

# Raport z ewaluacji strategii

## Polityka Rowerowa Miasta Tczewa do 2020 r

 <p>UNIWERSYTET MIKOŁAJA KOPERNIKA W TORUNIU</p> <p>Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej</p> <p><b>Michał Kwiatkowski</b> Katedra Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego email: kwiat@umk.pl</p>	 <p><b>Łukasz Bosowski</b> Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia im. Tomasza Milewskiego email: lb@rowerowagdynia.pl</p>
--	--

Tczew 2020

## Wstęp

Opracowanie to ma na celu ocenę realizacji polityki rowerowej Tczewa w oparciu o dokument "Polityka rowerowa Miasta Tczewa do 2020 roku" (dalej również Strategia). Dokument ten przyjęto uchwałą Rady Miasta 29 maja 2014 r. Stanowi on wytyczne dla realizacji rocznych działań jednostek budżetowych, podległych Prezydentowi Miasta, w zakresie trzech priorytetów polityki rowerowej miasta w latach 2014-2020.

W części opisującej realizację priorytetów i celów operacyjnych Strategii przedstawiono w tabelach stopień realizacji deklarowanych działań na rzecz priorytetów w podziale na poszczególne cele. Dla uproszczenia raportu zastosowano trzystopniową skalę:

🚲 - cele zrealizowane częściowo,

🚲 🚲 - cele zrealizowane,

🚲 🚲 🚲 - cele zrealizowane w całości w terminie + zadania spoza harmonogramu.

Autorzy ewaluacji podkreślają ważne znaczenie uwarunkowań zewnętrznych polityki rowerowej miasta. Analiza sprawozdań ma na celu zobrazowanie czynników wzmacniających i osłabiających efekty działań miasta w obszarze infrastruktury oraz tzw. działań miękkich w zakresie promocji i edukacji komunikacji rowerowej.

Inne dokumenty strategiczne tj. raporty z certyfikacji BYPAD, stanowią tło historyczne dla strategii i są opisane osobno.

Katalog wniosków i sugestii dla nowego okresu planowania zbudowano z:

- zaleceń, których nie udało się zrealizować do 2020 r.,
- wyników badań preferencji mieszkańców miasta,
- sugestii autorów wynikających z analizy dokumentacji opisanej na liście źródeł.

29 sierpnia 2020 roku w ramach audytu strategii zorganizowano przejazd rowerowy z udziałem członków Zespołu ds. Polityki Rowerowej oraz radnych i uczestnicy kampanii społecznych (w tym „Rowerem do Pracy”). Przejazd rozpoczął się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie i został poprowadzony ulicami: Wojska Polskiego, Jagiellońską, Rokicką, Skarszewską, Jagiellońską, Armii Krajowej, Żwirki, Al. Kociewską, Al. Solidarności, Wojska Polskiego, Al. Zwycięstwa, Gdańską, Malinowską, Czatkowską, Łąkową, 1-go Maja, Bulwarem nad Wisłą, Nadbrzeżną, Konarskiego, Nowowiejską, Bałdowską, 30-go Stycznia. Przejazd zakończył się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie. Szczegółowe wyniki ankiety dla uczestników przekazano 1 września 2020 i dołączono do niniejszego raportu.

## Realizacja priorytetów Strategii i celów operacyjnych

Zaletą Strategii jest starannie i transparentnie prowadzone planowanie i raportowanie działań w obszarze tczewskich spraw rowerowych. Publiczny dostęp do dokumentów na stronie internetowej urzędu miasta<sup>1</sup> pozwala łatwo zorientować się w aktualnych pracach Oficera Rowerowego oraz współpracującego z nim zespołu. Znaczna część materiałów, które posłużyły do stworzenia tej pracy, jest dostępna publicznie na stronie internetowej Urzędu Miasta Tczewa.

Strategię Polityki rowerowej Miasta Tczewa cechuje ogólne i niemierzalne określenie celów. Normą dla podobnych dokumentów jest tworzenie celów w metodologii SMART<sup>2</sup>. Biorąc pod uwagę fakt, że Tczew był oceniony przez pierwszy BYPAD jako “początkujący” w zakresie polityki rowerowej, można przyjąć ten błąd jako dopuszczalny. Dokumenty szczegółowe i działania podejmowane z powoływaniem się na Strategię, odnosiły się do konkretnych projektów inwestycyjnych, które w większości spełniały niżej opisane kryteria .

We wstępie do Strategii kontrowersje budzi wymienione na liście korzyści zmniejszenie problemów z parkowaniem samochodów. Plany równoważenia transportu w miastach zakładają obecnie ograniczenie samochodów w obszarach miejskich. Ma to na celu zmniejszanie źródeł zanieczyszczeń, hałasu oraz zminimalizowanie ryzyka kolizji z pieszymi i rowerami.

### Priorytet I: Wzmocnienie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego

Działania realizowane w zakresie Priorytetu I skupiały się wokół remontów i realizacji dróg dla rowerów wzdłuż ulic z największym potencjałem rowerowym. Większość zaplanowanych działań została zrealizowana w terminie. W przypadku opóźnień przyczyny były dokładnie wskazane i opisane. W większości przypadków opóźnienia lub rezygnacje z uprzednio zaplanowanych zadań były spowodowane barierą finansową lub dostosowaniem terminów do powiązanych projektów.

---

<sup>1</sup> <http://www.rower.tczew.pl>

<sup>2</sup> S jak Szczegółowy, M jak Mierzalny, A jak Atrakcyjny, R jak Realistyczny, T jak Terminowy.

Akcenty planistyczno-urbanistyczne pojawiały się w sprawozdaniach sporadycznie:

- 2016 r. - koncepcja niecki w Czyżykowie,
- 2018 r. - ewaluacja koncepcji dróg rowerowych.

Mapa infrastruktury rowerowej Tczewa



Legenda:

- drogi dla rowerów i ciągi pieszo rowerowe
- drogi dla rowerów planowane do realizacji w 2023 roku
- ulice przyjazne dla ruchu rowerowego (strefy Tempo 30)

Poza budową dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych widoczne są działania zwiększające bezpieczeństwo i komfort użytkowników rowerów. Są to uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie strefy Tempo 30<sup>3</sup> na Starym Mieście oraz tworzenie obszarów z kontraruchem rowerowym. Obszary te uzupełniają sieć rowerową Tczewa.

Mapa obszaru strefy uspokojonego ruchu na Starym Mieście w Tczewie.



Dzięki inicjatywie miasta w zakresie stref Tempo 30 udaje się uruchamiać inicjatywy mieszkańców. Dowodem uznania korzyści z uspokajania ruchu dla mieszkańców może być wygrany wniosek w Budżecie Obywatelskim Tczewa w sprawie utworzenia strefy uspokojonego ruchu na ulicy Kołłątają w 2019 roku.

Widoczne jest dążenie do tworzenia spójnej sieci dróg rowerowych, pomimo barier w postaci gęstej sieci kolejowej oraz głównej drogi tranzytowej DK91 o parametrach trasy szybkiego

<sup>3</sup> Strefa uspokojonego ruchu pojazdów z ograniczeniem prędkości do 30km/h

ruchu. Warto zauważyć, że również w obszarach dróg zarządzanych przez instytucje centralne<sup>4</sup> miasto jest w stanie wpływać na jakość infrastruktury dedykowanej dla rowerów. W przypadku dróg wojewódzkich wpływ ten jest znacznie ograniczony.

Kolejnym przykładem działań w projektach partnerskich jest realizacja Wiślanej Trasy Rowerowej EV9, która łączy funkcje turystyczno-rekreacyjne z potrzebami sieci komunikacyjnej miasta i sąsiednich miejscowości.

W zakresie infrastruktury towarzyszącej dominowało uzupełnianie stojaków rowerowych w otoczeniu szkół, instytucji publicznych oraz firm. Miejsca te były zgłaszane podczas konsultacji z mieszkańcami. Powiększający się parking rowerowy przy dworcu kolejowym świadczy o rosnącym zainteresowaniu przesiadką z aut na rowery w codziennym transporcie. Łączna wielkość przestrzeni do parkowania na rowery wzrosła w tym miejscu z 10 miejsc w 2012 r. do 120 w 2018 r. Z informacji od Urzędu Miejskiego w Tczewie liczba parkujących na dworcu PKP corocznie wzrasta i planowane jest dalsze zwiększenie pojemności parkingu, dzięki zastosowaniu stojaków dwupoziomowych. Przy zbieraniu propozycji lokalizacji nowych stojaków Oficer rowerowy wykorzystuje doradztwo lokalnej organizacji pozarządowej, Fundację To i Co (Tczewscy Kurierzy Rowerowi).

Na osiedlach i w centrum Tczewa działa sieć samoobsługowych stacji naprawczych. 11 stanowisk rozlokowano równomiernie na osiedlach i w centrum Tczewa. Miejska mapa rowerowa wskazuje też stacje paliwowe na których można skorzystać z kompresorów do napompowania opon.

Do zbierania zgłoszeń o usterkach w infrastrukturze drogowej wykorzystuje się w Tczewie drogę mailową oraz nowoczesne narzędzia komunikacji np. komunikator Messenger ułatwiający przesyłanie zdjęć i wideo.

