

Gdańsk, 6 sierpnia 2007r.

Piotr Kuropatwiński  
Polski Klub Ekologiczny  
Okręg Wschodniopomorski

## Potencjał rowerowy Tczewa i Żuław

### 0. Wstęp – ogólne uwagi na temat potencjału rozwoju turystyki i komunikacji rowerowej

Charakterystyka struktury urbanistycznej Tczewa oraz realizacja w ostatnich latach szeregu elementów infrastruktury umożliwia wprowadzenie korzystnych zmian redukujących zależność mieszkańców od motoryzacji indywidualnej oraz **rozwój turystyki i komunikacji rowerowej** – wypromowanie Tczewa jako **'wzorcowego miasta nowoczesnej polityki komunikacyjnej zgodnej z interesem mieszkańców oraz zaleceniami Unii Europejskiej'**.

Skrótowe sformułowanie misji miasta – „Z Tczewa wszędzie blisko” można uzupełnić **„W Tczewie wszędzie blisko”**. Tczew jest potencjalnie bardzo dobrym (jeśli nie najlepszym) miastem Polski, w którym można będzie znaleźć praktyczne argumenty na rzecz tezy, że **'miasto przyjazne dla rowerów jest miastem przyjaznym dla mieszkańców'**. (por. BYPAD – Audyt Polityki Rowerowej Europejskiej Federacji Cyklistów).

#### 1. **Argumenty** na rzecz uznania Tczewa za atrakcyjne miasto promocji komunikacji i turystyki rowerowej

1.1. **Tczew leży w węzłowym i atrakcyjnym punkcie na mapie turystycznej Pomorza:** na trasie projektowanego międzynarodowego szlaku rowerowego, w rejonie, w którym szlak ten rozgałęzia się na 2 szlaki: na wschód przez Malbork i na południe wzdłuż Wisły.

1.2. **Tczew charakteryzuje bardzo duża gęstość sieci osiedleńczej.** Miasto zamieszkałe przez 61 tys. mieszkańców cechuje bardzo wysoka gęstość zaludnienia – ponad 2 700 mieszkańców na km<sup>2</sup>. Najbardziej odległe punkty sieci osiedleńczej miasta nie leżą od siebie dalej niż 5 km. Żaden punkt miasta nie leży od stacji kolejowej dalej niż 3,5 km. Wg danych zamieszczonych w opracowaniu Komisji Europejskiej pt. „Miasta rowerowe miastami przyszłości” rower jest najszybszym środkiem przemieszczania się w mieście na odległość do 7,5 km. Jeśli zostaną stworzone warunki integracji ruchu rowerowego z koleją, rower wykaże swą przewagę nad samochodem również na dalszych odcinkach.

**1.3. W Tczewie powstało w ostatnich latach szereg tras rowerowych w nowych osiedlach oraz w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego.** Ponadto na starym mieście Tczewa powstała strefa piesza z pewnym ograniczeniem jej dostępności dla ruchu samochodowego. Umożliwiło to w sposób (przypuszczalnie niezamierzony) stworzenie warunków do korzystania z komunikacji rowerowej w tej strefie z poczuciem bezpieczeństwa nieznanym w większości miast polskich. Wąskie ulice w tym rejonie miasta poza strefą pieszą uniemożliwiają praktycznie rozwijanie przez samochody prędkości konkurencyjnych w stosunku do prędkości rowerzystów i pojazdów transportu publicznego.

**1.4 Istniejące w Tczewie różnice wysokości położenia poszczególnych fragmentów miasta dają się stosunkowo dobrze pokonywać** gęstą siecią dróg o nachyleniu możliwym do pokonania przy pomocy współcześnie stosowanych rowerów.

**1.5. Ruch tranzytowy odbywający się przez Tczew jest realizowany głównie wzdłuż osi pozostającej na uboczu śródmiejskich obszarów miasta** i nie koliduje w zbyt uciążliwym stopniu z ruchem lokalnym.

**1.6. W nowych dzielnicach mieszkaniowych szeroko stosowane są ulice osiedlowe traktowane jako 'strefa zamieszkania'** o uspokojonym ruchu drogowym, umożliwiających swobodny ruch rowerzystom i pieszym.

**1.7. Liczba samochodów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców osiągnęła już poziom przekraczający 330**, co stanowi wskaźnik dowodzący zaawansowanego poziomu motoryzacji. Nie stwarza to jednak zbyt wielu problemów zakorkowania miasta, z racji również ponadprzeciętnej gęstości sieci ulicznej (260,56 km na 100 km<sup>2</sup>).

