

# Ruch rowerowy w Tczewie w 2024 roku

## – raport z badania opinii rowerzystów

**Michał Kwiatkowski**

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



**UNIWERSYTET  
MIKOŁAJA KOPERNIKA  
W TORUNIU**

Wydział Nauk o Ziemi  
i Gospodarki Przestrzennej

**Grzegorz Pawlikowski**

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



**miasto dla  
rowerów**

**Urząd Miejski w Tczewie, 22.08.2024**

## **1. Wstęp**

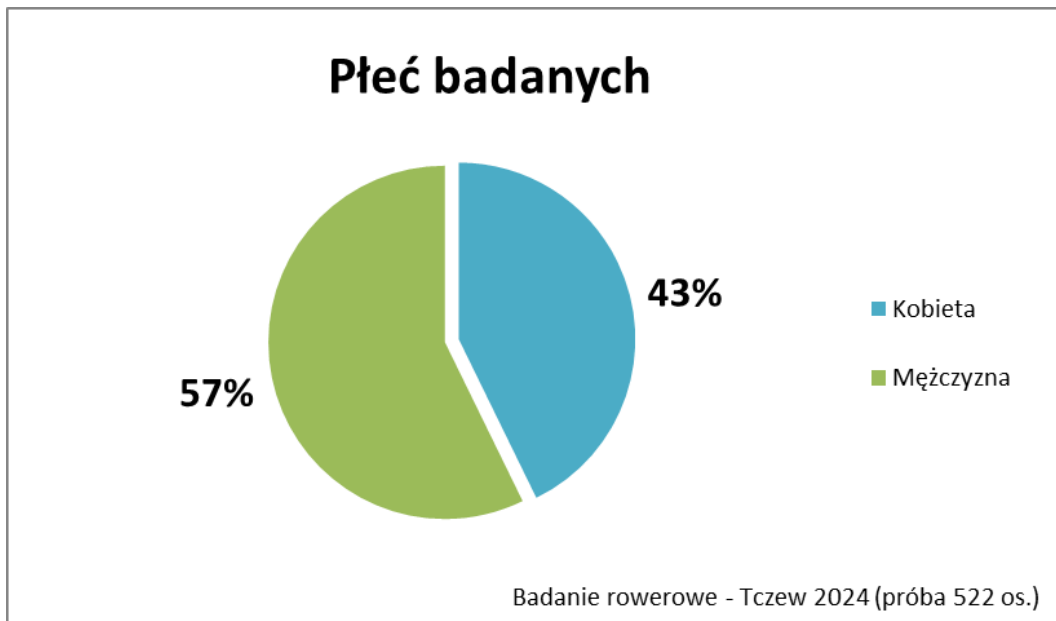
Komunikacyjny ruch rowerowy w miastach zyskuje w ostatnich latach na znaczeniu, szczególnie w kontekście poszukiwania zrównoważonych rozwiązań w mobilności miejskiej. Rozwój w tym kierunku obserwowany jest w miastach na całym świecie, w tym także w Europie i w Polsce. Działania związane ze wspieraniem ruchu rowerowego związane są zarówno z budową nowej infrastruktury rowerowej, jak i edukacją rowerową i promowaniem jazdy na rowerze w codziennych przejazdach w mieście.

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

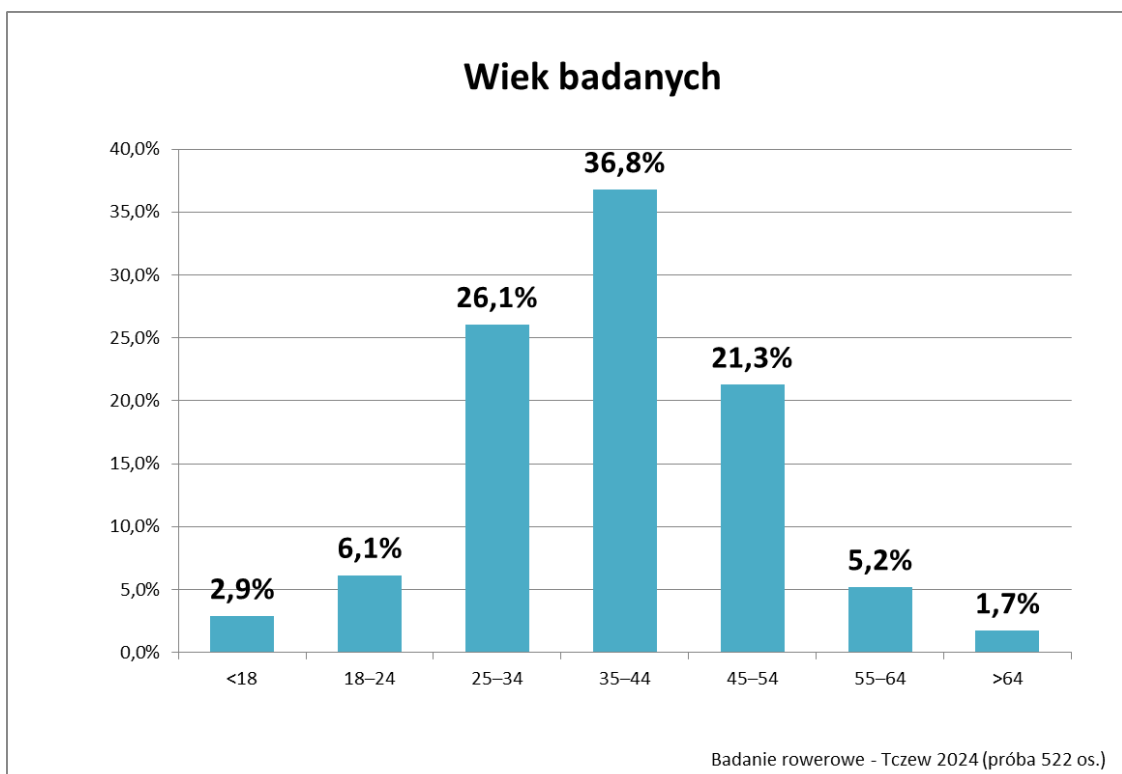
## **2. Wyniki badań**

Badanie zostało przeprowadzone metodą ankietową – CAWI (Computer Assisted Web Interview) w lipcu 2024 roku. Formularz ankiety składał się z 34 pytań pozwalających określić charakterystykę społeczno-demograficzną respondentów, ocenić ich przyzwyczajenia związane z jazdą na rowerze, oraz pozyskać opinie dotyczące miejskiej infrastruktury rowerowej. Badanie prowadzono za pośrednictwem stron internetowych Urzędu Miejskiego w Tczewie, mediów społecznościowych oraz z pomocą lokalnych mediów. W ten sposób zebrano 522 ankiety. W badaniu skoncentrowano się na określeniu profilu rowerzysty w Tczewie, czynnikach zachęcających i zniechęcających do jazdy na rowerze oraz zachowania w niebezpiecznych dla rowerzystów sytuacjach drogowych. Ważnym elementem badania było również wskazanie miejsc, w których poruszają się osoby korzystające z roweru w Tczewie, co z kolei pozwoliło na identyfikację potrzeb związanych z budową nowych odcinków sieci rowerowej w mieście.

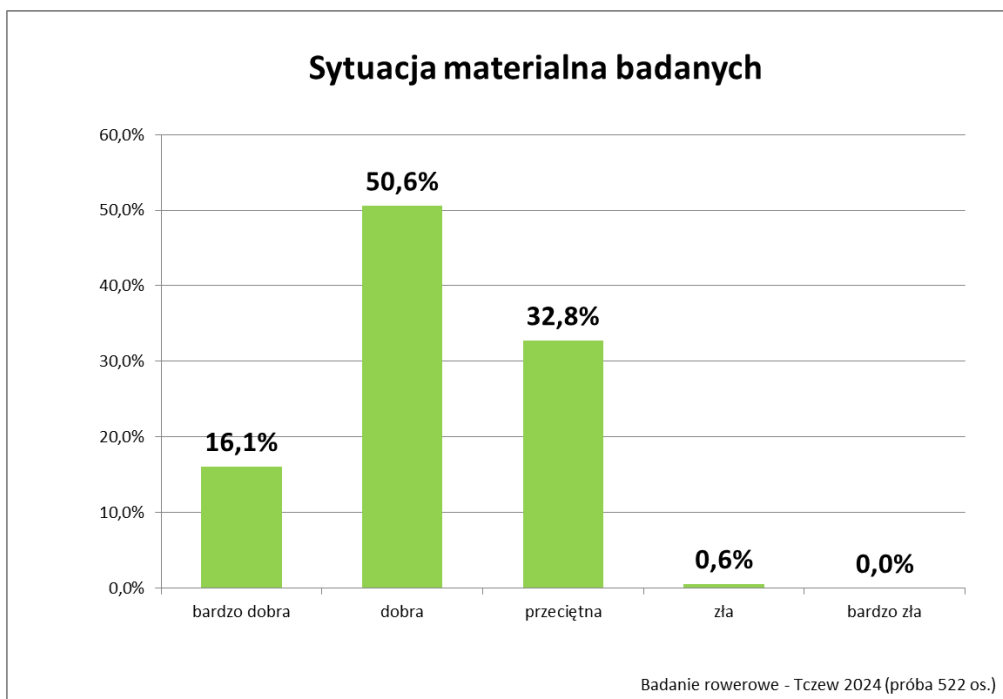
## 2.1. Charakterystyka badanych



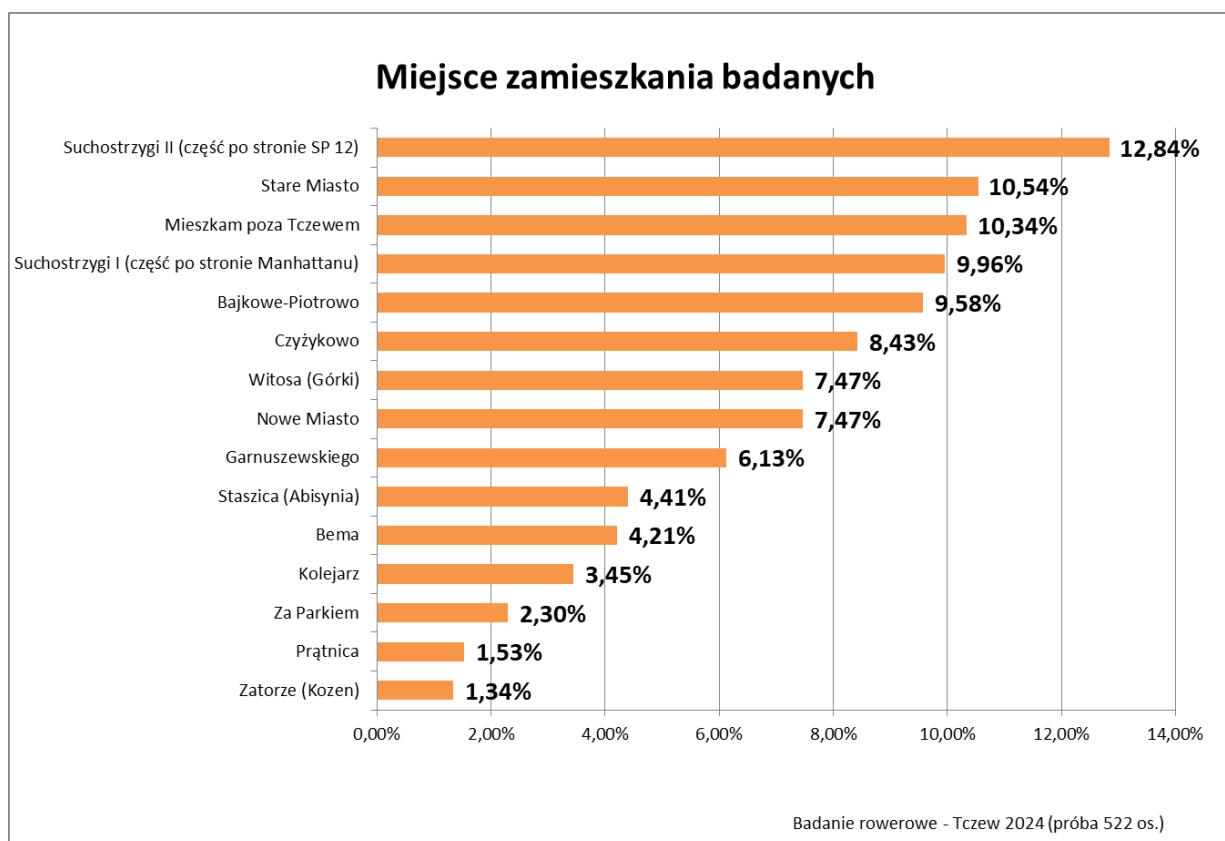
W badaniu wzięły udział 522 osoby, w tym 57% mężczyzn i 43% kobiet.