---

<sup>4</sup> Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Dynamika realizacji celów operacyjnych w priorytecie I - Infrastruktura

	Poprawa układu drogowego	Wzmocnienie infrastruktury rowerowej towarzyszącej
2014	🚲	🚲
2015	🚲 🚲	🚲 🚲
2016	🚲 🚲	🚲
2017	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
2018	🚲	🚲 🚲 🚲
2019	🚲	🚲
2020	🚲	🚲

Legenda:

🚲 - cele zrealizowane częściowo

🚲 🚲 - cele zrealizowane

🚲 🚲 🚲 - cele zrealizowane w całości w terminie + zadania spoza harmonogramu

## Priorytet II Wzrost udziału rowerów w transporcie i rekreacji - działania miękkie

Ze względu na bardzo małą ilość dróg rowerowych w Tczewie na początku badanego okresu

świadomość korzyści z poruszania się rowerem w celach komunikacyjnych była stosunkowo niska. Mieszkańcy dostosowywali się do warunków promujących indywidualny transport samochodowy czego skutkiem jest stale rosnąca ilość zarejestrowanych w Tczewie aut i rosnące problemy z płynnością ruchu oraz parkowaniem.

Większość działań promocyjnych zawarto w obszarze opisującym zwiększenie udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim i w rekreacji. Zatytułowany w ten sposób priorytet II Strategii wypełniany jest działaniami marketingowymi o charakterze edukacyjno-promocyjnym. Działania te były prowadzone w sposób zorganizowany, z podziałem na grupy, tj.: rodzice dzieci przedszkolnych i szkolnych, uczniowie i studenci oraz pracownicy firm i instytucji publicznych.

Edukację w szkołach Strategia przedstawia jako typowe działania dla tej instytucji, tj. nauka przepisów ruchu drogowego w ramach zdobywania karty rowerowej oraz zajęcia teoretyczne w ramach akcji "Bezpieczna droga do szkoły", prowadzonej corocznie przez policję i straż miejską.

W sprawozdaniach pojawiła się informacja o działaniach szkół w ramach ogólnopolskiej akcji Rowerowy Maj. Z zaskoczeniem odnotowujemy, że w Tczewie odnotowano spadek frekwencji w akcji Rowerowy Maj. Wynika to z faktu, że do programu zaproszono nie tylko uczniów szkół podstawowych, ale też uczniów gimnazjów. Starsza grupa wiekowa nie wyraziła zainteresowania rywalizacyjnym charakterem międzyszkolnego konkursu, co wpłynęło na niższą niż zazwyczaj frekwencję.

Kluczowe z punktu widzenia wzrostu udziału rowerów w miejskim transporcie i rekreacji miały efekty projektu roweru metropolitalnego MEVO. W Tczewie nie występowały problemy z dostępnością nienaładowanych rowerów. Obsługę logistyczną wymiany baterii zlecono Tczewskim Kurierom Rowerowym, lokalnemu przedsiębiorstwu społecznemu. Operator dostarczył połowę z zapowiadanych 160 rowerów. Mimo to tczewskie stacje wygenerowały wyniki porównywalne z niektórymi węzłami w Gdańsku i Sopocie. Rowery były wypożyczane średnio kilkanaście razy dziennie, co pozwoliło uplasować Tczew w ścisłej czołówce liczby wypożyczeń wśród wszystkich 14 gmin uczestniczących w projekcie MEVO. W ciągu 7 miesięcy zarejestrowało się w nim ponad 5200 mieszkańców, którzy wypożyczyli rowery ponad 104 tysiące razy. Po zawieszeniu systemu 29.10.2019 r. w mieście pozostały stojaki rowerowe na 28 stacjach.

W grupie działań popularyzujących rower jako sposób dojazdu do pracy od 2017 r. prowadzona jest Kampania Rowerem do Pracy, finansowana ze środków europejskich.. Organizatorzy zadbali o dużą ilość nagradzanych kategorii oraz ranking wyników



pracowników. Kampania cieszy się zainteresowaniem mediów.

Dynamika realizacji celów operacyjnych w priorytecie II -Wzrost udziału rowerów w transporcie i rekreacji

	Promocja roweru jako środka transportu miejskiego	Popularyzacja roweru wśród dzieci i młodzieży	Włączanie społeczeństwa do promowania roweru poprzez wydarzenia i happeningi tematyczne	Popularyzacja zdrowego trybu życia - rekreacja rowerowa	Popularyzacja roweru wśród osób dojeżdżających do pracy
2014	🚲	🚲 🚲	-	-	🚲
2015	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲	-
2016	🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	-
2017	🚲 🚲	🚲	🚲 🚲 🚲	🚲	🚲 🚲
2018	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲	🚲	🚲 🚲 🚲
2019	🚲	🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
2020	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲

Legenda:

🚲 - cele zrealizowane częściowo

🚲 🚲 - cele zrealizowane

🚲 🚲 🚲 - cele zrealizowane w całości w terminie + zadania spoza harmonogramu

## Priorytet III Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Działania zaplanowane w Strategii adresowane są głównie do użytkowników rowerów. Część działań dotyczyła inwentaryzacji miejsc wskazanych przez mieszkańców i urzędników jako niebezpiecznych. Wyodrębniono również przeglądy oznakowania drogowego. Strategia nie wykracza poza stereotypowo rozumiane działania, skupione wokół edukacji rowerowej i promocji. Lukę stanowią tu kierowcy samochodów, dla których nie prowadzone są akcje edukacyjne, podnoszące bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg.

W zakresie bezpieczeństwa i podnoszenia jakości infrastruktury Tczew organizuje coroczny przegląd stanu dróg dla rowerów oraz parkingów rowerowych z uwzględnieniem stanu nawierzchni oraz zieleni miejskiej w najbliższym otoczeniu. Elementy BRD<sup>5</sup> znajdują się też w programach edukacji rowerowej dla dzieci i dorosłych (Rowerowy Maj, Tczewski Bon Rowerowy). Miasto wydaje też ulotki przypominające o obowiązkowym wyposażeniu roweru, ze szczególnym uwzględnieniem oświetlenia i zabezpieczeń antykradzieżowych.

Najwięcej zdarzeń drogowych odnotowano na ulicy Wojska Polskiego i Jagiellońskiej. Pomimo znaczącej ulgi jaką dla Tczewa przyniosła zmiana statusu drogi krajowej DK91, Aleja Solidarności zachowuje funkcję miejskiej autostrady. Ma to wyraźne odzwierciedlenie w większej ilości zdarzeń drogowych niż na pozostałych ulicach miasta. Pomimo to w obszarze bezpieczeństwa, Strategia Rowerowa Miasta Tczewa, nie wykazuje skupienia działań z zakresu bezpieczeństwa na tej ulicy. Warto zauważyć poprawę widoczności przejazdów rowerowych poprzez wymalowanie ich na czerwono na całej długości arterii.

Dużym wyzwaniem w zakresie bezpieczeństwa jest również ulica Malinowska, gdzie na wąskim i krętym odcinku miesza się intensywny ruch samochodowy i rowerowy, utrudniony przez wiadukty kolejowe. Droga ta stanowi jedyne bezpieczne połączenie rowerowe między osiedlem Suchostrzygi, liczącym ok. 20 000 mieszkańców, z obszarem przemysłowym Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, gdzie zlokalizowane są zakłady przemysłowe.. Ze względu na zwężenie drogi na wiaduktach kolejowych, bardzo często dochodzi do niebezpiecznych sytuacji.

---

<sup>5</sup> Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

Dynamika realizacji celów operacyjnych w priorytecie III - Bezpieczeństwo

	Wzmocnienie edukacji szkolnej w zakresie BRD	Działania informacyjne i marketingu społecznego adresowanego do wszystkich uczestników ruchu drogowego na rzecz rowerów	Monitoring oznakowania drogowego
2014	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
2015	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲
2016	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲
2017	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
2018	🚲 🚲	🚲	🚲 🚲
2019	🚲 🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
2020	🚲 🚲	🚲 🚲	🚲 🚲

Legenda:

🚲 - cele zrealizowane częściowo

🚲 🚲 - cele zrealizowane

🚲 🚲 🚲 - cele zrealizowane w całości w terminie + zadania spoza harmonogramu

## Przegląd zmian uwarunkowań polityki rowerowej

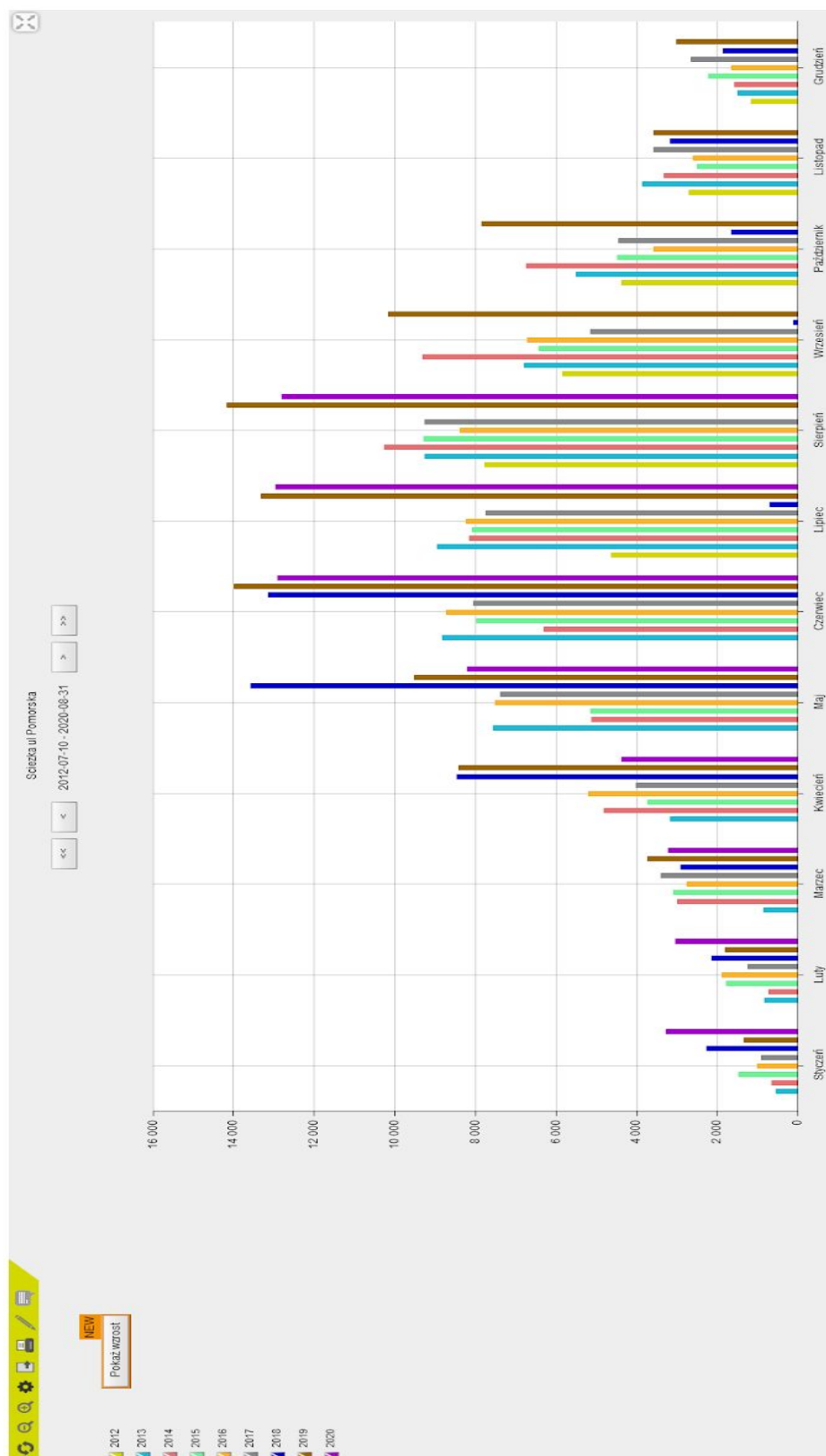
### Badanie ruchu rowerowego

Jednym z mierzalnych ocen skuteczności polityki rowerowej miasta jest faktyczna ilość mieszkańców poruszających się po Tczewie na rowerach. Procentowy udział rowerów w podziale gałęzi transportu był szacowany w 2014 roku na poziomie ok 2% całości podróży. Obecnie nie są dostępne aktualne dane.

Bazując na danych z automatycznych liczników rowerów obserwujemy stabilną tendencję wzrostową zaczynając od lipca 2012 r. (pierwszy licznik automatyczny przy dworcu kolejowym) oraz trzy nowe urządzenia od kwietnia 2018 r. Wzrost jest zauważalny pomimo, że w 2019 r. zakończył się projekt publicznego roweru MEVO, a w 2020 r. panowała pandemia COVID 19.

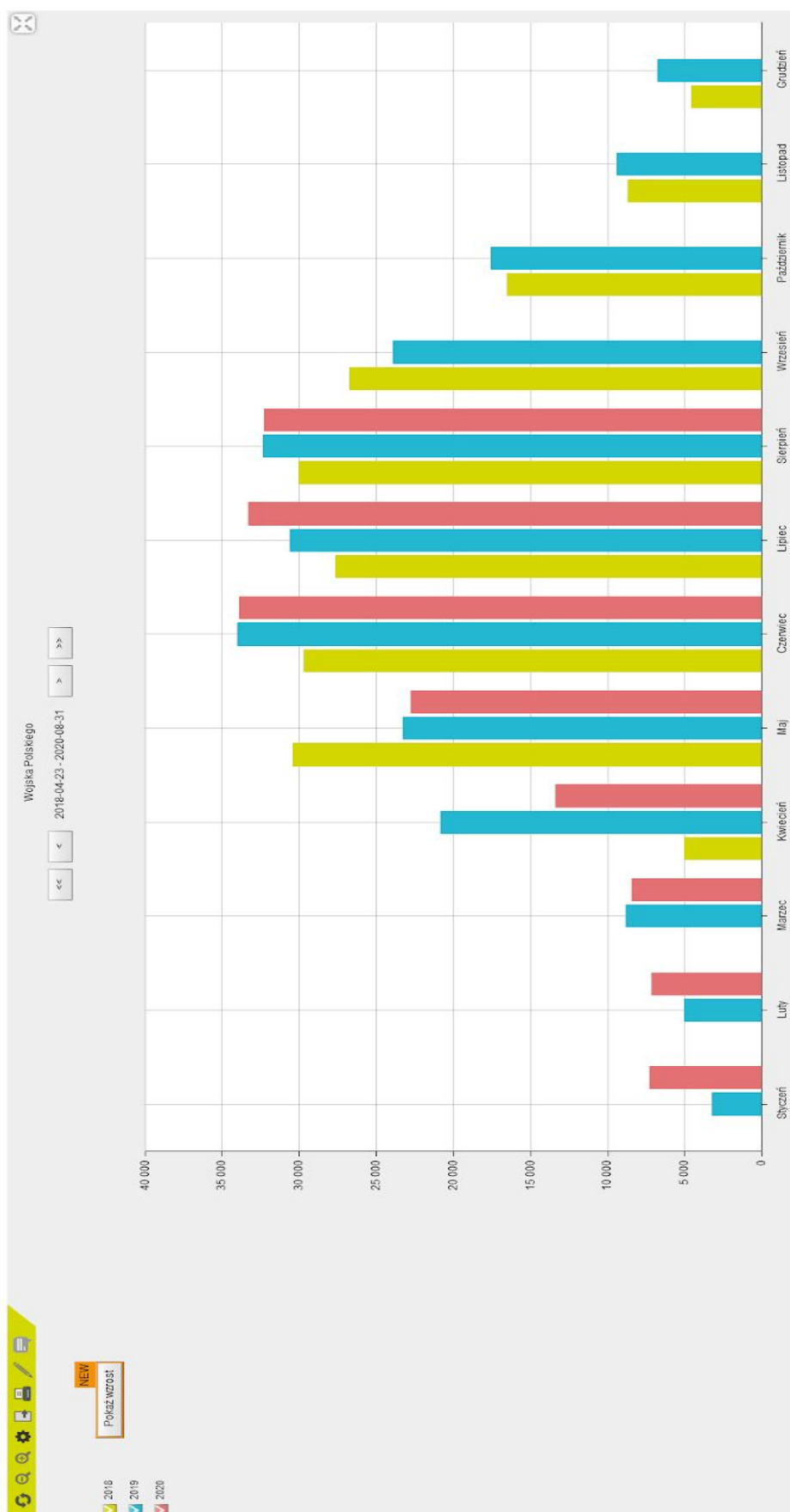
Analizując wzrost ilości przejazdów łatwo zauważyć, że wyniki zależą wprost od wdrażania nowych odcinków infrastruktury. Przykładem jest licznik automatyczny na ulicy Pomorskiej, który odnotowywał kilkuprocentowe wzrosty w latach 2014-2017. Po wybudowaniu nowej drogi rowerowej na ul. Wojska Polskiego i odnowieniu istniejących na Armii Krajowej i Zwycięstwa w 2018 nawet mimo ograniczonego czasu zliczania odnotował 3 krotność wyniku z roku 2017(6%) a w kolejnym roku zmianę o niemal 60%. Świadczy to wprost o kluczowym znaczeniu dobrej jakości infrastruktury od której to wprost zależy liczba rowerów na drogach.