**2. Potrzeba wdrożenia systemu zarządzania popytem na miejsca do parkowania samochodów w centrum Tczewa jako elementu „niewidzialnej infrastruktury rowerowej miasta”**

W Programie strategicznego rozwoju miasta mowa jest o zbyt małej liczbie miejsc parkingowych (2095). Teza ta nie musi być prawdziwa, gdyż 'kompaktowy' charakter miasta umożliwić może przy położeniu nacisku na rozwój komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej, przewyciężenie tego pozornego problemu z korzyścią dla jakości życia i jego atrakcyjności dla przyjezdnych.

Jedno miejsce parkingowe dla samochodu umożliwia zaparkowanie od 6 do 10 rowerów. Wiele miast Unii Europejskiej, dostrzegając problem zużywania przestrzeni miejskiej przez infrastrukturę motoryzacji indywidualnej stosuje szereg elementów polityki ograniczających dostępność obszarów śródmieścia dla tego rodzaju transportu (np. zakaz parkowania w wybranych strefach przez dłużej niż 3 godziny dziennie, co ogranicza skłonność do korzystania z samochodu do codziennych dojazdów). Podnosi to poziom bezpieczeństwa drogowego i socjalnego oraz ogranicza emisję zanieczyszczeń i hałas wiążący się nieuchronnie z ruchem samochodowym.

Istnieje więc zasadność zdyskontowania cech miasta, które nie są jeszcze postrzegane jako jego szansa (w programie strategicznego rozwoju wymieniane są jako jego słabość) przy pomocy odpowiednio opracowanej polityki komunikacyjnej miasta. Dostępna już w Polsce literatura oraz szeroko zakrojone doświadczenia zagraniczne mówią, że:

- (1) **polityka podnoszenia jakości życia pod względem dostępności komunikacyjnej w mieście składa się z czterech równoważnych filarów:** infrastruktury, usług, informacji i komunikacji społecznej.
- (2) **powinna rozpocząć się od audytu** – przeglądu jakości całej infrastruktury komunikacyjnej miasta (jezdni, chodników, tras rowerowych, ścieżek osiedlowych i parkowych etc. z punktu widzenia ich jakości dla niezmotywowanych uczestników ruchu) oraz ustalenia kierunków ich przekształceń zgodnie z zasadami podanymi w punkcie (3) poniżej. Przeprowadzony audyt powinien stać się podstawą opracowania ‘mapy rowerowej’ miasta i okolic, zawierającej informacje na temat ulic, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/godz, na których zainstalowane są techniczne formy spowolnienia ruchu, nachylenie i jego intensywność, lokalizacja punktów serwisowych i parkingów rowerowych etc. etc.
- (3) **powinna zakładać pewną hierarchię problemów komunikacyjnych:** trzeba je rozwiązywać z myślą przede wszystkim o pieszych, następnie rowerzystach i niepełnosprawnych, użytkownikach transportu zbiorowego, samochodach dostawczych i dopiero w ostatniej kolejności użytkownikach środków motoryzacji indywidualnej.

Bardzo duże szanse rozwoju promotorzy ekologicznych, przyjaznych ludności rodzajów transportu przywiązują do **integracji ruchu rowerowego i transportu publicznego**. Tczew, z racji bardzo dużego znaczenia **kolei** dla rozwoju miasta mógłby stać się znaczącym ośrodkiem promocji innowacyjnych (choć już niejednokrotnie sprawdzonych w innych miastach Europy i Ameryki) rozwiązań, takich jak systemy *Rower + pociąg* dające możliwość bezpłatnego przechowywania rowerów na stacji kolei pod nadzorem (finansowane np. z opłat za parkowanie samochodów w promieniu 150 metrów od stacji) czy przewóz rowerów środkami komunikacji miejskiej.

### 3. Propozycje ‘produktów turystycznych’

W początkowym okresie głównym rynkiem ‘produktów turystycznych’ Tczewa będą mieszkańcy Trójmiasta, w dalszej perspektywie, po wypromowaniu integracji ***Rower+Pociąg*** w skali kraju rynkiem będą wszyscy mieszkańcy miejscowości mający połączenia kolejowe z Tczewem.

Przykładowym 'produktem turystycznym' będzie podróż koleją z rowerem do Tczewa, przejazd historycznym mostem na drugą stronę Wisły, przejazd do Mikoszewa koroną wałów przeciwpowodziowych, przeprawa promem i powrót do Gdańska wzdłuż trasy biegnącej wzdłuż wydm na Wyspie Sobieszewskiej. Oczywiście innym wariantem będzie podróż w kierunku Malborka i dalej w kierunku Elbląga i Mierzei Wiślanej. Kolejny wariant może zakładać podróż w kierunku południowym - do Gniewa, lub zachodnim - do sanktuarium w Lubieszewie.