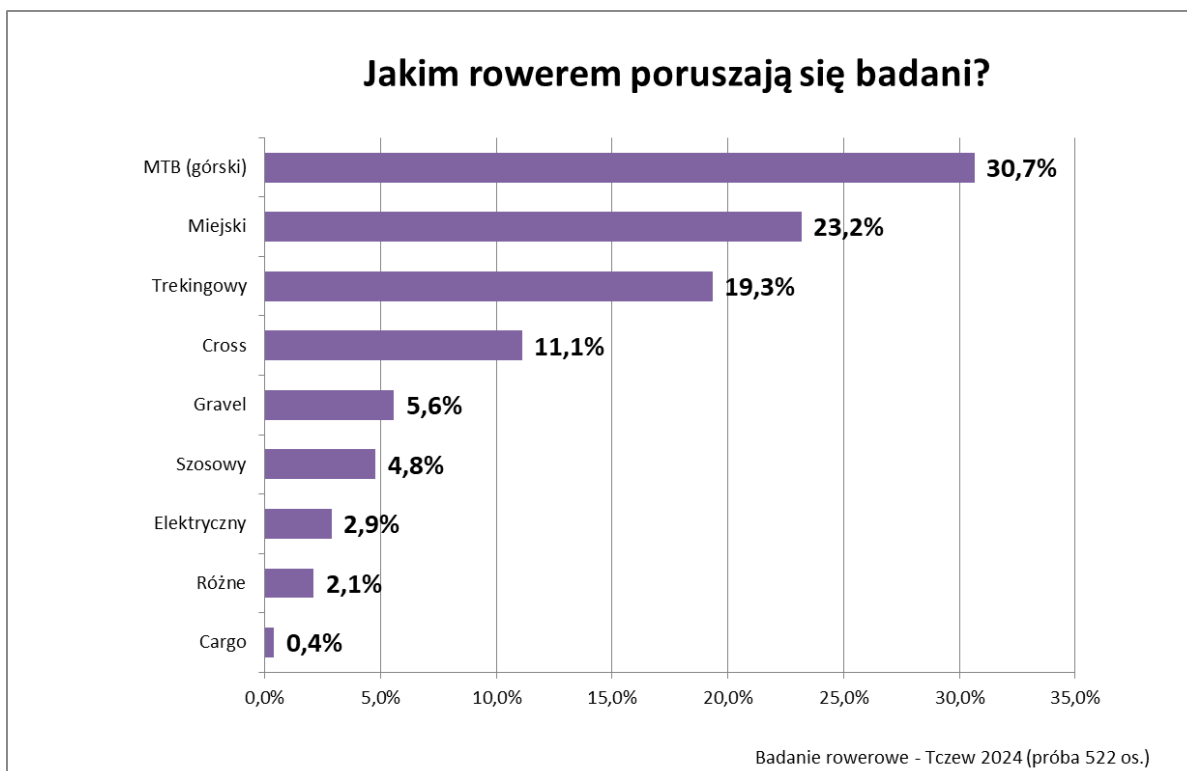
Większość badanych była w wieku od 25 do 54 lat. Ponad 1/3 ankietowanych to osoby w wieku 35-44 lata. Najmniejsze zainteresowanie badaniem było w grupie do 18 lat i powyżej 64 roku życia.



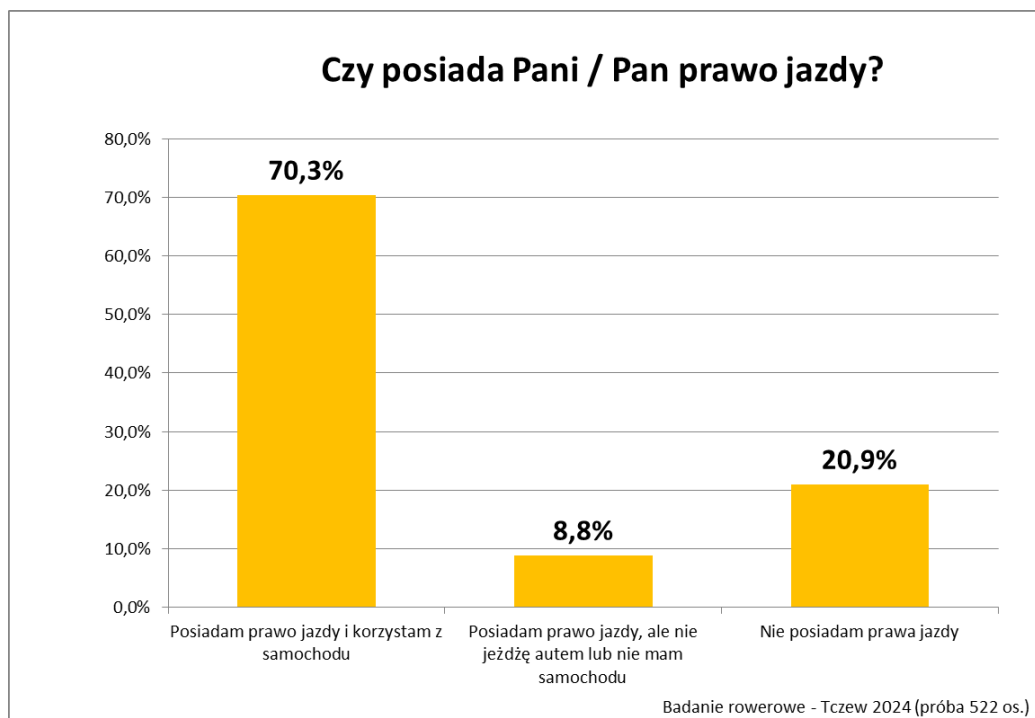
Największy odsetek badanych - 50% osób biorących udział w badaniu oceniło swoją sytuację materialną jako dobrą. 32,8% oceniło ją jako przeciętną, 16,1% jako bardzo dobrą.



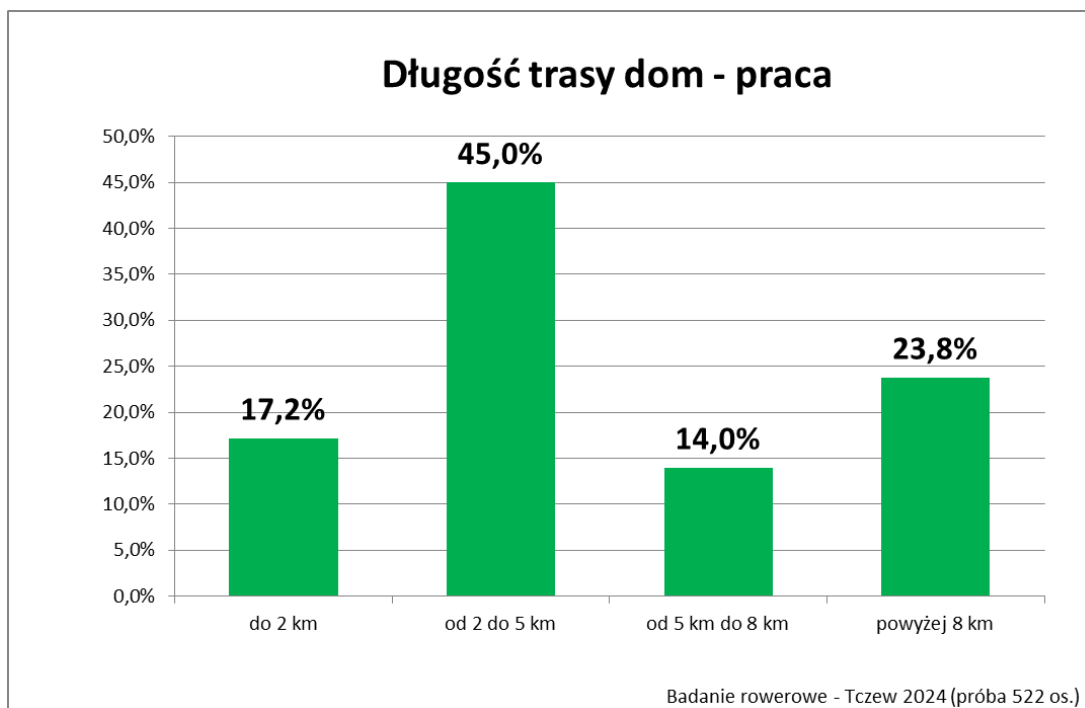
**W badaniu wzięli udział mieszkańcy z każdego osiedla w Tczewie oraz osoby spoza miasta.** Największą grupę respondentów stanowiły osoby deklarujące miejsce zamieszkania na Suchostrzygach (II – 12,84%; I – 9,96%) oraz Starym Mieście (10,34%). Osoby mieszkające poza Tczewem stanowiły 10,34%.



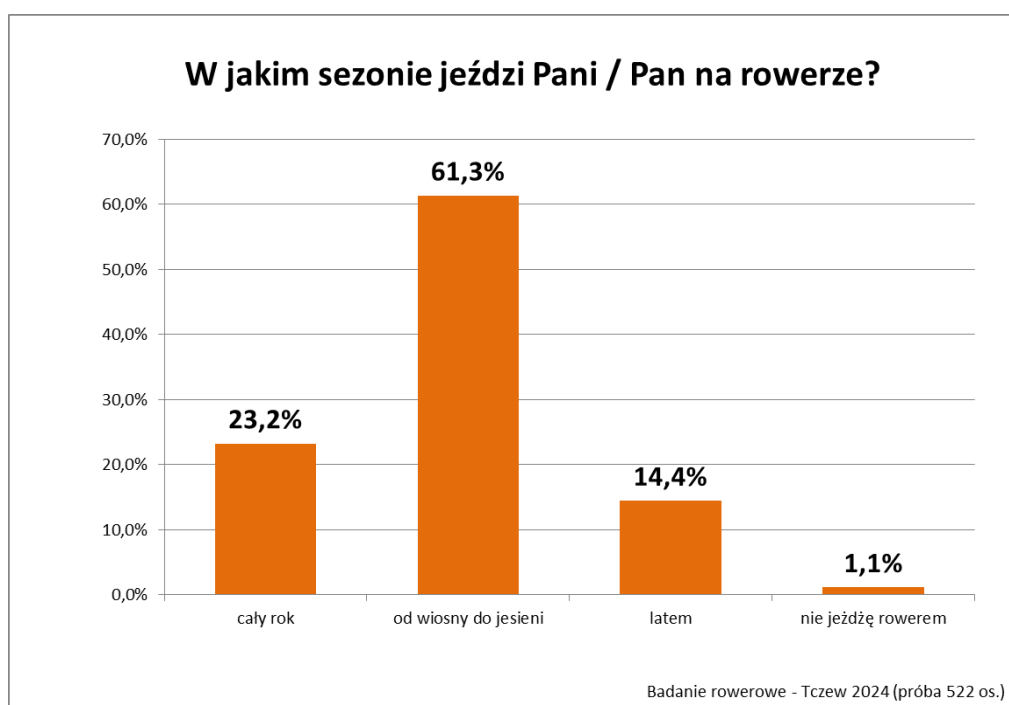
W pytaniu o rodzaj roweru, którym najczęściej poruszają się respondenci, najczęściej wskazywane były cztery modele: **rower górski (30,7%), miejski (23,2%), trekkingowy (19,3%) oraz cross (11,1%)**. Odpowiedzi te stanowią razem prawie 85%. Do mniej powszechnie używanych rodzajów rowerów należały m.in. gravel, rower elektryczny oraz rower towarowy typu cargo.



