

RAPORT
CERTYFIKACJI POLITYKI
ROWEROWEJ BYPAD
W GMINIE PRZYWIDZ



Czas na BYPAD
Drogę do SUKCESU w europejskim stylu



BYPAD

DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY



BYPAD

**DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**





BYPAD

**DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**

RAPORT CERTYFIKACJI POLITYKI ROWEROWEJ BYPAD W GMINIE PRZYWIDZ

Audytorzy :

dr Piotr Kuropatwiński
Magdalena Kowalewska
Andrzej B. Piotrowicz
Alex Sully

PSWE
PSWE
PSWE
Transport Initiatives, Wielka Brytania



PSWE

Pomorskie Stowarzyszenie „Wspólna Europa”

80-858 Gdańsk

ul. Wałowa 26/4

www.pswe.org, info@pswe.org

Gdańsk, lipiec – wrzesień 2010 r.

© Copyright – reprodukowanie części lub całości niniejszego opracowania jest możliwe pod warunkiem podania informacji o jego źródle.



Spis treści

Wstęp	5
Część I	
Diagnoza	7
1. Gmina Przywidz – charakterystyka ogólna	8
1.1 Dostępność komunikacyjna gminy	12
1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Przywidzu	12
1.2.1 Elementy infrastruktury rowerowej w Gminie Przywidz	21
1.2.2 Działania promocyjno – edukacyjne na rzecz rozwoju ruchu rowerowego	22
2. BYPAD23	23
2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD	23
2.2 BYPAD w Gminie Przywidz – geneza projektu	23
2.3 Proces audytu BYPAD w gminie Przywidz	24
3. Rezultaty audytu polityki rowerowej w Gminie Przywidz wg metodologii BYPAD	30
4. Analiza modułów audytu	34
4.1 Potrzeby Użytkowników	34
4.2 Przywództwo i Koordynacja	34
4.3 Polityka w dokumentach	35
4.4 Personel i Środki	35
4.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo	36
4.5.1 Ruch pieszych i rowerzystów na chodnikach i wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych	36
4.5.2 Parkowanie rowerów	37
4.5.3 Warunki jazdy rowerem po jezdni – uspokajanie ruchu	38
4.5.4 Likwidacja barier i wąskich gardeł systemu rowerowego	38
4.5.5 Wydzielone drogi dla rowerów	39
4.5.7 Bezpieczeństwo zaparkowanych rowerów	41
4.6 Informacja i edukacja	41
4.7 Promocja i partnerstwa	42
4.8 Działania uzupełniające	42
4.9 Ewaluacja i efekty	42
5. Podsumowanie	43
Część II	
24 miesięczny plan działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w gminie Przywidz	45
6. Wnioski i rekomendacje	46
6.1 Potrzeby Użytkowników	46
6.2 Przywództwo i Koordynacja	47
6.3 Polityka w dokumentach	49
6.4 Personel i Środki	50
6.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo	51
6.6 Informacja i Edukacja	52
6.7 Promocja i Partnerstwa	54
6.8 Działania uzupełniające	55
6.9 Ewaluacja i Efekty	56
Spis map	57
Spis rysunków	57
Spis wykresów	57
Spis zdjęć	57

**BYPAD****DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**

WSTĘP

Niniejszy raport zawiera diagnozę oraz 24 miesięczny plan działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w Gminie Przywidz. Został on uzgodniony w gronie mieszkańców, radnych i pracowników Urzędu Gminy.

Dynamicznie rosnąca od początku lat 90-tych motoryzacja indywidualna rozwiązuje wiele problemów w skali jednego gospodarstwa domowego czy pojedynczego człowieka. W życiu gminy Przywidz, położonej w bezpośredniej bliskości aglomeracji gdańskiej (trójmiejskiej) – w warunkach praktycznie powszechnej dostępności samochodu, ich użytkownicy zaczynają zauważać, jakie problemy wynikają dla całej zbiorowości z bezrefleksyjnego korzystania z niego.

Dane na temat stopnia wyposażenia gospodarstw domowych w Gminie Przywidz nie są dostępne. Można jednak założyć, że znaczna część gospodarstw domowych w gminie posiada przynajmniej jeden prywatny lub służbowy samochód, a coraz więcej z nich dysponuje dwoma lub nawet większą ich liczbą.

Wielu mieszkańców gminy mieszkając na jej terenie dojeżdża do pracy w Gdańsku, Sopocie lub

w Gdyni. Warto jednak zdać sobie sprawę z faktu, że **przepustowość korytarzy drogowych prowadzących do granic aglomeracji i dalej, zwłaszcza w pobliżu jej centralnego pasa** nie jest i nie będzie w stanie zapewnić normalnych warunków dojazdu i parkowania dla większości kierowców, **BEZ WZGLĘDU NA SKALĘ WYDATKÓW Z BUDŻETÓW MIAST, WOJEWÓDZTWA CZY FUNDUSZY UNIJNYCH.**

Na przełomie lat 1970-tych i 80-tych te same problemy występowały w gminach wiejskich położonych w bliskości aglomeracji i dużych miast krajów „starej Unii”. Otwarcie możliwości podróżowania daje możliwość uzmysłowienia sobie, że **próby rozładowania korków przez poszerzanie dróg i kosztowne inwestycje w estakady, tunele i wiadukty, którym towarzyszyły podobnie kosztowne inwestycje w podziemne i wielopoziomowe parkingi nie rozwiązały tam problemów.** Mimo przeznaczania znacznej części budżetów na takie rozwiązania, zaoferowana przestrzeń natychmiast bywała wypełniana przez kolejne pojazdy.



Nic dziwnego, że wiele miast europejskich zaczęło szukać innej drogi rozwiązywania problemu mobilności już w latach 70-tych XX wieku. Z ich doświadczeń skorzystało wiele miast byłej NRD, które postawiły na kontynuację rozwoju transportu publicznego, jednocześnie na nowo odkrywając zalety aktywnej, indywidualnej mobilności.

Cele nowoczesnej polityki rowerowej wiążą się z najważniejszymi celami strategicznymi współczesnych samorządów, w tym przede wszystkim:

- poprawą zdrowia publicznego,
- poprawą jakości życia i przestrzeni publicznej,
- tworzeniem warunków dla rozwoju przedsiębiorczości,
- pozyskiwaniem funduszy zewnętrznych.

Realizacja takiej polityki w ramach partnerskiej współpracy z oddolnymi inicjatywami mieszkańców, sprzyja rozwojowi lokalnej demokracji w działaniu, podnosząc poziom jakości życia i zaufania między ludźmi.



CZEŚĆ I

Diagnoza





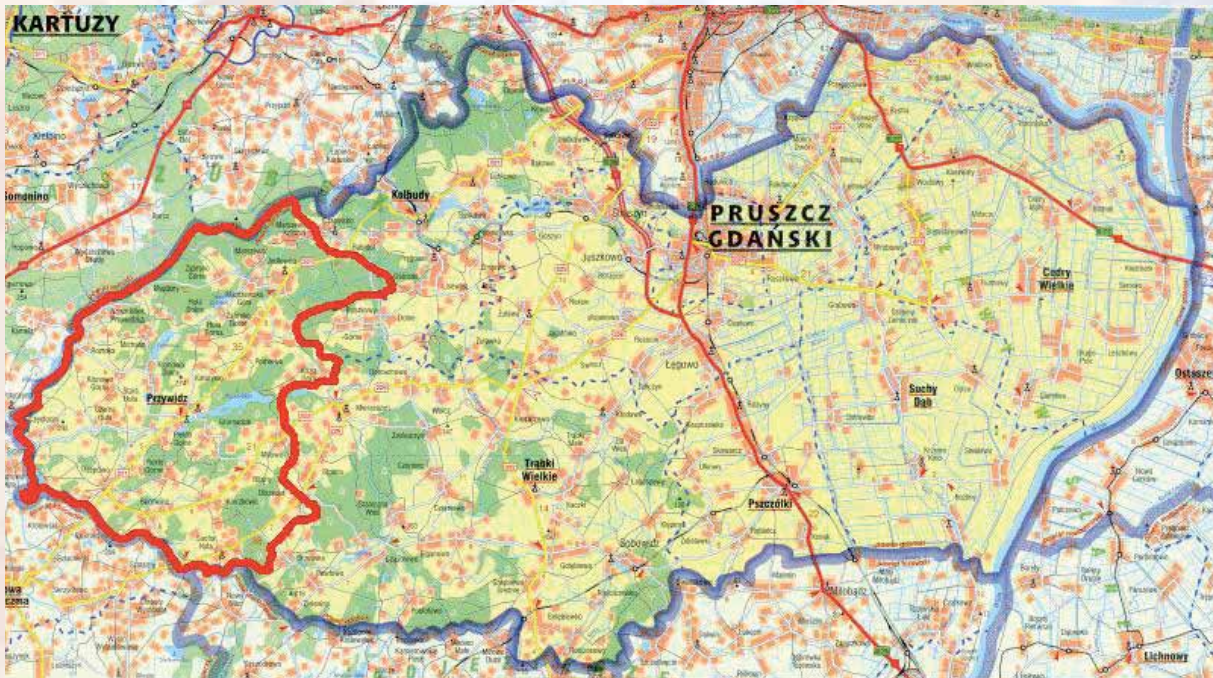
1. Gmina Przywidz – charakterystyka ogólna

Gmina Przywidz to położona w centralnej części województwa pomorskiego gmina wiejska. Jest ona jedną z 8 gmin wiejskich powiatu gdańskiego, którego władze mają swą siedzibę w Pruszczu Gdańskim. W skład gminy wchodzi 18 sołectw: Przywidz, Borowina, Częstocin, Huta Dolna,

Jodłowno, Kierzkowo, Kozia Góra, Marszewska Góra, Marszewska Kolonia, Michalin, Miłowo, Nowa Wieś Przywidzka, Olszanka, Piekło Górne, Pomlewo, Stara Huta, Sucha Huta, Trzepowo. Siedzibą władz gminy jest Przywidz.



Zdjęcie 1: Urozmaicony krajobraz potężnym atutem gminy Przywidz



Mapa 1: Gmina Przywidz na mapie powiatu gdańskiego



BYPAD
DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY



Zdjęcie 2 i 3: Natura i różnorodność



Gmina Przywidz obejmuje obszar 129,62 km², z czego użytki rolne zajmują 50%, a użytki leśne 42% całego obszaru gminy. Powierzchnia gminy stanowi 16,34% powierzchni powiatu. Zamieszkuje ją niewiele ponad 5 tysięcy mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi ok. 41 mieszkańców na km² ¹. Ukształtowanie terenu gminy jest bardzo zróżnicowane. Okolice obfituje w liczne wzniesienia - sięgające 200 -220 m n.p.m. i zagłębienia.

Przywidz położony jest nad jeziorami Przywidzkim Dużym i Małym przy **drodze wojewódzkiej nr 221** prowadzącej z Gdańska przez Kolbudy do Nowej Karczmy i Kościerzyny. Na terenie gminy znajdują się: rezerwat przyrody „Wyspa na Jeziorze Przywidzkim” oraz Przywidzki Obszar Chronionego Krajobrazu, który obejmuje większość powierzchni gminy (północno-wschodnią, centralną i południowo zachodnią jej część). Przywidzki Obszar Chronionego Krajobrazu zlokalizowany jest wzdłuż dolin rzek Reknicy i Raduni oraz obejmuje rynnę Jeziora Przywidzkiego wraz z przyległymi kompleksami leśnymi. Jednocześnie gmina posiada również liczne pomniki przyrody, które współtworzą jej atrakcyjny przyrodniczo wizerunek.

W ostatnich latach gmina Przywidz, a zwłaszcza sam Przywidz w coraz większym stopniu wykorzystuje swoje walory turystyczno-rekreacyjne (położenie nad jeziorami i okoliczne wzgórza). Funkcjonują w niej campingi, ośrodki wypoczynkowe i kąpielisko, rozwija się agroturystyka.

RYS HISTORYCZNY

W 1920 roku, po powstaniu odrodzonego państwa polskiego, Przywidz znalazł się poza jego granicami, w związku z włączeniem go do utworzonego Wolnego Miasta Gdańska. Na terenie gminy funkcjonowały wówczas cztery przejścia graniczne: w Suchej Hucie, Szponie, Trzepowie oraz Roztoce. W tym czasie mieszkańcy Gdańska „odkryli” wypoczynek w Mariensee (Przywidzu). Został on wówczas uznany za atrakcyjną miejscowość kuracyjną, zwaną również „Małym Sopotem”.

Po drugiej wojnie światowej, gdy Gdańsk wraz z okolicami wrócił do Polski Przywidz, dzięki swojemu usytuowaniu nad jeziorem i pośród lasów, ponownie stał się miejscem wypoczynku weekendowego dla gdańszczan, jak również celem wyjazdów kolonijnych oraz ośrodkiem czasów pracowniczych.

O ile położony na północny zachód od Przywidza teren Kaszubskiego Parku Krajobrazowego, wraz ze Wzgórzami Szymbarskimi, zwykło się nazywać Szwajcarią Kaszubską, to tereny gminy Przywidz bywają nazywane Kaszubską Bawarią. Najwyższe wzniesienie w gminie ma wysokość 271,4 m n.p.m. Przez teren gminy przepływają dwie rzeki – Więcisa i Reknica. Ta ostatnia charakteryzuje się malowniczym przełomem, porównywalnym do znanego wśród mieszkańców Trójmiasta przełomu rzeki Raduni. W lasach gminy spotkać można jelenie, sarny, zające, borsuki i wydry; gniazdują tam również czarne i białe bociany, czaple i żurawie.

¹ Dane z 2003 r.w: Plan Rozwoju Lokalnego gminy Przywidz, <http://www.wrotapomorza.pl/pl/bip/gminy/przywidz/strategia/prl>



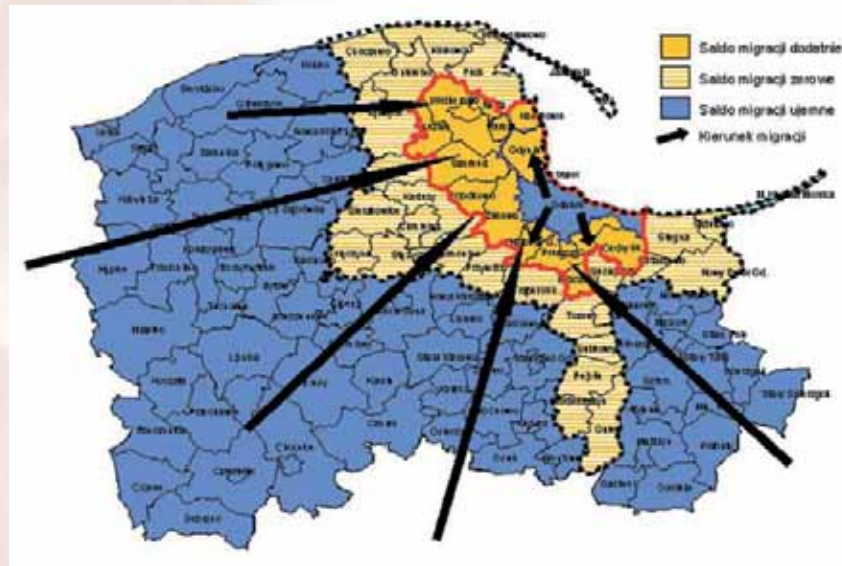
Zdjęcie 4: Rzeka Reknica – dzikie ostępy w zasięgu ręki

Ważnym czynnikiem wpływającym na warunki życia wielu mieszkańców gminy jest jej położenie w pobliżu Trójmiasta – trzeciej co do wielkości aglomeracji kraju, w której zamieszkuje 1,235 mln ludzi.

Rozwój przestrzenny aglomeracji trójmiejskiej i gminy Przywidz -czynnik warunkujący system komunikacyjny aglomeracji i gmin sąsiednich

Rozwój sieci osiedleńczej, powodujący oddalenie się środka gęstości zaludnienia aglomeracji gdańskiej od tradycyjnej osi rozwojowej w kierunku zachodnim, stwarza szereg problemów dla podmiotów zajmujących się planowaniem jej sieci transportu publicznego i rowerowego.

Mieszkańcy gmin przylegających do aglomeracji, zwłaszcza tych, które nie są obsługiwane komunikacją szynową, w coraz większym stopniu stają się uzależnieni od środków motoryzacji indywidualnej. Główne osie ruchu drogowego łączące gminy przyległe do aglomeracji trójmiejskiej z główną osią zabudowy Trójmiasta, która skupia większość miejsc pracy, stają się codziennie wąskimi gardłami, których przepustowość okazuje się niewystarczająca. Dla mieszkańców gminy Przywidz najważniejszą kwestią jest przepustowość następujących ciągów ulic Gdańska, leżących na przedłużeniu drogi wojewódzkiej nr 221: Staropolska – Świętokrzyska – Małomiejska oraz sąsiadujące z nimi ciągi Kartuska – Nowe Ogrody i Jabłoniowa – Armii Krajowej.