### Wskazania licznika rowerowego przy dworcu kolejowym w Tczewie ( ul. Pomorska)



Wyjaśnienie: od końca czerwca do połowy października 2018 nie rejestrował przejazdów z powodu przebudowy skrzyżowania z ulicą Gdańską

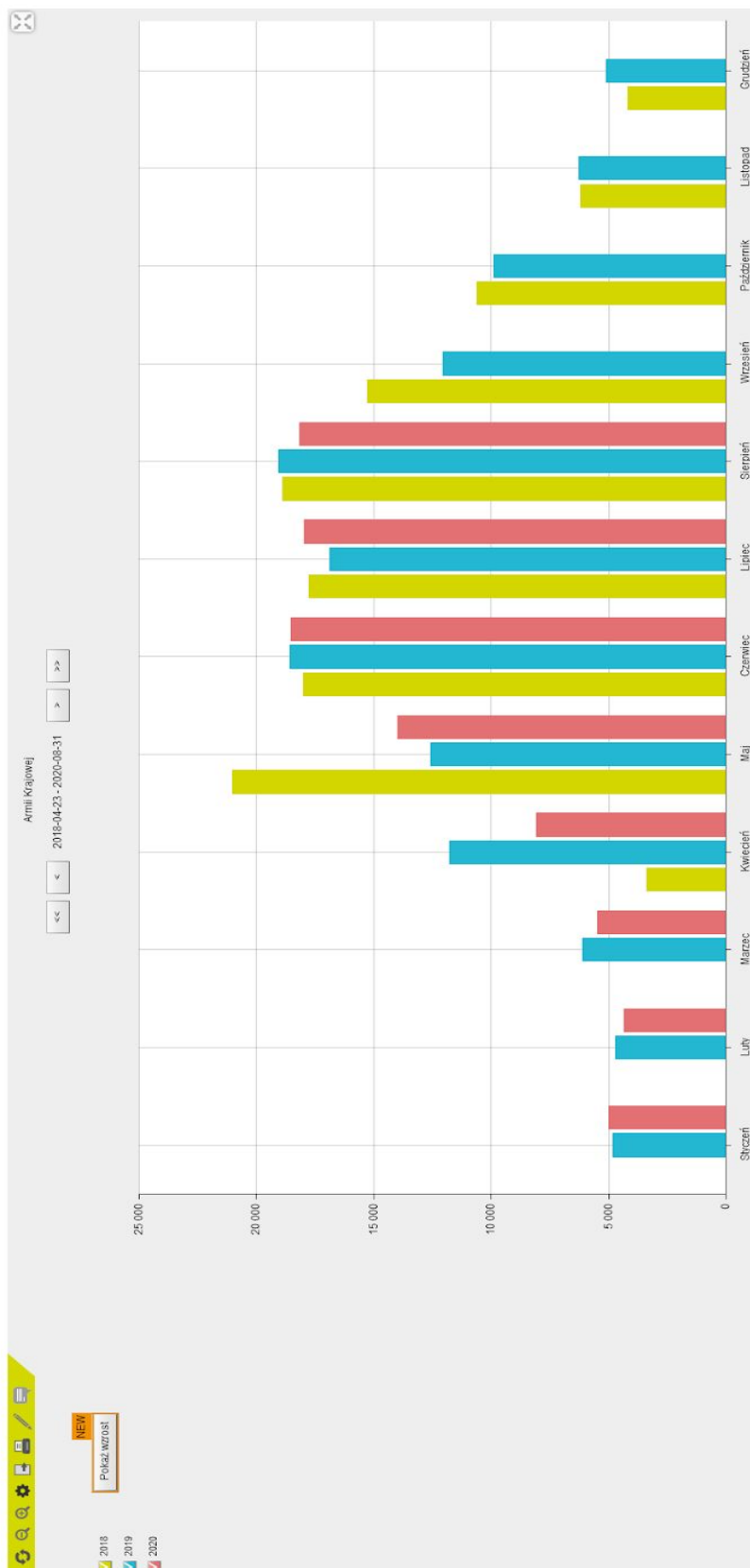
### Wskazania licznika rowerowego przy ul. Wojska Polskiego



Wskazania licznika rowerowego przy ul Gdańskiej (w trakcie generalnej przebudowy)



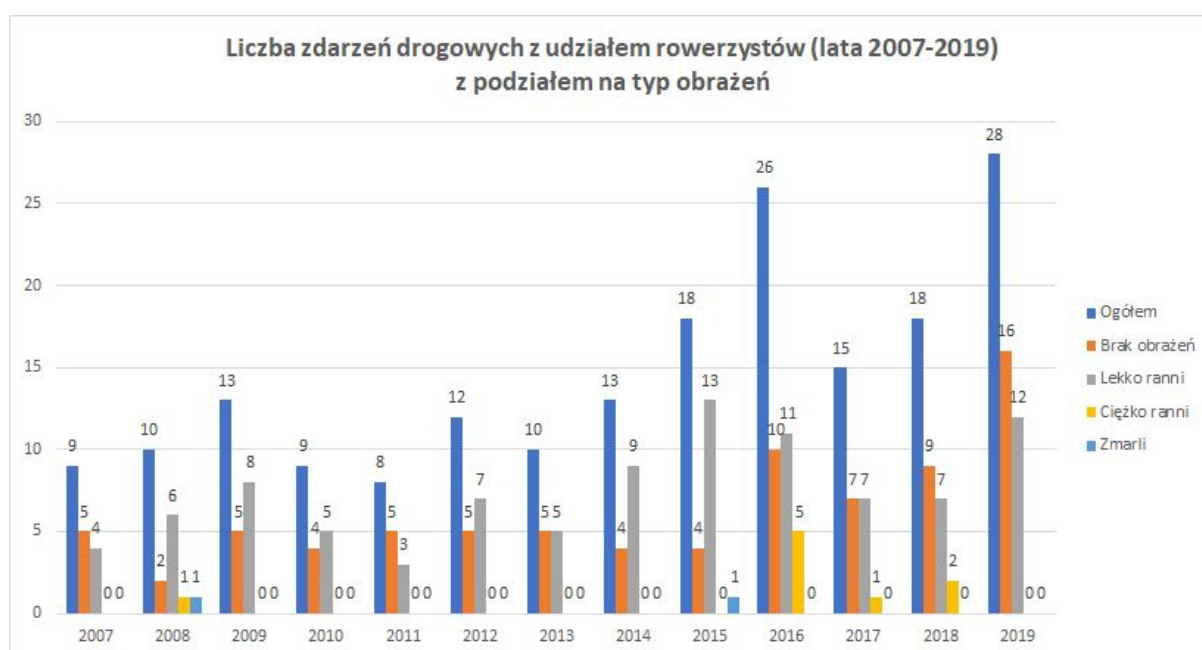
### Wskaźniki licznika rowerowego przy ul. Armii Krajowej





## Bezpieczeństwo - analiza zdarzeń drogowych

Analiza tczewskich zdarzeń drogowych wskazuje ciekawą korelację. Pomimo zwiększenia się liczby samochodów osobowych, zarejestrowanych na terenie miasta, poziom wzrostu zdarzeń z udziałem rowerów jest niewspółmiernie niższy w porównaniu do reszty zdarzeń. Może to świadczyć o poprawnym zidentyfikowaniu i zabezpieczeniu miejsc potencjalnie niebezpiecznych lub też o wysokiej świadomości BRD wśród wszystkich uczestników ruchu. Powyższa obserwacja wyraźnie sugeruje dobry grunt pod strategię "Wizja zero"<sup>6</sup>, skupionej wokół minimalizacji liczby ofiar zdarzeń drogowych z udziałem rowerów.



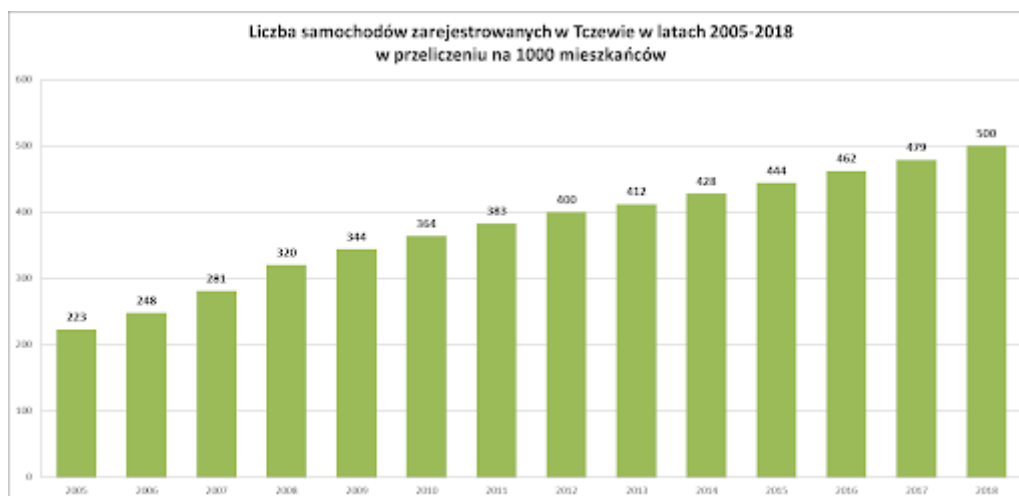
Wykres wskazuje, że w ostatnich latach dynamicznie wzrasta liczba zdarzeń drogowych z czego około połowa nie skutkuje obrażeniami dla uczestników. Od 3 lat systematycznie wzrasta ilość osób lekko rannych. Od 2015 roku nie odnotowano jednak żadnego wypadku śmiertelnego z udziałem roweru. Tak długie okresy bez tragicznych zdarzeń są bardzo rzadko spotykane.

Dla porównania skali zjawiska warto wspomnieć, że ilość zdarzeń drogowych ogółem dla wszystkich pojazdów podaje się w Tczewie w liczbach trzycyfrowych (2019 - 549, 2018 - 544, 2017 - 468). Ilość lekko rannych rocznie w ciągu ostatnich trzech lat nie spada poniżej 60 osób rocznie. W ciągu ostatnich trzech lat odnotowywano co najmniej jeden wypadek śmiertelny.

<sup>6</sup> Wizja Zero - koncepcja całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków komunikacyjnych poprzez tworzenie infrastruktury sprzyjającej uspokajaniu ruchu oraz skupieniu się na kierowcach samochodów jako głównej grupie sprawców wypadków. Koncepcja została wdrożona ustawowo w 1997 roku w Szwecji z celem do zrealizowania w 2020 roku.