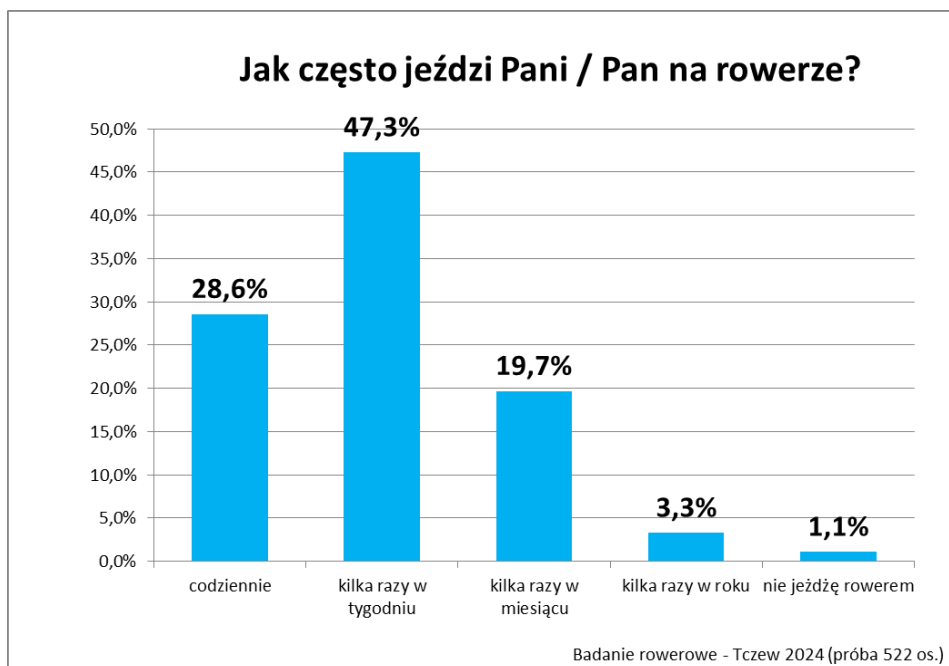
W badaniu zapytano także o posiadane uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Aż 79,1% badanych rowerzystów posiada prawo jazdy, z czego 70,8% korzysta z samochodu. 20,9% przyznało, że nie posiada prawa jazdy.



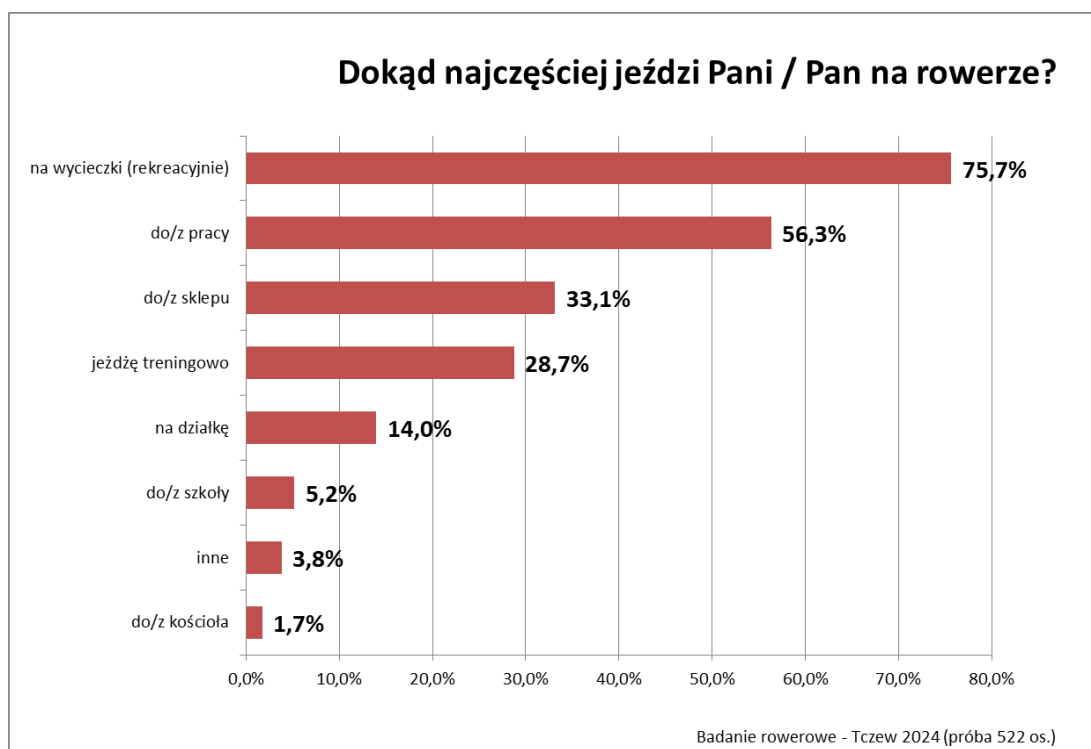
Kolejne z pytań dotyczyło oszacowania długości trasy pomiędzy domem a pracą. Ponad 60% badanych oceniło, że ich odległość z domu do pracy jest nie większa niż 5 km. Wskazania te potwierdzają możliwość skutecznej promocji roweru jako środka transportu wśród osób z Tczewa i okolic. Według Komisji Europejskiej rower jest najbardziej efektywnym środkiem transportu do 5 km.



Kolejne pytanie było związane z sezonowością jazdy na rowerze. Najwięcej, bo aż **61,3% respondentów**, deklaruje jazdę na rowerze w sezonie **od wiosny do jesieni**. **Całoroczną aktywność na rowerze wykazuje 23,2% badanych**, co wskazuje na znaczącą grupę osób, które nie rezygnują z tego środka transportu nawet w mniej sprzyjających warunkach pogodowych. Wyłącznie latem na rower decyduje się 14,4% uczestników badania, natomiast jedynie 1,1% osób przyznaje, że nie jeździ na rowerze.

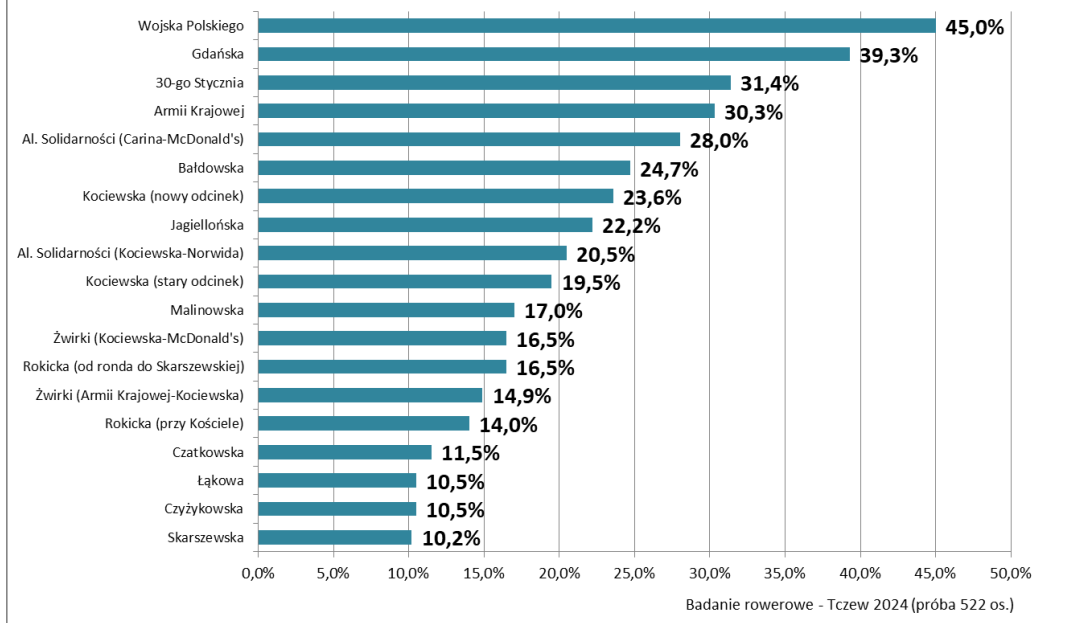


Poza sezonowością, istotnym aspektem poruszonym w badaniu była także częstość korzystania z roweru. Dane zebrane z ankiety pokazują, że jazda na rowerze jest popularną formą aktywności wśród badanych. **Większość respondentów (75,9%) korzysta z roweru przynajmniej kilka razy w tygodniu**, 28,6% codziennie, 19,7% kilka razy w miesiącu.



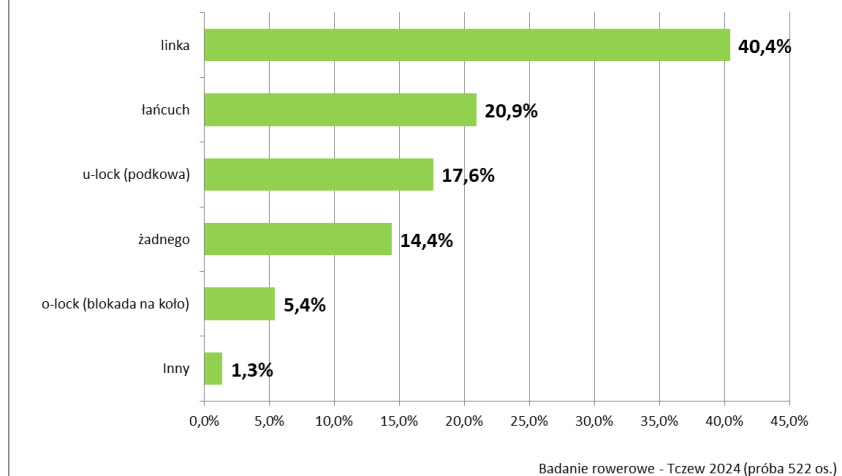
W badaniu przeprowadzonym wśród 522 respondentów na temat celów jazdy na rowerze, najczęściej wskazywanym powodem była **rekreacja – 75,7%** osób jeździ na wycieczki. **Rower jest także popularnym środkiem transportu do pracy, co potwierdza 56,3%** ankietowanych. Wykorzystywany jest również do zakupów (33,1%) oraz treningów sportowych (28,7%). Wyniki pokazują, że rower pełni istotną rolę w życiu mieszkańców Tczewa, zarówno w wymiarze komunikacyjnym, jak i rekreacyjno-sportowym.

### Ulice lub drogi rowerowe przyległe do tych ulic, po których porusza się Pani / Pan rowerem najczęściej (odp. tylko powyżej 10%):



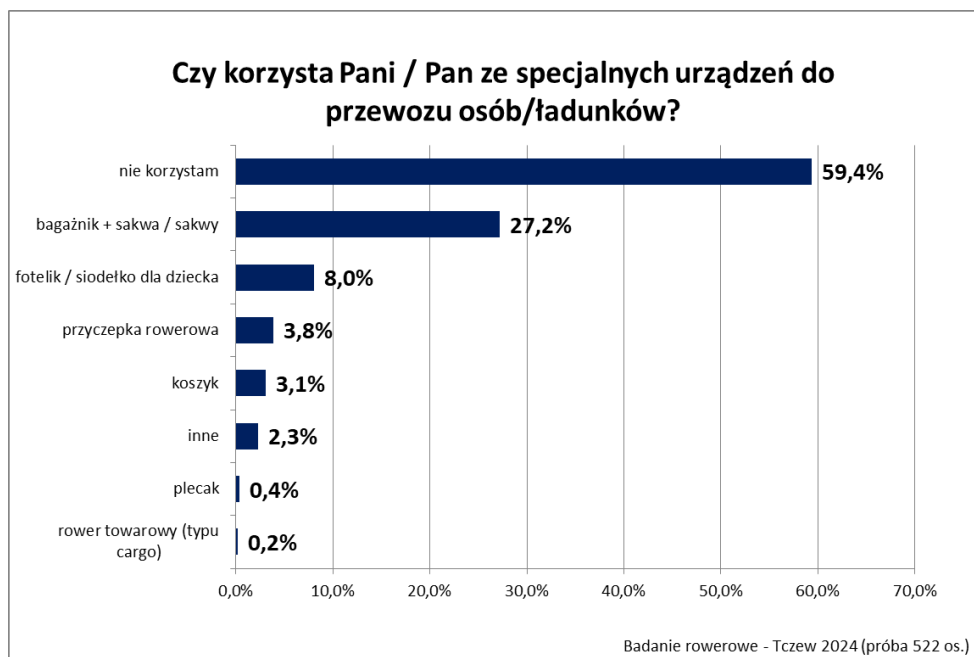
Poza sezonem, częstością i celem, w badaniu sprawdzono również wymiar przestrzenny korzystania z roweru w Tczewie. Najpopularniejszą wskazaną trasą była droga dla rowerów przy ulicy **Wojska Polskiego** z **45,0%** odpowiedzi. Kolejne miejsca zajęły droga dla rowerów przy ulicy **Gdańskiej** z **39,3%**, **30-go Stycznia** z **31,4%**, **Armii Krajowej** z **30,3%**, **Al. Solidarności** (Carina-McDonald's) z **28,0%**, **Bałdowskiej** z **24,7%** oraz **Kociewskiej** (nowy odcinek) z **23,6%**. Trasy te pełnią ważną rolę w codziennym poruszaniu się rowerem.