Mapa 2: Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950-2006

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (20 grudnia 2001).

Załącznik do Uchwały Rady Miasta Gdańska NR XLII/1289/2001 Gdańsk, pomorskie, Polska: Zarząd Miasta Gdańska.

Problemy kongestii na tych osiach drogowych pogłębia jeszcze bardziej zjawisko przemieszczania się kolejnych grup mieszkańców Trójmiasta do sąsiednich gmin – również do gminy Przywidz. Proces ten obrazuje poniższa mapa.

Pokazuje ona, że w województwie pomorskim, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej (OMZG) i jego bezpośrednim sąsiedztwie zachodzi zjawisko tzw. urban spraw („rozlewania się terenów zurbanizowanych”) – redukcja gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich połączona z jednoczesnym procesem migracji osób osiągniętych wyższe poziomy dobrobytu na obszary podmiejskie i sąsiadujące z aglomeracją obszary wiejskie o dość rozproszonej zabudowie, typowe dla gminy Przywidz i gmin sąsiednich. Może to wzmacniać bazę podatkową gminy, ale już obecnie niekorzystnie wpływa na jakość połączeń komunikacyjnych w OMZG i prowadzi do stopniowej degradacji środowiska naturalnego – głównego waloru gminy.

Wydłuża to długość codziennych podróży do miejsc pracy (zlokalizowanych głównie blisko gęsto zabudowanych obszarów śródmiejskich). Wiążący się z tym proces wzrostu uzależnienia od samochodu przyczynia się do wzrostu trudności przekonywania

mieszkańców o potrzebie reorientacji polityki komunikacyjnej.

W Gminie Przywidz liczba ludności od roku 1990 zwiększa się stopniowo w wyniku migracji osób chcących poprawić sobie warunki mieszkaniowe przez wykup działek pod budowę domów jednorodzinnych. Osoby te z reguły zatrudnione są w Gdańsku, Sopocie lub Gdyni, codziennie obciążają prowadzące do Trójmiasta arterie ruchu drogowego.

W treści dokumentów strategicznych rozwoju obszaru metropolitalnego Trójmiasta rozładowanie obciążenia sieci drogowej, zakładano poprzez rozwój komunikacji zbiorowej. Niestety, tempo rozwoju infrastruktury komunikacji szynowej – jedynej nie narażonej na skutki kongestii – nie było w ciągu ostatnich 20 lat wystarczające. Zarówno budowa linii kolejowych łączących gminy sąsiadujące z Trójmiastem z dzielnicami tradycyjnego centralnego pasa zabudowy jak i zakupy taboru, umożliwiającego obsługę zbudowanych połączeń, ulegały wielokrotnemu przesunięciu na później, a stopień uzależnienia ludności od komunikacji samochodowej rozwijał się coraz bardziej.



1.1 Dostępność komunikacyjna gminy

Dojazd do miejscowości i wsi położonych na terenie gminy środkami transportu publicznego jest możliwy jedynie dzięki funkcjonowaniu lokalnych połączeń autobusowych w relacjach bezpośrednich do Przywidza, Trzepowa lub Piekła Dolnego oraz w relacjach przelotowych – głównie w relacji Kościerzyna – Gdańsk w łącznej liczbie 44 połączeń¹. Przejazd trasy Gdańsk – Przywidz autobusem PKS zajmuje według rozkładu od 44 do 61 minut.

bezpośrednie dotarcie z Gdyni. Zajmuje ono od 49 do 52 minut jazdy.

Plan odbudowy kolei metropolitalnej, w tym obecnie nieczynnej linii kolejowej Pruszcz Gdański – Kolbudy – Żukowo – Kartuzy oraz linii Gdańsk – Rębiechowo – Kartuzy stworzy możliwość zbliżenia Przywidza do centrum aglomeracji gdańskiej przy wykorzystaniu stacji Kolbudy, położonej w niewielkiej odległości od granicy gminy Przywidz

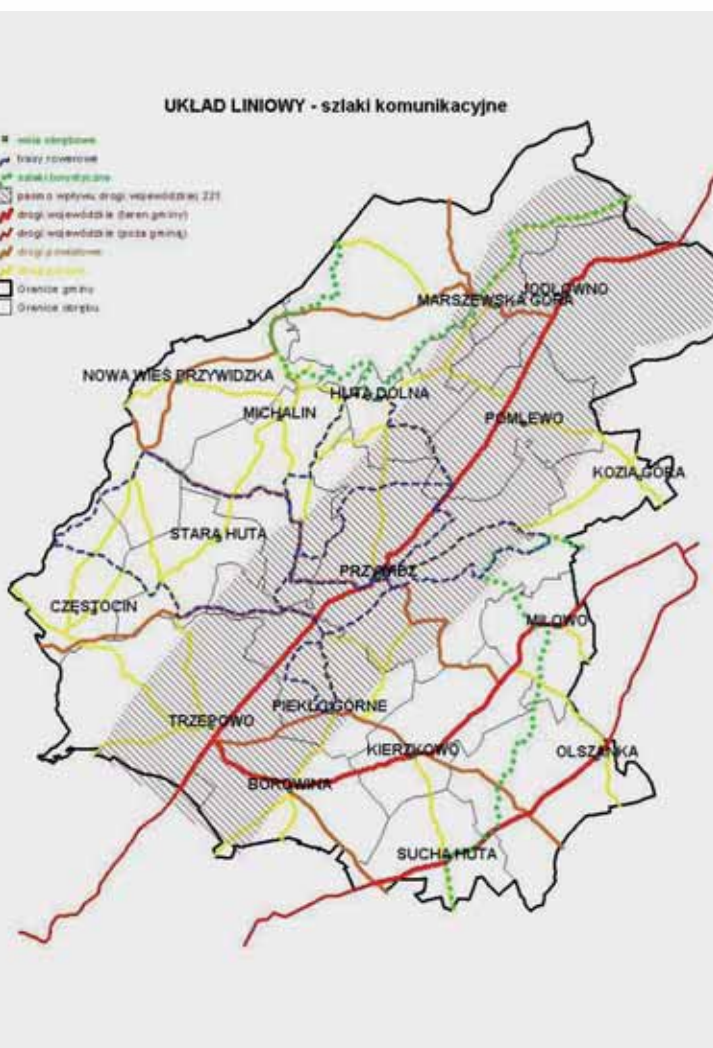
1.2 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w Przywidzu

Przywidz jest położony w centrum geograficznym województwa pomorskiego. Zakładając czas trwania rekreacyjnej przejażdżki rowerowej na 3-4 godziny, z prędkością ok. 15 km/h, można założyć, że Przywidz jest w zasięgu jednodniowej rekreacyjnej wycieczki rowerowej dla mieszkańców Trójmiasta lub weekendowej wycieczki rowerowej połączonej z noclegiem.

Jak dotąd, skala ruchu rowerowego w Przywidzu nie była przedmiotem badań. Prowadzone obserwacje sugerują, że obecnie ruch rowerów w Przywidzu nie ma charakteru masowego. Poza sezonem letnim dominującą część ruchu rowerowego stanowią przejazdy miejscowej ludności w celu realizacji podstawowej potrzeby mobilności: do pracy, po zakupy czy w celu odwiedzenia znajomych. Pewną część przejazdów stanowią również przejazdy o charakterze rekreacyjnym – realizowane głównie przez miejscową młodzież.

Istotnym czynnikiem warunkującym rozwój ruchu rowerowego w Przywidzu jest jakość i skuteczność polityki rowerowej prowadzonej w miastach wchodzących w skład aglomeracji trójmiejskiej i polityki rowerowej prowadzonej w skali województwa pomorskiego, a nawet całego kraju.

Główne miasto Pomorza – Gdańsk – ma szanse umocnienia swojej pozycji na mapie ośrodków miejskich promujących przyjazne dla środowiska sposoby zaspokajania codziennych potrzeb mobilności przez mieszkańców, o ile wdroży zapisy programu działań zawartego w sporządzonym



Mapa3: Układ liniowy – szlaki komunikacyjne Gminy Przywidz
Źródło: Plan Rozwoju Lokalnego gminy Przywidz

W gminie Przywidz nie przebiega ani jedna linia kolejowa. Najbliższa stacja kolejowa znajduje się w położonej za zachodnią granicą gminy miejscowości Somonino (ok. 12 km od Przywidza). Miejscowość ta obsługiwana jest przez 7 pociągów umożliwiających

¹ Źródło: strona internetowa www.pks.gdansk.pl z dnia 10 września 2010r.



BYPAD
DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY



Zdjęcie 5: Jezioro Łąkie – chwila wytchnienia nad wodą

w czerwcu 2010 roku raporcie BYPAD. Można także liczyć na wdrożenie w województwie pomorskim zapisów całościowej „Koncepcji rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego – „Zielonej Księgi” z grudnia 2009 roku.

W takiej sytuacji wysoki poziom kultury rowerowej w Gdańsku i w Trójmieście, a także na całym Pomorzu będzie sprzyjał powstaniu nawyków codziennego korzystania z roweru i innych form aktywnej mobilności w bliższym i dalszym otoczeniu gminy. Będzie to sprzyjać poszukiwaniu przez mieszkańców Trójmiasta możliwości realizacji różnych form czynnej rekreacji i turystyki rowerowej – również w gminie Przywidz.

Innym warunkiem sprzyjającym rozwojowi kultury rowerowej w Przywidzu będzie uznanie, że czynna turystyka i rekreacja stanowią istotną gałąź gospodarki i źródło dochodów dla gminy i jej mieszkańców, a warunkiem ich rozwoju jest odpowiednio prowadzona działalność promocyjna.

Promocja Gminy Przywidz jako istotnego ośrodka turystyki i rekreacji rowerowej wzmocni jego wizerunek jako terenu atrakcyjnego dla rekreacji



Zdjęcie 6: 6 września 2010r. prezydenci Gdańska, Sopotu i Gdyni podpisali z marszałkiem województwa umowę, dzięki której dostaną pieniądze na budowę 34,64 km dróg rowerowych, w tym 22,84 km w Gdańsku, 7,88 km w Gdyni i 3,92 km w Sopocie. Wartość projektu wynosi niemal 80 mln zł, z czego wkład funduszy unijnych wynosi 48 mln zł!”



i turystyki aktywnej – już rozwijającej się w Przywidzu i okolicach w oparciu o działające w gminie wyciągi narciarskie i stadniny koni. Wszystkie te rodzaje czynnej rekreacji ruchowej mogą się znakomicie wspierać i uzupełniać.

Ruch rowerowy na drogach publicznych

Wzrastająca gęstość ruchu samochodowego, zwłaszcza w okresie letnim, stwarza coraz trudniejsze warunki poruszania się rowerem po jezdni głównych dróg ruchu kołowego przebiegających przez teren gminy. Dotyczy to zwłaszcza głównego ciągu ruchu kołowego w gminie, jakim jest droga krajowa nr 221 – Gdańsk – Kolbudy – Przywidz – Nowa Karczma – Kościerzyna. Droga ta nie jest wyposażona w utwardzone pobocza, co zmusza rowerzystów do korzystania ze stosunkowo wąskiej jezdni, miejscami charakteryzującej się znacznymi nierównościami nawierzchni. Wiąże się to ze szczególnym ryzykiem w przypadku przejazdu tą drogą samochodów ciężarowych i autobusów, które pozostawiają na jezdni niewiele miejsca dla niechronionych użytkowników dróg.

W gminie występuje znaczny potencjał ruchu rowerowego po drogach wolnych od intensywnego ruchu samochodowego, drogach gruntowych, śródpolnych i leśnych. Stwarzają one szansę stworzenia sieci lokalnych dróg rowerowych o wysokiej atrakcyjności dla mieszkańców gminy i osób ją odwiedzających.

Najważniejszym wyzwaniem dla rozwoju ruchu rowerowego w Przywidzu jest stworzenie w gminie odpowiedniego klimatu rowerowego. Chodzi o stworzenie warunków, w których korzystanie z roweru na drogach gminy będzie bezpieczne dla wszystkich jego użytkowników. Krokiem prowadzącym do tego celu jest sporządzenie mapy natężenia ruchu kołowego (z uwzględnieniem ruchu samochodów ciężarowych) na wszystkich drogach o ciągłej nawierzchni bitumicznej położonych na terenie gminy. Na tych odcinkach dróg, na których ruch kołowy charakteryzuje się niskim natężeniem, a liczne zakręty i obecność drzew przydrożnych naturalnie ogranicza prędkość



Zdjęcie 7: Ruch samochodów ciężarowych – wyzwaniem dla rowerzystów w gminie



Zdjęcie 8: Różnorodność tras na terenie gminy tworzy niepowtarzalny klimat

odpowiedzialnie jeżdżących kierowców, ruch rowerowy może się odbywać (i odbywa się) bez większych przeszkód.

Istotnym wyzwaniem jest podjęcie działań prowadzących do zwiększenia subiektywnego i obiektywnego bezpieczeństwa i komfortu poruszania się rowerzystów w gminie. W świetle doświadczeń brytyjskich, na drogach, na których występuje intensywny ruch kołowy należy dążyć przede wszystkim do redukcji skali jego natężenia. Takie działania znajdują się w praktyce poza zasięgiem kompetencji władz gminy – wymagają podjęcia refleksji na temat kształtowania zasad gospodarki przestrzennej w skali całego województwa i zniechęcanie mieszkańców Trójmiasta do budowy domów i mieszkań w gminach sąsiednich.

W związku z tym warto wziąć pod uwagę działania proponowane jako rozwiązanie alternatywne: redukcję prędkości ruchu pojazdów. Dane na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wskazują na niską, jak dotąd skuteczność działań

podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju, zwłaszcza bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Działaniom inżynieryjnym, sprzyjającym podniesieniu bezpieczeństwa ruchu powinny towarzyszyć odpowiednio zaprojektowane oddziaływania „miękkie” – skłaniające do modyfikacji dominującego nadal w naszym kraju i województwie stylu jazdy kierowców samochodów.

Największe znaczenie ma skłanianie kierowców do bardziej odpowiedzialnej jazdy na terenie zabudowanym. Warto wziąć pod uwagę możliwość zainstalowania wielu wizualnych elementów sugerujących kierowcom konieczność wolniejszej jazdy, przedstawionych w opracowaniu ekspertów Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach programu „Gambit Pomorski”¹. Działania te warto uzupełnić o rozwiązania sprawdzone w krajach osiągających najbardziej korzystne wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak kraje skandynawskie i Wielka Brytania.

¹ więcej na <http://prbrd.gda.pl/?p=66>



Ważne jest także odejście od tezy zakładającej istnienie nieprzewycięzalnych uwarunkowań kulturowych wśród osób korzystających z samochodów w naszym kraju. Jednym z istotnych działań jest oczywiście zainstalowanie systemu radarów, zwiększających nieuchronność kar za przekraczanie ograniczeń prędkości. Warto także podkreślić, że sam wzrost skali ruchu rowerowego na jezdniach dróg gminy będzie także czynnikiem przyczyniającym się do uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa.

W zakresie działań edukacyjnych warto zwrócić uwagę na fakt, że droga (ulica) na terenie zabudowanym nie jest jedynie korytarzem tranzytowego ruchu samochodów. Spowolnienie ruchu umożliwi lepsze pełnienie przez nią innych

funkcji, takich jak korytarz ruchu lokalnego, miejsce spotkań czy organizacji imprez sprzyjających integracji mieszkańców.

Dopiero trzecim w kolejności działaniem może być tworzenie wydzielonych – prowadzonych poza linią drzew przydrożnych – dróg rowerowych. Drogi takie poprawiają subiektywne i obiektywne bezpieczeństwo rowerzystów na odcinkach między skrzyżowaniami, ale istotnie **ZWIĘKSZAJĄ RYZYKO WYPADKU NA SKRZYŻOWANIACH** dróg ruchu rowerowego z ruchem kołowym.

W gminie Przywidz oraz leżącej obok niej gminie Kolbudy takie działania były realizowane: dwukierunkowa droga dla rowerów zbudowana została tylko po jednej stronie szosy w Kolbudach.



