

RAPORT O STANIE MIASTA TCZEWA ZA 2023 ROK
Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej

**SPRAWOZDANIE Z REALIZACJI DZIAŁAŃ NA 2023 ROK, WYNIKAJĄCYCH ZE STRATEGII
POLITYKI ROWEROWEJ 2021-2030**

PRIORYTET 1. ZAPEWNIENIE DOSTĘPNOŚCI ROWEROWEJ MIASTA

**CEL 1.1. REALIZACJA DOCELOWEGO UKŁADU TRAS ROWEROWYCH W TCZEWIE -
ZWIĘKSZENIE SPÓJNOŚCI INFRASTRUKTURY I ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH DLA RUCHU
ROWEROWEGO**

Cel operacyjny 1.1.1.: Realizacja docelowego układu tras rowerowych w Tczewie

- W 2023 roku wybudowano ok. 340 metrowy odcinek drogi rowerowej na odcinku od ronda przy ul. Łąkowej, wzdłuż ulicy Kolejowej przez wiadukt na Nowy Rynek, do skrzyżowania ul. Pomorskiej i Pomira (Priorytet 1 – poz. 8 w rankingu dot. inwestycji).

- W ramach współpracy Gminy Miejskiej Tczew i Powiatu Tczewskiego, Dnia 11.05.2022 zawarto między Gminą Miejską Tczew, a Powiatem Tczewskim umowę nr 325/05/2022 na „Wykonanie dokumentacji projektowej budowy drogi dla rowerów i remontu chodnika na odcinku od szpitali do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. 30 Stycznia w mieście Tczew”. Zgodnie z umową w terminie 14 dni od jej podpisania, Gmina Miejska Tczew przekazała pomoc finansową do Powiatu Tczewskiego na realizację ww. zadania.

Dnia 19.09.2022 zawarto aneks do umowy nr 325/05/2022 na „Wykonanie dokumentacji projektowej budowy drogi dla rowerów i remontu chodnika na odcinku od szpitali do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. 30 Stycznia w mieście Tczew”. W ramach aneksu zwiększono kwotę pomocy finansowej. Zgodnie z aneksem w terminie 14 dni od jego podpisania, Gmina Miejska Tczew przekazała dodatkową pomoc finansową do Powiatu Tczewskiego na realizację ww. zadania.

W związku z opóźnieniami w realizacji umowy między Powiatem Tczewskim, a Wykonawcą ww. dokumentacji projektowej, Powiat Tczewski dokonał dnia 29.12.2022r. zwrotu niewykorzystanej pomocy finansowej w całości. Opóźnienia w realizacji umowy wynikały z przedłużających się procedur dotyczących uzyskania stosownych uzgodnień.

Gmina Miejska Tczew podjęła nową uchwałę o udzieleniu pomocy finansowej na ww. zadanie i zawarła nową umowę na przekazanie środków. Zadanie zostało zrealizowane i prawidłowo rozliczone. Obecnie czekamy na informację ze strony Powiatu Tczewskiego co do realizacji już nie dokumentacji, a samej budowy drogi dla rowerów i remontu chodnika na odcinku od szpitali do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. 30 Stycznia w mieście Tczew.

Cel operacyjny 1.1.2.: Zapewnienie spójności sieci dróg rowerowych na krótkich odcinkach poprzez uzupełnienie fragmentów dróg łączących istniejącą infrastrukturę rowerową.

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

Cel operacyjny 1.1.3.: Uspokojenie lub ograniczenie ruchu samochodów na przerwanej ciągłości tras rowerowych, w miejscach, w których niemożliwe jest tworzenie odseparowanej infrastruktury rowerowej.

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

Cel operacyjny 1.1.4.: Uspokojenie lub ograniczenie ruchu samochodów na osiedlach mieszkaniowych oraz na obszarze Starego Miasta.

- W 2023 roku na os. Czyżykowo na wyremontowanej ul. Ceglarskiej wprowadzono strefę tempo 30. Ponadto ul. Ceglarska posiada fizyczne elementy uspokojenia ruchu tj. wyniesione przejście i skrzyżowania.

Kolejnym osiedlem gdzie została wprowadzona strefa tempo 30 w 2023 roku jest os. Witosa. Całe osiedle poza ul. Głowackiego zostało objęte uspokojeniem ruchu.

Cel operacyjny 1.1.5.: Szeroka promocja nowych rozwiązań w ruchu rowerowym, szczególnie dotyczy rozwiązań dotychczas niestosowanych w mieście / Testowe wprowadzanie rozwiązań (testowa organizacja ruchu) – monitoring i ewaluacja

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

Cel operacyjny 1.1.6.: Remont i dostosowanie istniejącej infrastruktury rowerowej do obowiązujących standardów budowy infrastruktury rowerowej

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

CEL 1.2. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU RUCHU ROWEROWEGO W TRANSPORCIE

Cel operacyjny 1.2.1.: Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w dojazdach do pracy

Działanie 1.2.1.1.: Zwiększenie dostępności transportem rowerowym zakładów pracy

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

Działanie 1.2.1.2.: Popularyzacja dojazdów do pracy rowerem wśród pracodawców

- Urząd poprzez konkurs Rowerem do Pracy zachęca firmy i promuje wspieranie pracowników dojeżdżających rowerem. Dzięki uczestnictwie firm w konkursie Rowerem do Pracy i presji pracowników, zostały wybudowane stojaki i wiaty rowerowe na terenach zakładów pracy, zamontowano stacje naprawy rowerów oraz wprowadzono wewnętrzne systemu motywacyjne i nagrody, w tym pieniężne dla pracowników dojeżdżających rowerem do pracy.

Dzięki konkursowi Rowerem do Pracy wytworzył się pozytywny klimat wokół tematyki rowerowej: firmy informują i konsultują inwestycje w stojaki i wiaty rowerowe.

Prowadząc różne konsultacje związane z tematyką rowerową, zapraszamy również przedsiębiorstwa do wyrażenia swojej opinii.