### Jakiego zapięcia rowerowego Pani / Pan używa?

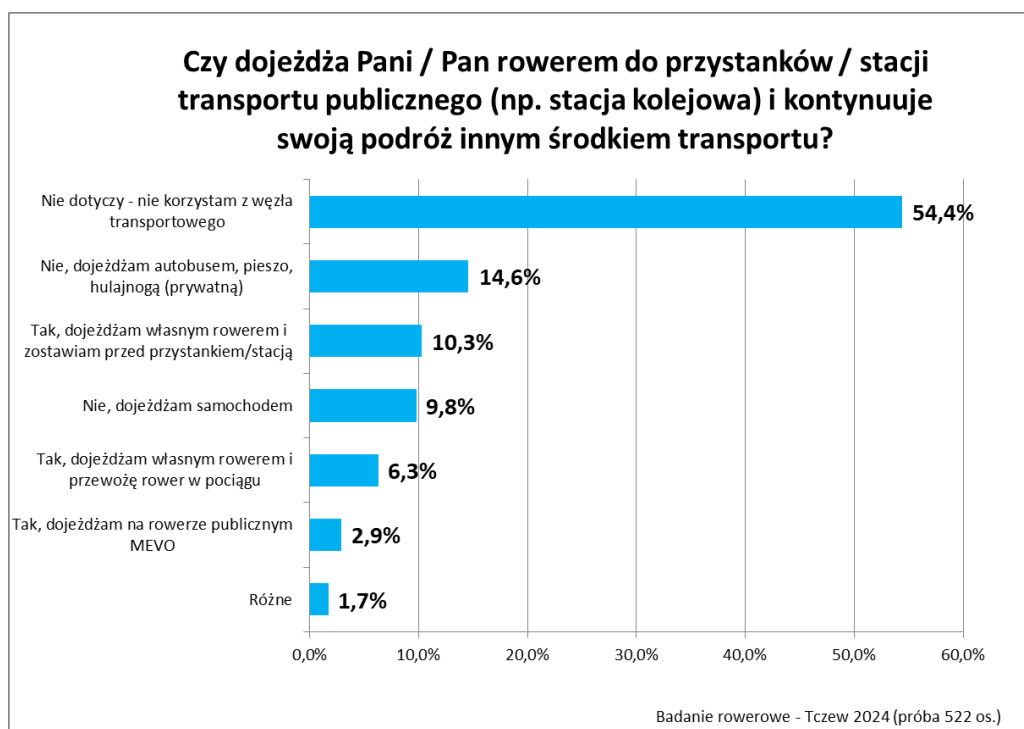


Korzystanie z roweru jest także powiązane z poczuciem bezpieczeństwa – zarówno poruszania się, jak i odpowiedniego zabezpieczenia przed kradzieżą i dewastacjami. Ze zgromadzonych danych wynika, że większość osób polega na zapięciach **linkowych** (**40,4%**), co może sugerować ich powszechność i dostępność. Badanie wykazało, że osoby, które nie korzystają z żadnego zapięcia stanowiły 14,4% respondentów. W ankiecie uzyskano niskie wyniki dla bardziej skutecznych niż linka zabezpieczeń, jak **u-lock** (**17,6%**) czy **łańcuch** (**20,9%**). Może to wskazywać na potrzebę większej edukacji w zakresie zabezpieczania rowerów i zwiększenia świadomości dotyczącej bezpieczeństwa.

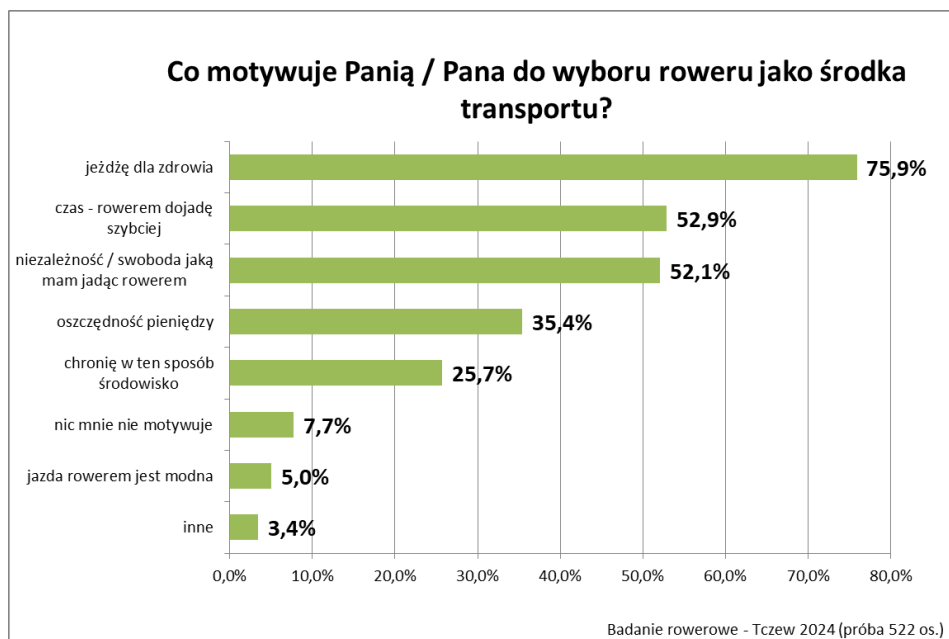




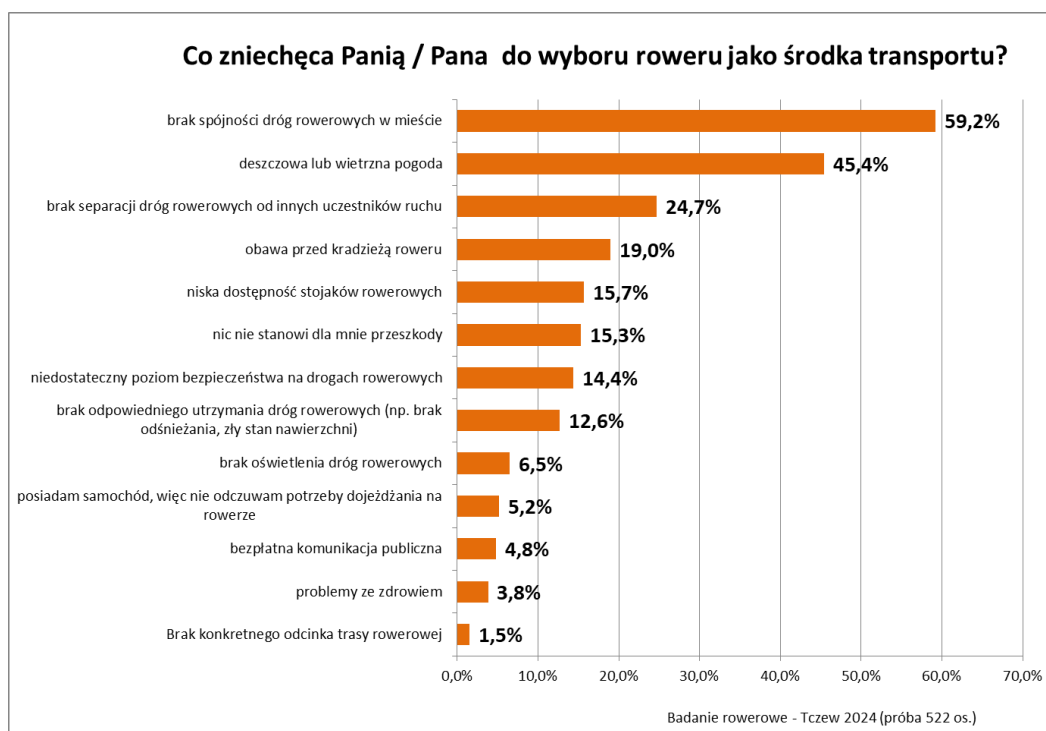
W pytaniu dotyczącym korzystania ze specjalnych urządzeń do przewozu osób i ładunków, **59,4%** respondentów zadeklarowało, że nie korzysta w ogóle z jakich rozwiązań. Najczęściej wskazywaną opcją była **bagażnik z sakwami**, na który wskazało **27,2%** uczestników. Wyniki sugerują, że większość rowerzystów ma niską świadomość lub na temat możliwości przewozu ładunków (np. zakupów) rowerem lub mniejsze potrzeby związane z przewozem.



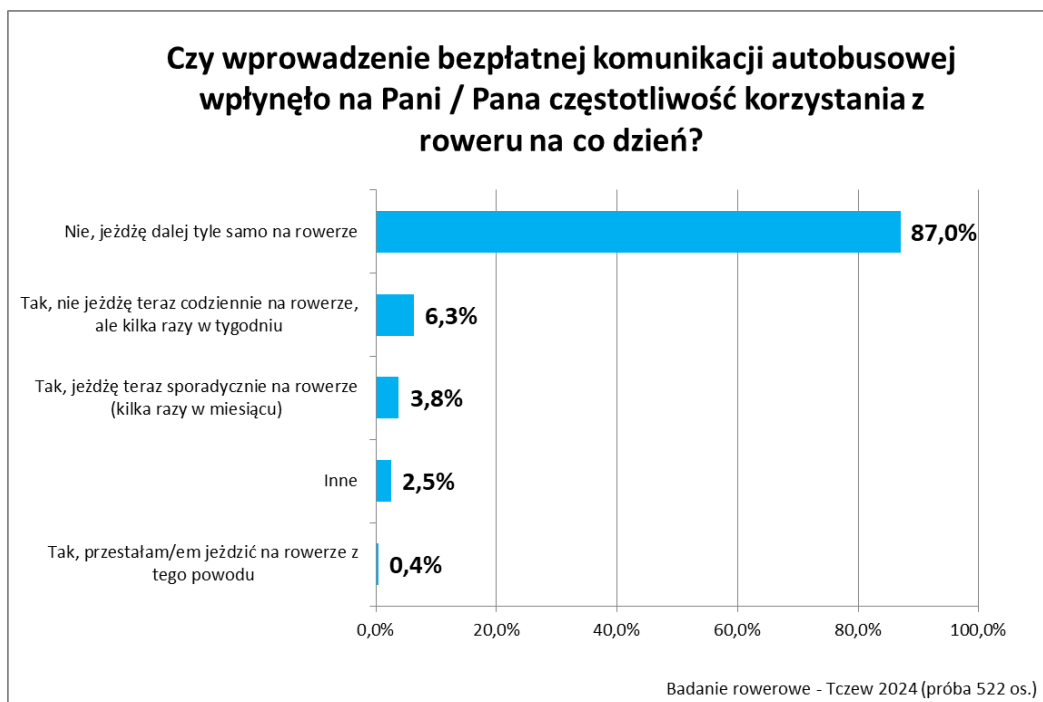
Ważnym elementem jazdy na rowerze jest możliwość łączenia przejazdów z podróżami publicznym transportem zbiorowym. Wśród tych, którzy dojeżdżają rowerem do węzła transportowego, najczęściej wskazywaną formą było zostawienie roweru przed przystankiem, co zadeklarowało **10,3%** badanych. Własny rower przewożony w pociągu stanowił opcję dla **6,3%**, a **2,9%** korzystało z roweru publicznego MEVO. Wyniki te wskazują, że **wśród rowerzystów 45%** z nich **wybiera rower** w dotarciu do dworca kolejowego.