Zdjęcie 9: Fragment drogi dla rowerów w Pomlewie



Zdjęcie 10: Manewr skrętu w lewo na drodze 221

W warunkach braku funduszy i miejsca na budowanie takiej drogi po obu stronach, droga dla rowerów przenoszona jest z jednej strony drogi ruchu kołowego na drugą pod kątem prostym, niwecząc możliwość zachowania ciągłości jazdy, a tym samym komfort i – co ważniejsze – bezpieczeństwo rowerzystów. W świetle takich zjawisk koniecznym jest przyjęcie zasady, że budowa



Zdjęcie 11: Przykłady rozwiązań promujących korzystanie z rowerów na terenach wiejskich w Holandii

Zdjęcie 12: Przykłady rozwiązań promujących korzystanie z rowerów na terenach wiejskich w Wielkiej Brytanii

takiej wydzielonej drogi dla rowerów (w praktyce – dla ruchu rowerowego i pieszego) nie powinna być uznawana za przesłankę zakazywania ruchu rowerów po jezdni. Przymuszalnie z tej możliwości nie będą chcieli korzystać rowerzyści o mniejszym doświadczeniu w ruchu drogowym. W ramach działań edukacyjno-informacyjnych trzeba im wyjaśniać, że jadąc wydzieloną drogą rowerową przy przekraczaniu osi jezdni w celu dotarcia do kolejnego jej odcinka leżącego po drugiej stronie, narażani są na szczególne niebezpieczeństwo (tak jak w przypadku każdego skrzyżowania nie sterowanego sygnalizacją świetlną, a nawet bardziej – ponieważ zmiany położenia drogi dla rowerów nie są realizowane przy skrzyżowaniach).

Bardziej doświadczeni, rowerzyści również odbywający przejazdy grupowe, powinni zachować prawo do poruszania się po głównej jezdni drogi w ruchu mieszanym z ruchem kołowym.

Możliwym do rozważenia krokiem w kierunku zmniejszenia prędkości jazdy samochodów na





terenach zabudowanych jest likwidacja malowanego na jezdni pasa środkowego na terenie miejscowości leżących w granicach gminy, zwłaszcza w samym Przywidzu.

Innym rozwiązaniem może być namalowanie sugerowanego pasa dla rowerów liniami przerywanymi lub nawet tylko serii symboli rowerów na jezdni drogi krajowej 221 biegnącej przez Przywidz.

Bardziej zdecydowane działania prowadzące do uspokojenia (redukcji prędkości) ruchu samochodów powinny być podjęte na odcinkach dróg gminnych znajdujących się w pobliżu placówek oświatowych.

Próba realizacji polityki rowerowej gminy opierającej się o założenie pełnego oddzielenia ruchu rowerowego od ruchu kołowego jest **BARDZO KOSZTOWNA I NIE DOPROWADZI W PRZEWIDYWALNEJ PRZYSZŁOŚCI DO ZAPEWNIENIA SUBIEKTYWNEGO I OBIEKTYWNEGO**

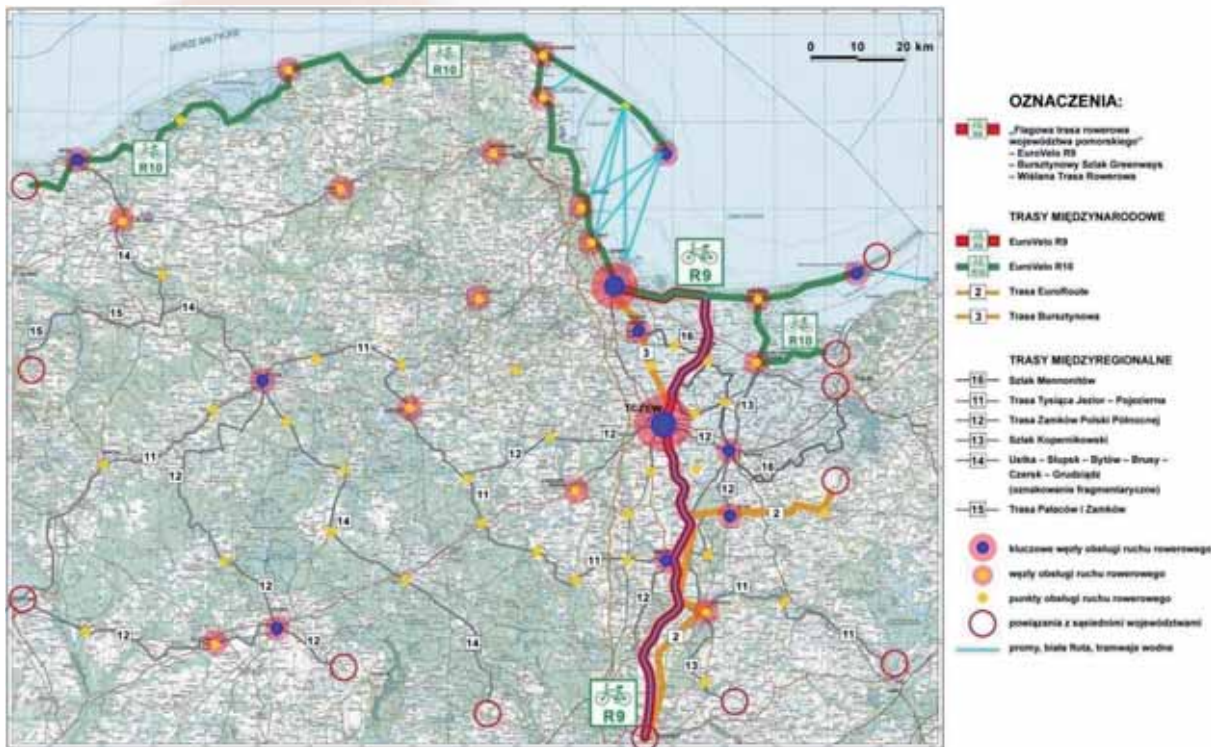
BEZPIECZEŃSTWA ruchu lokalnego, w tym rowerowego i pieszego.

Badania duńskie i holenderskie wskazują, że rowerzyści na jezdni są tym bezpieczniejsi, im jest ich tam więcej, a próby dążenia do ich całkowitego usunięcia z przestrzeni przeznaczonej jakoby wyłącznie dla samochodów, nigdzie nie okazują się w pełni skuteczne.

Dziennikarze głównych krajowych i regionalnych kanałów informacyjnych, opisujący problemy ruchu drogowego najczęściej uważają przepisy ograniczające dopuszczalną prędkość, zwłaszcza na terenach niezabudowanych, za nieżyciowe. Ponadto, w publicystyce poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego nie rozróżnia się wystarczająco wyraźnie argumentów na rzecz ograniczeń prędkości stosowanych na terenie zabudowanym z myślą o potrzebach niezmotoryzowanych od ograniczeń prędkości stosowanych na terenach pozamiejskich w celu zmniejszenia ryzyka brawurowej jazdy samego kierowcy – sprawcy i ofiary wypadku.



Zdjęcie 13: Malownicza trasa rowerowa wzdłuż Jeziora Przywidzkiego



Mapa 4: Miejsce Gminy Trąbki Wielkie na mapie przebiegu tras rowerowych Pomorza

Warto mieć na uwadze, że brak uznania rozwoju ruchu rowerowego za czynnik rozwoju gminy powoduje, że jazda rowerem, uważana była za zjawisko coraz bardziej zanikające i nie była dotychczas promowana.

Powyższe fakty nie powinny być jednakże interpretowane za przejaw dążenia do rezygnacji z możliwości budowy wydzielonych, przeznaczonych dla ruchu rowerowego tras.

Atrakcyjne, oddzielone od ruchu kołowego trasy rowerowe, zwłaszcza prowadzone wzdłuż naturalnych i sztucznych cieków wodnych, z odpowiednio rozwiązanymi skrzyżowaniami z drogami ruchu kołowego, stanowią często główne osie długodystansowej turystyki i lokalnej rekreacji rowerowej, przyciągające znaczne liczby amatorów bezstresowej jazdy.

Gmina Przywidz jest położona w pobliżu planowanego przebiegu wielu szlaków drogowych i rowerowych województwa pomorskiego.

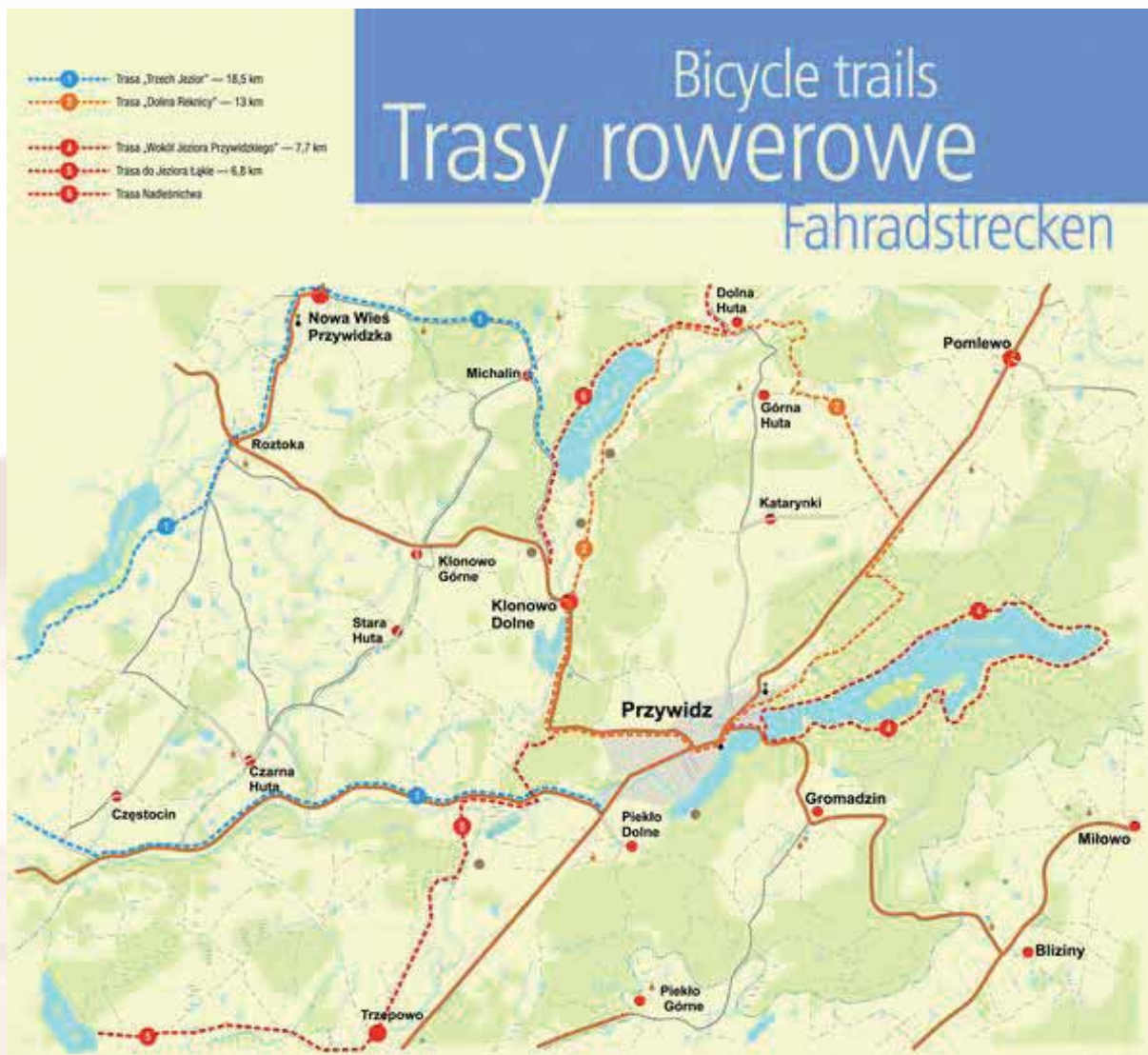
Miejsce Gminy Przywidz na międzynarodowych

szlakach turystyki rowerowej przebiegających przez województwo pomorskie pokazuje powyższa mapa.

Gmina Przywidz leży dość blisko następujących szlaków komunikacyjnych o charakterze międzynarodowym lub krajowym:

- Autostrada A1 – europejski korytarz transportowy Szwecja (Karlskrona) – Gdańsk – Łódź- Bratysława – Adriatyk
- droga szybkiego ruchu Berlin – Królewiec
- Kolej Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Łódź – Katowice – Bratysława- Wiedeń – Adriatyk
- Szlak EuroVelo 9 (Bursztynowy) Gdańsk – Pula nad Adriatykiem
- Szlak EuroVelo 10 wiodący wokół Morza Bałtyckiego.
- Szlak rowerowy Żelaznej Kurtyny (Iron Curtain Trail – EuroVelo 13)

Rozwój turystyki, a zwłaszcza rozwój turystycznego ruchu rowerowego na tych szlakach może przyczynić się do wzrostu zainteresowania korzystaniem z infrastruktury turystycznej i rowerowej gminy. Wymaga to



Mapa 5: Trasy rowerowe w Gminie Przywidz

Źródło: strona gminy Przywidz <http://www.turystyka.przywidz.pl/pl/index.php?strona=sieczki>

prowadzenia odpowiednio skoordynowanych działań promocyjnych w skali regionu i kraju.

Komunikacja rowerowa w Gminie Przywidz.

Ogólny udział przejazdów rowerowych w zaspokajaniu potrzeb mobilności mieszkańców w Gminie Przywidz jest praktycznie nieznanym, można założyć, że cechuje się dużą zmiennością, zarówno w skali kolejnych pór roku, dni tygodnia czy pory dnia.

Dla realizacji koncepcji rozwoju "Kultury rowerowej" konieczne jest prowadzenie regularnych badań skali ruchu rowerowego i zmian jego natężenia w rytmie dobowym, tygodniowym i sezonowym. Dlatego też

warto rozważyć ZAINSTALOWANIE W GMINIE PRZYWIDZ LICZNIKÓW, ZLICZAJĄCYCH ROWERZYSTÓW I PIESZYCH W WYBRANYCH PUNKTACH SIECI ROWEROWEJ GMINY.

Miejscami instalacji takich liczników powinny być węzłowe punkty ruchu rowerowego, takie jak mosty nad ciekami wodnymi czy przesmyki między jeziorami. Na innych ważnych ciągach ruchu pieszego warto zainstalować liczniki umożliwiające liczenie pieszych.

Ruch rowerów w celach użytkowych może się rozwijać pod warunkiem istnienia w pobliżu zarówno źródeł, jak i celów podróży, odpowiednich udogodnień do



parkowania rowerów, umożliwiającich przypięcie co najmniej jednego koła i ramy.

1.2.1 Elementy infrastruktury rowerowej w Gminie Przywidz

Obecnie w gminie Przywidz występują sporadycznie odosobnione elementy widzialnej infrastruktury rowerowej i pewne elementy infrastruktury, które można traktować jako część niewidzialnej infrastruktury rowerowej. Te ostatnie nie były jednak tworzone z myślą o potrzebach rowerzystów. Nie tworzą one jakiegokolwiek spójnego systemu.

Atrakcyjnym składnikiem infrastruktury rowerowej gminy są szlaki rowerowe wokół jeziora Przywidzkiego oraz szlaki prowadzące wzdłuż rzeki Reknicy i brzegu jeziora Głębocko. Charakteryzuje je niewielka stromość nachyleń i duża atrakcyjność widokowa. Oprócz wymienionych na poniższej mapce tras istnieją jeszcze następujące szlaki rowerowe: „Wzgórza Przywidzkie”, „Piekla” oraz trasy krosowe.

Jedynym znaczącym elementem widzialnej infrastruktury rowerowej w gminie jest system znakowania szlaków rowerowych i pieszych, wdrożony przez PTTK. Są to szlaki dające możliwość poznania walorów przyrodniczych gminy dla osób dysponujących pewnym doświadczeniem terenowej jazdy rowerem i orientacji w terenie. Jedynie niektóre z nich – zwłaszcza prowadzące wzdłuż brzegu jeziora Przywidzkiego mają utwardzone odcinki i są łatwo czytelne dla niedoświadczonego amatora czynnej rekreacji na rowerze.

Ważnym elementem infrastruktury rowerowej, zwłaszcza przy codziennym korzystaniu z roweru są stojaki parkingowe dla rowerów w pobliżu celów codziennych przejazdów: przy sklepach, lokalach gastronomicznych, szkołach i przy urzędzie gminy. W gminie Przywidz występują one sporadycznie, są wykonane metodami rzemieślniczymi i nie spełniają prostych kryteriów estetyki i funkcjonalności.



Zdjęcie 14: Oznakowanie szlaku rowerowego

1.2.2 Działania promocyjno – edukacyjne na rzecz rozwoju ruchu rowerowego

Gmina dotychczas nie prowadziła jakichkolwiek działań promocyjnych i edukacyjnych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Jedynym jak dotąd działaniem ukierunkowanym na promocję rekreacji i turystyki rowerowej było opracowanie mapy rekreacyjnych i turystycznych tras rowerowych oznakowanych w gminie oraz udostępnienie jej na stronie internetowej. Mapa ta nie zawiera informacji na temat jakości nawierzchni, trudności pokonywania, ani stromości czy kierunków nachylenia poszczególnych odcinków. Nie zawiera ona także informacji na temat infrastruktury turystycznej dostępnej dla turystów rowerowych w gminie.