## Zmiany demograficzne

Tczew w ujęciu demograficznym charakteryzuje się ujemnym przyrostem naturalnym, pozostając nieznacznie poniżej 60 000 mieszkańców. Systematycznie wzrasta wskaźnik ilości samochodów w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców. Skutki tego są odczuwalne poprzez zwiększony popyt na przestrzenie parkingowe i wyraźny wzrost zdarzeń drogowych.



Łatwo zauważyć, że mamy do czynienia z podwojeniem się ilości aut zarejestrowanych w Tczewie na przestrzeni ostatnich 13 lat. Prezydent miasta zastrzega taki trend ilościowy jako wyzwanie do pokonania i wskazuje na rozwój komunikacji zbiorowej oraz transportu rowerowego jako gałęzi wymagającej intensywnego rozwoju kosztem udogodnień dla samochodów.

Z przeprowadzonych przejazdów wynika, że Tczew jest miastem gdzie ograniczenia dostępu dla samochodów występują w bardzo ograniczonym zakresie w centrum. Na osiedlach zaś wyraźnie widoczne jest przeładowanie przestrzeni wspólnych bezpłatnymi parkingami. Wpływa to negatywnie na jakość życia w obszarach dzielnic i skutkuje zwiększeniem ilości zdarzeń drogowych w stopniu adekwatnym do wzrostu ilości samochodów.



## Zmiany w sieci drogowej w otoczeniu miasta.

Budowa autostrady A1 wpłynęła na zmianę statusu drogi krajowej DK91, która przecina Tczew parą dwupasmowych jezdni. Od otwarcia odcinka autostrady Trójmiasto-Swarozyn w grudniu 2007 r. tranzytowy ruch samochodowy przenosił się stopniowo z drogi krajowej DK91 na autostradę. Nie spowodowało to jednak dostosowania parametrów odcinka przebiegającego przez miasto. Zabezpieczenie niechronionych uczestników ruchu polega wyłącznie na zastosowaniu sygnalizacji świetlnej na przejściach i przejazdach rowerowych bez fizycznych narzędzi ograniczania prędkości typowych dla obszarów miejskich.

## Zmiany w przepisach i dobre praktyki

Zasadniczym problemem w projektowaniu infrastruktury rowerowej w Polsce jest duży poziom komplikacji wytycznych dla projektantów i dyskusyjny status prawny. Przepisy mają różną rangę i są nierzadko wzajemnie sprzeczne. Tczew wykorzystał nietypowe rozwiązanie: zlecił przygotowanie standardów projektowania infrastruktury rowerowej dedykowanej dla miasta. Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej miasta Tczewa<sup>7</sup> dają również wskazówki generalne co do budowy sieci dróg- wskazując na wymóg hierarchizacji dróg rowerowych. Odnoszą się też wprost do metodologii CROW<sup>8</sup>, przekładając postulaty spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa i atrakcyjności na wskaźniki matematyczne, które pozwalają opisywać wymogi projektowe w sposób ścisły.

Dodatkowym wzmocnieniem statusu standardów rowerowych jest zyskanie akceptacji zarządców dróg na terenie miasta. Dzięki temu można zakładać, że nowe projekty będą konsultowane w oparciu o wzajemnie akceptowane wytyczne.

---

<sup>7</sup> Zarządzenie Nr 456/2018 Prezydenta Miasta Tczewa z dnia 21.12.2018r.

<sup>8</sup> CROW - metodologia projektowania infrastruktury rowerowej oparta na pięciu kryteriach: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo i komfort

# Alternatywne podejścia do oceny polityki rowerowej

## BYPAD

Tczew jest pierwszym polskim samorządem, który poddał się ocenie polityki rowerowej według metodyki BYPAD (Bicycle Policy Audit). Zastosowany w ponad 200 miastach i regionach Europy standaryzowany proces certyfikacji BYPAD jest oparty na koncepcji całościowego zarządzania jakością i pozwala na usystematyzowaną ocenę działań prowadzonych w obszarze rozwoju ruchu rowerowego. Pierwszy z dwóch prawidłowo przeprowadzonych w Tczewie procesów certyfikacji odbył się w roku 2009. Wystawiona przez grupę ewaluacyjną niska ocena polityki rowerowej miasta oraz zawarte w planie działań ogólne zalecenia zmian stanowiły punkt wyjścia do dalszych działań na rzecz wsparcia ruchu rowerowego. Drugi proces certyfikacji został przeprowadzony w 2012 r. Kolejna ocena była niewiele wyższa od poprzedniej. Dało się jednak zauważyć postęp w obszarach związanych z rozwojem infrastruktury, personelem wdrażającym politykę rowerową oraz działaniami promocyjnymi oraz współpracą.

Metodyka BYPAD ma charakter partycypacyjny. Oznacza to, że w ocenę i opracowanie planu działań są zaangażowani przedstawiciele trzech grup:

- mieszkańców,
- urzędników,
- lokalnych polityków.

Wypracowany przy zdecydowanie większym niż w 2009 r. zaangażowaniu decydentów oraz urzędników miejskich plan działań, zawierał szczegółowe zalecenia oraz rekomendacje.

Z perspektywy ośmiu lat, które upłynęły od opracowania planu działań należy uznać, że stopień realizacji zaleceń i rekomendacji jest bardzo zróżnicowany i nieprecyzyjny. Autorzy raportu wskazują jednak, że ze względu na całościowe podejście do zagadnień mających wpływ na politykę rowerową jest zalecaną strategią planowania i ewaluacji w przyszłości. Z podobnych narzędzi korzystają miasta uznawane za krajowych liderów polityki rowerowej nastawionej na poprawę jakości infrastruktury dla mieszkańców wybierających rower zamiast auta.

## Badanie klimatu rowerowego

Jesienią 2018 r. przeprowadzono w Tczewie badanie ankietowe, mające na celu zbadanie poziomu zadowolenia ze zmian w infrastrukturze rowerowej oraz zebranie rekomendacji do dalszych działań<sup>9</sup>. Badano pięć podstawowych obszarów:

- Rower i klimat ruchu drogowego,
- Wartościowanie korzystania z rowerów,
- Bezpieczeństwo osób korzystających z rowerów,
- Komfort jazdy rowerem,
- Infrastruktura i sieć udogodnień do jazdy rowerem.

Wyniki badania przyniosły wysoką ocenę dla działań promocyjnych oraz zmian w infrastrukturze w obrębie centrum miasta. Ankietowani krytycznie odnosili się natomiast do braku realnego priorytetu dla bezpieczeństwa rowerów w obszarach, gdzie jednoślady poruszają się z samochodami w ruchu ogólnym. Mimo zaleceń metodologicznych autorów koncepcji badawczej wydaje się, że dość niska próba (N=143) nie wzmacnia rangi jakościowej badania.

## Badania mobilności

Oficer rowerowy Tczewa publikuje cyklicznie wyniki badań prowadzonych wśród mieszkańców w celu zbierania informacji zwrotnej dla władz w zakresie polityki rowerowej. Na szczególną uwagę zasługują badania prowadzone przez Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu na Wydziale Nauki o Ziemi.

Szczególną uwagę autorów raportu ze względu na reprezentatywną próbę zwróciło Badanie mobilności uczniów z 2019 roku<sup>10</sup>. W badaniu mobilności uczniów wzięło udział 12 z 14 tczewskich szkół. W badaniu udział wzięło 3566 spośród 5378 uczących się w badanych szkołach. Ankietę przeprowadzono w 9 szkołach publicznych i 3 niepublicznych.

W raporcie z badania mobilności autor wskazuje, że w znacznej większości uczniowie

---

<sup>9</sup> <http://rowerowyklimat.pl/>

<sup>10</sup> Badanie mobilności uczniów i uczennic szkół podstawowych w Tczewie w 2019 roku – raport, M.Kwiatkowski, G. Pawlikowski, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, 2019

tczewskich szkół docierają na miejsce pieszo i samochodem jednak w badaniu preferencji zgłaszają zainteresowanie zmianą nawyku transportowego. Świadczy to o znaczącym potencjale przychylnego przyjęcia zmian w organizacji ruchu w okolicy szkół.

Inne badanie tegoż autora dotyczy opinii dorosłych mieszkańców Tczewa na temat ruchu rowerowego w Tczewie<sup>11</sup>. Zostało przeprowadzone w 2019 roku na próbie 495 respondentów ankietowanych on-line. Wyniki badania wskazywały, że mieszkańcy Tczewa wybierają rower zamiast innych form transportu przede wszystkim ze względu na korzyści zdrowotne. Ujawniła się też wyraźna potrzeba podniesienia jakości rozwiązań parkingowych dla rowerów. Pewnym zaskoczeniem jest stosunkowo niski odsetek cyklistów posiadających prawo jazdy a także wprost przyznających się do naruszania zasad kodeksu drogowego ze względu na niskie poczucie bezpieczeństwa. Jest to wyraźny sygnał aby równolegle poprawiać jakość i ilość połączeń rowerowych oraz rozwijać działania edukacyjne adresowane do dorosłych.