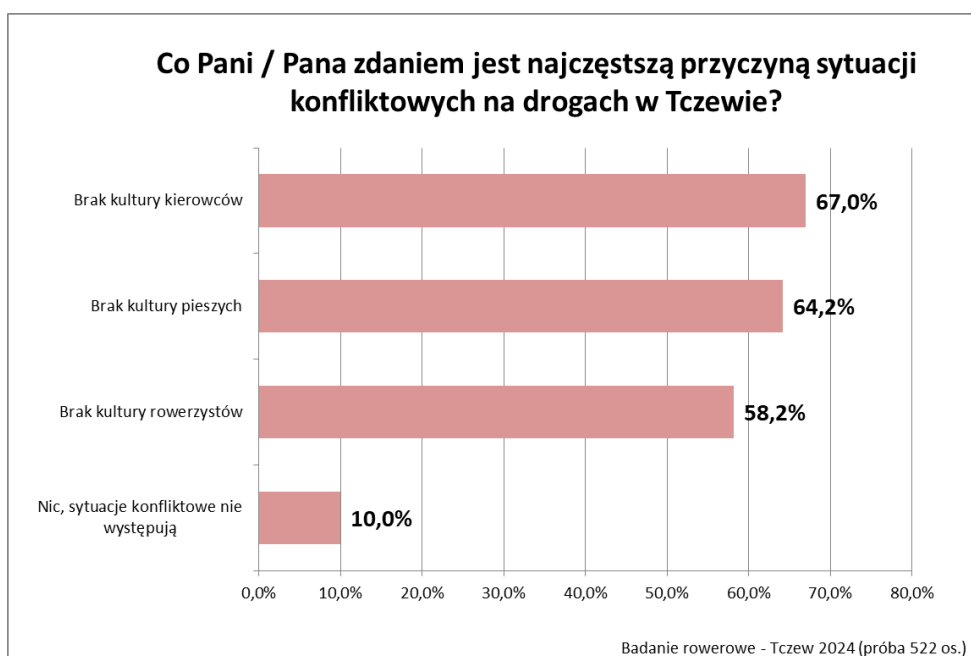
W dalszej części badania sprawdzono, co zachęca, a co zniechęca uczestników badania do korzystania z roweru. Głównym motywatorem (**75,9%** odpowiedzi) do wyboru roweru jako środka transportu był jego pozytywny wpływ na zdrowie. **52,9%** wskazało, że jeździ dla oszczędności czasu, a **52,1%** ceni sobie niezależność, jaką daje jazda na rowerze. Z kolei **35,4%** korzysta z roweru, aby oszczędzać pieniądze, a **25,7%** podkreśliło, że istotny jest dla nich aspekt ochrony środowiska. Wyniki te pokazują, że zdrowie oraz komfort podróżowania są kluczowymi czynnikami w wyborze roweru jako środka transportu.



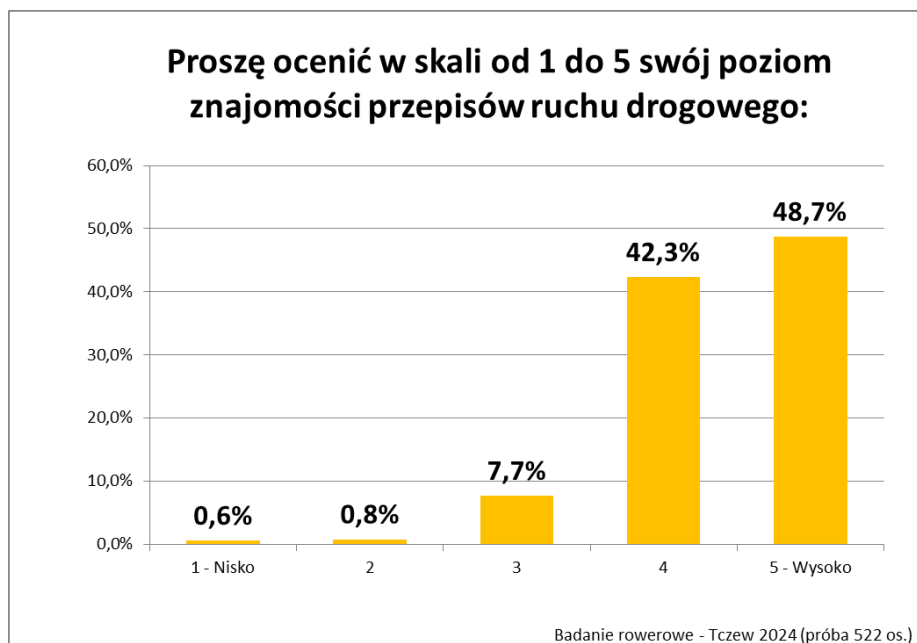
Wśród powodów zniechęcających do korzystania z roweru, **59,2%** respondentów wskazało na brak spójności dróg rowerowych w mieście. Ponadto, **45,4%** zniechęca niekorzystna pogoda, a **24,7%** obawia się braku separacji dróg rowerowych od innych uczestników ruchu. Obawy przed kradzieżą roweru wskazało **19,0%** respondentów, co może sugerować potrzebę poprawy infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa.



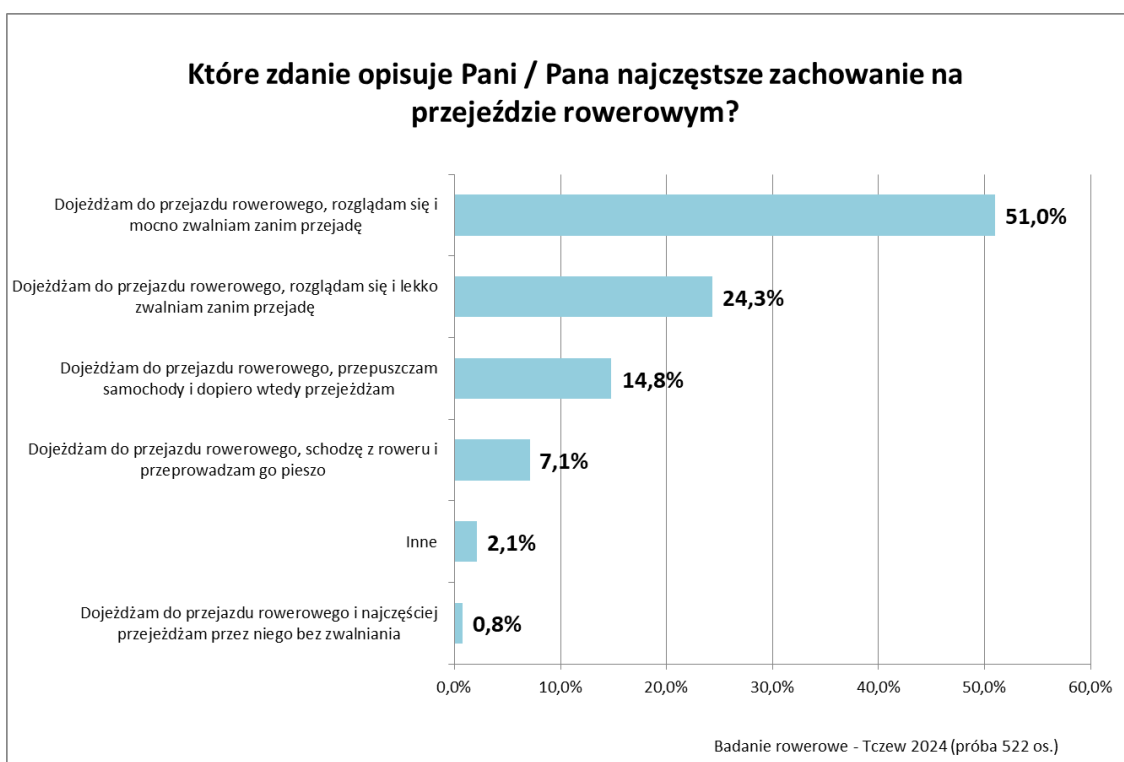
W 2023r. w Tczewie wprowadzono bezpłatną komunikację autobusową, co mogło w sposób istotny wpłynąć na sposób poruszania się mieszkańców po mieście. Dlatego też w badaniu pojawiło się pytanie dotyczące wpływu wprowadzenia bezpłatnej komunikacji autobusowej na korzystanie z roweru. **87,0%** respondentów zadeklarowało, że ich częstość jazdy na rowerze nie uległa zmianie. Zaledwie **0,4%** badanych przyznało, że całkowicie zaprzestało jazdy na rowerze, a **6,3%** jeździ teraz kilka razy w tygodniu. Te wyniki sugerują, że wprowadzenie bezpłatnej komunikacji nie miało znaczącego wpływu na codzienne korzystanie z rowerów przez większość respondentów.



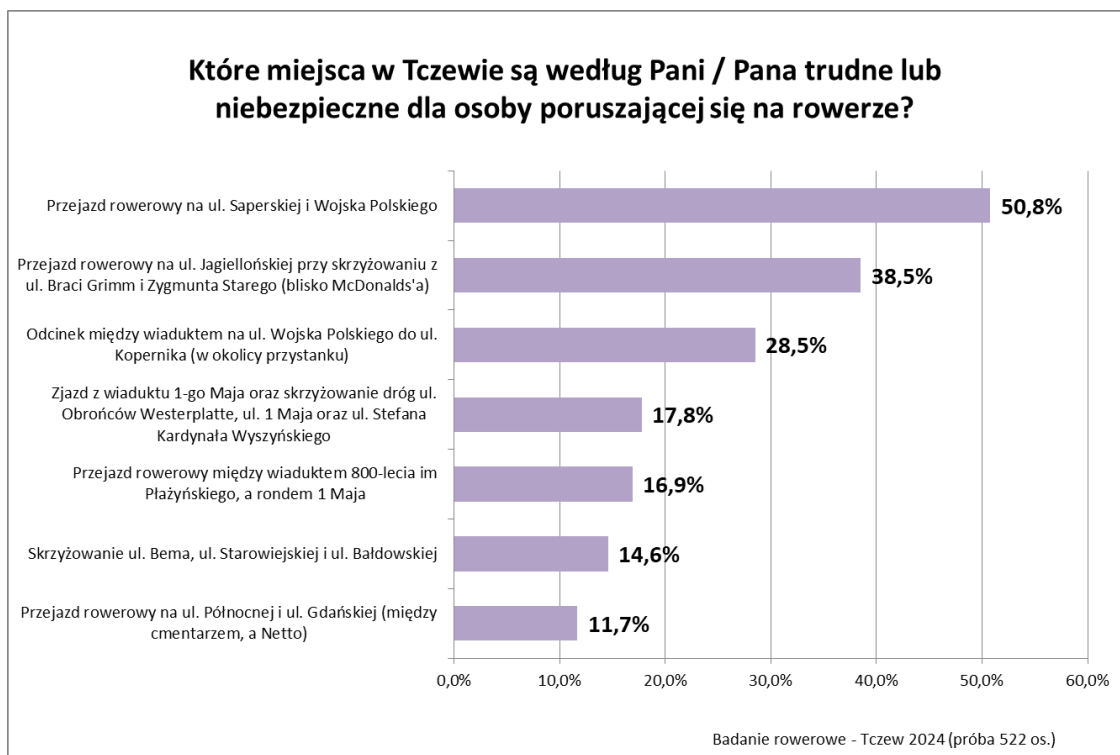
Respondenci zostali poproszeni o wskazanie najczęstszej przyczyny sytuacji konfliktowych na drogach w Tczewie. Najczęściej wskazywano na brak kultury kierowców, co zauważyło **67,0%** uczestników, a także brak kultury pieszych (**64,2%**) oraz rowerzystów (**58,2%**). Tylko **10,0%** badanych nie dostrzega sytuacji konfliktowych. Wyniki te podkreślają potrzebę poprawy kultury zachowań na drogach wśród **wszystkich** uczestników ruchu.



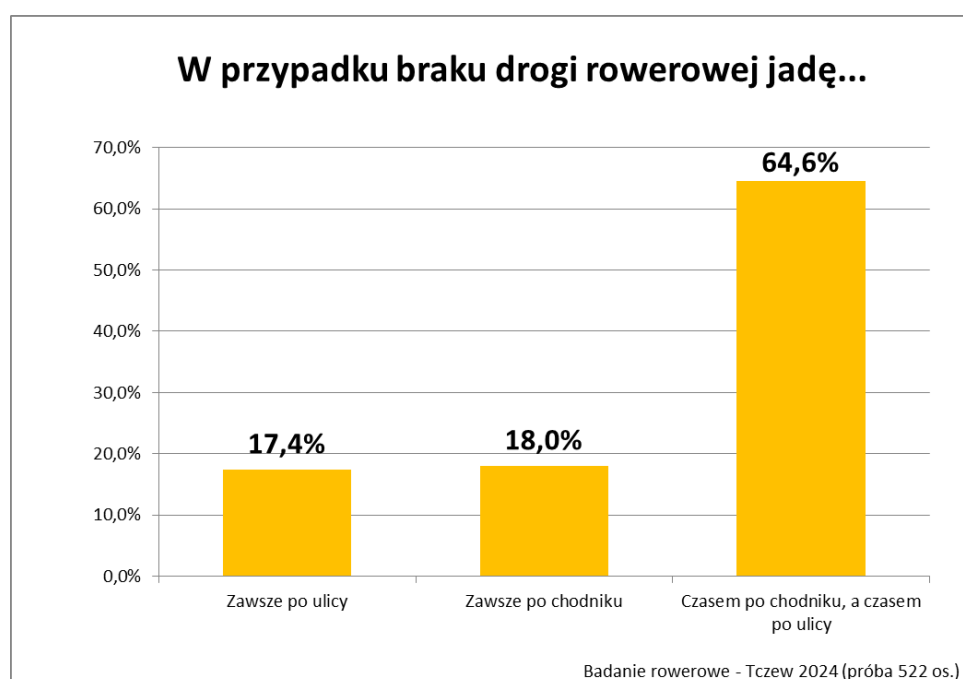
Uczestnicy badania zostali także poproszeni o ocenę swojego poziomu znajomości przepisów ruchu drogowego. **48,7%** badanych uznało swoją znajomość za wysoką (ocena 5). Dodatkowo, **42,3%** uczestników oceniło swoją wiedzę na poziomie 4. Tylko **1,4%** respondentów wskazało na niski poziom znajomości przepisów.