Obecna skala ruchu rowerowego w Gminie Przywidz

Jak dotąd, skala ruchu rowerowego w Gminie Przywidz nie była przedmiotem regularnych badań. Prowadzone obserwacje sugerują, że obecnie ruch rowerów w gminie nie ma jeszcze charakteru masowego. Od kilku lat zauważa się jednak wyraźne symptomy odkrywania zalet roweru przez osoby dbające o kondycję fizyczną, świadomie wybierające ten sposób przemieszczania się jako taniej i wygodnej alternatywy przejazdów samochodami.

Obraz ruchu rowerowego i jego promocji w lokalnych materiałach informacyjnych

W gminie publikowanych jest kilka tytułów dość regularnie ukazujących się lokalnych wydawnictw periodycznych, redagowanych przez osoby współpracujące z lokalnymi parafiami oraz biuletyn informacyjny gminy. W lokalnej edycji „Dziennika Bałtyckiego” ukazują się nieregularnie wiadomości o znaczących wydarzeniach w gminie.

Rosnąca popularność korzystania z rowerów w naturalny sposób skłania do opisywania jej przejawów przez funkcjonujące w regionie środki masowej informacji. Nadal więcej uwagi

dziennikarzy przyciągają jednak rekreacyjne lub sportowe formy korzystania z roweru. Rzadko kiedy materiały prasowe pokazują wzrost „prozaicznych” – użytkowych form korzystania z roweru w codziennym życiu przez zwykłych mieszkańców.

Najważniejszym wyzwaniem dla rozwoju ruchu rowerowego w gminie Przywidz jest stworzenie odpowiedniego klimatu rowerowego, inaczej mówiąc odpowiedniej „KULTURY ROWEROWEJ”. Chodzi o stworzenie warunków, w których korzystanie z roweru na drogach gminy będzie bezpieczne dla wszystkich jej użytkowników.

Wyzwaniem dla promotorów ruchu rowerowego jest przekonanie publicystów o tym, jak ważne jest wprowadzenie przepisów ograniczających dopuszczalną prędkość. W publicystyce poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego nie rozróżnia się wystarczająco wyraźnie argumentów na rzecz ograniczeń prędkości stosowanych na terenie zabudowanym z myślą o potrzebach niezmotoryzowanych od ograniczeń prędkości stosowanych na terenach pozamiejskich w celu zmniejszenia ryzyka brawurowej jazdy samego kierowcy – potencjalnego sprawcy i ofiary wypadku.

Kluczem do sukcesu jest wypracowane w Niemczech podejście systemowe oparte na wielokierunkowym rozwoju udogodnień dla rowerzystów (uspakajanie ruchu, pasy rowerowe na jezdniach, budowa parkingów rowerowych, systemy wsparcia dla osób i firm korzystających z rowerów) i przede wszystkim skutecznej promocji (kampanie skierowane do pracodawców, kobiet, osób starszych itd.)¹

Warto skupić uwagę na działaniach poprawiających stan „niewidzialnej infrastruktury rowerowej” – uspakajanie ruchu, dopuszczanie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych, restrykcyjne traktowanie ruchu samochodów w wybranych rejonach gminy. Nie powinny one być postrzegane jako nieakceptowanie społecznie działania przeciwne naturalnemu porządkowi rzeczy.

¹ źródło: <http://rowery.trojmiasto.pl/Srodmiście-Gdanska-przyjazne-rowerzystom-n39291.html>



2. BYPAD

2.1 Główne założenia audytu polityki rowerowej BYPAD

Audyt polityki rowerowej BYPAD w gminie Przywidz ma na celu:

- ustalenie obecnego miejsca zajmowanego przez gminę Przywidz w systemie klasyfikacji poziomów polityki rowerowej w 9 modułach BYPAD,
- ustalenie zestawu działań do podjęcia w ciągu najbliższych dwóch lat tak, by w gminie zrealizować podstawowe, niskonakładowe prace poprawiające warunki korzystania z roweru, charakteryzujące się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów,
- usprawnienie współpracy między różnymi komórkami organizacyjnymi Urzędu Gminy zajmującymi się sprawami mającymi wpływ na warunki ruchu rowerowego między sobą oraz ze środowiskiem praktykujących rowerzystów,

2.2 BYPAD w Gminie Przywidz – geneza projektu

Rozpoczęcie procesu certyfikacji (audytu) polityki rowerowej gminy Przywidz wynikało z kilku przesłanek. Najważniejszą z nich było docenienie potencjału rozwoju rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego przez władze gminy. Konsekwencją tego było dostrzeżenie potrzeby podjęcia kompleksowych działań na rzecz rozwoju codziennego i rekreacyjnego ruchu rowerowego w skali lokalnej przy wykorzystaniu sprawdzonych wzorców europejskich.

W praktyce było to możliwe dzięki poznaniu wartości metodologii BYPAD przez grupę ekspertów PSWE na kongresach Velo-City. W lutym 2008 roku zostali oni certyfikowanymi audytorami BYPAD.

Udział zespołu PSWE w kolejnych kongresach Velo-City (w Brukseli i w Kopenhadze) oraz w międzynarodowych konsorcjach projektów poza strukturalnych takich jak „Optymalizacja Systemu Rowerów Publicznych w Europie (OBIS)” oraz „Promocja Codziennego Korzystania z Rowerów (PRESTO)”, stała współpraca z cieszącymi się międzynarodową renomą ekspertów Europejskiej Federacji Cyklistów, a także realizacja procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Tczewie, Smołdzinie i Gdańsku stworzyła odpowiednie podstawy umożliwiające zidentyfikowanie głównych wyzwań stojących przed jednostkami samorządu terytorialnego Pomorza.

Z jednej strony znaczące korzyści dla miast i gmin decydujących się na rozwój polityki rowerowej wiążą się z napływem turystów korzystających z roweru w czasie wyjazdów urlopowych, warto mieć świadomość faktu, że ich największy rynek znajduje się w krajach i regionach, doceniających rolę ruchu rowerowego w życiu codziennym. Dlatego też poprawa warunków korzystania z rowerów w skali lokalnej powinna opierać się o podejście systemowe. Zwraca ono uwagę na fakt, że rozwój turystyki i rekreacji rowerowej wynika z szerokiego korzystania z rowerów w życiu codziennym przez mieszkańców. Obrazuje to piramida na kolejnej stronie:



Rysunek 1: Piramida rodzajów przejazdów rowerowych Źródło: Claudia Krieger, Touristische Projekte. Cycling Tourists, Who they are, what they want and how they improve regional economy, prezentacja przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007

Stworzenie w gminie warunków rozwoju dla codziennego ruchu rowerowego, a tym samym rekreacji i turystyki rowerowej umożliwi pozyskanie znacznych, wymiernych korzyści finansowych. Badania europejskie wskazują, że turysta rowerowy jest osobą ponad przeciętnie wykształconą, ponad przeciętnie zarabiającą i wydającą w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turysta zmotoryzowany: przeciętny dzienny

wydatek turysty poruszającego się trasą rowerową Łaby (od Hamburga do Pragi Czeskiej) kształtuje się na poziomie 65 Euro, przeciętny koszt „urlopu rowerowego” w Niemczech szacuje się na poziomie **1167 Euro**.

Można mieć nadzieję, że z powyższych zależności skorzysta również gmina Przywidz.

2.3 Proces audytu BYPAD w gminie Przywidz

L.p.	Działanie	Termin	Zaangażowane podmioty
	Przeprowadzenie warsztatu wstępnego tj. przybliżenie filozofii BYPAD, analiza kwestionariusza oceny, dystrybucja arkuszy oceny wśród członków grupy roboczej	23 lipca 2010r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy BYPAD
	Wypełnienie kwestionariuszy oceny przez grupę roboczą	24-29 lipca 2010r.	Grupa ewaluacyjna
	Odbiór wypełnionych kwestionariuszy oceny przez audytorów	29 lipca – 6 sierpnia 2010r.	Audytorzy BYPAD
	Analiza kwestionariuszy oceny przez audytorów	29 lipca – 19 sierpnia 2010r.	Audytorzy BYPAD
	Audyty infrastruktury rowerowej w terenie	29 lipca – 7 sierpnia 2010r.	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
	Przeprowadzenie 1. spotkania roboczego z udziałem audytora zagranicznego	6 sierpnia 2010r.	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
	Przeprowadzenie 2. spotkania roboczego -przedstawienie i akceptacja głównych tez planu działań na rzecz rozwoju ruchu i komunikacji rowerowej w Przywidzu przez grupę roboczą	19 sierpnia 2010r.	Grupa ewaluacyjna i Audytorzy BYPAD
	Wręczenie wójtowi gminy Przywidz certyfikatu BYPAD podczas Pierwszego Kongresu Aktywności Mobilnej w Gdańsku przez Manfreda Neun-a, prezydenta Europejskiej Federacji Cyklistów.	30 września 2010r.	Manfred Neun, prezydent ECF, Przedstawiciele Urzędu Gminy Przywidz i Audytorzy BYPAD



2.3.1 Przygotowania do przeprowadzenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w gminie Przywidz

Na początku lipca 2010r. na stronie internetowej Urzędu Gminy zostały zamieszczone informacje na temat rozpoczęcia procedury dotyczącej przeprowadzenia certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w gminie Przywidz. W zamieszczonych informacjach znalazło się przede wszystkim zaproszenie do udziału w procesie certyfikacji skierowane do mieszkańców gminy.

2.3.2 Przeprowadzenie spotkania wprowadzającego certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w gminie Przywidz

Spotkanie wprowadzające odbyło się 23 lipca 2010r. w budynku Urzędu Gminy w Przywidzu. Było to pierwsze spotkanie grupy ewaluacyjnej. Na spotkaniu tym, (a) Radę Gminy reprezentował Wojciech Etmański, (b) grupę mieszkańców reprezentowali, Anna Czajkowska i Bogdan

Gajda z Przywidza, Anna Gąsiorowska z Klonowa Dolnego oraz i Agnieszka Targowska – Glazik z Nowej Wsi; (c) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Magdalena Borkowska, Barbara Borowska, Waldemar Elwart, Marlena Jeżewska-Korzeń, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka, oraz wójt Marek Zimakowski, (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska i Andrzej B. Piotrowicz.

Po przedstawieniu się poszczególnych uczestników spotkania i przedstawieniu przez nich swoich oczekiwań, co do efektów końcowych certyfikacji polityki rowerowej BYPAD, została przedstawiona prezentacja Andrzeja B. Piotrowicza wyjaśniająca metodologię BYPAD. Następnie przedstawił on i wyjaśnił zasadę wypełniania przez grupę ewaluacyjną kwestionariuszy określających, na którym z czterech poziomów rozwoju polityki rowerowej w odniesieniu do 9 modułów będących przedmiotem certyfikacji znajduje się gmina Przywidz.



Zdjęcie 15: Dyskusja podczas spotkania wprowadzającego



Zdjęcie 16: Członkowie Grupy Ewaluacyjnej podczas pierwszego audytu tras rowerowych gminy Przywidz.

2.3.3 Audyt procedur wewnętrznych, dokumentów oraz aktów prawa miejscowego

Od 23 lipca 2010r. do 31 sierpnia 2010r., audytorzy krajowi analizowali dokumenty i akty prawa miejscowego oraz audyt procedur wewnętrznych.

2.3.4 Wypełnienie kwestionariuszy oceny przez grupę ewaluacyjną

Wypełnienie kwestionariuszy odbyło się od 24 lipca do 29 lipca 2010r.

2.3.5 Odbiór przez audytorów krajowych wypełnionych kwestionariuszy przez grupę ewaluacyjną

Wypełnione kwestionariusze audytorzy krajowi BYPAD odbierali od 29 lipca 2010r. do 6 sierpnia 2010r.

2.3.6 Analiza kwestionariuszy oceny przez audytorów

Wypełnione kwestionariusze audytorzy krajowi BYPAD analizowali od 29 lipca 2010r. do 19 sierpnia 2010r.

2.3.7 Audyt infrastruktury rowerowej gminy

Audyty terenowe tras rowerowych gminy odbyły się 29 lipca oraz 7 sierpnia 2010 roku. Podczas obu audytów terenowych uczestnicy mogli korzystać (na zmianę) z rowerów elektrycznych/hybrydowych. W audycie tras rowerowych gminy w dniu 29 lipca 2010 r., (a) grupę mieszkańców reprezentowali Andrzej Cieszyński, Lidia Demps, Wojciech Etmański, Anna Gąsiorowska oraz Agnieszka Targowska- Glazik, (b) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Barbara Borowska, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka i wójt Marek Zimakowski,



BYPAD

**DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**



Zdjęcie 17: Członkowie Grupy Ewaluacyjnej podczas drugiego audytu tras rowerowych

(c) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentował Andrzej B. Piotrowicz.

W audycie tras rowerowych gminy w dniu 7 sierpnia 2010 r, (a) grupę mieszkańców reprezentowali Andrzej Cieszyński, Lidia Demps, Wojciech Etmański, Anna Gąsiorowska oraz Agnieszka Targowska- Glazik, (b) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Barbara Borowska, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka i wójt Marek Zimakowski, (c) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentował Andrzej B. Piotrowicz i Piotr Kuropatwiński. Grupie asystował wolontariusz PSWE, Szymon Popek

2.3.8 Warsztat roboczy z udziałem audytora zagranicznego

Warsztat odbył się 6 sierpnia 2010r. Został on

przeprowadzony przez audytora zagranicznego Alexa Sully'ego z Wielkiej Brytanii. Audytor przedstawił członkom grupy ewaluacyjnej złe i dobre doświadczenia brytyjskie i irlandzkie związane z praktycznym wdrażaniem polityki rowerowej.



Zdjęcie 18: dr Piotr Kuropatwiński i Alex Sully



Zdjęcie 19: Uzgodnienia poziomów polityki rowerowej Gminy Przywidz

W warsztacie z audytorem zagranicznym (a) grupę radnych reprezentował Wojciech Etmański, Andrzej Cieszyński i Lidia Demps, (b) mieszkańcy reprezentowani byli przez Annę Gąsiorowską i Agnieszkę Targowską – Glazik, (c) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Barbara Borowska, Marlena Jeżewska – Korzeń, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka oraz wójt Marek Zimakowski, Grażyna Kłęk i Monika Reclaf, (d) zagranicznym audytorem był Alex Sully z Wielkiej Brytanii (e) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Piotr Kuropatwiński oraz Andrzej B. Piotrowicz, wraz ze wsparciem Szymona Popka z PSWE.

2.3.9 Przekazanie proponowanego planu działań na rzecz rozwoju polityki rowerowej w gminie Przywidz członkom grupy ewaluacyjnej

W dniu 19 sierpnia 2010r. członkom grupy ewaluacyjnej została przekazana propozycja dwuletniego planu działań, stanowiący efekt realizacji certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gminie Przywidz.

2.3.10 Drugi warsztat roboczy prowadzony przez audytorów krajowych

Drugi warsztat roboczy odbył się 31 sierpnia 2010r., głównym przedmiotem warsztatu było przedstawienie wyników kwestionariuszy wypełnionych przez grupę ewaluacyjną. Celem spotkania były uzgodnienia pomiędzy trzema grupami, na jakim poziomie w danym module BYPAD znajduje się polityka rowerowa w gminie Przywidz.

W drugim warsztacie (a) grupę radnych reprezentował Wojciech Etmański (b) grupę mieszkańców reprezentowali Anna Gąsiorowska i Agnieszka Targowska- Glazik oraz Bogdan Gajda (c) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Barbara Borowska, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka i wójt Marek Zimakowski, Grażyna Kłęk i Monika Reclaf, (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska oraz Andrzej B. Piotrowicz.

2.3.11 Analiza proponowanego planu działań na rzecz polityki rowerowej w gminie Przywidz przez grupę ewaluacyjną

Spotkanie odbyło się 31 sierpnia 2010r., głównym jego przedmiotem była analiza zaproponowanego 24 miesięcznego planu działań w gminie Przywidz przez grupę ewaluacyjną.