## Opinie uczestników przejazdu ewaluacyjnego

W ramach ewaluacji dokumentu *Polityka Rowerowa Miasta Tczewa do roku 2020* w dniu 29.08.2020 r. zorganizowany został przejazd rowerowy, w ramach którego dokonano oceny realizacji zapisów omawianego dokumentu strategicznego. W przejeździe udział wzięło 17 osób, w tym 13 osób zaproszonych do przejazdu, 3 osoby prowadzące ewaluację, oraz 1 przedstawiciel Urzędu Miejskiego. W gronie zaproszonych do udziału w badaniu znaleźli się przedstawiciele Zespołu ds. Polityki Rowerowej oraz radni i uczestnicy kampanii społecznych (w tym „Rowerem do Pracy”). Przejazd rozpoczął się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie i został poprowadzony ulicami: Wojska Polskiego, Jagiellońską, Rokicką, Skarszewską, Jagiellońską, Armii Krajowej, Żwirki, Al. Kociewską, Al. Solidarności, Wojska Polskiego, Al. Zwycięstwa, Gdańską, Malinowską, Czatkowską, Łąkową, 1-go Maja, Bulwarem nad Wisłą, Nadbrzeżną, Konarskiego, Nowowiejską, Bałdowską, 30-go Stycznia. Przejazd zakończył się przy Urzędzie Miejskim w Tczewie.

Opinie uczestników przejazdu zostały zebrane za pośrednictwem formularza internetowego rozesłanego w dniu 31.08.2020 r. W ten sposób uzyskano odpowiedzi na pytania zamieszczone w formularzu od wszystkich uczestników przejazdu (13 osób). W badaniu udział wzięły 4 kobiety i 9 mężczyzn w wieku od 29 do 46 lat. Spośród badanych 9 osób wskazało, że dojeżdża rowerem do pracy codziennie, jedna kilka razy w miesiącu, dwie kilka razy w roku oraz jedna, która nie dojeżdża

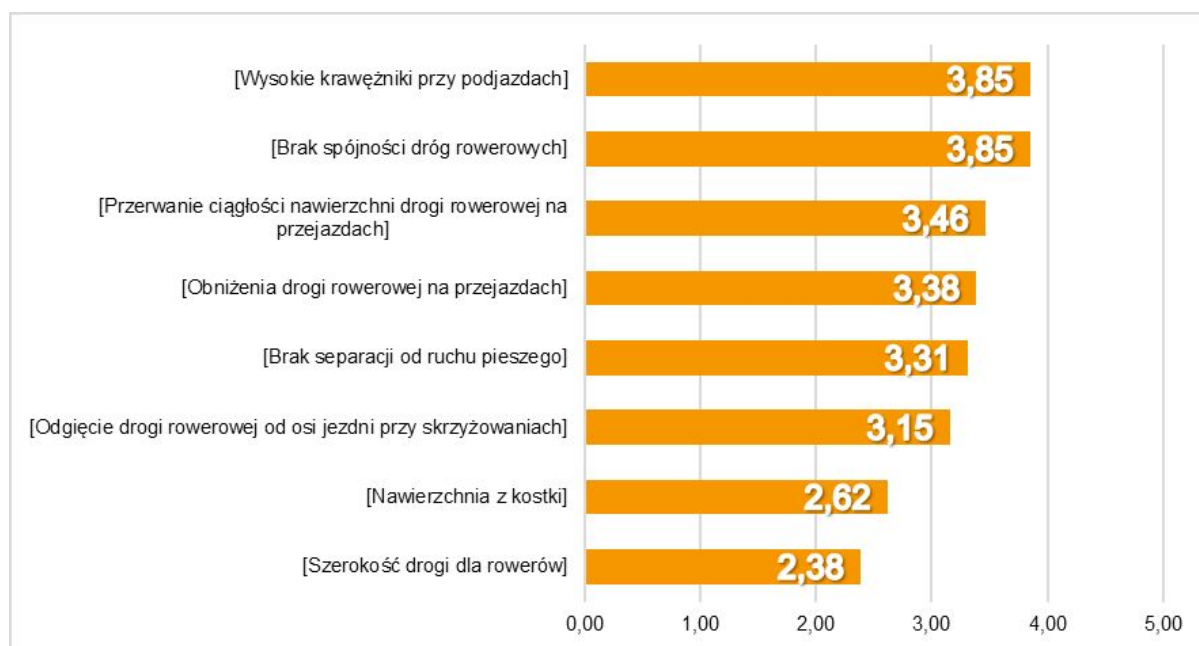
---

<sup>11</sup> Ruch rowerowy w Tczewie w 2019 roku – raport z badania opinii rowerzystów, M.Kwiatkowski, G.Pawlikowski, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, 2019

do pracy rowerem. Na podstawie doświadczeń zebranych podczas przejazdu uczestnicy wskazali najbardziej bezpieczne i komfortowe oraz najmniej bezpieczne i niekomfortowe fragmenty trasy przejazdu – zestawienie odpowiedzi przedstawiono w tabeli poniżej:

<p><b>KOMFORTOWE</b></p>	<p>Pod względem komfortu najbardziej doceniono Aleję Solidarności (5 wskazań), Gdańską (3), Aleję Kociewską (2), Wojska Polskiego (2). Pojedyncze odpowiedzi dotyczyły także bulwarów nad Wisłą, ulicy Partyzantów. Uzyskano także ogólne odpowiedzi: osiedle Suchostrzygi oraz fragmenty trasy z drogami dla rowerów. W argumentacji wskazywano na równą nawierzchnię (ul. Gdańska), małą liczbę przecięć z innymi ulicami i oddalenie od jezdni (Al. Solidarności) oraz rozbudowaną sieć dróg rowerowych (os. Suchostrzygi).</p>
<p><b>NIEKOMFORTOWE</b></p>	<p>Pod względem najniższego komfortu jazdy dominują wskazania ulicy Malinowskiej, co zostało uzasadnione dużym natężeniem ruchu, wąską jezdnią oraz wysokimi krawężnikami. Wśród wskazań niekomfortowych fragmentów trasy przejazdu pojawiły się także ulice: Bałdowska, Skarszewska, Partyzantów i ulica Łąkowa, która w trakcie przejazdu była w remoncie.</p>
<p><b>BEZPIECZNE</b></p>	<p>Do najbardziej bezpiecznych fragmentów trasy przejazdu zaliczono Aleję Solidarności (6 wskazań), bulwar nad Wisłą (2), Aleję Kociewską (2). Pojedyncze wskazania dotyczyły również ulicy Gdańskiej, Alei Zwycięstwa i ulicy Partyzantów. Uzyskano także bardziej ogólną odpowiedź wskazującą, że bezpieczne były wszystkie fragmenty trasy przejazdu poza ulicą Malinowską.</p>
<p><b>NIEBEZPIECZNE</b></p>	<p>Wśród najbardziej niebezpiecznych fragmentów trasy przejazdu dominowały wskazania ulicy Malinowskiej (7 wskazań), co było argumentowane wąską jezdnią i dużym natężeniem ruchu. Wśród miejsc postrzeganych jako niebezpieczne znalazły się też ulice: Czatkowska (fragment bez drogi rowerowej i Bałdowska. Jako niebezpieczną wskazywano także ulicę Wojska Polskiego – w całości, w obrębie skrzyżowania z ul. Saperską oraz przy stacji paliw Shell.</p>

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



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

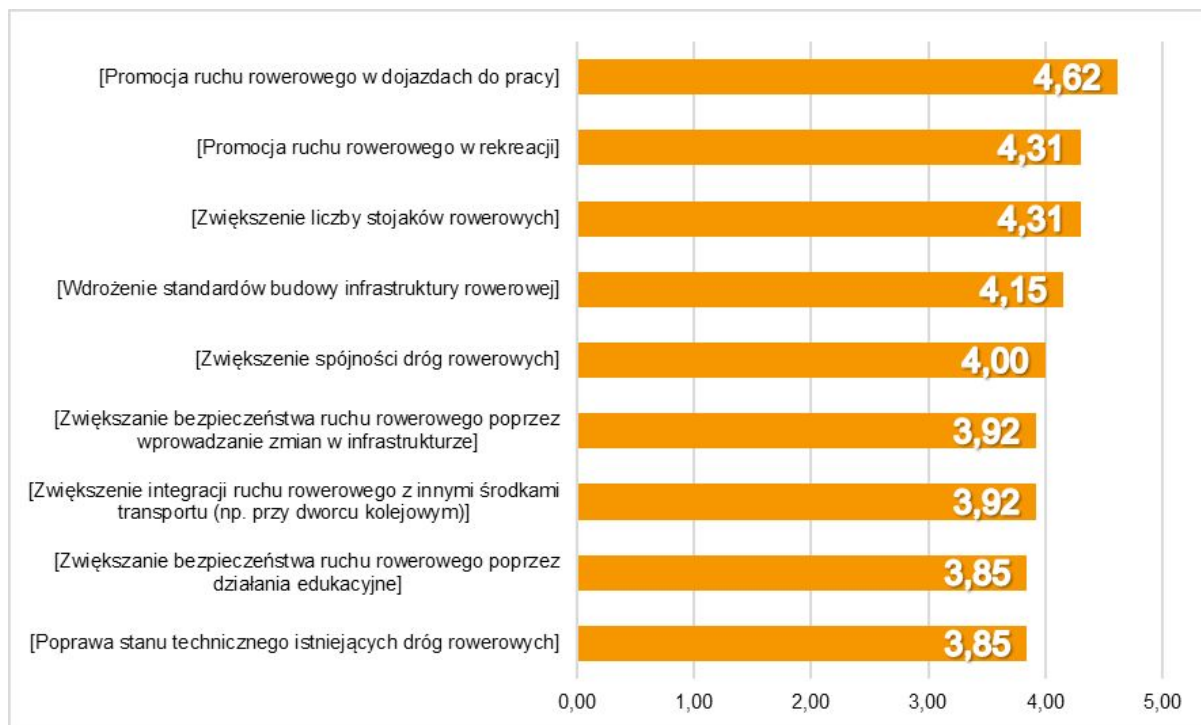
źródło: opracowanie własne M.Kwiatkowski, UMK

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

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



W kolejnym pytaniu ocenie poddano dotychczas zrealizowane działania w ramach miejskiej polityki rowerowej w latach 2014-2020. Oceny przyporządkowano każdemu ze wskazanych działań w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, a 5 najwyższą. Na podstawie ocen uczestników przejazdu wyznaczono wartości średniej arytmetycznej dla każdego z ocenianych działań. Wyniki przedstawia rycina 2.