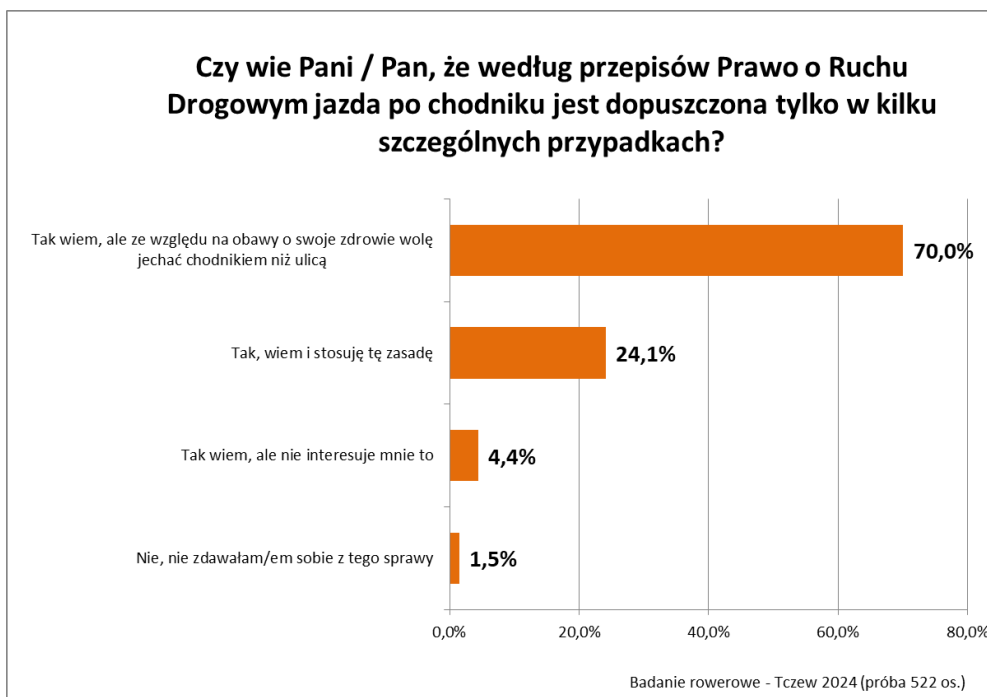
Newralgicznymi miejscami w przestrzeni ruchu rowerowego są przejazdy dla rowerzystów. Badanie dotyczące zachowań na przejazdach rowerowych ujawniło, że **51,0%** respondentów mocno zwalnia przed przejazdem rowerowym, a **24,3%** lekko zwalnia i rozgląda się. Zaledwie **0,8%** jeździ bez zwalniania. Takie wyniki mogą sugerować, że większość rowerzystów podejmuje odpowiednie środki ostrożności, co może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na przejazdach.



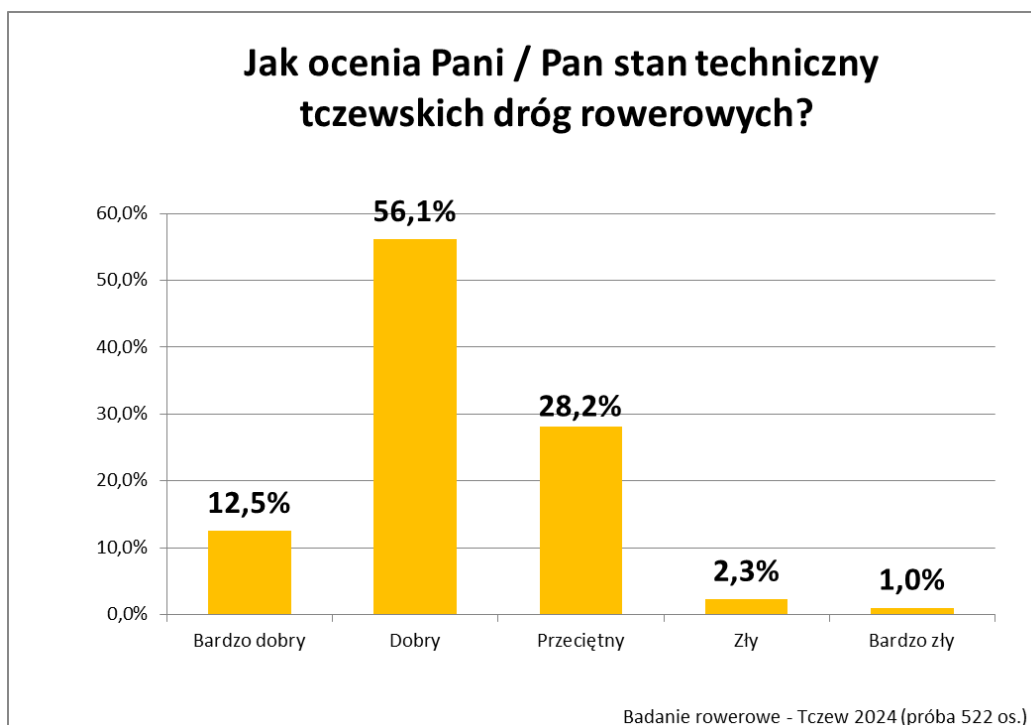
W badaniu dotyczącym miejsc trudnych lub niebezpiecznych dla rowerzystów w Tczewie, najczęściej wskazano na przejazd rowerowy na ul. Saperskiej i Wojska Polskiego, który otrzymał **50,8%** odpowiedzi. Kolejne miejsca to przejazd rowerowy na ul. Jagiellońskiej przy skrzyżowaniu z ul. Braci Grimm (**38,5%**) oraz odcinek między wiaduktem na ul. Wojska Polskiego do ul. Kopernika (**28,5%**). Wyniki te wskazują na potrzebę poprawy infrastruktury rowerowej w tych lokalizacjach, aby zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów.



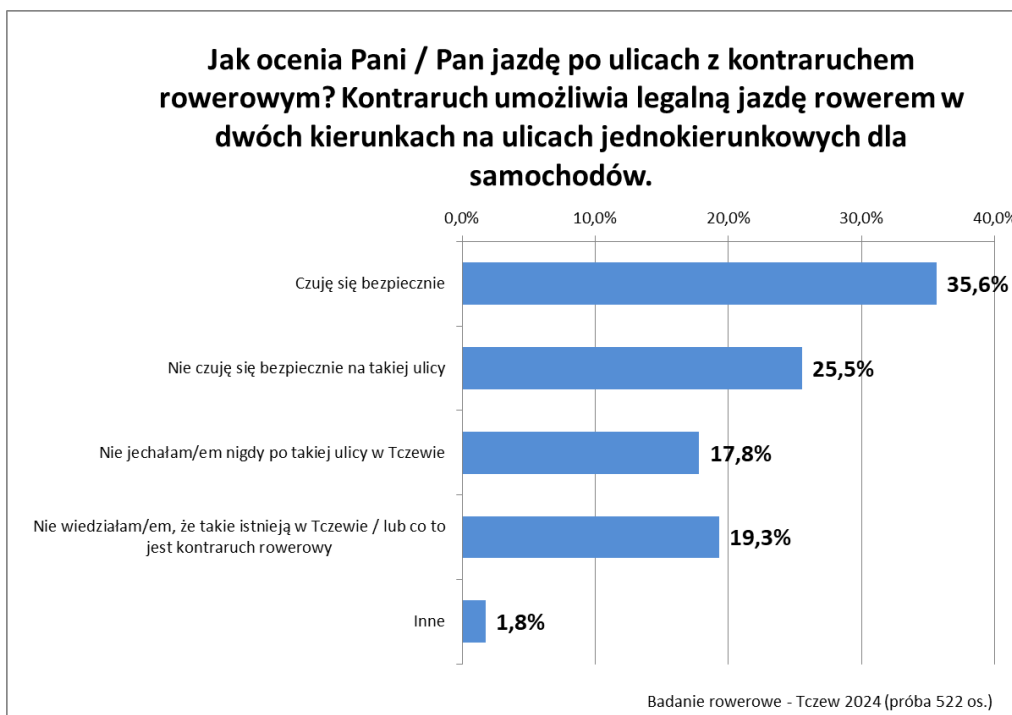
Respondenci zostali zapytani o zachowanie w przypadku braku drogi rowerowej. **64,6%** z nich zadeklarowało, że czasem jeździ po chodniku, a czasem po ulicy, co sugeruje, że rowerzyści często muszą podejmować decyzje w zależności od warunków. **18,0%** osób zawsze jeździ po chodniku, a **17,4%** po ulicy. Te wyniki wskazują na konieczność rozwinięcia infrastruktury rowerowej.



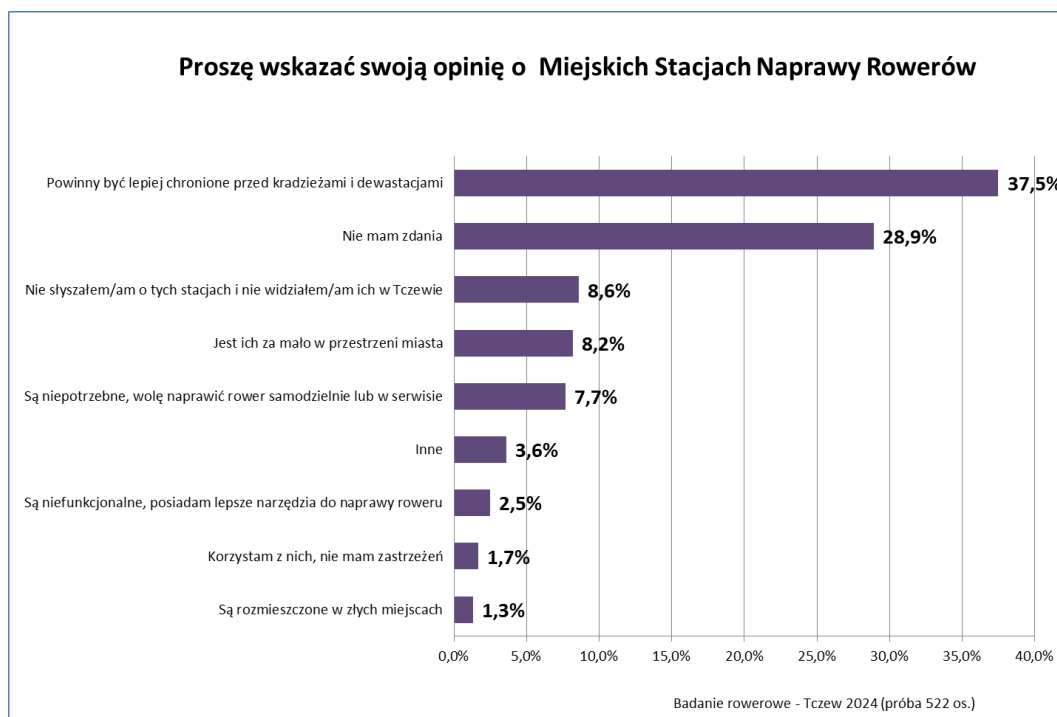
W odpowiedzi na pytanie o znajomość przepisów dotyczących jazdy po chodniku, **70,0%** respondentów przyznało, że z uwagi na obawy o swoje zdrowie, woli jechać chodnikiem niż ulicą. Tylko **24,1%** uczestników stosuje przepisy, a **5,9%** nie zdaje sobie sprawy z ograniczeń. Te wyniki podkreślają potrzebę edukacji rowerzystów w zakresie przepisów ruchu drogowego oraz poprawy infrastruktury dla rowerów.