W spotkaniu tym (a) grupę mieszkańców reprezentowali Anna Gąsiorowska i Agnieszka Targowska- Glazik oraz Bogdan Gajda (b) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali Barbara Borowska, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka i wójt Marek Zimakowski, Grażyna Kłęk i Monika Reclaf (c) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska oraz Andrzej B. Piotrowicz



BYPAD
DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY



Zdjęcie 20: Manfred Neun, Prezydent Europejskiej Federacji Cyklistów wręcza Markowi Zimakowskiemu, Wójtowi Gminy Przywidz certyfikat polityki rowerowej BYPAD

2.3.12 Spotkanie robocze Grupy Ewaluacyjnej w sprawie zaakceptowania ostatecznych ustaleń audytu polityki rowerowej Gminie Przywidz

Spotkanie odbyło się 31 sierpnia 2010r., głównym jego przedmiotem było ostateczne zatwierdzenie przez grupę ewaluacyjną zaproponowanego 24 miesięcznego planu działań w Gminie Przywidz.

W spotkaniu tym (a) radnych reprezentował Wojciech Etmański (b) grupę mieszkańców reprezentowali Anna Gąsiorowska i Agnieszka Targowska- Glazik oraz Bogdan Gajda (c) grupę pracowników Urzędu Gminy reprezentowali

Barbara Borowska, Iwetta Kruczkowska, Krzysztof Kuczyński, Joanna Skierka, Marcjanna Talaśka i wójt Marek Zimakowski, Grażyna Kłęk i Monika Reclaf, (d) grupę krajowych audytorów BYPAD reprezentowali Magdalena Kowalewska oraz Andrzej B. Piotrowicz.

2.3.13 Uroczystość wręczenia certyfikatu BYPAD Wójtowi Gminy Przywidz podczas Pierwszego Kongresu Aktywności Mobilnej w Gdańsku

Wójt gminy Przywidz odebrał w dniu 30 września 2010r. certyfikat BYPAD z rąk Manfreda Neun-a, prezydenta Europejskiej Federacji Cyklistów.



3. Rezultaty audytu polityki rowerowej w Gminie Przywidz wg metodologii BYPAD

3.1 Metodologia obliczania wyniku audytu polityki rowerowej BYPAD

Podczas spotkania wprowadzającego członkowie grupy ewaluacyjnej (składającej się z przedstawicieli mieszkańców, osoby reprezentującą radę gminy i pracowników Urzędu Gminy) otrzymują kwestionariusze oceny polityki rowerowej zawierające 30 pytań dotyczących różnych jej aspektów. Pytania są pogrupowane w 9 modułach, które dotyczą 3 części polityki rowerowej w danym mieście, gminie, powiecie czy też regionie.

BYPAD odpowiadają one 5 poziomom rozwoju polityki rowerowej:

- Poziom 0: brak polityki rowerowej
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne
- Poziom 2: podejście izolowane
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe
- Poziom 4: podejście zintegrowane

Obliczanie wyników dla pytań kwestionariusza BYPAD

Podczas indywidualnej pracy z kwestionariuszem członkowie grupy ewaluacyjnej wybierają jedną



Rysunek 2 Zakres certyfikacji polityki rowerowej źródło: materiały BYPAD

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza jest przyporządkowanych kilka odpowiedzi/stwierżeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Zgodnie z założeniami metodologii

odpowieź, która ich zdaniem najlepiej opisuje sytuację jednostki samorządu będącej przedmiotem procesu certyfikacji i tym samym wskazują na jeden z poziomów rozwoju polityki rowerowej.



Rysunek 3: Poziomy polityki rowerowej źródło: materiały BYPAD

W czasie drugiego spotkania roboczego następuje omówienie odpowiedzi zaznaczonych w kwestionariuszach oceny i uzgodnienie przez wszystkich członków grupy ewaluacyjnej poziomu rozwoju polityki rowerowej dla każdego z 30 pytań. Następnie w zależności od uzgodnionego przez grupę poziomu audytor przyznaje punkty każdemu z pytań. Zakres możliwej punktacji wynosi od 0 do 4 co 0,5 pkt. Oznacza to, na przykład, że jeśli kwestie rozwoju polityki rowerowej poruszone w pytaniu nr 3 znajdują się na uzgodnionym przez grupę poziomie 1, pytanie to otrzymuje 1 punkt. W przypadku, gdy grupa ewaluacyjna uzna, że w danej kwestii prowadzona polityka znajduje pomiędzy poziomami, np. 2 i 3, pytanie otrzymuje 2,5 pkt.

Poziom 0: Brak polityki rowerowej	0
	0,5
Poziom 1: Orientacja na działania doraźne	1
	1,5
Poziom 2: Podejście izolowane	2
	2,5
Poziom 3: Orientacja na działania systemowe	3
	3,5
Poziom 4: Podejście zintegrowane	4

Obliczanie wyniku dla modułu BYPAD

Wyniki dla każdego z 9 modułów obliczane są jako średnia arytmetyczna z wyników

otrzymanych przez pytania wchodzące w skład każdego z modułów.

Obliczanie ogólnego wyniku BYPAD

Ogólny wynik BYPAD wskazuje na poziom jakości aktualnie prowadzonej przez samorząd polityki rowerowej. Zgodnie z metodologią w celu obliczania ogólnego wyniku BYPAD, wynik każdego z 9 modułów należy pomnożyć przez odpowiedni wskaźnik (wagę). Ogólny wynik BYPAD stanowi sumę wyników ważonych wszystkich 9 modułów. Wynik wyrażony w % obliczamy mnożąc otrzymaną wartość bezwzględną wyniku ogólnego przez 25.

$$\text{Wynik_BYPAD} = \sum_{i=1}^9 \text{Wynik_Moduł}_i \times \text{Waga}_i$$

Moduł	Waga	Przykład (wynik modułu x waga)
Planowanie (35%)		
Moduł 1	0.05	2,1 x 0.05
Moduł 2	0.10	3,5 x 0.10
Moduł 3	0.10	1,8 x 0.10
Moduł 4	0.10	2,6 x 0.10
Wdrażanie (60%)		
Moduł 5	0.20	3,6 x 0.20
Moduł 6	0.10	2,5 x 0.10
Moduł 7	0.10	2,8 x 0.10
Moduł 8	0.20	3,0 x 0.20
Monitoring (5%)		
Moduł 9	0.05	2,1 x 0.05
		Wynik ogólny 2,9 (72,5%)



3.2 Wyniki certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gminie Przywidz

Moduł	Pytanie	Wynik	
		Poziom	Moduł (w pkt.)
1 Potrzeby Użytkowników	1 W jaki sposób gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	0,5	0,50
	2 W jaki sposób użytkownicy /grupy użytkowników są angażowani do przygotowania i realizacji polityki rowerowej?	0,5	
2 Przywództwo i Koordynacja	3 Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy gminy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	1,0	0,50
	4 Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w gminie?	0,5	
	5 W jaki sposób polityka rowerowa jest komunikowana decydom?	0,5	
	6 Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między sołectwami a władzami gminy?	0,5	
3 Polityka w dokumentach	7 Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	0,5	0,75
	8 W jaki sposób władze gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych gminy?	0,5	
4 Personel i Środki	9 W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	0,5	0,50
	10 Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	0,5	
	11 Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	0,5	
5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo	12 Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych	1,0	0,67
	13 W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery ruchu rowerowego?	0,5	
	14 Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	0,5	
	15 Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,0	
	16 Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	0,5	
	17 Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	0,5	
6 Informacja i Edukacja	18 W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	0,5	0,67
	19 Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	0,5	
	20 Jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia cyklistom orientacji w gminie?	1,0	
7 Promocja i Partnerstwa	21 Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,0	0,58
	22 Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,5	
	23 Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	0,5	
	24 Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,5	
	25 Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	0,5	
	26 W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	0,5	
8 Działania uzupełniające	27 Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	0,5	0,50
	28 W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	0,5	
9 Ewaluacja i Efekty	29 W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,5	0,50
	30 W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,5	



Zgodnie z założeniami metodologii BYPAD wynik liczbowy procesu certyfikacji stanowi średnia ważona obliczona na podstawie punktów uzyskanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w ramach 9 modułów BYPAD. Średnia ta wskazuje na którym z 4 poziomów znajduje się prowadzona aktualnie polityka rowerowa.

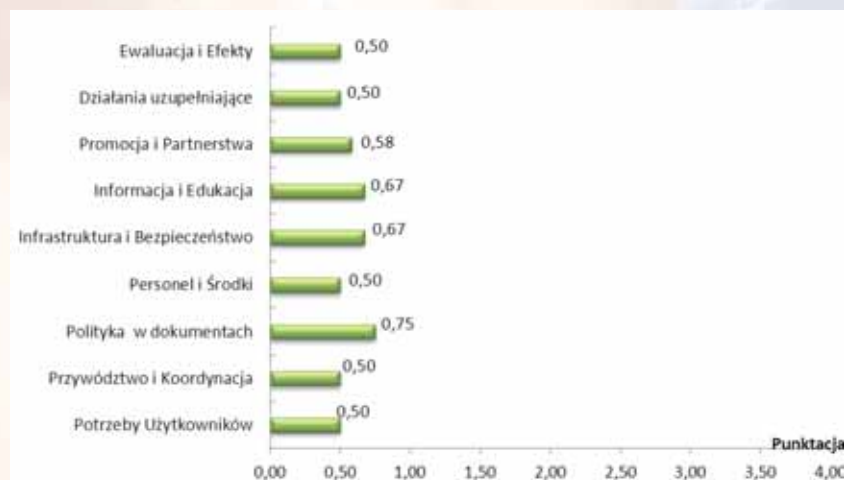
- Poziom 0: brak polityki rowerowej (do 25%)
- Poziom 1: orientacja na działania doraźne (powyżej 25% do 50%)
- Poziom 2: podejście izolowane (powyżej 50% do 75%)
- Poziom 3: orientacja na działania systemowe (powyżej 75% do 100%)
- Poziom 4: podejście zintegrowane (100%)

Średnia ważona z punktów uzyskanych przez gminę Przywidz w 9 modułach BYPAD wynosi

0,58 pkt (14,58%) na 4 (100%), co oznacza iż ogólny wynik oceny polityki rowerowej gminy znajduje się na POZIOMIE poniżej 1 (który charakteryzuje: orientację na działania doraźne).”

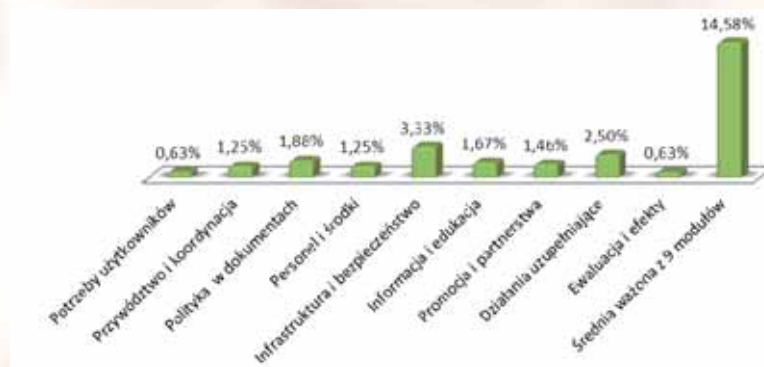
Najwyższa ocena punktowa osiągnięta została w module Infrastruktura i Bezpieczeństwo, co odzwierciedla specyfikę podejmowanych dotychczas w gminie działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Stosunkowo dobre wyniki osiągnięto również w takich modułach jak Działania uzupełniające.

Względnie najniższą ocenę uzyskały działania stanowiące przedmiot analizy w zakresie modułu Ewaluacji i Efektów, Potrzeb Użytkowników. Jakościowe elementy diagnozy poziomu rozwoju polityki rowerowej gminy w poszczególnych modułach przedstawione są w kolejnej części Raportu.



Wykres1: Wyniki polityki rowerowej w gminie Przywidz dla poszczególnych modułów BYPAD

WYNIKI UZYSKANE PRZEZ GMINĘ PRZYWIDZ W 9 MODUŁACH



Wykres2: Wyniki uzyskane przez gminę Przywidz w 9 modułach BYPAD

4. Analiza modułów audytu

4.1 Potrzeby Użytkowników

W opinii członków grupy ewaluacyjnej złożonej z pracowników Urzędu Gminy, mieszkańców gminy i przedstawiciela Rady Gminy, władze gminy podczas prac nad rozwojem polityki rowerowej uwzględniają potrzeby i opinie rowerzystów w sposób przypadkowy i wybiórczy.

Informacje o potrzebach użytkowników zbierane są przypadkowo. Skargi i wnioski użytkowników są brane pod uwagę także w sposób niesystematyczny.

Wynika to w dużej mierze z braku uznania ruchu rowerowego za istotny element życia gminy. Proces komunikacji pomiędzy użytkownikami infrastruktury rowerowej a władzami gminy ma nadal charakter niesystematyczny i wybiórczy. Jazda rowerem jest częściej postrzegana przez wielu mieszkańców raczej jako sposób zaspokajania potrzeb rekreacyjnych lub formę treningu sportowego, a nie sposób zaspokajania codziennych potrzeb komunikacyjnych.

4.2 Przywództwo i Koordynacja

W gminie Przywidz występują obecnie dwa podstawowe poziomy podejmowania decyzji, które mogą wpływać na warunki funkcjonowania systemu rowerowego w gminie: Urząd Gminy i Rada Gminy, funkcjonująca w praktyce w postaci jednoosobowego przedstawiciela, skądinąd aktywnie uczestniczącego w pracach grupy ewaluacyjnej. Aby proces poprawy systemu rowerowego gminy następował w odpowiednim tempie i z odpowiednią dynamiką, na wszystkich poziomach potrzebni są liderzy wspierający ten proces, dobrze rozumiejący jego specyfikę i znaczenie dla życia gminy.

Problematyka rozwoju systemu rowerowego jako procesu mającego sprzyjać rozwojowi gminy, w ostatnich latach praktycznie nie pojawiała się na jakichkolwiek spotkaniach organów decyzyjnych Gminy.

Obecnie niektórzy decydenci Urzędu Gminy, a także osoba pełniąca funkcję Rady Gminy zaczynają dostrzegać potrzeby systemowego działania na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego i zwiększenia jego skali. Nadal jednak często sprowadza się kwestie ruchu rowerowego wyłącznie do budowy wydzielonej infrastruktury („ścieżek rowerowych”).

Jakość komunikacji między poszczególnymi



Zdjęcie 21: Marek Zimakowski, Wójt Gminy Przywidz podczas testowej jazdy rowerem elektrycznym



referatami Urzędu Gminy, jego jednostkami organizacyjnymi, organami administracji różnych szczebli czy też operatorami transportu publicznego wymaga zdecydowanej poprawy. Dotyczy to również procesu komunikowania się z sąsiednimi gminami przy realizacji przedsięwzięć prowadzących do rozwoju systemu rowerowego. Nie są one odpowiednio koordynowane i prowadzone są prawie wyłącznie w związku z zamiarem realizacji projektów wydzielonych dróg rowerowych.

W większości sołectw nie funkcjonują Rady Sołeckie. Tam, gdzie one działają, ważność ruchu rowerowego dla życia gminy, praktycznie nigdy nie jest postrzegana jako potencjalny element rozwoju lokalnego. Polityka rowerowa gminy nie jest dla mieszkańców zauważalna, nie zakłada uwzględniania potrzeby wiązania jej z promowaniem ruchu pieszego i korzystania z transportu publicznego.

4.3 Polityka w dokumentach

W ciągu ostatnich lat w gminie Przywidz nie powstały jakiegokolwiek opracowania mające służyć jako dokumenty programujące poprawę warunków korzystania z rowerów w gminie:

Ruch rowerowy w innych dokumentach strategicznych rozwoju gminy był traktowany jako element o drugorzędym znaczeniu. Miało to między innymi związek z faktem, że Polska, jako kraj, pozostawała i pozostaje nadal jednym z niewielu państw europejskich nie dysponujących dokumentem programującym rozwój ruchu rowerowego na szczeblu ogólnokrajowym. Działania, które wymagają przekraczania granic administracyjnych były brane pod uwagę okazjonalnie.

Można więc stwierdzić, że w gminie nadal nie istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące dla decydentów gminy ustalenia dotyczące rozwoju ruchu rowerowego. W strategicznych dokumentach rozwoju przestrzennego gminy oraz w planie rozwoju infrastruktury drogowej, ani poprawa warunków



Zdjęcie 22: Budynek Rady i Urzędu Gminy w Przywidzu

korzystania z roweru, ani promocja korzystania z niego nie były jak dotąd brane pod uwagę.

Gmina Przywidz nie dysponuje też wydzielonym budżetem na działania prowadzące do rozwoju ruchu rowerowego oprócz wydatków planowanych w ramach konkretnych projektów infrastrukturalnych.

4.4 Personel i Środki

Od wielu lat gmina Przywidz przeznaczająca co roku pewne środki na rozbudowę, poprawę i utrzymanie infrastruktury drogowej. W budżecie na rok 2010 zostały przeznaczone środki w wysokości 200 tys. zł na dostosowanie lokalnej sieci dróg do wymogów bezpieczeństwa. Natomiast ani w roku 2009 ani 2010 **nie** przeznaczono żadnych środków na rozbudowę infrastruktury rowerowej gminy. Fakt ten niewątpliwie świadczy o braku należytej uwagi dla rozwoju polityki rowerowej.