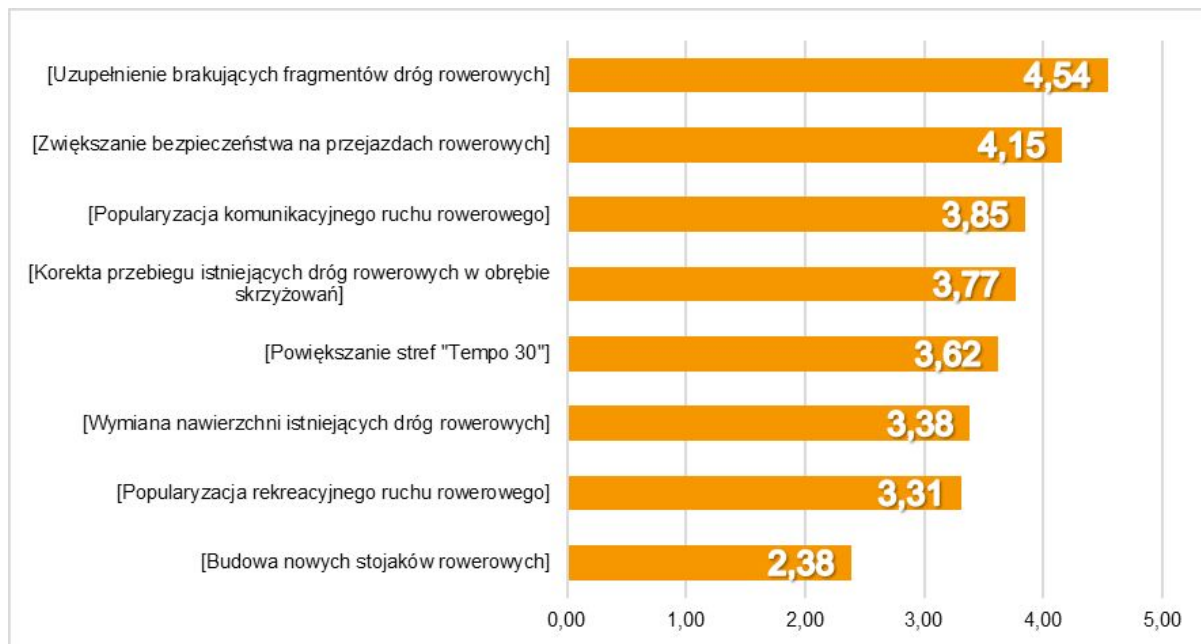
Ryc. 2. Rozkład średnich ocen realizacji działań Polityki Rowerowej Miasta Tczewa w latach 2014-2020

źródło: opracowanie własne, M.Kwiatkowski UMK

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

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

wyznaczono wartości średniej arytmetycznej dla każdego z ocenianych działań. Wyniki przedstawia rycina 3.



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

źródło: opracowanie własne, M.Kwiatkowski, UMK

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

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

*I tak jeżdżę ulica gdzie to możliwe*

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

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

Brakowało mi przejazdu moim ulubionym odcinkiem czyli ul. Jagiellońską od Intermarche do Rokickiej oraz odcinkiem Kociewskiej po starej kostce rowerowej. Jest jeszcze odcinek do zamknięcia pętli czyli z Górek na Czyżykowo. Ogólnie przejazd bardzo udany a dyskusja rzeczowa.

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

1. Ścieżką rowerowa na ul. Malinowskiej
2. Powinniśmy dobudować ciągłości istniejących dróg rowerowych tak aby łączyły się w całość.

z ewaluacyjnym przejazdem:

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

>> większy udział grupy decydenckiej w ekipie dokonującej przejazd

## Rekomendacje na nową perspektywę strategiczną

	Opis działania	Termin realizacji	
<b>1</b>	<b>Rozwój infrastruktury</b>		
<b>1.1</b>	W obszarach obejmujących otoczenie przedszkoli i szkół podstawowych stworzyć modelowe strefy uspokojonego ruchu z zabezpieczeniem bezpiecznego wjazdu i wyjazdu z centrum miejscowości z uwzględnieniem fizycznych narzędzi uspokajania ruchu tj, zawężenia jezdni, esowanie toru jazdy, rozcięcia obszarów, czasowe ograniczenia dostępu dla aut etc.	<b>09.2021</b>	<b>09.2022</b>
<b>1.2</b>	Zaplanować wymianę minimum jednego miejsca parkingowego dla aut na minimum cztery miejsca dla rowerów przy wszystkich gminnych budynkach użyteczności publicznej. W sytuacji braku przestrzeni zaplanować podniesienie standardu parkowania poprzez zadaszenie, monitoring, samoobsługową stację naprawczą lub ładowarkę do rowerów elektrycznych.	<b>01.2020</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.3</b>	W pobliżu największych generatorów ruchu rowerowego tj. przystanków kolejowych, przystanków autobusowych, szkół, przedszkoli, centrów handlowych, obszarów przemysłowych zaprojektować parkingi rowerowe w standardzie pozwalającym na parkowanie roweru na dłuższe okresy czasu (zadaszenie, stojaki ukształtne, monitoring). W sytuacji braku władztwa własnościowego informować o Miejskich Standardach Rowerowych jako o rekomendacji lokalnej.	<b>01.2020</b>	<b>12.2022</b>

<b>1.4</b>	Zaprojektować nowe oraz rozszerzyć istniejące strefy uspokojonego ruchu na osiedlach z uwzględnieniem priorytetu zabezpieczeń BRD dla niechronionych uczestników ruchu oraz wprowadzić informacje na temat ich zasięgu na lokalnych mapach sieci udogodnień dla rowerów.	<b>12.2020</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.5</b>	Zaplanować i wdrożyć program inwentaryzacji niskonakładowych prac drogowych ułatwiających poruszanie rowerem poprzez ujednoczenie niwelety, tj. wjazdy i zjazdu z ciągów pieszo-rowerowych na jezdnie, skrzyżowania z drogami podporządkowanymi. Propozycje programu wskazywać jako przykłady wniosków do Budżetu Obywatelskiego.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.6</b>	Zaprojektować i wybudować drogę dla rowerów wzdłuż ulicy Bałdowskiej w standardzie umożliwiającym swobodną jazdę w obu kierunkach.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.7</b>	Zaprojektować i wybudować drogę dla rowerów na ul.30 Stycznia w standardzie umożliwiającym swobodną jazdę w obu kierunkach oraz bezpieczny parking rowerowy przy Muzeum Wisły oraz przy I Liceum im. Marii Curie Skłodowskiej.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.8</b>	Zapewnić ciągłość poruszania się rowerem przez oznakowanie i korektę wysokości krawężników z dopuszczeniem jazdy po chodniku wzdłuż drogi krajowej nr 224 do obu granic gminy z uwzględnieniem ograniczenia prędkości samochodów na skrzyżowaniach dróg rowerowych	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.9</b>	W obrębie miejskich obiektów sportowych i rekreacyjnych zapewnić możliwość parkowania rowerów dla min. 20% pojemności trybun.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>

<b>1.10</b>	Zainstalować w okolicach szkół, po jednej publicznie dostępnej stacji naprawczej dla rowerów z możliwością pompowania kół i wykonania prostych napraw za pomocą nieodpłatnie udostępnianych narzędzi.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>1.11</b>	Zaprojektować i wybudować międzygminną drogę dla rowerów w ciągu ulicy Tczewskiej, na odcinku od Osiedla w Rokitkach do ul. Rokickiej w Tczewie w Wojska Polskiego, Jagiellońskiej i Rokickiej w standardzie umożliwiającym swobodną jazdę w obu kierunkach.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>2</b>	<b>Działania miękkie</b> W związku z pozytywną oceną modelowo prowadzonych działań miękkich w ocenianym okresie autorzy zalecają kontynuację i doskonalenie dotychczasowych działań oraz poniższe uzupełnienia.		
<b>2.1</b>	Zaplanować i zrealizować: zorganizowaną kampanię informacyjną adresowaną do kierowców informującą o korzyściach z przesiadki z auta na rower w codziennych podróżach, na obszarze wewnątrz miejscowości. W grupach docelowych komunikatów należy wyodrębnić: dzieci, seniorów oraz osoby podróżujące do pracy, do szkoły i po zakupy	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>2.2</b>	W partnerstwie z min.1 inną gminą wziąć udział w organizacji kampanii rocznie, promującej komunikację rowerową włączającą do aktywnego udziału osoby podróżujące do pracy. Należy podkreślić korzyści zdrowotne i wymierne korzyści finansowe dla poszczególnych osób oraz ewentualnie korzystny wpływ korzystania z roweru na środowisko społeczne i przyrodnicze gminy	<b>01.2020</b>	<b>12.2022</b>