Działanie 1.2.1.3.: Popularyzacja dojazdów do pracy rowerem wśród pracowników

- Odbyło się już 7 edycji konkursu „Rowerem do Pracy”. Konkurs polega na promowaniu roweru jako codziennego środka transportu. Osoby uczestniczące w konkursie rejestrują swoje przejazdy do/z pracy za pomocą specjalnej aplikacji mobilnej. Wykonane przejazdy oraz przejechane km są przeliczane na specjalne punkty, które dana osoba może wymienić na nagrody: bilety do kina, vouchery do restauracji itp. Konkurs „Rowerem do Pracy” jest dla nas jednym z narzędzi do zmiany zachowań transportowych mieszkańców naszego miasta. W 2023 roku konkurs trwał 32 tyg. w trakcie którego, pracownicy firm biorących udział w konkursie przejechali 69 427 razy (rok temu 66 540), w tym 52 856 do/z pracy (rok temu 51 342), pokonując przy tym 437 553 km (rok temu 404 125 km). W ramach tego konkursu zawarto z firmą maniekIT Mariusz Zawistowski umowę nr 113/02/2023 z dn. 16.02.2023r. na

kwotę 11 070,00 zł na obsługę i utrzymanie systemu niezbędnego do realizacji konkursu „Rowerem do Pracy”.

Cel operacyjny 1.2.2.: Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w dojazdach do szkół / placówek edukacyjnych - ograniczenie dowożenia uczniów do szkół samochodem przez rodziców

Działanie 1.2.2.1.: Zapewnienie bezpiecznej infrastruktury rowerowej

- Na 2023 rok nie planowano realizacji żadnych zadań w ramach tego działania.

Działanie 1.2.2.2.: Edukacja dotycząca korzyści dla uczniów wynikających z aktywności związanej z dojazdami do szkoły rowerem

- W ramach tego działania zrealizowano III edycję kampanii o nazwie „MIŁO! w mieście”. W kampanii uczestniczyło 2410 dzieci z 8 szkół i 9 przedszkoli. Poziom frekwencji w kampanii (dla miesiąca maja) wyniósł 73,0% co daje łącznie 34 830 aktywnych podróży do przedszkola i szkoły w maju.

Program edukacyjny kampanii MIŁO! w mieście polegał na prowadzeniu zajęć w każdym przedszkolu i szkole na podstawie opracowanych scenariuszy oraz nagradzaniu naklejkami dzieci w okresie marzec-czerwiec za docieranie do i z przedszkoli oraz szkół (klasy 0-3) rowerem, hulajnogą, pieszo oraz autobusem.

Przedszkolaki oraz uczniowie i uczennice klas 0-3, uczestniczyli w zajęciach budujących pozytywne skojarzenia z ruchem pieszym, rowerowym, a także z komunikacją publiczną. Dzieci uczyły się jak bezpiecznie poruszać się po mieście oraz ćwiczyły uważność podczas spacerów i dojazdów na hulajnodze i rowerze.

Kampania jest skierowana do najmłodszych dzieci, z uwagi na to że to właśnie w tej grupie wiekowej występuje największy odsetek dowożenia do przedszkola/szkoły samochodem. Z badania jakie przeprowadziliśmy w 2019 roku wynika, że 23,6% dzieci w szkołach (kl. 1-8) jest dowożona codziennie samochodem. 44% dociera codziennie pieszo, 11,6% autobusem, 3,4% hulajnogą i 3% codziennie rowerem. 14,4% nie była w stanie określić jednego środka transportu jakim zawsze codziennie odwozi dzieci do szkoły.

W grupie dzieci z klas 1-3 udział dowożenia samochodem dochodzi do 40%, stąd decyzja by kampanią objąć najmłodsze dzieci. Wierzymy, że nawet drobna zmiana zachowań transportowych u części rodziców będzie sukcesem, jaki przełoży się na większe bezpieczeństwo wokół szkół (mniej samochodów pod szkołą = większe bezpieczeństwo).

W 2023 roku przeprowadzono powtórnie powyższe badanie. Obecnie jesteśmy na etapie analizy danych. Wyniki pojawią się w połowie 2024 roku.

W ramach tej kampanii zawarto z Tczewskim Centrum Sportu i Rekreacji w Tczewie umowę nr 256/05/2023 dn. 17.05.2023 na kwotę 12 293,00 zł na zakup 2500 szt. biletów na odkryty basen przy Tczewskim Centrum Kultury i Sztuki w Tczewie jako nagrody w kampanii dot. mobilności w szkołach i przedszkolach.

Cel operacyjny 1.2.3.: Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w dojazdach multimodalnych

- W ramach zwiększenia dostępności rowerem do węzła komunikacyjnego zaplanowano drogę rowerową w ramach przebudowy ul. Pomorskiej co pozwoli na bezpośrednie

połączenie rowerowe między dworcem PKP, a ul. Łąkową. Realizacja tego zadania zwiększy dostępność rowerową węzła komunikacyjnego.

CEL 1.3. MONITORING RUCHU ROWEROWEGO I INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Cel operacyjny 1.3.1.: Społeczne konsultacje rozwoju ruchu rowerowego

- Od 7 lat jako Urząd prowadzimy badania ankietowe skierowane do osób poruszających się na rowerze. Od 5 lat badania prowadzimy wspólnie z Wydziałem Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Przeprowadzane cyklicznie każdego roku badania stanowią element realizacji strategii Polityka rowerowa miasta Tczewa do 2030 roku

Kilka ciekawostek z ostatnich badań:

Co motywuje do jazdy na rowerze: Wyniki badania pokazują, że jazda rowerem dla zdrowia jest głównym motywatorem. Poza zdrowiem, badani wskazują na niezależność / swobodę jaką daje im jazda rowerem. Im częściej respondent jeździ rowerem, tym wyżej ocenia ten czynnik. Kolejnym istotnym czynnikiem motywującym do jazdy na rowerze jest oszczędność czasu (rowerem dojadę szybciej). Mniejsze ma on znaczenie dla osób deklarujących jazdę na rowerze kilka razy w miesiącu, a większe korzystającymi codziennie. 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.