Podstawowa część obecnej sieci rowerowej gminy powstała ze środków własnych gminy.

W aktualnie obowiązującym Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2010-2012 nie są przewidziane środki na tworzenie infrastruktury rowerowej. W strukturze urzędu gminy nie utworzono osobnego stanowiska, którego obowiązki związane byłyby tylko i wyłącznie z prowadzeniem polityki rowerowej gminy. Osoba, która dotychczas zajmowała się sprawami związanymi z polityką rowerową pełniła funkcję specjalisty do spraw pozyskiwania funduszy unijnych oraz promocji.

Zgodnie z opinią członków grupy ewaluacyjnej – pracowników Urzędu Gminy, działania przygotowawcze i wdrożeniowe polityki rowerowej nie są odpowiednio koordynowane. Współpraca pomiędzy poszczególnymi Referatami Urzędu Gminy, takimi jak Referaty: Organizacyjny, Finansowy, Inwestycji i Gospodarki Komunalnej, Rolnictwa, Gospodarki Mieszkaniowej i Planowania Przestrzennego i Zarządzania Kryzysowego w sprawach wiążących się z polityką rowerową nie jest odpowiednio koordynowana i opiera się głównie na relacjach interpersonalnych. Przedstawiciele ww jednostek organizacyjnych gminy nie biorą czynnego udziału w spotkaniach poświęconych problematyce rowerowej.

Zgodnie z opinią członków grupy ewaluacyjnej system podnoszenia kwalifikacji (szkoleń) pracowników Urzędu Gminy nie uwzględnia problematyki ruchu rowerowego w gminie. Tematyka ta przewija się sporadycznie na szkoleniach poświęconych innym kwestiom.

4.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo

W ciągu ostatnich 20 lat w gminie Przywidz proces wdrażania elementów polityki rowerowej nie uwzględniał „podejścia obszarowego”, które polega na kształtowaniu przestrzeni z myślą o kompleksowej poprawie warunków życia mieszkańców poszczególnych wsi i sołectw dzięki poprawie warunków ruchu pieszego i rowerowego.

Skutkowało to między innymi lekceważeniem znaczenia rozwoju niewidzialnej infrastruktury rowerowej¹.

Jedynym elementem rozwoju infrastruktury rowerowej była realizacja projektów widzialnej infrastruktury rowerowej w postaci wydzielonych dróg rowerowych łączących poszczególne miejscowości gminy z Przywidzem i sąsiednimi gminami („podejście liniowe”). Wynikiem dominacji tego podejścia było niewykorzystanie szans poprawy warunków ruchu rowerowego w skali lokalnego sąsiedztwa. Główny nacisk położony był na tworzenie powiązań w skali całej gminy. Nieobecność podejścia obszarowego stanowiło przejaw niewykorzystywania specyfiki układu przestrzennego i przyrodniczego gminy.

4.5.1 Ruch pieszych i rowerzystów na chodnikach i wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych

„Liniowe podejście” charakteryzujące dotychczasową politykę rowerową gminy oparte było na założeniu, że ruch rowerowy będzie miał najlepsze warunki rozwoju, gdy w gminie zostanie stworzona maksymalnie rozległa sieć wydzielonych dróg dla rowerów. Takie podejście było stosowane w wielu „rowerowych” gminach krajów Europy przed i w początkowym okresie masowej motoryzacji lat 60-tych. Zdarzało się, że realizowana budowa wydzielonych dróg rowerowych i chodników o nawierzchni nieciągłej (z kostki betonowej) rodziła frustrację rowerzystów, rolkarzy i innych osób zainteresowanych rozwijaniem form aktywnej mobilności. W razie konfliktów wynikających z niedostatku miejsca w ruchliwych rejonach gminy stosowane były rozwiązania preferujące użytkowników samochodów.

W ruchliwych rejonach gminy będą potencjalnie narastać kolizje ruchu rowerowego z ruchem pieszych. Stąd warto poświęcić uwagę coraz popularniejszej w wielu gminach Europy Zachodniej, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii i Holandii, koncepcji „dzielenia się przestrzenią” (shared space). Zamiast tworzenia barier i

¹ Niewidzialna infrastruktura rowerowa to wszystkie elementy geometrii dróg, oznakowania pionowego i poziomego, które przyczyniają się do uspokojenia ruchu kołowego i tym samym poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego.



skomplikowanych układów sygnalizacji świetlnej, chodzi o tworzenie odpowiednio zróżnicowanych nawierzchni umożliwiających powstawanie, przy założeniu spowolnienia ruchu, obszarów spontanicznej interakcji między pieszymi, rowerzystami, a użytkownikami samochodów w rejonie nawet najbardziej ruchliwych centralnych obszarów poszczególnych miejscowości gminy.

4.5.2 Parkowanie rowerów

Ograniczenie rozwoju infrastruktury rowerowej przejawiało się również lekceważeniem potrzeby tworzenia bezpiecznych i wygodnych miejsc do parkowania rowerów blisko popularnych celów podróży w gminie. W gminach rowerowych takie udogodnienia tworzone są praktycznie przy wszystkich placówkach edukacyjnych i miejscach pracy, ośrodkach zdrowia, ulicach i centrach handlu detalicznego, na przystankach komunikacji publicznej, miejscach organizowania dużych imprez masowych takich, jak stadiony,

obiekty sportowe oraz placówki kultury. Obecnie w gminie Przywidz nie ma stojaków i parkingów rowerowych, dających możliwość przypięcia koła i ramy roweru.

Do 2009 roku substandardowe stojaki były instalowane z reguły przez zarządców lub właścicieli tych obiektów, a nie z inicjatywy władz gminy.

Możliwość łączenia komunikacji rowerowej z transportem publicznym w gminie Przywidz, jest obecnie wykorzystywana przez znikomą małą grupę mieszkańców. Przy niektórych sklepach, szkołach i urzędzie gminy są zainstalowane stojaki do parkowania rowerów, ale ich liczba jest często niewystarczająca. Miejsca do parkowania rowerów nie są strzeżone ani zabezpieczone przed wpływem warunków atmosferycznych. Przy przystankach autobusowych brak jest jakichkolwiek stojaków do parkowania rowerów.



Zdjęcie 23: Rower zaparkowany przy budynku Rady i Urzędu Gminy w Przywidzu



Zdjęcie 24 po lewej: Piętrowy parking dla rowerów w Muenster (Północna Nadrenia- Westfalia)
Zdjęcie 25 po prawej: Demonstracja korzystania z dwupoziomowego parkingu



4.5.3 Warunki jazdy rowerem po jezdni – uspokojanie ruchu

„Liniowe podejście” dominujące w polityce rowerowej Pomorza do roku 2009 skutkowało pojawieniem się w świadomości wielu kierowców wizji, w której ruch rowerowy miałby się odbywać praktycznie tylko i wyłącznie po wydzielonych drogach rowerowych, a rowerzyści traciliby stopniowo prawo do korzystania z jezdni.

Faktycznie, na większości obszaru gminy ulice osiedlowe, a nawet wiele ulic ruchu tranzytowego o stosunkowo niskim natężeniu ruchu kołowego stwarzają obecnie możliwość pokojowego dzielenia się przestrzenią jezdni i bezpiecznego poruszania się wszystkich użytkowników przy małych różnicach prędkości.”

W gminie występują strefy uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania i strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h oraz inne obszary gminy, na których ruch rowerowy może się swobodnie odbywać. Do roku 2009 nie były one jednak przedmiotem refleksji w polityce rowerowej gminy. Jednym z przejawów tego zjawiska był brak promocji korzyści wynikających z ich istnienia dla mieszkańców. Wyrażał się on między innymi nie uwidacznianiem ich na mapie rowerowej gminy.

4.5.4 Likwidacja barier i wąskich gardeł systemu rowerowego

Ważnym wyzwaniem dla podmiotów podejmujących się realizacji polityki rowerowej gminy jest występowanie w gminie przestrzennych i liniowych barier ruchu rowerowego, wymagających stosowania specjalnych rozwiązań. Chodzi tu o liniowe elementy infrastruktury komunikacyjnej gminy, takie jak drogi intensywnego ruchu kołowego, przeszkody wodne i strome podjazdy. Skupienie uwagi na stworzeniu możliwości bezpiecznego i komfortowego pokonywania tych barier daje szansę zidentyfikowania sposobów najbardziej efektywnego poprawiania systemu rowerowego gminy w postaci tzw. „nisko wiszących owoców” polityki rowerowej.

UKSZTAŁTOWANIE GEOGRAFICZNE TERENU GMINY

Specyficznym wyzwaniem, a zarazem szansą rozwoju systemu rowerowego Przywidza jest ukształtowanie geograficzne terenu gminy. Liczne wzniesienia morenowe (200-250 m.n.p.m.) stanowią duże wyzwanie dla osób nie dysponujących odpowiednią kondycją i doświadczeniem. Problemy te mogą być niekiedy rozwiązywane przy pomocy budowy mostów, wiaduktów oraz specjalnych objazdów o niewielkim nachyleniu w wybranych,



kluczowych rejonach gminy. Ważne jest, by w projektach modernizacji lub budowy wiaduktów, mostów czy kładek dla pieszych potrzeby ruchu rowerowego były odpowiednio uwzględniane.

Pewną pomocą w pokonywaniu barier geograficznych i infrastrukturalnych jest możliwość przewożenia rowerów autobusami, jednak w warunkach ich wysokiego napełnienia nie jest to praktycznie możliwe. Dużo większe znaczenie mogłoby mieć wprowadzenie możliwości przewożenia rowerów na bagażnikach mocowanych na przedniej ścianie autobusów, wzorem wielu miast USA i Kanady.

KANAŁY i RZĘKI

W niektórych miejscach przy tworzeniu mostków nad niewielkimi ciekami wodnymi, uwzględniano często jedynie potrzeby pieszych nie tworząc odpowiednio szerokich połączeń umożliwiających skrócenie drogi przez rowerzystów.

ELEMENTY MAŁEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Istotnym problemem warunkującym rozwój codziennego, użytkowego ruchu rowerowego jest brak elementów małej infrastruktury rowerowej. Schody dla pieszych, na przykład na ciągu pieszym zbudowanym wzdłuż brzegu jeziora w Przywidzu nie zostały wyposażone w rampy umożliwiające wprowadzanie rowerów lub objazdy umożliwiające ich ominięcie.

4.5.5 Wydzielone drogi dla rowerów

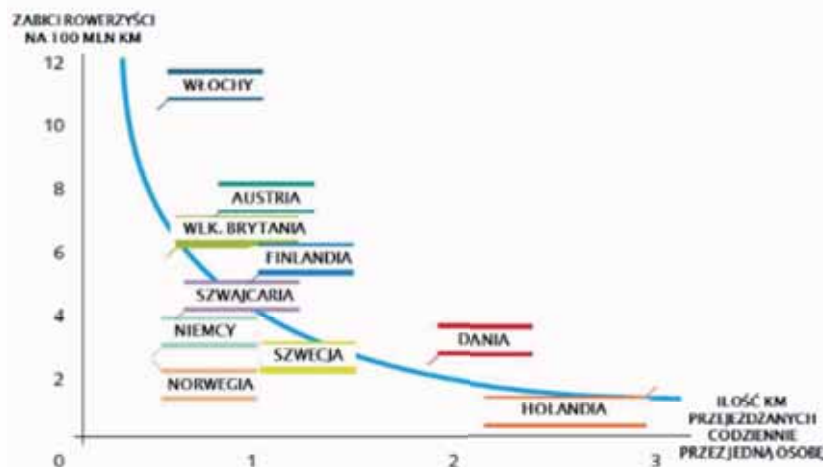
W gminie Przywidz istnieje jedynie jeden odcinek dwukierunkowej, wydzielonej drogi dla rowerów biegnący po lewej stronie drogi krajowej 221 z Przywidza do Trzepowa. W praktyce pełni on rolę ciągu pieszo-rowerowego. Jakość jego nawierzchni, sporządzonej z niefazowanej kostki betonowej, jest niższa niż jakość nawierzchni drogi asfaltowej, po której odbywa się ruch pozostałych pojazdów, stąd wiele osób korzystających z roweru, nie korzysta z możliwości poruszania się nim.

4.5.6 Działania na rzecz bezpieczeństwa

Obecnie funkcjonująca w Polsce filozofia podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazuje wiele słabości. Jest ona nadal w dużej mierze zdominowana dążeniem do izolowania różnych grup użytkowników dróg od siebie, brakiem działań na rzecz redukcji skali ruchu drogowego dzięki odpowiedniej polityce przestrzennej i komunikacyjnej, w tym promocji korzystania z roweru, chodzenia piechotą czy korzystania ze środków komunikacji publicznej, a także brakiem dążenia do redukcji różnic prędkości różnych uczestników ruchu przez spowolnienie (uspokojenie) ruchu kołowego.

Zachowania komunikacyjne wiążące się z narażaniem na ryzyko nie są wyraźnie odróżniane od zachowań komunikacyjnych stwarzających zagrożenie wobec innych użytkowników dróg. Inną słabością opracowań grup eksperckich mających wpływ na politykę rowerową Pomorza było założenie, że odpowiedzialność za bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (ogólnie: niechronionych uczestników ruchu) ponoszą głównie oni sami. Rowerzyści poruszający się po jezdni bardziej byli i są postrzegani jako **OSOBY ZAKŁÓCAJĄCE PŁYNNOŚĆ RUCHU SAMOCHODOWEGO LUB CZYNNIK IRYTUJĄCY KIEROWCÓW**, niż jako równoprawni uczestnicy ruchu. Wbrew doświadczeniom krajów UE-15, w Polsce wzrost ruchu rowerowego na ulicach nie jest postrzegany jako proces podnoszący bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Rowerzyści poruszający się po wydzielonych drogach rowerowych stykają się z ruchem samochodów prawie wyłącznie na skrzyżowaniach z ulicami podporządkowanymi. W wyobraźni kierowców tworzy to niekiedy wrażenie, że ruch rowerowy powinien odbywać się jedynie po wydzielonych drogach dla rowerów. Nie stwarza to przesłanek do praktycznego potwierdzenia na



Wykres 3: Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem dziennie na osobę w różnych krajach europejskich

Pomorzu udowodnionej w wielu miastach i krajach tezy, że wzrost popularności ruchu rowerowego prowadzi do ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z zasadą „bezpieczeństwo w liczbach” („safety in numbers”).¹

Powyższy wykres pokazuje ujemną korelację między skalą ruchu rowerowego w różnych krajach, a poziomem ich bezpieczeństwa: im więcej osób pokonuje większe odległości na rowerach w życiu codziennym w przedstawionych krajach, tym mniejsza ich liczba pada ofiarą wypadku drogowego.

W gminach o wysokiej kulturze rowerowej rowerzyści traktowani są jako ruchome elementy uspokajające ruch kołowy. Działania prowadzące do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Przywidzu, takie jak ograniczenia prędkości czy też uspokojenie ruchu, nie były ani na tyle intensywne, ani wystarczająco promowane, by spowodować zwiększenie poczucia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

W orzecznictwie sądów ustalających winnych wypadków w ruchu drogowym w Polsce nie jest konsekwentnie stosowana zasada odpowiedzialności silniejszego. Co ważniejsze, na kursach nauki jazdy zasada ta nie jest odpowiednio

akcentowana w środowisku przyszłych kierowców. Rozwiązania geometrii skrzyżowań i innych elementów pasa drogowego w praktyce zakładają preferowanie płynności ruchu samochodowego nad komfortem i bezpieczeństwem niechronionych uczestników dróg – pieszych i rowerzystów.

Ani projektowanie geometrii skrzyżowań, ani programy promocji bezpieczeństwa ruchu drogowego nie brały pod uwagę możliwości poprawy przepustowości sieci drogowej gminy przez poprawę jakości spontanicznej interakcji między uczestnikami ruchu, tworzenie rond oraz likwidację sygnalizacji świetlnej i znaków drogowych w najbardziej obciążonych ruchem kołowym, pieszym i rowerowym obszarach Pomorza, zgodnie z zasadą „shared space”, wypróbowaną w praktyce np. w Holandii.