<b>2.3</b>	Zaprosić do konsultacji działań w ramach niniejszego planu min. 1 jednego oficera rowerowego miasta które przeszło certyfikację BYPAD kraju lub za granicą.	<b>01.2020</b>	<b>12.2022</b>
<b>2.4</b>	Zaplanować minimum 2 wspólne działania w roku na rzecz promocji komunikacji rowerowej z każdą z sąsiadujących gmin.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>3. Działania uzupełniające</b>			
<b>3.1</b>	Udostępnić właścicielom placówek handlowych i punktów usługowych informacje o korzyściach wynikających z dbania o komfort i bezpieczeństwo dojazdu i parkowania klientów docierających do nich pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego a także zalecić tworzenie parkingów i innych udogodnień do przechowywania rowerów.	<b>12.2020</b>	<b>09.2022</b>
<b>4. Ewaluacja</b>			
<b>4.1</b>	Przeprowadzić certyfikowany audyt BYPAD dedykowany dla Tczewa z uwzględnieniem specyficznych potrzeb poszczególnych osiedli oraz oparcie rekomendacji audytu we wieloletnich planach finansowych miasta.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
<b>4.2</b>	Zweryfikować urbanistyczną koncepcję głównych tras rowerowych i zaplanować rozwiązania pokonujące bariery urbanistyczne pomiędzy osiedlami i strefami przemysłowymi w celu zwiększenia atrakcyjności połączenia rowerowego: a) kładka lub wiszące rondo nad krzyżowaniem Jagiellońska/Solidarności/Wojska Polskiego b) przejazd podziemnym przepustem Kanału Młyńskiego między ul. Proszą a Sadową c) rozwiązanie dla ul. Malinowskiej w formie przepustów przez nasypy kolejowe lub nową kładkę rowerową nad węzłem kolejowym z uwzględnieniem priorytetu dla niechronionych na skrzyżowaniu z DK91.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>

<b>4.3</b>	Przeprowadzić badanie ruchu rowerowego dla zdiagnozowania udziału ruchu rowerowego w układzie modal split.	<b>01.2021</b>	<b>12.2022</b>
------------	--	----------------	----------------



## Zakończenie

Ogólna ocena wykonania Polityki Rowerowej Miasta Tczewa jest pozytywna. Wspomniany we wstępie brak mierzalnych celów dla strategii sprawia, że ocena skuteczności strategii jest nieprecyzyjna. Autorzy raportu oceniali więc jakość wykonania celów operacyjnych, które były planowane w corocznych planach działań.

Najslabszym elementem polityki rowerowej Tczewa jest infrastruktura. Większość opóźnień w realizacji zadań z zakresu budowy dróg wynikała z powodów finansowych. Najprawdopodobniej z tego powodu miasto projektowało rozwiązania tworzące przestrzeń dla rowerów z przestrzeni dla pieszych. Ważnym osiągnięciem miasta jest wdrożenie we własnych strukturach, Miejskich Standardów Rowerowych wskazujących konkretne rozwiązania projektowe z instrukcją postępowania w sytuacjach wymagających działań niestandardowych. Zabezpiecza to proces projektowania przed błędami projektowymi w nowych inwestycjach.

W zakresie działań miękkich miasto Tczew działa modelowo. W komunikowaniu na temat korzyści z przesiadki z aut na rowery uwzględnia grupy docelowe: dzieci i młodzież szkolną, pracowników firm, zainteresowanych sportem i rekreacją rowerową. Współpraca w projektach metropolitalnych odbywa się bardzo sprawnie. Wszystkie działania promocyjne są analizowane w celu maksymalizacji efektu zmiany nawyków transportowych. Szczególnie skutecznie odbywa się to w obszarze dojazdów rowerem do pracy. Jedyną sugestią wzbogacenia oferty promocyjno edukacyjnej dla mieszkańców miasta jest wyodrębnienie działań skierowanych do cudzoziemców ze względu na zwiększającą się ilość pracowników z zagranicy dla których użycie rowerów zamiast aut w codziennym transporcie stanowi znaczącą oszczędność kosztów życia.

Oficer rowerowy nie tylko koordynuje działania miasta w zakresie polityki rowerowej ale ma również znaczący wpływ na program działań instytucji metropolitalnych adresowanych dla miasta. Dobra współpraca oficera ze środowiskami organizacji pozarządowych wynika z osobistych doświadczeń. Tczew ma na tym stanowisku zaangażowaną osobę z wywodzącą się z organizacji rowerowej i pozostającą w stałym kontakcie ze społecznością aktywistów i działaczy rowerowych z całej Polski. Skutkuje to nastawieniem na pokonywanie barier, które w większości miast hamują rozwój ruchu rowerowego.

W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego Tczew stosuje metody typowe dla większości miast, w których polityka rowerowa jest traktowana systemowo. W zajęciach szkolnych prowadzone są zajęcia praktyczne skupione na teorii w zakresie przygotowań do egzaminów na Kartę Rowerową<sup>12</sup>. Okazjonalnie w ramach kampanii Rowerowy Maj uczniowie doskonalią technikę jazdy i bezpieczne zachowania na drodze. Działania adresowane do kierowców samochodów nie mają charakteru restrykcyjnego. Kampanie miasta odwołują się do wspólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

---

<sup>12</sup> ze względu na znaczną liczbę odwołanych zajęć z powodu epidemii w roku 2020 większość zajęć rowerowych nie odbyła się a Karty Rowerowe nie zostały wydane.

Bardzo dobre wyniki pomiarów ruchu oraz bardzo niepokojące dane o wzroście ilości samochodów osobowych zarejestrowanych w mieście bardzo jasno wskazują konieczność zwiększenia ochrony mieszkańców wybierających w codziennych podróżach rower zamiast auta. Rozumiejąc jednak rosnące zainteresowanie mieszkańców Tczewa zmianą nawyków transportowych<sup>13</sup> należy zwiększyć finansowanie rowerowych projektów infrastrukturalnych kosztem inwestycji skupionych na komforcie użytkowników samochodów.

Bardzo ważną przesłanką dla wzmocnienia finansowania polityki rowerowej Tczewa jest też bez wątpienia sytuacja epidemiczna w Polsce. Rower pozostaje najczystszy higienicznie i ekologicznie środkiem transportu. Codzienne, masowe używanie rowerów w miejskim transporcie ma potencjał znaczącej zdrowia mieszkańców. W perspektywie ograniczonych możliwości systemu ochrony zdrowia wydaje się to być szansą na przedstawienie Tczewa jako przykładu rozwiązania wielu problemów miasta, nie tylko tych, związanych wprost z transportem.

Łukasz Bosowski, sierpień 2020

---

<sup>13</sup> Badanie mobilności uczniów i uczennic szkół podstawowych w Tczewie w 2019 roku, UMK.

## Wykaz źródeł wykorzystanych podczas ewaluacji

1. Polityka Rowerowa Miasta Tczewa do 2020 roku + coroczne harmonogramy działań + coroczne sprawozdania z realizacji oraz koncepcja Tras rowerowych z 2012 r.

<http://www.rower.tczew.pl/strategia-do-2020/>

2. Bypad 2009 r., 2012 r. <http://www.rower.tczew.pl/bypad-2009-i-2012/>.

Bypad 2018 r. w procesie tworzenia <http://www.rower.tczew.pl/bypad-2018/>

3. Mapy ciepła z konkursu Rowerem do Pracy z 2018 r. i 2019 r. oraz mapa z naniesionymi trasami rowerowymi istniejącymi, planowanymi, stojakami rowerowymi (komunalne i niekomunalne), stacjami Mevo oraz stacjami naprawy rowerów

<http://www.rower.tczew.pl/mapa-rowerowa/>

4. Dane ze zdarzeń drogowych z lat 2007-2019 na podstawie serwisu

<http://www.sewik.pl>

5. Wstępna wersja raportu badania rowerowego z 2019 r. oraz inne z 2015 r., 2017 r. i 2018 r. na stronie [www.rower.tczew.pl](http://www.rower.tczew.pl) )

6. Europejskie Badania Klimatu Rowerowego 2018 r.

<http://www.rower.tczew.pl/europejskie-badania-klimatu-rowerowego-2018/>

7. Badanie mobilności uczniów 2019 r.

<http://www.rower.tczew.pl/badanie-mobilnosci-uczniow-2019/>

8. Analiza zapotrzebowania na stojaki rowerowe w Tczewie 2018 r.

<http://www.rower.tczew.pl/analiza-zapotrzebowania-na-stojaki-rowerowe-w-tczewie-2018/>

9. Liczba samochodów w Tczewie lata 2005-2018

<http://www.rower.tczew.pl/liczba-samochodow-w-tczewie-2005-2018/>