Co demotywuje do częstej jazdy rowerem: Na pierwszym miejscu jest pogoda. 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%. Choć pogoda jest czynnikiem, na który nie można wpłynąć, to na infrastrukturę rowerową, a konkretnie jej spójność, już można oddziaływać. Ten czynnik (brak spójności dróg rowerowych) badani wskazali jako drugą najważniejszą barierę korzystania z roweru.

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.

W 2023 roku ogłoszono wyniki III edycji Badania Klimatu Rowerowego prowadzonego przez Polską Unię Mobilności Aktywnej. W badaniu wzięło udział prawie 450 osób z Tczewa.

Czym jest Badanie Klimatu Rowerowego? Jest to próba zebrania opinii o jakości warunków korzystania z roweru w Tczewie. Badanie zostało przeprowadzone według sprawdzonej i rozwijanej od 1998 roku metodologii "Fahrradklima – Test" i było realizowane przez Polską Unię Mobilności Aktywnej (PUMA) w porozumieniu z innymi organizacjami rowerowymi Europy, zrzeszonymi w Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF).

Tczew osiągnął wynik 2,94 w 6 stopniowej skali gdzie 1 to najlepszy wynik, a 6 najgorszy. Jest to wynik nieznacznie gorszy od tego z badania z 2020 roku gdzie Tczew otrzymał 2,73 pkt. Porównując wyniki badania z tym z 2020 roku oraz pierwszym z 2018 roku można zaobserwować:

a) Poprawa w stosunku do obu badań:

- Cykliści są akceptowani przez innych uczestników ruchu - 3,0 wobec 3,2 z 2020 i 3,4 z 2018
- Między cyklistami a kierującymi samochodami rzadko występują konflikty - 3,2 wobec 3,4 z 2020 i 3,7 z 2018
- Rowery nie są częstym przedmiotem kradzieży - 3,3 wobec 3,6 z 2020 i 3,9 z 2018
- Po ulicach można jechać rowerem szybko i bezpiecznie wraz z autami - 3,4 wobec 3,6 z 2020 i 4,0 z 2018
- Rowery można przewieźć środkami transportu publicznego - 3,9 wobec 4,0 z 2020 i 4,4 z 2018
- Rowery można łatwo wypożyczyć w ramach rowerów publicznych - 4,7 wobec 5,2 z 2020 i 5,2 z 2018

b) Pogorszenie w stosunku do obu badań:

- Jazda rowerem sprawia radość - 2,8 wobec 1,8 z 2020 i 2,4 z 2018
- Dziennikarze pozytywnie odnoszą się do cyklistów - 2,9 wobec 2,4 z 2020 i 2,7 z 2018
- Drogi dla rowerów są regularnie czyszczone - 3,1 wobec 2,8 z 2020 i 2,9 z 2018
- Drogi rowerowe są wygodne, szerokie i pozwalają na łatwe wyprzedzanie wolniejszych osób jadących rowerem - 2,7 wobec 2,5 z 2020 i 2,6 z 2018

c) Wynik lepszy niż w 2018 roku, ale gorszy lub taki sam jak w 2020 roku:

- Promowanie przez miasto jazdy na rowerze - 2,5 wobec 1,8 z 2020 i 2,5 z 2018
- Łatwo dotrzeć rowerem do centrum - 2,1 wobec 1,8 z 2020 i 2,3 z 2018
- Podejmowane są znaczne wysiłki na rzecz rozwoju korzystania z rowerów - 2,5 wobec 1,9 z 2020 i 2,5 z 2018
- Rowerem jeździ każdy – nie ma znaczenia, czy jest młody, stary czy w średnim wieku - 2,2 wobec 1,9 z 2020 i 2,2 z 2018
- Można szybko i łatwo dotrzeć prostymi drogami do codziennych celów podróży - 2,4 wobec 2,1 z 2020 i 2,7 z 2018
- Większość dróg jednokierunkowych jest dostępna dla ruchu rowerów w obu kierunkach - 2,6 wobec 2,1 z 2020 i 2,7 z 2018
- Nawierzchnia dróg dla rowerów jest wygodna, gładka i płaska - 2,3 wobec 2,2 z 2020 i 2,5 z 2018
- Na drogach dla rowerów osoby młode i osoby w starszym wieku mogą bezpiecznie poruszać się rowerem - 2,7 wobec 2,5 z 2020 i 2,9 z 2018
- Na drogach dla rowerów nie ma żadnych przeszkód - 2,8 wobec 2,6 z 2020 i 3,1 z 2018
- Cykle sygnalizacji świetlnej są dobrze dostosowane do ruchu rowerów - 2,7 wobec 2,6 z 2020 i 2,8 z 2018
- Władze miasta dbają starannie, by samochody nie parkowały na drogach dla rowerów - 2,8 wobec 2,6 z 2020 i 0,0 z 2018
- Jadąc rowerem czują się bezpiecznie - 3,1 wobec 2,7 z 2020 i 3,2 z 2018
- W zimie przejezdność dróg dla rowerów jest utrzymywana - 2,9 wobec 2,7 z 2020 i 3,2 z 2018

- Objazdy robót drogowych są dla rowerzystów wygodne i bezpieczne - 3,4 wobec 3,3 z 2020 i 4,1 z 2018
- Dobre oznakowanie ułatwiające poruszanie się na rowerze - 3,1 wobec 2,8 z 2020 i 3,5 z 2018
- Wygodne i bezpieczne miejsca do parkowania rowerów - 3,0 wobec 3,0 z 2020 i 3,3 z 2018
- Między cyklistami a pieszymi bardzo rzadko dochodzi do konfliktów - 3,1 wobec 2,9 z 2020 i 3,4 z 2018

Cel operacyjny 1.3.2.: Bieżące gromadzenie danych o ruchu rowerowym

- Od 10.07.2012 stale funkcjonuje licznik rowerowy na ul. Pomorskiej. Od kwietnia 2018 roku, dzięki wsparciu ze środków Unii Europejskiej, zostały zamontowane nowe liczniki rowerowe. Lokalizacje pętli indukcyjnych to: Wojska Polskiego, Armii Krajowej oraz Gdańska. Liczniki identycznie jak ten na ul. Pomorskiej przedstawiają nie tylko bieżącą ogólną liczbę przejazdów tczewskich cyklistów, lecz umożliwiają również podgląd różnych statystyk dziennych, tygodniowych, czy miesięcznych. Na stronach liczników dostępne są również podsumowania dotyczące intensywności ruchu rowerowego w Tczewie, np. dzień/tydzień/miesiąc z najwyższą liczbą przejazdów, czy też średnie wartości zliczeń z danego dnia lub tygodnia. Dane z liczników dostępne są na stronie www.rower.tczew.pl w zakładce pomiaru ruchu.