#### **4. Projekt rewitalizacji brzegu Wisły w Tczewie (od mostów tczewskich do mostu w Knybawie) powinien przewidywać budowę trasy rowerowej nad brzegiem Wisły.**

4.1. Realizacja takiej koncepcji wiąże się z koniecznością rozwiązania problemu interpretacji zakazu poruszania się pojazdów po koronie wałów przeciwpowodziowych oraz budowę tras o odpowiedniej nawierzchni (niekoniecznie asfaltowych - wystarczy nawierzchnia szutrowa (makadam) odpowiedniej jakości. Innym problemem, którego rozwiązanie winno być przygotowane przed podjęciem budowy dróg rowerowych na koronie wałów jest zabezpieczenie przed wjazdem samochodów np. amatorów wędkarstwa lub jazdy terenowej. Systemy takich zabezpieczeń stanowiących jednocześnie atrakcyjne urozmaicenie otoczenia tras rowerowych podawane są przez brytyjską organizację promocji krajowej sieci dróg rowerowych Wielkiej Brytanii Sustrans ([www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)).

4.2. **Projekt rewitalizacji okolic Bulwaru Nadwiślańskiego oraz waterfrontu winien zakładać wygodne połączenie trasy nadwiślańskiej z dworcem PKP.** Wiąże się z tym potrzeba pewnych drobnych modyfikacji: architektury dworca, m. in. zbudowania pod ścianą schodów 'pochylni' umożliwiających pchanie rowerów pod górę z peronów do korytarza przejścia nad peronami.

4.3. **W bezpośredniej bliskości dworca lub w jego budynku** powinna w perspektywie 2-3 letniego okresu realizacji proponowanej strategii powstać „stacja rowerowa” (por. [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de) ) czyli obiekt obejmujący wypożyczalnię i przechowalnię rowerów, punkt sprzedaży rowerów i części oraz punkt serwisu i napraw rowerów).

4.4. **Dojazd do Mostu Lisewskiego oraz Bulwaru Nadwiślańskiego** mógłby przebiegać np. ulicą Kolejową (po stronie północno wschodniej dworca PKP, następnie ulicą Łąkową i przebudowaną na trasę rowerową ulicą Za Dworcem tak, by wjazd na Bulwar Nadwiślański odbywał się u podnóża przyczółka mostu kolejowego. Taki układ trasy umożliwiłby prowadzenie ruchu rowerowego w sposób najmniej kolizyjny, a jednocześnie przyczyniłby się do rewitalizacji tych potencjalnie atrakcyjnych, a obecnie zaniedbanych rejonów Tczewa

Sukces Tczewa jako ośrodka średnio i długodystansowej turystyki rowerowej korzystających z walorów krajobrazowych doliny Wisły i Żuław w istotnej mierze zależy od nawiązania współpracy z koleją i przekonania operatorów kolei regionalnej do wprowadzenia szeregu udogodnień dla rowerzystów zgodnych ze standardami sprawdzonymi już w innych krajach europejskich.

Należy ponadto podjąć próbę nawiązania kontaktu z operatorami autobusów miejskich oraz regionalnych w rejonie Tczewa i okolic, przede wszystkim firmą *Connex*. Zwiększy to obszar napływu potencjalnych pasażerów i przyzwyczai kierowców do sprawnego obsługiwanie okazjonalnych turystów w sezonie.

Istotnym warunkiem sukcesu tego scenariusza jest stworzenie lokalnej grupy lobbystów rowerowych korzystających ze standardów technicznych i organizacyjnych opracowanych w związku z realizowanym w Gdańsku Gdańskim Projektem Rowerowym i materiałami informacyjnymi europejskich grup lobbystów rowerowych dostępnych m.in. w internecie. Taka grupa już w Tczewie funkcjonuje. Pożądane jest jej zasilenie informacyjne i stworzenie przy Zarządzie miasta komórki, która będzie z tą grupą współpracować.

