego.			grudzień 2020 - grudzień 2021	
Przeprowadzenie badań źródeł przyjazdów osób parkujących samochody na kubaturowym parkingu przy dworcu PKP Tczew.			grudzień 2020 - marzec 2021	
Przygotowanie i wdrożenie na podstawie badań działań prowadzących do samofinansowania kosztów utrzymania miejsc do parkowania samochodów przy dworcu PKP Tczew.			kwiecień 2021 - kwiecień 2022	
8.2. Polityka przestrzenna – przygotowanie i wdrożenie działań informacyjnych i edukacyjnych dotyczących korzyści wynikających z istnienia „miasta krótkich odległości" – dostępności wielu funkcji miejskich w pobliżu miejsc zamieszkania.			grudzień 2020 - grudzień 2022	



9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Rekomendacje	Termin realizacji
Badania zachowań komunikacyjnych członków gospodarstw domowych – opracowanie i wdrożenie programu kompleksowych badań umożliwiających określenie struktury zachowań komunikacyjnych członków gospodarstw domowych Tczewa.	wrzesień 2021 - wrzesień 2022
Dane na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego – uszczegółowienie i uzupełnienie analiz danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego o dane gromadzone przez placówki służby zdrowia.	wrzesień 2020 - marzec 2021



Notatki

Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Unia Europejska
Fundusz Spójności