- W związku z pozyskaniem danych o przejazdach rowerowych z konkursu "Rowerem do Pracy" powstała tzn. mapa ciepła. Jest to mapa miasta Tczewa z naniesionymi przejazdami rowerowymi (ponad 60 tys.), jakie zostały wykonane przez uczestniczki i uczestników konkursu.

Dzięki mapie ciepła, dostaliśmy realne dane co do tego, którymi ulicami/drogami rowerowymi poruszają się najczęściej rowerzystki i rowerzyści w Tczewie. Mapa pokazuje, gdzie występuje największe, a gdzie najmniejsze natężenie ruchu rowerowego. Największe natężenie ruchu występuje na ulicach:

- Wojska Polskiego
- odcinek między rondem pod Urzędem Miejskim w Tczewie do ronda przy Wieży Ciśnień
- Jagiellońska na odcinku od skrzyżowania z al. Solidarności do ul. Rokickiej
- Malinowska (z uwagi na duży ruch rowerowy do firmy FLEX)
- odcinek ul. 30-go Stycznia od ronda przy Wieży Ciśnień do firmy Eaton
- Rokickiej (zarówno odcinek od ul. Jagiellońskiej do ronda Jasnej i Derśława jak i dalej do PSSE)
- Łąkowa i Czatkowska
- odcinek al. Solidarności od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej (Carina) do skrzyżowania z ul. Jagiellońską
- Skarszewska (z uwagi na firmy z PSSE)
- Bałdowska
- Armii Krajowej

Mapa ciepła prezentuje również faktyczne kierunki ruchu rowerowego, w tym różnego rodzaju skróty, którymi jeżdżą mieszkańcy, co jest sugestią do budowy w tych miejscach infrastruktury rowerowej, czy też uspokojenia ruchu.

Przejazdy dotyczyły tylko i wyłącznie ruchu codziennego do i z pracy bez uwzględnienia ruchu rekreacyjnego.

Mapę można pobrać na stronie www.rower.tczew.pl w zakładce: mapa rowerowa

Cel operacyjny 1.3.3.: Działania rowerowe i struktura organizacyjna w urzędzie

- W Tczewie osobą koordynującą realizację polityki rowerowej jest tzn. oficer rowerowy, jaki funkcjonuje w Tczewie od 2009 roku. Od kwietnia 2019 roku po zmianie struktury organizacyjnej Urzędu, zostało powołane Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej bezpośrednio podległe Prezydentowi Miasta Tczewa.

Zakres zadań Oficera rowerowego:

- 1) koordynowanie prac Zespołu doradczego pełniącego funkcję konsultacyjną w zakresie polityki rowerowej,
- 2) prowadzenie konkursów i kampanii oraz działań informacyjno - edukacyjnych związanych z promowaniem codziennego wykorzystywania rowerów w dojazdach do szkoły i pracy oraz bezpiecznym poruszaniem się rowerem po mieście, w tym współfinansowanych ze środków zewnętrznych,
- 3) nadzorowanie prawidłowego funkcjonowania Systemu Roweru Metropolitalnego MEVO w Tczewie,
- 4) inicjowanie rozwiązań dotyczących budowy i remontów infrastruktury rowerowej oraz ułatwień do jazdy rowerem,
- 5) prowadzenie przeglądów infrastruktury rowerowej we współpracy z innymi wydziałami i jednostkami oraz instytucjami zewnętrznymi w zakresie likwidacji architektonicznych barier rozwoju komunikacji rowerowej,
- 6) zgłaszanie uwag i opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz projektów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą rowerową,
- 7) nadzór nad organizowaniem parkingów rowerowych należących do Gminy Miejskiej Tczew, w tym inicjowanie powstawanie nowych, czy też rozbudowy istniejących oraz opiniowanie nowych lokalizacji pod parkingi rowerowe, przy współpracy z Zakładem Usług Komunalnych w Tczewie oraz Wydziałem Spraw Komunalnych i Inwestycji,
- 8) nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem stacji naprawy rowerów oraz pętli indukcyjnych mierzących ruch rowerowy, przy współpracy z Zakładem Usług Komunalnych w Tczewie oraz Wydziałem Spraw Komunalnych i Inwestycji,
- 9) dialog i konsultacje z mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi oraz instytucjami w sprawach dotyczących lokalnych potrzeb i problemów związanych z komunikacją rowerową oraz rozwoju ruchu rowerowego,
- 10) prowadzenie badań i analiz związanych z ruchem rowerowym, zdarzeniami drogowymi oraz zachowaniami i potrzebami rowerzystów,
- 11) prowadzenie promocji polityki rowerowej, w tym prowadzenie strony Tczew – Miasto dla Rowerów na portalu społecznościowym Facebook. W Tczewie funkcjonuje Zespół ds. polityki rowerowej jaki został powołany 25 lutego 2013r. przez Prezydenta Miasta Tczewa. W składzie Zespołu znajdują się przedstawiciele Rady Miejskiej, urzędnicy, pracownicy służb miejskich oraz przedstawiciele organizacji i stowarzyszeń społecznych, których statutowe działania koncentrują się na tematyce rowerowej.

Zespół ma na celu wykonywanie funkcji konsultacyjnej i koordynacyjnej na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie.