## 5. Szacowanie korzyści z udogodnień dla ruchu rowerowego

Wielkość korzyści z tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego (tras rowerowych, ale nie tylko tras) zależy nie tylko od realizacji prac inwestycyjnych, ale od:

1. określenia miejsca ruchu rowerowego w strategii rozwoju infrastruktury komunikacyjnej (traktowanie roweru nie tylko jako formy uprawiania *rekreacji fizycznej* ale pojmowanie go również jako gałęzi *transportu*)
2. miejsca branej pod uwagę trasy w strategii rozwoju udogodnień długodystansowej turystyki rowerowej i innych gałęzi turystyki i rekreacji rowerowej (rozwój sieci tras rowerowych Eurovelo – zwłaszcza „Trasy bursztynowej” znad Adriatyku do Gdańska, zwłaszcza jej odcinka prowadzącego od Torunia do Gdańska, w znacznej części koroną wałów przeciwpowodziowych Dolnej Wisły.
3. rozwoju udogodnień prorowerowych w systemie komunikacji zbiorowej (zwłaszcza kolejowej, lecz również miejskiej)
4. zgodnych z konstytucyjną zasadą „zrównoważonego rozwoju” zmian w treści przepisów ruchu drogowego oraz systemu ich egzekwowania, wprowadzanych i promowanych przez odpowiednie działania informacyjne, edukacyjne oraz dotyczące komunikacji społecznej.

Te wszystkie elementy zależą skądinąd od stworzenia w Polsce (lub co najmniej na Pomorzu) odpowiednio zinstytucjonalizowanego lobby rowerowego o zakresie działalności porównywalnym z ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrrad Club.) funkcjonującym w RFN. Inne przykłady zrealizowanych inwestycji dot. infrastruktury rowerowej i funkcjonujących i od jakiegoś czasu stref usług w jej pobliżu (w Polsce – rejon Trójmiasta oraz Ustronia i Wisły), oraz zagranicą (rzeka Dunaj, Nadrenia – Westfalia, Holandia i Dania)

## 6. Niektóre rodzaje miejsc pracy wiążące się z funkcjonowaniem tras rowerowych Tczewa.

Atrakcyjna trasa rowerowa, wolna od ruchu samochodowego, biegnąca wzdłuż ciek wodnego (tzw. „zielona droga”)<sup>1</sup> generuje znaczny ruch rowerzystów (najpopularniejsza pieszo-rowerowa trasa w Trójmieście biegnąca wzdłuż plaży generuje do 300 rowerzystów na godzinę i wymaga rozbudowy) co z kolei generuje możliwość uzyskania korzyści przez powstałe wzdłuż niej:

(1) **Ogródki gastronomiczne, restauracje i kawiarnie.** Wielkość tych korzyści zależy oczywiście od możliwości dotarcia do danej trasy albo z dzielnic mieszkaniowych albo z węzłowych punktów transportu zbiorowego (stacji kolejowych). Część rowerzystów dociera do tej trasy na bagażnikach rowerowych umieszczonych na dachu lub haku do holowania przyczep campingowych parkujących w jej pobliżu samochodów. Od niedawna w Gdańsku wprowadzono również możliwość przewożenia rowerów autobusami lub tramwajami, bierze się pod uwagę montowanie funkcjonalnych (składanych) bagażników do przewozu rowerów na przedniej masce autobusów komunikacji miejskiej.

(2) **Strzeżone parkingi i wypożyczalnie rowerów.** Takie udogodnienia mogą stanowić element sieci zatrudniającej osoby bezrobotne, trudno zatrudnialne w innych miejscach pracy, nie posiadające wysokich kwalifikacji. W wielu miastach Holandii i Nadrenii Westfalii tego typu udogodnienia traktowane są jako miejsca zatrudnienia „socjalnego”, tworzonego w porozumieniu z lokalnymi organizacjami pozarządowymi. W pobliżu stacji kolejowych finansowane są one niejednokrotnie z opłat parkingowych dla samochodów (na odwrotie kart opłat za parkowanie samochodów stosowany jest nadruk „dziękujemy za sponsorowanie naszego parkingu rowerowego” co skłania przyjeżdżających z odległości łatwo pokonywalnej na rowerze do refleksji na temat sensowności korzystania z samochodu do krótkich przejazdów).

---

<sup>1</sup> Por. strona internetowa Europejskiego Stowarzyszenia Zielonych Dróg” [www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org)

Przy wypożyczalniach rowerów udostępniane są także usługi przewodników organizujących „pilotowane przejazdy rowerowe”. Dają one możliwość zatrudnienia przedsiębiorczym młodym ludziom znającym okolicę do zarobienia pieniędzy przy pilotowaniu małych grup rekreacyjnych rowerzystów po ciekawostkach przyrodniczych, architektonicznych lub historycznych okolicy. W Paryżu popularne są przejazdy „trasami tematycznymi” wiążącymi się np. z biografią ciekawych ludzi lub bohaterów powieści rozgrywających się w tym mieście.