Promowanie koncepcji zakładającej, że kierowcy winni poświęcać więcej uwagi ich otoczeniu, a w mniejszym stopniu opierać się na ściśle określonych zasadach ruchu drogowego nie było w gminie Przywidz brane pod uwagę. Inaczej mówiąc nie dopuszczano do myśli by kierowcy przestali wpatrywać się w znaki, a zaczęli patrzeć na siebie – jak również na pieszych i rowerzystów w czasie poruszania się przez skrzyżowania. Usuwanie granicy między ulicami, chodnikami i przestrzenią ruchu rowerzystów nie było

¹ Bezpieczeństwo w liczbach (safety in numbers) to teza oparta o doświadczenie krajów UE15, gdzie wysokie wskaźniki udziału ruchu rowerowego są wyraźnie skorelowane z wysokimi wskaźnikami BRD - więcej na ten temat por. <http://www.presto-cycling.eu/pl/home> lub http://en.wikipedia.org/wiki/Safety_in_numbers#In_road_traffic_safety



uznawane za działanie sprzyjające bezpieczeństwu ruchu. Działania na rzecz uspokojenia ruchu były uznawane za niemożliwe do praktycznego wdrożenia w związku z nieprawdziwym założeniem o istnieniu nieprzezwyciężalnych różnic w kulturze zachowań w Polsce i w krajach UE-15.

4.5.7 Bezpieczeństwo zaparkowanych rowerów

Poczucie braku bezpieczeństwa zaparkowanych rowerów jest głównym problemem powstrzymujących potencjalnych rowerzystów od codziennej komunikacji. W gminie ani w województwie pomorskim nie ma spójnego systemu zarządzania informacjami o ich zaginięciu. W gminie nie funkcjonuje system zapobiegania kradzieżom rowerów, a szansa odzyskania ukradzionego roweru uważana jest za równą zeru.

4.6 Informacja i edukacja

Informacje dotyczące polityki rowerowej i inicjatyw rowerowych nie są systematycznie podawane do wiadomości publicznej. Sporadycznie pojawiają się informacje na temat realizowanych z udziałem gminy projektów wspieranych finansowo z funduszy europejskich. Wysilek gminy wydaje się być bardziej związany z promocją korzystania z rowerów w kolarstwie, a nie jako środka codziennej komunikacji i rekreacji.

Mieszkańcy zainteresowani tematyką codziennej komunikacji i rekreacji rowerowej samodzielnie docierają do informacji podawanych w prasie i na stronach internetowych. Praktycznie nie są podejmowane próby docierania z informacjami do mieszkańców obojętnych wobec kwestii ruchu rowerowego.

Program edukacji komunikacyjnej realizowany w szkołach podstawowych ma charakter głównie teoretyczny. Dzieci i młodzież uczone są jazdy rowerem na boiskach szkolnych lub specjalnie przeznaczonych do tego celu „miasteczkach ruchu drogowego”, a nie w realnym ruchu drogowym. Kursy z reguły prowadzi policja,

której funkcjonariusze skupiają się bardziej na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego niż na rozwijaniu umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem w otwartym ruchu ulicznym. Brak jest zajęć poświęconych nauce korzystania z roweru w ruchu drogowym dla dorosłych.

Gmina Przywidz nie dysponuje czytelnym i spójnym systemem informującym o przebiegu dróg rowerowych i orientacyjnych czasach dojazdu do głównych punktów gminy. System znakowania atrakcji turystycznych gminy nie uwzględnia potrzeb rowerzystów miejscowych ani długodystansowych turystów rowerowych. Znaki szlaków rowerowych przechodzących przez gminę są stosunkowo mało widoczne i nie zachęcają do jazdy rowerem przez osoby nie mające doświadczenia z orientacją w terenie.



Zdjęcie 26: Mało widoczny znak szlaku rowerowego umieszczony na drzewie

Nie została opracowana kompletna mapa rowerowa gminy w formie powszechnie dostępnego wydruku. Istniejąca, dostępna na stronie internetowej gminy mapa stanowi w praktyce ewidencję szlaków rowerowych, bez dodatkowych informacji pomocnych rowerzystom. Podobny charakter ma jej drukowana wersja.

4.7 Promocja i partnerstwa

Działania promujące korzystanie z roweru jako codziennego środka transportu w gminie praktycznie nie były prowadzone.

Większość miejsc pracy czy instytucji funkcjonujących w gminie nie oferuje warunków do bezpiecznego i wygodnego przechowywania rowerów osobom chcącym dojeżdżać rowerem. Inicjatywy polegające na instalowaniu stojaków lub tworzenie nadzorowanych miejsc do parkowania rowerów oraz szatni podejmowane są sporadycznie. Ogólnie panuje przekonanie, że dojeżdżanie dzieci rowerem do szkoły może narażać je na nieuzasadnione ryzyko lub niebezpieczeństwo. Niektóre szkoły tworzą jednak możliwość bezpiecznego parkowania i przechowywania rowerów na swoim terenie.

W różnych działaniach i programach profilaktycznych dotyczących promocji zdrowia publicznego podkreśla się znaczenie aktywności fizycznej. Rzadko kiedy jednak zwraca się w nich uwagę na fakt, że jazda rowerem może łączyć aktywność fizyczną w czasie wolnym z realizacją różnych celów użytkowych np. z dojazdem rowerem do pracy lub szkoły.

Dotychczas nie zorganizowano w gminie kampanii "rowerem do szkoły", "rowerem do pracy". Wyjazd rowerem na wakacje uważany jest za przedsięwzięcie dla osób o ponadprzeciętnej kondycji fizycznej i o specjalnym przygotowaniu. Wiele osób uprawiających rekreacyjną i turystyczną jazdę rowerem nie uważa by rower był odpowiednim środkiem transportu do poruszania się po gminie w życiu codziennym.

Problemem jest brak strzeżonych parkingów rowerowych. Sklepy bywają czasami zaopatrzone w stojaki do parkowania rowerów niskiej jakości (dające ograniczoną możliwość przypięcia ramy i koła roweru). Dojazd rowerem do nich bywa utrudniony, wykorzystywane są sporadycznie, a korzystanie z nich nie jest przedmiotem regularnego monitoringu.

4.8 Działania uzupełniające

W opinii członków grupy ewaluacyjnej gmina nie opracowała i nie wdrażała spójnej, długookresowej strategii promocji korzystania z roweru jako alternatywy korzystania z samochodu.

Powstawanie nowych budynków mieszkalnych nie jest koordynowane z rozbudową sieci dróg łączących te budynki z istniejącym systemem transportowym gminy. W większości przypadków wznoszone są budynki mieszkalne, a dopiero po dłuższym czasie budowane są połączenia drogowe, zwykle z założeniem ścisłego oddzielania ruchu rowerów od ruchu kołowego.

Atrakcyjne tereny zielone położone na obszarze gminy w pobliżu popularnych miejsc spędzania czasu wolnego są niejednokrotnie dewastowane przez nielegalnie parkujące samochody, mimo istnienia znacznych obszarów przeznaczonych obok na parkingi samochodowe.

Natomiast tworzone przez administrację lasów państwowych bariery dla ruchu samochodowego na drogach wyłączonych z ruchu samochodowego, biegnące przez prawnie chronione obszary rezerwatów przyrody lub obszary chronionego krajobrazu są często niszczone (nawet z użyciem specjalistycznego sprzętu) przez właścicieli samochodów osobowych, terenowych lub quadów.

4.9 Ewaluacja i efekty

Badania skali korzystania z rowerów w gminie nie są prowadzone. Dane dotyczące wypadków z udziałem rowerzystów są zbierane przez policję, ale nie są publicznie udostępniane. Interpretacja ich przyczyn prezentowana jest zgodnie z milcząco przyjmowanym założeniem, że na rowerzystach spoczywa główny ciężar odpowiedzialności za ich własne bezpieczeństwo¹. W składzie działającej przy Urzędzie Marszałkowskim Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ma przedstawiciela organizacji reprezentującej rowerzystów lub – ogólniej – niezmotoryzowanych.

¹ Por. np. prezentacja pt. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego przedstawiona przez A.Szczytę, Dyrektora Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku w czasie debaty Polityka Rowerowa Szansą Zrównoważonego Rozwoju Regionu, w dniu 7 maja 2010 podczas targów NordBike 2010.



Istotnym problemem warunkującym jakość systemu oceny bezpieczeństwa i poprawy ruchu rowerowego i pieszego w gminie jest niski poziom refleksji i jakości dokumentów strategicznych programujących proces poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów w regionie¹. Autorzy ich koncentrują się na rozwiązaniach inżynierskich, pomijając problematykę polityki mogącej prowadzić do redukcji skali ruchu zmotoryzowanych. Zbyt małą uwagę przywiązują oni także do rozróżnienia specyfiki ruchu na obszarach zabudowanych i niezabudowanych.

Przy ustalaniu priorytetowych działań na rzecz rozbudowy sieci rowerowej gminy nie są podejmowane próby długookresowej analizy przyczyn, skutków, okoliczności i trendów występowania zdarzeń z udziałem rowerzystów w regionie.

5. Podsumowanie

Obecna polityka rowerowa gminy Przywidz charakteryzuje się podejściem nie opartym o systematyczny, spójny i skoordynowany program. Wymaga ona wyraźnego odejścia od stosowania „podejścia liniowego” polegającego na kładzeniu nacisku zarówno w działaniach inwestycyjnych jak i promocyjnych na rozbudowie wydzielonej infrastruktury rowerowej.

Należy wdrożyć odpowiednio szeroko skoordynowane „działania obszarowe”, prowadzące do sytuacji, w której polityka rowerowa stanie się jednocześnie zintegrowana i integralna. Zintegrowana z działaniami wielu organów władz gminy, powiatu i województwa zajmujących się nie tylko kwestiami mobilności, ale deklarujących potrzebę realizacji wielu celów, którym rozwój ruchu rowerowego może owocnie sprzyjać. Integralna polityka rowerowa powinna zakładać koordynowanie wielu różnych inicjatyw podejmowanych w gminie prowadzących do realizacji powyższych celów. Podstawową rolę winny odgrywać w niej działania edukacyjno – informacyjne oraz system pomiarów skali ruchu pieszych i rowerzystów w gminie.

Nadzieję wykorzystania znacznego lokalnego potencjału ruchu rowerowego stwarzają działania obecnego zarządu gminy, nakierowane na stworzenie możliwości partnerskiej współpracy z organizacjami pozarządowymi i sąsiednimi gminami, z wykorzystaniem doświadczeń regionów europejskich osiągających duże sukcesy w podnoszeniu znaczenia ruchu rowerowego w życiu mieszkańców, stawiające na rozwój prawdziwej kultury aktywnej mobilności, w której ruch rowerowy zajmuje znaczące miejsce.

Konkretne propozycje prowadzące do osiągnięcia tego celu przedstawiają zapisy kolejnej części raportu.

¹ Por. np. „Zasady organizacji i realizacji infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego”, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk październik 2009.



BYPAD

**DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**



CZEŚĆ II

*24 Miesięczny
plan działań
na rzecz
rozwoju
systemu
rowerowego
w gminie
Przywidz*





6. Wnioski i rekomendacje

6.1 Potrzeby Użytkowników

Wynikiem ustaleń grupy ewaluacyjnej było określenie dwóch głównych działań w ramach niniejszego modułu, mających kluczowy wpływ na realizację 24 miesięcznego planu działań dotyczących wdrażania wszystkich pozostałych ośmiu modułów.

Badanie potrzeb użytkowników ma podstawowe znaczenie w procesie kompleksowego zarządzania jakością. Jakość tego elementu procesu w gminie Przywidz była bardzo niska. Poniższe rekomendacje przedstawiają, na jakich grupach aktualnych i potencjalnych użytkowników należy się skupić w pierwszej kolejności; opracowując odpowiednie działania przygotowawcze i analityczne.

Pierwsze działania polega na określeniu głównych grup docelowych polityki rowerowej w gminie Przywidz. Główna grupa to właściciele, zarządcy

i pracodawcy firm, instytucji i urzędów. Grupy te mogą podejmować decyzje o przeznaczeniu dodatkowych środków na poprawę warunków dojazdów swoich pracowników, wpływając w ten sposób na skalę codziennych dojazdów do pracy odbywanych rowerem. Drugą grupą wybraną przez członków grupy ewaluacyjnej były kobiety i ich rodziny. Wybór ten związany jest z prowadzeniem kampanii promujących dojazd rowerem po zakupy oraz eskortowanie dzieci dojeżdżających rowerami do szkół i przedszkoli. Kolejnymi dwoma grupami są uczniowie i studenci.

Drugie działanie polega na przygotowaniu i wdrożeniu procedur analizy potrzeb wyżej wymienionych grup docelowych. Działania te uzależnione są od realizacji ustaleń modułu czwartego „Personel i Środki”, który zakłada powołanie w strukturach Urzędu Gminy Oficera Rowerowego Gminy.

1.1	grupy docelowe polityki rowerowej w Przywidzu	2011-04	2012-09
1.1.1	grupa dzieci, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych	2011-04	2012-09
1.1.2	grupa kobiet i ich rodzin, w tym 50+	2011-04	2012-08
1.1.3	grupa właścicieli firm/pracodawców oraz pracowników firm/instytucji i urzędów (administracja samorządowa)	2011-05	2012-08
1.2	działania przygotowawczo-analityczne polityki rowerowej w Przywidzu	2010-10	2012-09
1.2.1	przygotowanie i wdrożenie procedury analizy grup docelowych	2010-10	2012-09
1.2.2	przygotowanie i wdrożenie badań nastawienia poszczególnych grup do ruchu rowerowego	2011-09	2012-09
1.2.3	przygotowanie, wdrożenie procedury i organizowanie cyklicznych spotkań z przedstawicielami rowerzystek i rowerzystów	2011-01	2011-08

ROK	MIESIĄC REALIZACJI	2011												2012												
		paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	
Potrzeby użytkowników																										
	1.1																									
	1.1.1																									
	1.1.2																									
	1.1.3																									
	1.2																									
	1.2.1																									
	1.2.2																									
	1.2.3																									



6.2 Przywództwo i Koordynacja

Polityka rowerowa nie była znaczącym elementem polityki lokalnego rozwoju w zakresie refleksji podejmowanej czy to na forum Rady Gminy czy w zakresie działań rad poszczególnych sołectw. Opracowanie odpowiednich procedur umożliwi odpowiednie skoordynowanie działań wydziałów Urzędu Gminy przez odpowiednio skonfigurowany Pro-rowerowy Komitet Doradczy i Zespół ds. Polityki Rowerowej składający się z Radnych Gminy. Osoby wchodzące w skład tych organów winny odbyć odpowiednie przeszkolenie i wziąć udział w wizytach studyjnych umożliwiających poznanie nowoczesnej polityki rowerowej w działaniu. Działania promocyjne pozwolą na podniesienie ogólnej orientacji mieszkańców na temat kierunków i korzyści wynikających dla gminy z rozwoju ruchu rowerowego.

W ramach niniejszego modułu przewidziane są działania na poziomie Rady Gminy, liderów

poszczególnych sołectw i Urzędu Gminy. Działania na poziomie Rady Gminy powiązane są z wdrażaniem ustaleń w module 3 „Polityka w dokumentach”. Polegają one na przygotowaniu i wdrażaniu procedur niezbędnych do koordynowania polityki rowerowej. Działania na poziomie liderów poszczególnych sołectw polegają na przygotowaniu i wdrożeniu procedur komunikowania się z mieszkańcami, a powołanym Oficerem Rowerowym. Warto zauważyć, że niepowołanie Oficera Rowerowego spowoduje, iż działania na tym poziomie nie będą wdrażane w ciągu 24 miesięcy. Może to obniżyć skuteczność i tempo wdrażania całego procesu.

Działania realizowane na poziomie Urzędu Gminy zakładają wdrożenie procedur monitoringu efektów prowadzonej polityki, a także odbycie szkoleń i wizyt studyjnych umożliwiających poznanie osiągnięć przodujących w polityce rowerowej miast i gmin na terenie Polski i Europy



6.3 Polityka w dokumentach

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 3 główne działania.

Działanie pierwsze (3.1) polega na przyjęciu przez Radę Gminy uchwały w sprawie zatwierdzenia raportu końcowego oraz 24 miesięcznego planu działań wynikającego z procesu certyfikacji rowerowej BYPAD.

Działanie drugie (3.2) polega na rozpoczęciu prac związanych z przyjęciem kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego na podstawie wytycznych przygotowanych przez Oficera Rowerowego Gminy Przywidz.

Działanie trzecie (3.3) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z gminą Przywidz.