Skład zespołu:

- Grzegorz Pawlikowski – przedstawiciel Urzędu Miejskiego w Tczewie, kierujący pracami zespołu

- Roman Kucharski – przedstawiciel Rady Miejskiej w Tczewie
- Maciej Skiberowski – przedstawiciel Rady Miejskiej w Tczewie / przedstawiciel firmy FLEX
- Anna Markowska – przedstawicielka firmy EATON
- Krzysztof Sommer – przedstawiciel Komendy Powiatowej Policji
- Monika Fabich – przedstawicielka Straży Miejskiej w Tczewie
- Jerzy Cyganowski – przedstawiciel Fabryka Sztuk
- Paulina Kremer – przedstawicielka Tczewskich Kurierów Rowerowych
- Piotr Kończewski – przedstawiciel Lokalnej Organizacji Turystycznej KOCIEWIE
- Artur Rajkowski – przedstawiciel Tczewskiej Inicjatywy Rowerowej
- Michał Kwiatkowski – przedstawiciel Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej
- Andrzej Fabich – przedstawiciel Urzędu Miejskiego, Biuro Planowania Przestrzennego
- Magdalena Tkaczyk – przedstawicielka Urzędu Miejskiego, Wydział Rozwoju Miasta
- Sebastian Lorenc – przedstawiciel Urzędu Miejskiego, Wydział Gospodarki Mieniem Komunalnym
- Marcin Górny – przedstawiciel Miejskiego Zarządu Dróg
- Marcin Wujecki – mieszkaniec miasta Tczewa
- Borys Szota – mieszkaniec miasta Tczewa
- Jacek Kamycki – mieszkaniec miasta Tczewa

Co roku jest prowadzona inwentaryzacja infrastruktury rowerowej w formie przejazdu rowerowego dokonywanego przez zespół rowerowy Urzędu Miasta. Z inwentaryzacji powstaje raport jaki jest przekazywany do realizacji do Zakładu Usług Komunalnych w Tczewie.

Na bieżąco jest prowadzona strona www.rower.tczew.pl informująca o działaniach miasta w zakresie komunikacji rowerowej. W ramach komunikacji z mieszkańcami prowadzona jest również strona na portalu społecznościowym Facebook: Tczew – Miasto dla Rowerów <https://www.facebook.com/mdrtczew/> Odbywają się spotkania, rozmowy, kontakt on-line z mieszkańcami nt. zmian i potrzeb w infrastrukturze rowerowej miasta Tczewa oraz działaniach społecznych. Od kilku lat mieszkańcy w większości zgłaszają swoje uwagi i prośby online poprzez portal społecznościowy Facebook. Od 2018, w biuletynie Panorama Miasta Tczewa, jego jedna strona dedykowana jest promocji polityki rowerowej.

Cel operacyjny 1.3.4.: Monitoring infrastruktury rowerowej

- W 2023 roku nie przeprowadzono kompleksowego przeglądu infrastruktury rowerowej tak jak w latach poprzednich. Wynika to z faktu, że spora część zadań z raportów z lat poprzednich nie została wykonana w związku z czym skupiono się na realizacji zadań z raportu z roku 2022.

Mieszkańcy mają możliwość zgłaszania uwag do infrastruktury rowerowej przez cały rok. Uwagi wpływają głównie poprzez portal społecznościowy Facebook.

PRIORYTET 2. ZAPEWNIENIE RÓWNOŚCI DOSTĘPU DO TRANSPORTU ROWEROWEGO

CEL 2.1. OGRANICZANIE ZJAWISKA WYKLUCZENIA Z TRANSPORTU ROWEROWEGO

Cel operacyjny 2.1.1.: Bieżąca identyfikacja grup społecznych zagrożonych wykluczeniem z transportu rowerowego oraz diagnoza przyczyn wykluczenia

- Z prowadzonych corocznych badań ankietowych oraz danych z takich konkursów jak Rowerem do Pracy, zauważamy, że w Tczewie z roweru częściej korzystają mężczyźni niż kobiety. Kobiety częściej decydują się na rower jeżeli infrastruktura jest bezpieczna i spójna. Takie wnioski płyną z naszych badań ankietowych jakie prowadzimy od kilku lat. Doświadczenia takich krajów jak Holandia czy Dania, mówią że im więcej kobiet jeździ na rowerach tym ocena tego czy infrastruktura rowerowa jest bezpieczna, jest większa.

Cel operacyjny 2.1.2.: Działania zapobiegające lub zmniejszające zjawisko wykluczenia z transportu rowerowego oraz włączające potencjalnie wykluczonych

- W 2023 roku został uruchomiony Systemu Roweru Metropolitalnego MEVO. Po kilkuletniej przerwie rowery wróciły na ulicę miasta Tczewa.

Mevo 2.0 to system mieszany złożony z 4099 rowerów, przy czym 1000 stanowią rowery tradycyjne. W przypadku Tczew jest to 125 rowerów, w tym 31 tradycyjnych i 94 elektrycznych.

Bez zmian pozostanie system zwrotu rowerów. Można zwracać je, tak jak do tej pory, również poza stacjami. System działa w sezonie 9+3 – przez 9 m-cy 100% floty, a od grudnia do końca lutego 50% floty. W Tczewie mieszkańcy mogą korzystać z 28 stacji gdzie można wypożyczyć i zdać rower.

Abonament miesięczny kosztuje 30 zł. W ramach tej opłaty można korzystać przez 60 minut z rowerów elektrycznych i 120 minut z rowerów tradycyjnych dziennie.

System swoim zasięgiem obejmie 16 gmin – dotychczasowe 14 (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Żukowo, Reda, Pruszcz Gdański, Tczew, Sierakowice, Rumia, Somonino, Stężyca, Kartuzy, Puck i Władysławowo), a także dodatkowo Kolbudy i Kosakowo. System ruszył w połowie listopada 2023 po wcześniejszym odbyciu testów wewnętrznych oraz testów zewnętrznych z udziałem mieszkańców. W ramach testów rowerowy można było przez pierwszy okres czasu wypożyczać bezpłatnie.