**(3) Gospodarstwa agroturystyczne.** Turystyka rowerowa jest elementem sprzyjającym rozwojowi agroturystyki. Warto zwrócić uwagę na fakt, że atrakcyjna trasa rowerowa generuje ruch rowerowy nie tylko na niej samej, ale na sąsiednich elementach infrastruktury komunikacyjnej miasta i okolic. (Jeśli uważamy, że ruch rowerowy może odbywać się tylko po trasach rowerowych, to tak jakbyśmy myśleli, że samochody mogą poruszać się wyłącznie po autostradach).

#### **(4) Inne korzyści wynikające z rozwoju udogodnień dla rowerzystów**

Lista tych korzyści podana jest przez autora norweskiego opracowania pt. „Analizy kosztów – korzyści sieci tras rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu poczucia braku bezpieczeństwa, wpływu na zdrowie i koszty zewnętrzne ruchu pojazdów mechanicznych”. Obliczenia dokonane na podstawie warunków występujących w 3 miastach norweskich stanowią podstawę tezy, że korzyści z inwestycji w sieci tras rowerowych 4– 5 krotnie przewyższają koszty.

Analizy kosztów – korzyści biorą pod uwagę koszty zmniejszenia braku poczucia bezpieczeństwa oraz korzyści zdrowotne poprawy kondycji fizycznej, które zapewnia transport niezmotoryzowany. Poza zmniejszeniem kosztów ochrony/ poprawy zdrowia przestawienie się z podróży samochodem na przejazd rowerem lub przejście piechotą oznacza redukcję kosztów zewnętrznych (np. zanieczyszczenia powietrza i hałasu) ruchu pojazdów mechanicznych i obniżone koszty parkowania. Takie inwestycje są, więc bardziej efektywne z punktu widzenia wskaźnika korzyści do kosztów dla społeczeństwa niż inne inwestycje transportowe. Znaczne korzyści pochodzą z redukcji kosztów parkowania, redukcji kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa wynikających ze zmniejszenia absencji krótkoterminowej oraz zmniejszonych kosztów zewnętrznych transportu.

**(5) Korzyści medialne (promocji miasta).** Turystyka rowerowa w krajach o wysokim poziomie rozwoju cywilizacyjnego staje się coraz bardziej popularna – umożliwia przezwyciężenie stressów wiążących się z rozwojem cywilizacji post –przemysłowej. Badania kanadyjskie<sup>2</sup> stwierdzają, że uprawiają ludzie o ponadprzeciętnych dochodach, ponadprzeciętnie wykształceni oraz pozostawiający w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turyści zmotoryzowani.

Organizowanie masowych imprez przyciągających uwagę mediów, jeżeli jest połączone z organizowaniem strzeżonego parkingu rowerowego (por. przykład Gdańska w którym zorganizowano strzeżony, czynny do drugiej w nocy parking rowerowy w okresie „Jarmarku Dominikańskiego”) umożliwia docieranie dużej liczby młodych ludzi oszczędzających na opłatach transportu zbiorowego i nie powodujących kongestii drogowej po zakończeniu imprezy na masowe koncerty. Stwarza to wypromowanie wizerunku miasta przyjaznego dla mieszkańców i przyjezdnych jakim jest każde miasto przyjazne dla rowerzystów i pieszych.

**(6) Korzyści wiążące się z kwestiami spójności społecznej.** Budowa udogodnień rowerowych, z racji ich prostoty i taniości umożliwia zaangażowanie lokalnych sił organizacji pozarządowych. Niskie koszty poruszania się rowerem w skali lokalnej umożliwiają zwiększenie liczby interakcji społecznych, co podnosi bezpieczeństwo socjalne i powoduje redukcję zjawisk ‘wykluczenia społecznego’ wiążącego się z rozwojem cywilizacji przemysłowej.

#### Literatura:

1. Miasta rowerowe miastami przyszłości, Komisja Europejska 2000
2. Kjartan Sælensminde, Analizy kosztów – korzyści sieci tras rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu poczucia braku bezpieczeństwa, wpływu na zdrowie i koszty zewnętrzne ruchu pojazdów mechanicznych, Referat przedstawiony na kongresie Velo-city, wrzesień 2003 r. Paryż, Institute of Transport Economics, Oslo
3. Dzika walka o dolary z turystyki rowerowej. Materiały z Kongresu Velocity Edynburg- Glasgow 2001

Strony internetowe: [www.rowery.org.pl](http://www.rowery.org.pl), [www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org)

---

<sup>2</sup> Dzika walka o dolary z turystyki rowerowej. Materiały z Kongresu Velocity Edynburg- Glasgow 2001