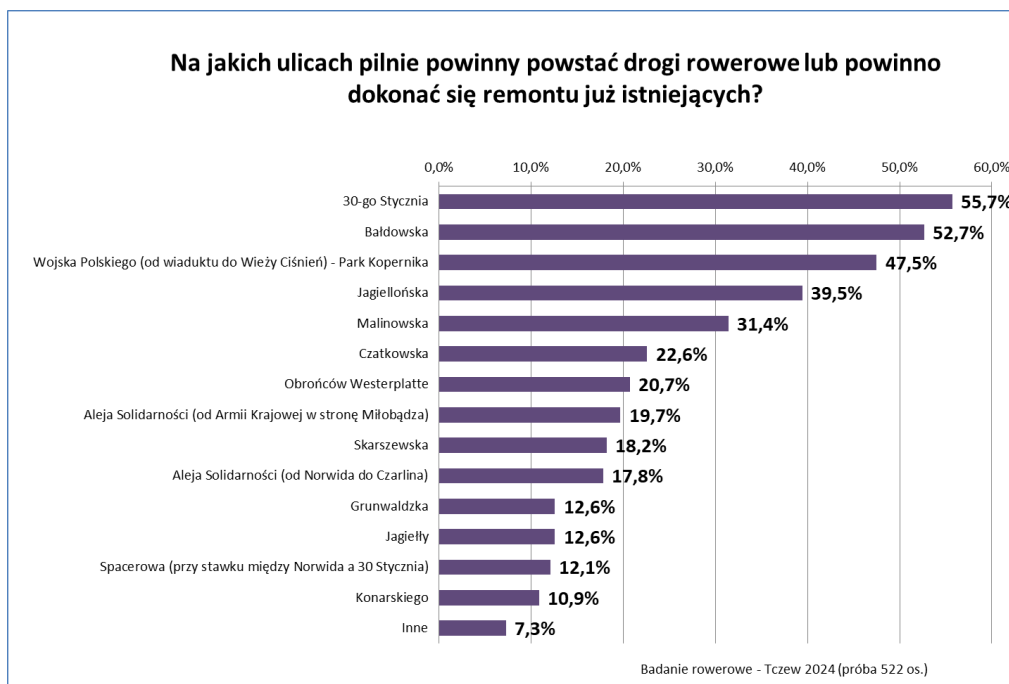
Ocena stanu technicznego dróg rowerowych w Tczewie była w większości pozytywna - odnotowano **56,1%** respondentów oceniających stan jako dobry, a **12,5%** jako bardzo dobry. Jednak **28,2%** badanych uznało stan dróg za przeciętny, a tylko **3,3%** wskazało na zły lub bardzo zły stan. Te wyniki sugerują, że choć większość dróg rowerowych jest w akceptowalnym stanie, istnieje potrzeba dalszej poprawy.



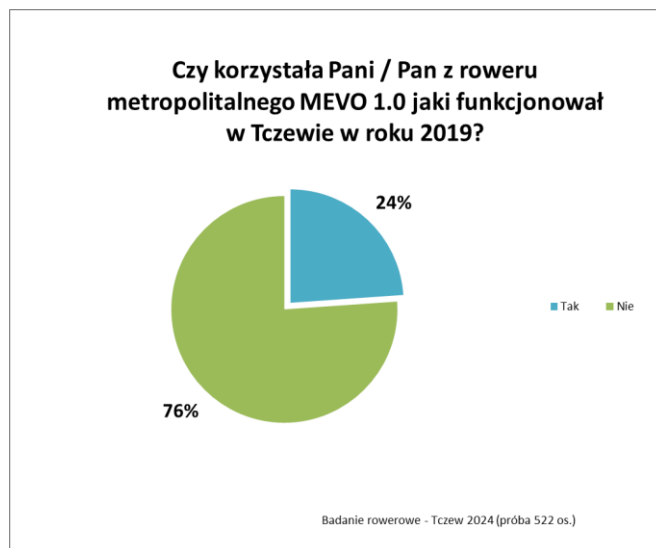
W ocenie jazdy po ulicach z kontraruchem rowerowym (możliwością jazdy rowerem w dwóch kierunkach na drodze jednokierunkowej dla samochodów), **35,6%** respondentów czuło się bezpiecznie, podczas gdy **25,5%** nie czuło się komfortowo na takich ulicach. **17,8%** badanych nie miało doświadczenia w jeździe po takich ulicach, a **19,3%** nie wiedziało, że takie rozwiązania istnieją w Tczewie. Wyniki te sugerują, że zwiększenie świadomości na temat kontraruchu rowerowego może poprawić komfort jazdy i bezpieczeństwo rowerzystów.



W przeprowadzonym badaniu respondenci ocenili także Miejskie Stacje Naprawy Rowerów. **37,5%** ankietowanych uważa, że powinny być one lepiej chronione przed kradzieżami i dewastacjami. **28,9%** nie ma zdania na ten temat, a **8,6%** nie słyszało o tych stacjach w Tczewie. Wyniki tego pytania sugerują że główny problem tych stacji to ich ciągła dewastacja i brak ich ochrony.



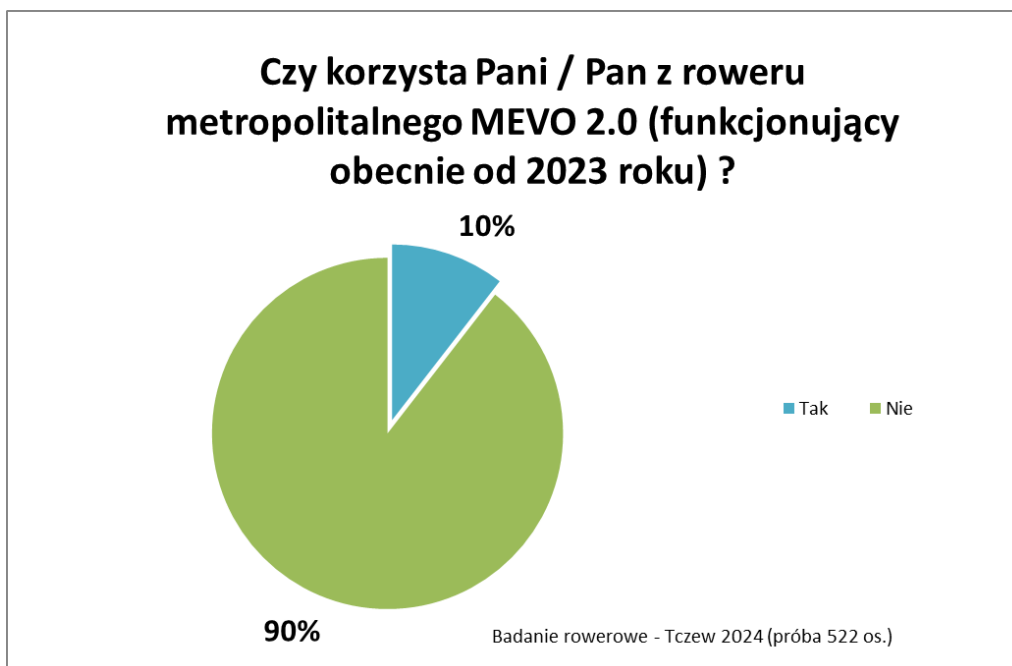
Ważnym elementem ankiety była identyfikacja potrzeb w zakresie budowy nowej drogowej infrastruktury dla rowerzystów. Respondenci wskazali, że pilnie powinny powstać drogi rowerowe lub zostać wyremontowane przy ulicach: **30-go Stycznia** (55,7%), **Bałdowskiej** (52,7%) oraz **Wojska Polskiego** (47,5%) – Park Kopernika. Te wyniki wskazują na istotne potrzeby w zakresie infrastruktury rowerowej w tych kluczowych lokalizacjach miasta, obejmujących obszary zamieszkania dużej liczby osób. Budowa tych dróg może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu jazdy.



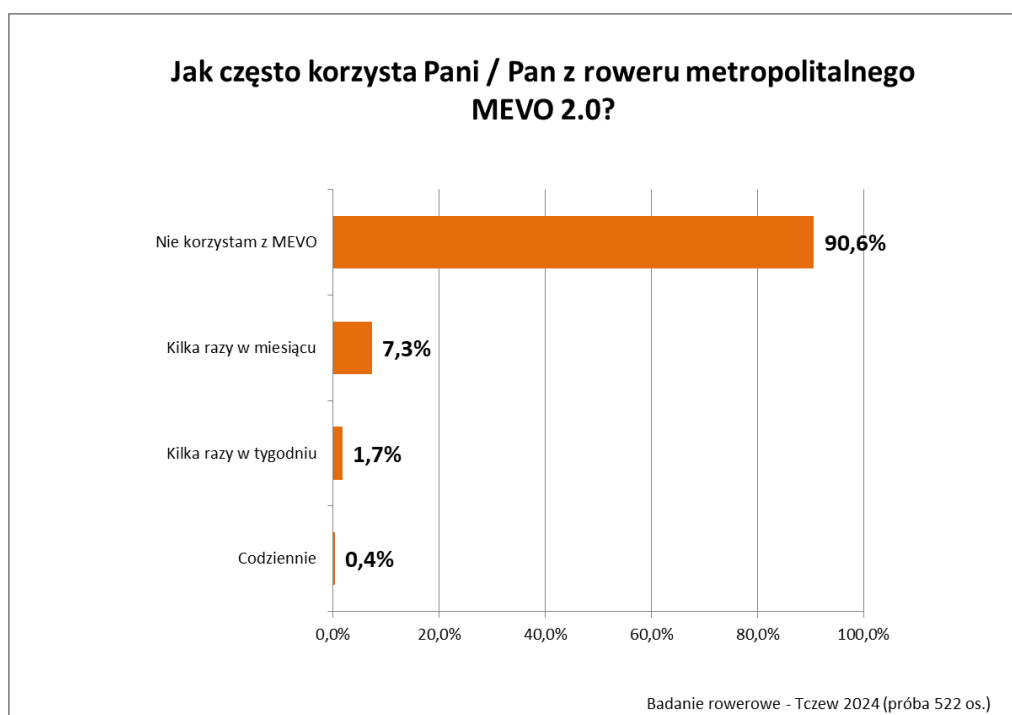
Od kilku lat miasto Tczew uczestniczy w projekcie roweru metropolitalnego MEVO, utworzonego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. System zakłada możliwość samoobsługowych wypożyczeń i zwrotów rowerów publicznych w przestrzeni 16 gmin wspomnianego wcześniej obszaru, w tym gminy miejskiej Tczew. Pierwsza wersja systemu (MEVO 1.0) została uruchomiona w 2019 roku i funkcjonowała przez niecały rok, natomiast druga (MEVO 2.0) funkcjonuje od 2023 roku i obecnie. Kolejne pytania ankiety poświęcono właśnie sposobom korzystania z roweru metropolitalnego MEVO.

W pierwszej kolejności zapytano o pierwszą wersję systemu. Wykazano, że **23,9%** respondentów korzystało z roweru metropolitalnego MEVO 1.0 w Tczewie w 2019 roku.