CEL 2.2. ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU ROWEROWEGO

Cel operacyjny 2.2.1.: Zwiększenie bezpieczeństwa infrastruktury rowerowej

Działanie 2.2.1.1.: Monitoring sytuacji bezpieczeństwa rowerzystów

Na moment pisania sprawozdania nie mamy dostępu do danych za 2023 rok więc prezentujemy dane za rok 2022.

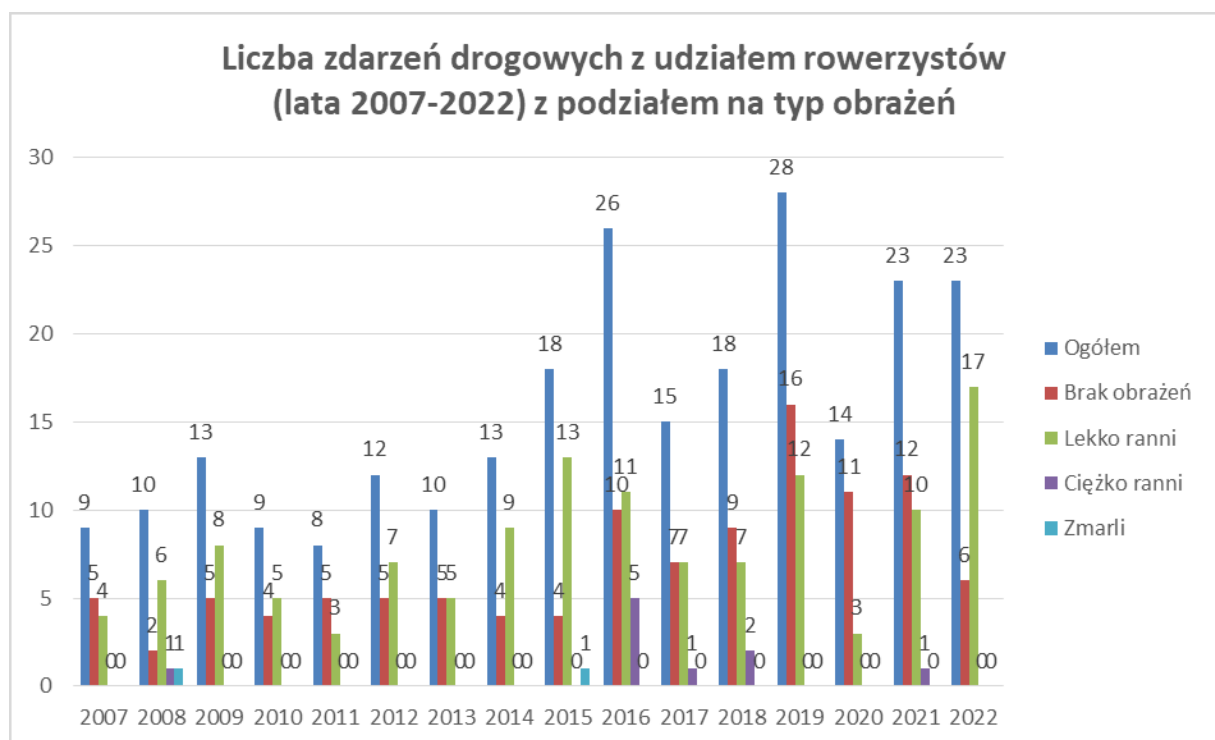
W 2022 roku zanotowano 23 zdarzenia z udziałem rowerzystów i jest to dokładnie tyle samo co rok wcześniej. Warto zwrócić uwagę, że w tym samym czasie wzrósł ruch rowerowy o 12% (dane z 4 liczników rowerowych). W związku z czym mamy tyle samo zdarzeń przy większym ruchu rowerowym.

Co ważne nie zanotowano żadnych poważnych zdarzeń (brak ciężko rannych oraz zmarłych). W 2022 roku na 23 zdarzenia, 6 były z winy rowerzysty, a 12 z winy kierującego samochodem. Pozostałe zdarzenia to: 2 potrącenia pieszego z winy rowerzysty, 1 zdarzenie między rowerzystą, a osobą na hulajnodze (z winy rowerzysty), 1 zdarzenie gdzie rowerzysta

sam się przewrócił bez ingerencji osób zewnętrznych oraz 1 zdarzenie gdzie zarówno rowerzysta jak i kierujący pojazdem otrzymali mandat.

Nadal głównym powodem zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu rowerzystom przez kierowców (56% zdarzeń). Sprawcami wypadków drogowych, byli częściej (dwukrotnie) mężczyźni niż kobiety.

Najwięcej zdarzeń było w miesiącach: czerwiec, sierpień i wrzesień czyli wtedy gdy jest największy ruch rowerowy. Do zdarzeń dochodziło głównie w środę, czwartek i piątek. Spośród wszystkich zdarzeń tylko 3 z 23 wystąpiły w tym samym miejscu. Był to przejazd rowerowy w Wojska Polskiego / Saperska. Z naszych obserwacji na tym i innych przejazdach rowerowych, występuje wciąż problem z niedostateczną uwagą kierowców. Dojeżdżając do tego typu przejazdów jak na Saperskiej / Wojska Polskiego kierowcy zwracają uwagę TYLKO na nadjeżdżające samochody, które mogą im utrudnić wyjazd z ulicy, a już nie na to czy nadjeżdża rowerzysta, któremu MUSZĄ ustąpić pierwszeństwa. Miejsce tego przejazdu to z naszych danych najczęściej uczęszczany przez rowerzystów odcinek w Tczewie, w związku z czym statystycznie przy nieuważności kierowców będzie tam dochodziło do większej ilości zdarzeń drogowych. Wierzymy jednak, że duży ruch rowerowy w Tczewie i wyższe mandaty dla kierowców wpłyną edukacyjnie na przestrzeganie przepisów i tym samym na spadek zdarzeń drogowych. Dane dotyczące zdarzeń drogowych za 2021 rok poniżej na grafice:



Od 7 lat jako Urząd prowadzimy badanie ankietowe skierowane do osób poruszających się na rowerze. Od 5 lat badanie prowadzimy wspólnie z Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Przeprowadzane cyklicznie badanie stanowi element realizacji strategii Polityka rowerowa miasta Tczewa do 2030 roku

Z danych uzyskanych w badaniu wynika, że kobiety są bardziej ostrożne w jeździe rowerem. Większa liczba ankietowanych kobiet, mimo posiadanego pierwszeństwa, przepuszcza

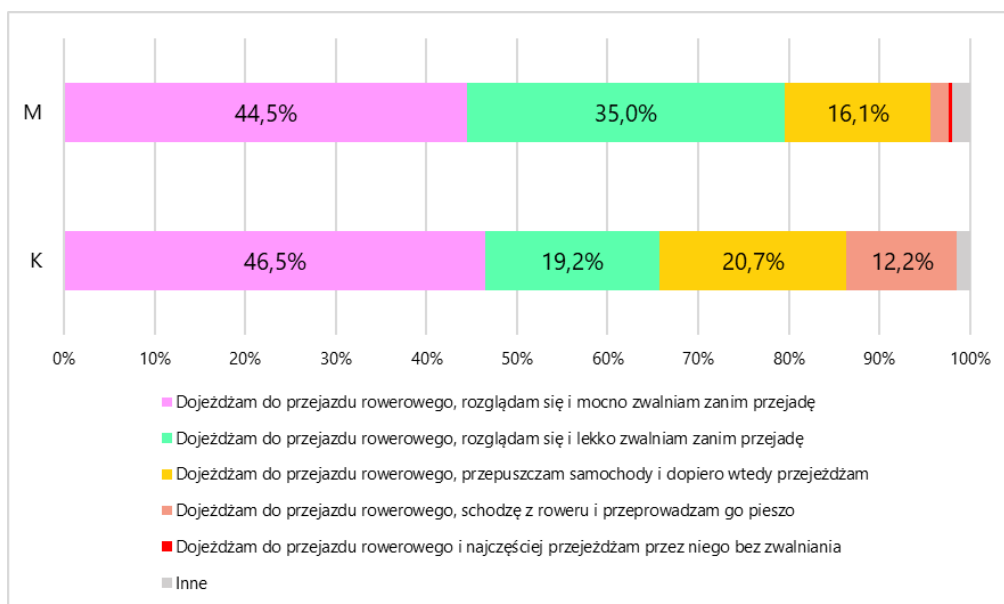
samochody. Podobnie większa liczba kobiet decyduje się by zejść z roweru i przeprowadzić go przez przejazd pieszo. Mniejsza grupa deklaruje, że tylko lekko zwalnia, zanim przejedzie rowerem przez przejazd rowerowy. Te dane pokrywają się z danymi dotyczącymi zdarzeń drogowych, gdzie kierujący rowerem był sprawcą. Udział mężczyzn wśród sprawców zdarzenia wyniósł 76%, natomiast kobiet 24%.

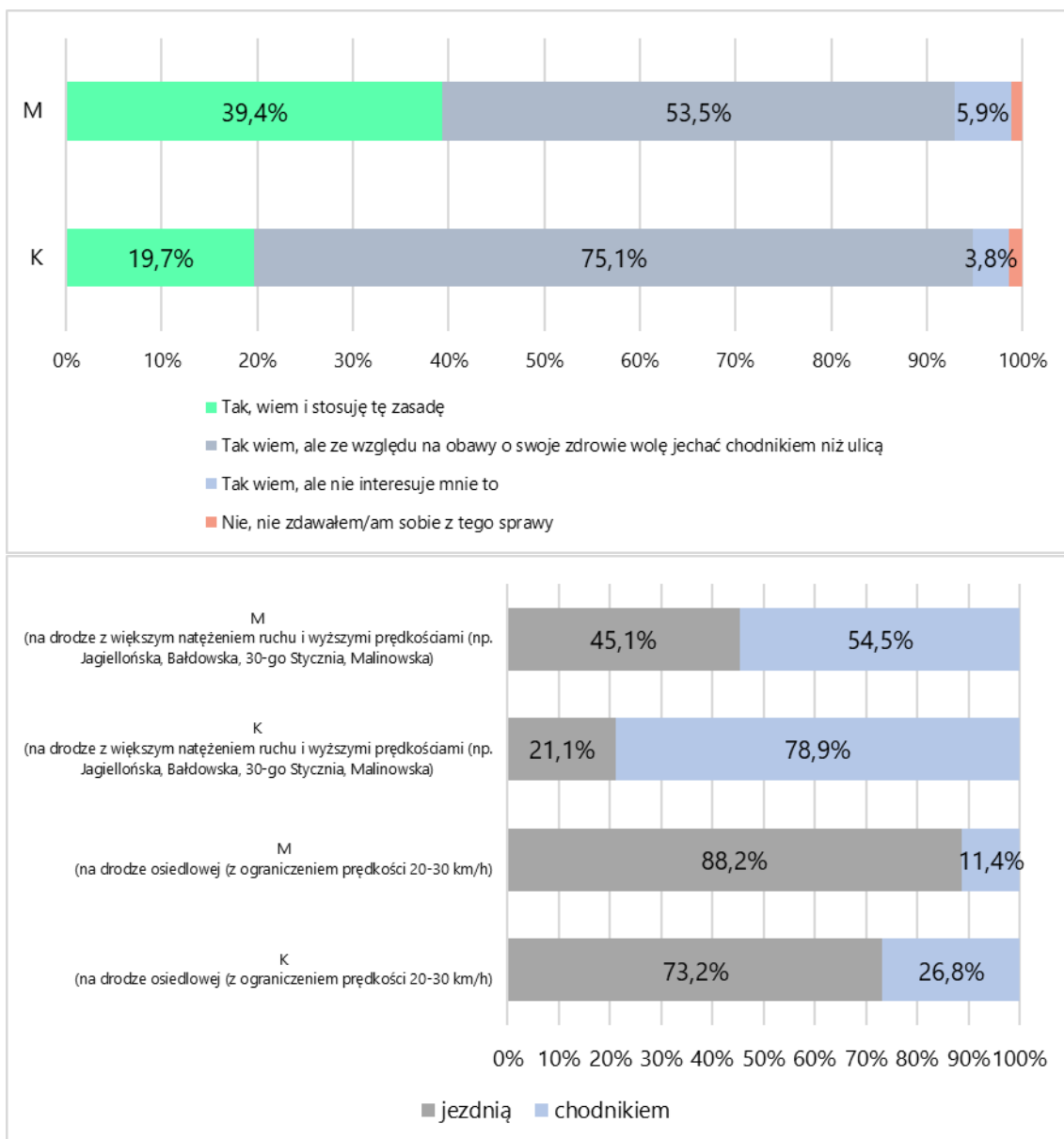
Wybierając rower, kobiety w większym stopniu cenią sobie bezpieczeństwo, nad obowiązujące przepisy o ruchu drogowym. W przeprowadzonym badaniu 75,1% kobiet zadeklarowało, że z uwagi na obawy o swoje zdrowie, wolą jechać chodnikiem, niż jezdnią. W grupie mężczyzn odpowiedź ta uzyskała 53,5% wskazań.