3.1	podjęcie uchwały przez Radę Gminy w sprawie zatwierdzenia raportu końcowego i 24 miesięcznego planu działań wynikającego z certyfikacji polityki rowerowej BYPAD	2010-10	2011-02
3.2	przygotowanie kompleksowego programu rozwoju ruchu rowerowego w Przywidzu na podstawie wytycznych przygotowanych przez Oficera Rowerowego (przyjęty w formie uchwały przez Radę Gminy)	2012-03	2012-05
3.3	przygotowanie i wdrożenie programu współpracy z samorządami sąsiadującymi z gminą Przywidz na rzecz określenia punktów styków związanych z realizacją polityk rowerowych, uwzględniających aspekty planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i zdrowia oraz promocji samorządów w kraju i zagranicą	2010-10	2012-09
3.3.1	Trąbki Wielkie (gmina wiejska)	2010-10	2012-09
3.3.2	Kolbudy (gmina wiejska)	2010-10	2012-09
3.3.3	Nowa Karczma (gmina wiejska)	2011-03	2012-05
3.3.4	Somonino (gmina wiejska)	2011-03	2012-05
3.3.5	Skarszewy (gmina wiejska)	2011-03	2012-05
3.3.6	Żukowo (gmina wiejska)	2011-03	2012-05

ROK	2011												2012																
	MIESIĄC REALIZACJI			paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz		
Polityka w dokumentach																													
	3.1																												
	3.2																												
	3.3																												
	3.3.1																												
	3.3.2																												
	3.3.3																												
	3.3.4																												
	3.3.5																												
	3.3.6																												

6.4 Personel i Środki

Realizacja zapisów tego modułu jest **NAJWAŻNIEJSZYM ELEMENTEM** związanym z realizacją niniejszego 24 miesięcznego planu działań. W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 4 główne działania.

Działanie pierwsze (4.1) polega na powołaniu w strukturze Urzędu Gminy w Przywidzu Oficera Rowerowego z jasno określonym zakresem kompetencji.

Działanie drugie (4.2) polega na przygotowaniu i ustaleniu wydzielonego budżetu. Budżet Oficera Rowerowego winien być budżetem zadaniowym

(wielkość budżetu uzależniona powinna być od zadań zatwierdzonych w ramach niniejszego 24 miesięcznego planu działań).

Działanie trzecie (4.3) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu szkoleń zarówno dla Oficera Rowerowego, jak i dla pracowników Urzędu Gminy i innych jednostek organizacyjnych.

Warto ponownie podkreślić, iż bez utworzenia stanowiska Oficera Rowerowego, który będzie realizować zadania wynikające z niniejszego planu, z góry określonym zakresem obowiązków oraz dysponującym budżetem na jego realizację, realizacja działań w pozostałych ośmiu modułach będzie **NIEMOŻLIWA** do realizacji w ciągu 24 miesięcy.

- 4.1 powołanie Oficera Rowerowego Gminy w strukturze organizacyjnej Urzędu Gminy w Przywidzu podległego bezpośrednio Wójtowi Gminy z precyzyjnie określonym zakresem kompetencji i obowiązków, zgodnie ze standardami stosowanymi w samorządach o wysokiej kulturze rowerowej
- 4.2 przygotowanie i ustalenie wydzielonego budżetu Oficera Rowerowego Gminy na działania infrastrukturalne, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, działania edukacyjne, promocyjne i informacyjne – dodatkowo w ramach prac nad corocznym budżetem gminy należy uwzględnić działania na rzecz polityki rowerowej w zakresie infrastruktury i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
- 4.3 przygotowanie i wdrożenie programu szkoleń dla Oficera Rowerowego Gminy i pracowników Urzędu Gminy oraz innych jednostek organizacyjnych Gminy, których kompetencje obejmują działania na rzecz ruchu rowerowego. Powinni oni zostać przeszkoleni w zakresie poszczególnych elementów polityki rowerowej takich jak: zarządzanie projektami, współpraca partnerska, komunikacja, promocja ruchu rowerowego w ramach szkoleń finansowanych ze środków budżetowych i pozabudżetowych

ROK	2011												2012											
	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz
4.1																								
4.2																								
4.3																								



6.5 Infrastruktura i Bezpieczeństwo

Dotychczas podejmowane działania na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej Przywidza charakteryzowało „podejście liniowe” – polegające na skupieniu uwagi prawie wyłącznie na tworzeniu wydzielonych dróg dla rowerów.

Proces audytu podpowiedział potrzebę zmiany akcentów: podjęcie wysiłków na rzecz zmniejszenia różnic prędkości poruszania się różnych użytkowników dróg i przestrzeni publicznej przez uspokojenie lub usuwanie ruchu pojazdów samochodowych z wielu obszarów gminy, zwłaszcza położonych w centrum najgęściej zaludnionych terenów oraz w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacji publicznej. Równolegle należy podjąć działania na rzecz wdrożenia systemu bezpiecznego przechowywania i parkowania rowerów w okolicach głównych źródeł i celów podróży w gminie.

Tym działaniom należy nadać większą niż dotychczas rangę w stosunku do działań nakierowanych na rozszerzanie skali widzialnej infrastruktury rowerowej gminy. Szczególną uwagę należy zwrócić także na działania przygotowawcze: identyfikację wąskich gardeł i miejsc, w których mogą powstać znaczące skróty

dla ruchu pieszych i rowerzystów w gminie, tak aby można było następnie szybko efektywnie je zlikwidować (zerwać nisko wiszące owoce). Równolegle należy przeprowadzić działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu przez jego uspokojenie na podstawie audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) realizowanego zgodnie ze standardami stosowanymi w krajach UE-15.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 6 głównych działań.

Działanie pierwsze (8.1) polega na wprowadzaniu powiązań pomiędzy transportem publicznym a ruchem rowerowym.

Działanie drugie (8.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii informacyjnych na temat korzystnego wpływu ruchu rowerów na stan środowiska

Działanie trzecie (8.3) polega na promocji aktywności mobilnej w mediach.

Działanie czwarte (5.4) polega na rozwijaniu niewidzialnej infrastruktury rowerowej na terenie wybranych miejsc w gminie.

Działanie piąte (5.5) polega na zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

5.1	działania związane z tworzeniem systemu tras rowerowych, w szczególności:	2011-01	2012-09
5.1.1	stworzenie trasy rowerowej na drodze z Przywidza do Pomlewa	2011-01	2012-06
5.1.2	przedłużenie trasy rowerowej z Kolbud do Przywidza	2011-01	2012-06
5.1.3	stworzenie trasy rowerowej na drodze z Przywidza do Trzepowa	2011-01	2012-06
5.1.4	stworzenie trasy rowerowej na drodze z Michalina do Nowej Wsi Przywidzkiej	2012-06	2012-09
5.2	ruch rowerowy po jezdni	2011-03	2012-06
5.2.1	wyznaczenie i oznakowanie pasów rowerowych	2011-03	2012-06
5.3	stojaki do parkowania rowerów/ parkingi rowerowe	2010-10	2012-09
5.3.1	ustalenie listy lokalizacji i zainstalowanie stojaków do parkowania rowerów w pobliżu miejsc użyteczności publicznej i placówek edukacyjnych	2010-10	2012-09
5.4	niewidzialna infrastruktura rowerowa	2011-03	2012-06
5.4.1	wskazanie wybranych przejść dla pieszych podniesionych do poziomu chodnika / drogi rowerowej wraz z instalacją linii świecących diod na niektórych przejściach zaliczanych do czarnych punktów oraz/lub innych innowacyjnych rozwiązań dotyczących inżynierii ruchu	2011-03	2012-06
5.5	działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu	2011-03	2012-06
5.5.1	działania związane z uspokojeniem ruchu (ograniczenie prędkości)	2011-03	2012-06



6.6 Informacja i Edukacja

Wiele działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego będzie napotykać początkowo sprzeciw osób nieskłonnych do podjęcia refleksji na temat celowości podejmowania wysiłków zmiany sposobów korzystania z samochodów (rezygnacja z korzystania z niego lub zmiany stylu jazdy). Stąd ważność działań informacyjno- edukacyjnych skierowanych do różnych grup docelowych, wymienionych w poniższej tabelicy. Działania te mogą być wplatanie w program wielu różnych komórek organizacyjnych gminy zajmujących się edukacją, promocją i informacją.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 6 głównych działań.

Działanie pierwsze (6.1) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii informacyjnych i edukacyjnych

adresowanych do grup docelowych wymienionych w module pierwszym.

Działanie drugie (6.2) polega na przygotowaniu i wdrożeniu spójnego i kompleksowego systemu znakowania tras rowerowych.

Działanie trzecie (6.3) polega na przygotowaniu i wdrożeniu mapy rowerowej.

Działanie czwarte (6.4) polega na przygotowaniu i wdrożeniu planu polityki rowerowej dla szkół

Działanie piąte (6.5) polega na przygotowaniu i wdrożeniu programu przejazdów rowerowych i imprez plenerowych.

Działanie szóste (6.6) polega na przygotowaniu i wdrożeniu kampanii dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego



6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dotyczących ruchu rowerowego adresowanych do grup docelowych (z wykorzystaniem środków budżetowych i pozabudżetowych)	2010-10	2012-09
6.2	przygotowanie oraz wdrożenie spójnego i kompleksowego systemu znakowania tras używanych przez rowerzystów przy pomocy drogowskazów opracowany na podstawie doświadczeń PTTK, Nadleśnictw	2010-10	2012-06
6.3	przygotowanie i wdrożenie mapy rowerowej zawierającej informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat interesujących miejsc, z rozkładem jazdy autobusów	2011-03	2012-03
6.4	stworzenie planu polityki rowerowej dla szkół	2011-04	2012-09
6.4.1	przygotowanie i wdrożenie kursów jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu rowerowego we współpracy ze szkołami na wzór programu Bikeability (osobami wspomagającymi powinny być babcie, dziadkowie)	2011-04	2012-09
6.4.2	przygotowanie i wdrożenie programu tematycznych przejazdów rowerowych we współpracy z innymi gminami	2011-04	2012-09
6.5	przygotowanie i wdrożenie programu przejazdów rowerowych i imprez plenerowych	2011-02	2012-09
6.5.1	rozpoczęcie współpracy z instytucjami/organizacjami/firmami organizującymi na terenie gminy spotkania, warsztaty w celu zachęcenia uczestników tych wydarzeń do przejazdów rowerowych	2011-02	2012-09
6.6	przygotowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego	2011-11	2012-02
6.6.1	przygotowanie i wdrożenie kampanii kierowanych i realizowanych przez instruktorów nauki jazdy samochodem	2011-11	2012-02

ROK	2011												2012											
	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz
6.1																								
6.2																								
6.3																								
6.4																								
6.4.1																								
6.4.2																								
6.5																								
6.5.1																								
6.6																								
6.6.1																								



6.8 Działania uzupełniające

Działaniom zachęcającym do zwiększania skali korzystania z roweru winny towarzyszyć działania zniechęcające do korzystania z samochodów przez mieszkańców gminy Przywidz.

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 3 główne działania.

Działanie pierwsze (6.8.1) polega na wprowadzaniu powiązań pomiędzy transportem publicznym a ruchem rowerowym.

Działanie drugie (6.8.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kampanii informacyjnych na temat korzystnego wpływu ruchu rowerów na stan środowiska

Działanie trzecie (6.8.3) polega na promocji aktywności mobilnej w mediach.

8.1	wprowadzenie powiązania pomiędzy transportem publicznym a ruchem rowerowym	2011-04	2012-05
8.1.1	sprawdzenie możliwości instalowania bagażników rowerowych na czole autobusów w celu przewożenia na nich rowerów na liniach autobusów łączących gminę Przywidz z sąsiadującymi gminami i Gdańskiem	2011-04	2012-05
8.2	przeprowadzenie kampanii informacyjnej na temat rower przyjazny środowisku (hałas, emisja CO ₂ i pyłu zawieszonoego)	2011-01	2012-09
8.3	aktywność mobilna w mediach	2011-01	2012-09
8.3.1	działania na rzecz usprawnienia istniejącej strony internetowej Urzędu Gminy na rzecz potrzeb grup docelowych polityki rowerowej w Przywidzu	2011-01	2012-03
8.3.2	działania na rzecz nowych funkcjonalności strony internetowej związanej z realizacją polityki rowerowej	2011-01	2012-03
8.3.3	działania związane ze stałymi rubrykami/artykulami dotyczącymi polityki rowerowej w prasie lokalnej	2011-01	2012-09
8.3.4	działania związane ze stałymi rubrykami/artykulami dotyczącymi polityki rowerowej w lokalnych portalach internetowych	2011-01	2012-09

ROK		2011										2012													
MIESIĄC REALIZACJI		paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz
Działania uzupełniające																									
	8.1																								
	8.1.1																								
	8.2																								
	8.3																								
	8.3.1																								
	8.3.2																								
	8.3.3																								
	8.3.4																								



6.9 Ewaluacja i Efekty

W ramach niniejszego modułu zostały wyróżnione 3 główne działania.

Działanie pierwsze (9.1) polega na przygotowaniu i wdrażaniu kompleksowego zintegrowanego systemu monitorowania i raportowania.

Działanie drugie (9.2) polega na przygotowaniu i wdrażaniu systemu liczenia rowerzystów i pieszych

Działanie trzecie (9.3) polega na przygotowaniu i wdrażaniu badań na temat zaspokajania potrzeb mobilności.

9.1	przygotowanie i wdrożenie kompleksowego i zintegrowanego systemu monitorowania, raportowania wszystkich wymienionych wyżej działań	2010-10	2012-09
9.2	opracowanie i wdrożenie systemu liczenia rowerzystów i pieszych w celu poprawy sieci dróg rowerowych	2011-04	2011-04
9.3	przygotowanie i wdrożenie badań na temat mobilności w gospodarstwach domowych	2010-11	1012-09

ROK	2011												2012											
MIESIĄC REALIZACJI	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz
Ewaluacja i efekty																								
9.1																								
9.2																								
9.3																								



Spis map

1. Gmina Przywizd na mapie powiatu gdańskiego
2. Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950-2006
3. Układ liniowy – szlaki komunikacyjne Gminy Przywizd
4. Miejsce Gminy Przywizd na mapie przebiegu tras rowerowych Pomorza
5. Trasy rowerowe w Gminie Przywizd

Spis rysunków

1. Piramida rodzajów przejazdów rowerowych
2. Zakres certyfikacji polityki rowerowej
3. Poziomy polityki rowerowej

Spis wykresów

1. Wyniki polityki rowerowej w gminie Przywizd dla poszczególnych modułów BYPAD
2. Wyniki uzyskane przez gminę Przywizd w 9 modułach BYPAD
3. Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem dziennie na osobę w różnych krajach europejskich

Spis zdjęć

1. Urozmaicony krajobraz potężnym atutem gminy Przywizd
2. Natura i różnorodność
3. Natura i różnorodność
4. Rzeka Reknica – dzikie ostępy w zasięgu ręki
5. Jezioro Łąkie – chwila wytchnienia nad wodą
6. 6 września 2010r. prezydenci Gdańska, Sopotu i Gdyni podpisali z marszałkiem województwa umowę, dzięki której dostaną pieniądze na budowę 34,64 km dróg rowerowych, w tym 22,84 km w Gdańsku, 7,88 km w Gdyni i 3,92 km w Sopocie. Wartość projektu wynosi niemal 80 mln zł, z czego wkład funduszy unijnych wynosi 48 mln zł."
7. Ruch samochodów ciężarowych – wyzwaniem dla rowerzystów w gminie
8. Różnorodność tras na terenie gminy tworzy niepowtarzalny klimat
9. Fragment drogi dla rowerowców w Pomlewie
10. Manewr skrętu w lewo na drodze 221
11. Przykłady rozwiązań promujących korzystanie z rowerów na terenach wiejskich w Holandii
12. Przykłady rozwiązań promujących korzystanie z rowerów na terenach wiejskich w Wielkiej Brytanii
13. Malownicza trasa rowerowa wzdłuż Jeziora Przywizdzkiego
14. Oznakowanie szlaku rowerowego
15. Dyskusja podczas spotkania wprowadzającego
16. Członkowie Grupy Ewaluacyjnej podczas pierwszego audytu tras rowerowych
17. Członkowie Grupy Ewaluacyjnej podczas drugiego audytu tras rowerowych
18. dr Piotr Kuropatwiński i Alex Sully
19. Uzgodnienia poziomów polityki rowerowej Gminy Przywizd
20. Manfred Neun, Prezydent Europejskiej Federacji Cyklistów wręcza Markowi Zimakowskiemu, Wójtowi Gminy Przywizd certyfikat polityki rowerowej BYPAD
21. Marek Zimakowski, Wójt Gminy Przywizd podczas testowej jazdy rowerem elektrycznym
22. Budynek Rady i Urzędu Gminy w Przywizdu
23. Rower zaparkowany przy budynku Rady i Urzędu Gminy w Przywizdu
24. Piętrowy parking dla rowerów w Muenster (Północna Nadrenia- Westfalia)
25. Demonstracja korzystania z dwupoziomowego parkingu
26. Mało widoczny znak szlaku rowerowego umieszczony na drzewie



BYPAD

**DOBRY RUCH
DLA POLSKIEGO MIASTA
I POLSKIEJ GMINY**