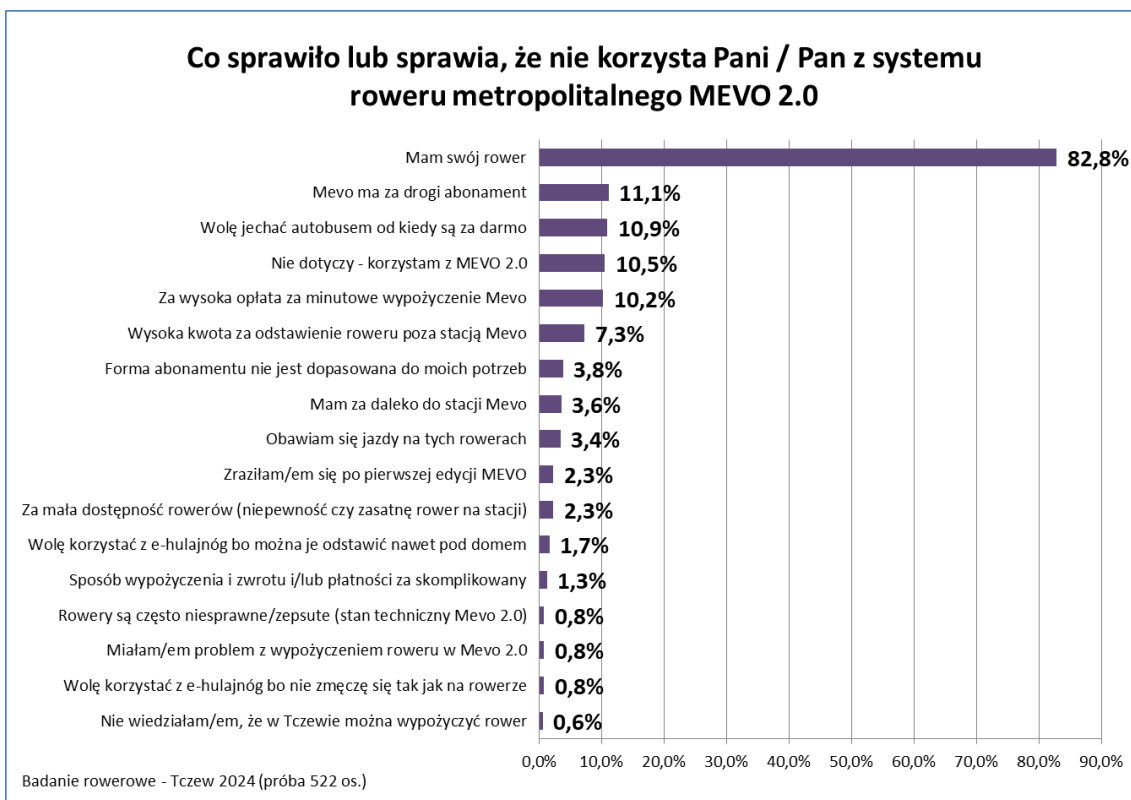




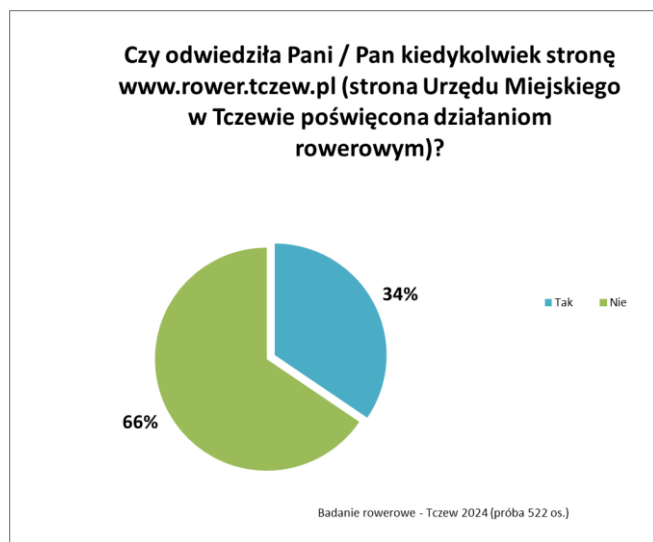
W przypadku systemu MEVO 2.0, jedynie **10,5%** respondentów korzystało z roweru. Te wyniki sugerują, że nowa edycja systemu zyskała mniejszą popularność wśród mieszkańców Tczewa.



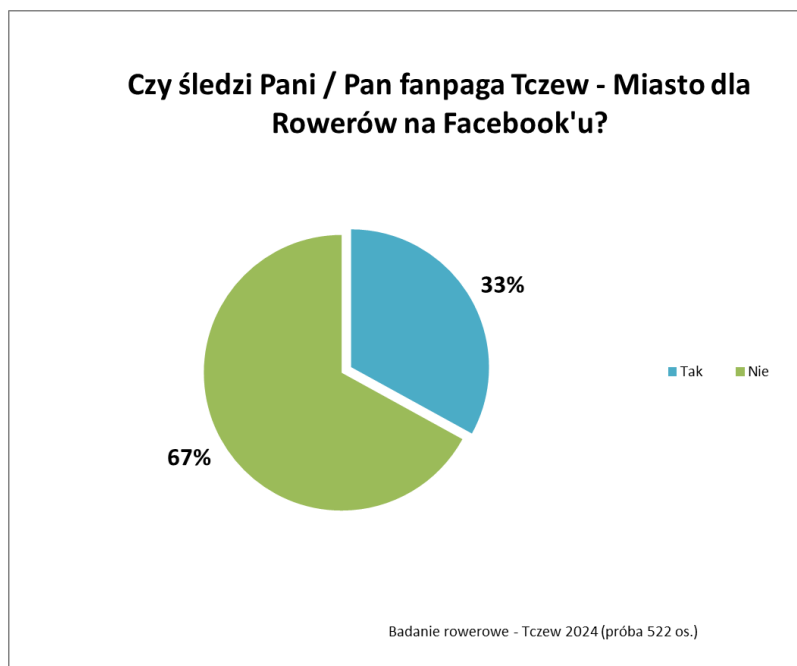
Zaledwie **0,4%** respondentów korzysta codziennie z MEVO 2.0, a **90,6%** nie korzysta w ogóle z tego systemu. Oznacza to, że zdecydowana większość badanych nie ma potrzeby korzystania z roweru metropolitalnego. Jest to zgodne z założeniami systemu roweru metropolitalnego, który jest usługą dla mieszkańców nieposiadających swojego roweru lub rzadko z niego korzystających.



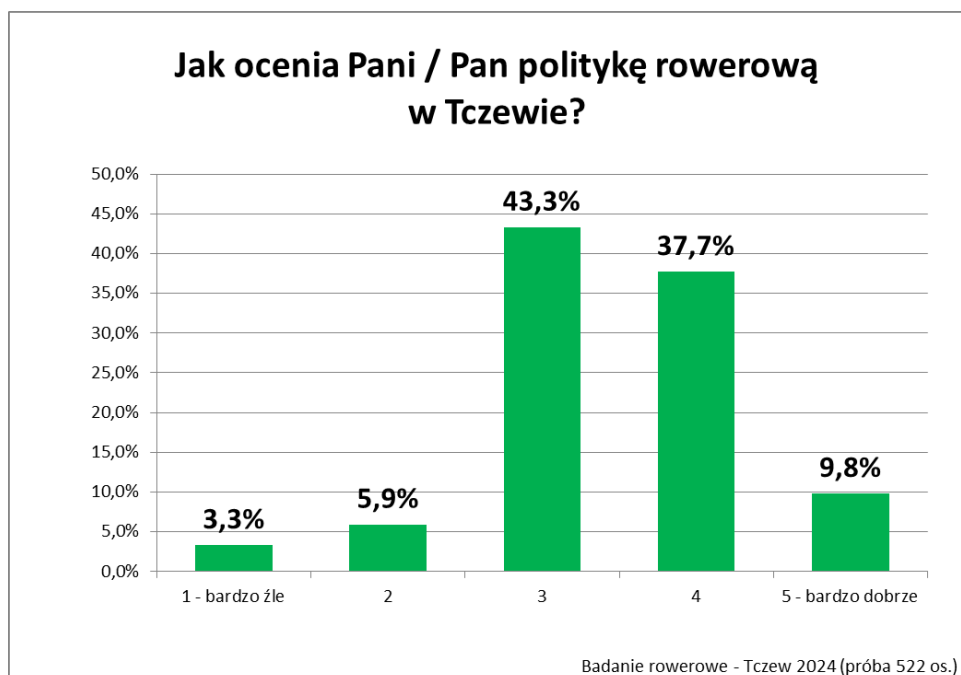
Najbardziej istotną przyczyną, dla której respondenci nie korzystają z MEVO 2.0, jest posiadanie własnego roweru. Odpowiedź tę wskazało 82,8% badanych. Inne czynniki to zbyt wysokie opłaty za minutowe wypożyczenie (10,2%) oraz preferencja korzystania z autobusów po wprowadzeniu darmowej komunikacji (10,9%). Te wyniki wskazują na konieczność przemyślenia oferty systemu, aby zachęcić większą liczbę mieszkańców do korzystania z systemu roweru metropolitalnego.



Ważnym aspektem polityki rowerowej jest także informowanie i promowanie działań związanych z miejskim ruchem rowerowym. Miasto Tczew posiada stronę internetową oraz specjalną stronę w mediach społecznościowych, na których na bieżąco informują o działaniach miasta związanych z realizacją założeń polityki rowerowej. **34,5%** respondentów przyznało, że odwiedziło stronę [www.rower.tczew.pl](http://www.rower.tczew.pl), a **65,5%** nie miało z nią kontaktu. Niska liczba odwiedzin może sugerować niewystarczającą promocję strony lub małe zainteresowanie tematyką rowerową wśród mieszkańców korzystających z roweru.



Respondenci śledzący fanpage Tczew - Miasto dla Rowerów na Facebooku stanowili 33,0%, podczas gdy 67,0% nie śledziło tej strony. Wyniki te mogą wskazywać na potrzebę zwiększenia aktywności w mediach społecznościowych, aby promować stronę.



Finałnym pytaniem ankiety była ogólna ocena polityki rowerowej w Tczewie. Respondenci oceniali to zagadnienie w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę bardzo złą, 5 ocenę bardzo dobrą. Ocena respondentów była w większości przeciętna - **43,3%** badanych oceniło politykę miasta na 3. Tylko **9,8%** oceniło ją bardzo dobrze, a **3,3%** bardzo źle. Te wyniki sugerują, że istnieje możliwość poprawy jakości działań z zakresu polityki rowerowej, aby lepiej zaspokoić potrzeby rowerzystów.

## Podsumowanie raportu z badania opinii rowerzystów w Tczewie w 2024 roku

Raport z badania opinii rowerzystów w Tczewie w 2024 roku prezentuje wyniki przeprowadzonego w lipcu badania ankietowego metodą CAWI. W badaniu wzięło udział 522 respondentów, głównie mieszkańców Tczewa, którzy oceniali infrastrukturę rowerową oraz swoje doświadczenia i potrzeby związane z korzystaniem z roweru w mieście.

Badanie miało na celu zdefiniowanie profilu rowerzysty w Tczewie, identyfikację czynników zachęcających i zniechęcających do jazdy na rowerze oraz ocenę zachowań w niebezpiecznych sytuacjach drogowych. Ważnym aspektem było także określenie głównych tras rowerowych oraz potrzeb związanych z rozbudową infrastruktury rowerowej.

Kluczowe wnioski z badania to:

1. Większość uczestników badania to osoby w wieku od 25 do 54 lat, z przewagą mężczyzn (57%). Rower jest popularny wśród mieszkańców z każdego osiedla, przy czym najwięcej respondentów pochodziło z osiedla Suchostrzygi.
2. Rowerzyści w Tczewie najczęściej korzystają z rowerów górskich, miejskich, trekkingowych i crossowych. Zdecydowana większość (75,9%) jeździ na rowerze kilka razy w tygodniu, a głównymi celami korzystania z roweru są: rekreacja (75,7%) oraz dojazdy do pracy (56,3%).
3. Najczęściej uczęszczanymi trasami są drogi przy ulicach Wojska Polskiego, Gdańskiej i 30-go Stycznia. Respondenci podkreślili potrzebę rozbudowy i poprawy infrastruktury rowerowej przy kilku głównych ulicach miasta, takich jak 30-go Stycznia i Bałdowska.
4. Głównymi czynnikami motywującymi do korzystania z roweru w Tczewie wśród respondentów ankiety są: zdrowie, oszczędność czasu i niezależność. Z kolei największymi barierami są: brak spójności dróg rowerowych, niekorzystne warunki pogodowe oraz obawy związane z bezpieczeństwem.
5. Stan techniczny dróg rowerowych w Tczewie został oceniony jako dobry przez większość respondentów, jednak istnieje potrzeba dalszej poprawy. Respondenci wskazali także na konieczność lepszej ochrony miejskich stacji naprawy rowerów przed dewastacją.
6. Na podstawie uzyskanych w ankiecie wyników stwierdzono, że wprowadzenie bezpłatnej komunikacji autobusowej w Tczewie nie miało znaczącego wpływu na częstotliwość korzystania z rowerów przez mieszkańców.

Przeprowadzone badanie wskazuje na wysoką popularność jazdy na rowerze wśród biorących udział w ankiecie mieszkańców Tczewa. Uzyskane wyniki pokazały jednak, że istnieje wiele obszarów, w których działania z zakresu miejskiej polityki rowerowej wymagają poprawy, aby lepiej odpowiadać na potrzeby rowerzystów.