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

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 jezdnie 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.





Działanie 2.2.1.2.: Zwiększanie bezpieczeństwa na przejazdach rowerowych i drogach rowerowych

- W ramach działań związanych z poprawą bezpieczeństwa na przejazdach rowerowych, uruchomiono po raz kolejny kampanię „Kierowco! Ustąp pierwszeństwa”. Prowadzono kampanię w mediach społecznościowych oraz dystrybuowano materiały papierowe do firm i instytucji z całego miasta. Celem kampanii była edukacja w zakresie obowiązku ustąpienia przez kierowcę pierwszeństwa rowerzyście. Celem naszej kampanii jest zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, a co za tym idzie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



USTAWA PRAWO O RUCHU DROGOWYM

ART. 25 ZACHOWANIE KIERUJĄCEGO NA SKRZYŻOWANIU

1.) Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i **ustąpić pierwszeństwa** pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo – także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.

ART. 27 ZACHOWANIE KIERUJĄCEGO PRZED I NA PRZEJEZDZIE DLA ROWERZYSTÓW

1a.) Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i **ustąpić pierwszeństwa** rowerzyście jadącemu na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą zamierza opuścić.



189 ZDARZEŃ DROGOWYCH

W okresie 2007–2019 w Tczewie było 189 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Większość z nich było z winy kierującego samochodem. Najczęstszym (70%) powodem zdarzeń było **nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu**.

Cel operacyjny 2.2.2.: Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów

- Co roku zwracamy uwagę rowerzystom na obowiązek jazdy z oświetleniem, rozdając kilkaset lampek rowerowych osobom poruszającym się na rowerze, tak też było w 2023 roku. W ramach tego działania kontynuowaliśmy kampanię “Bądź jak Superbohater. Bądź widoczny.”, w ramach której powstał film oraz ulotki i plakaty. Materiał wideo oraz materiały graficzne były promowane w mediach społecznościowych.

- W miesiącach maj i czerwiec 2023r. w większości z tczewskich szkół odbył się egzamin na kartę rowerową. Był to drugi egzamin jaki został przeprowadzony na nowych zasadach. Sam egzamin praktyczny był współprowadzony przez pracownika Urzędu Miejskiego w Tczewie. Egzamin zdały 457 osoby (w 2022 roku były to 475, a w 2021 roku 323 osoby). Dzieci, które zdały egzamin otrzymały na zakończenie plastikową kartę rowerową z logo Tczewskiej Karty Rowerowej.

Nowe zasady egzaminowania wynikają z realizacji „Programu rozwoju ruchu rowerowego w szkołach – Hop! Na Rower”, w ramach którego we współpracy z nauczycielami tczewskich szkół podstawowych został opracowany model Tczewskiej Karty Rowerowej. Powstała inicjatywa ma na celu zwiększenie frekwencji dzieci przystępujących i zdających egzamin na kartę rowerową dzięki ujednoczeniu zasad przeprowadzania egzaminów w szkołach podstawowych na terenie miasta Tczewa. Prace nad programem objęły warsztaty dla nauczycieli z zakresu opracowania jednolitych dla Tczewa arkuszy egzaminacyjnych, a także przygotowywania i egzaminowania uczniów na kartę rowerową. W związku z przedłużającym się stanem epidemii COVID-19 pytania do części teoretycznej egzaminu zostały przygotowane dodatkowo w wersji elektronicznej na platformie www.quizizz.com. Dzięki temu szkoły będą mogły przeprowadzić egzamin teoretyczny pomimo nauki zdalnej.

Liczymy, że ujednoczenie zasad przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową wpłynie na bezpieczniejsze poruszanie się na drogach, co przyczynia się do zmniejszenia odsetka wypadków z udziałem rowerzystów.

Prace nad modelem Tczewskiej Karty Rowerowej były prowadzone we współpracy ze Spółdzielnią Socjalną HECA – Tczewscy Kurierzy Rowerowi.

Ponadto w 2023 roku udostępniono tczewskim szkołom, egzaminy w wersji elektronicznej na naszej stronie www.rover.tczew.pl

- Kontynuowaliśmy dystrybucję opracowanej przez Urząd w 2020 roku broszury „Dobre Maniery: samochody – piesi – rowery”. Ta publikacja to kompendium wiedzy o rowerach, ich niezbędnym wyposażeniu, ale przede wszystkim o zasadach i podstawowych przepisach obowiązujących osoby poruszające się na rowerach.

Broszura jest dostępna w wersji elektronicznej na stronie www.rover.tczew.pl. Wersja papierowa była dostępna do odbioru w Biurze Obsługi Klienta Urzędu Miejskiego w Tczewie.

W ramach samodzielnego stanowiska ds. polityki rowerowej nie wydano żadnych decyzji administracyjnych oraz nie rozpatrywano żadnych odwołań za okres od 01.01.2023 r. do 31.12.2023 r.

Opracował:

Grzegorz Pawlikowski

16.02.2024