

POLITYKA ROWEROWA MIASTA ELBLĄG

Rozdział I

Cele polityki rowerowej w Elblągu

§ 1

Jednym z najistotniejszych czynników jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez rozrost transportu samochodowego są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość miejskiego środowiska życiowego.

Wspieranie transportu rowerowego jako alternatywy dla przemieszczania się samochodem po mieście wiąże się z wieloma korzyściami ekonomicznymi, ekologicznymi i społecznymi do których należy zaliczyć:

- 1) stuprocentowe osiągnięcie celów podróży w krótkim czasie, szczególnie w centrum miasta,
- 2) zmniejszenie problemów z parkowaniem,
- 3) udrożnienie ulic zatłoczonych ruchem samochodowym,
- 4) poprawę jakości przestrzeni życiowej w mieście - minimalizacja hałasu i ilości zanieczyszczeń, zmniejszenie zagrożenia powodowanego przez ruch samochodowy, zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń komunikacyjną,
- 5) poprawę kondycji fizycznej użytkowników rowerów,
- 6) możliwość łączenia roweru z innymi środkami komunikacji publicznej.

§ 2

Głównym celem prowadzonej polityki powinien być znaczący wzrost udziału podróży rowerowych w ogólnej liczbie przemieszczeń pieszych. Udział komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2020 roku docelowo powinien stanowić 15% (obecnie nie przekracza 2%). Realizacja tego celu odbywać się będzie pod hasłem:

Elbląg otwarty na rowerzystów

W trakcie realizacji celu strategicznego realizowane będą cele towarzyszące:

- 1) poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- 2) redukcja zagrożeń motoryzacyjnych,
- 3) zwiększenie szybkości przemieszczania się w Elblągu,
- 4) popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców Elbląga.

Realizacja strategicznego celu Polityki Rowerowej Miasta Elbląg wymaga wprowadzania bieżących działań podporządkowanych celowi strategicznemu, mających bezpośredni i namacalny wpływ na funkcjonowanie transportu rowerowego w Elblągu. Do działań tych należą w szczególności:

- 1) rozwój sieci tras rowerowych tak, by tworzyły spójną sieć,
- 2) zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego,

- 3) wzbogacenie infrastruktury rowerowej o parkingi dla rowerów,
- 4) modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej w Elblągu,
- 5) działania zmierzające do integracji transportu rowerowego z środkami transportu publicznego,
- 6) działania na rzecz budowy poparcia społecznego dla rozwoju ruchu rowerowego i powstawania udogodnień dla rowerzystów,
- 7) działania popularyzujące bezpieczną koegzystencję kierowców, rowerzystów i pieszych,
- 8) działania promujące rower jako alternatywny środek transportu w Elblągu oraz turystykę i rekreację rowerową.

Rozdział II. Infrastruktura rowerowa w Elblągu

§ 3

Elbląg jest miastem położonym na styku Żuław Wiślanych i Wysoczyzny Elbląskiej. Zdecydowana większość dzielnic jest na poziomie Żuław Wiślanych, co powoduje że po mieście jeździ się bez większego wysiłku z powodu płaskiego ukształtowania terenu. W zasadzie tylko osiedla Kamionka, Nad Jarem i Metalowców oraz Bielany i Dąbrowa są położone na tzw. górnym tarasie, co wiąże się z koniecznością podjazdów w trakcie jazdy rowerem.

Poza korzystnym ukształtowaniem terenu rowerowy potencjał Elbląga wzmacnia znaczna ilość parków miejskich, z Bażantarnią na czele, która, zwłaszcza w weekendy staje się popularnym celem rekreacyjnych wycieczek rowerowych oraz innych form aktywności fizycznej. Poza tym w mieście jest znaczna ilość ogrodów działkowych i inny użytków zielonych stanowiących naturalny cel przejazdów rowerowych. Należy także wspomnieć o rzece Kumieli, wzdłuż której przebiega popularny trakt pieszo-rowerowy.

Istotne wydaje się także dość liczne środowisko akademickie, tradycyjnie otwarte na nowe koncepcje i wspierające ekologiczne formy transportu oraz współczesne trendy ekologiczne. W tym miejscu należy wspomnieć, że Miasto Elbląg jest laureatem wielu nagród z dziedziny ekologii, co wskazuje na prowadzenie konsekwentnej polityki na rzecz poprawy środowiska i jakości życia w mieście.

Istnieje także szereg nowoczesnych firm dostrzegających korzyści płynące z faktu, że ich pracownicy przemieszczając się rowerami do pracy efektywniej pracują, są w lepszej kondycji fizycznej i rzadziej chorują.

Najbliższe okolice miasta to tereny bardzo atrakcyjne pod kątem turystyki rowerowej, zarówno lokalnej, jak i długodystansowej. Unikatowy na skalę światową Kanał Elbląski z rezerwatem przyrody Jezioro Druzno oraz Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej obejmujący najciekawsze przyrodniczo tereny Wysoczyzny Elbląskiej są miejscem wartym niejednokrotnej rowerowej eksploracji. Także Żuławy Wiślane, na pierwszy rzut oka, kraina nudna i monotonna krajobrazowo po bliższym zetknięciu się z nią zyskuje i zaskakuje bogactwem kultury materialnej oraz przyrodniczej.

Elbląg atrakcyjnie wpisuje się także w sieć tras rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym – znajduje się na trasie następujących szlaków rowerowych:

- 1) Międzynarodowy szlak R-1 prowadzący w Polsce z Kostrzyna nad Odrą do Gronowa na granicy z Rosją (oznakowany w terenie),
- 2) Międzynarodowy szlak R-10 (Nadmorski Bałtycki Szlak Hanzeatycki) prowadzący w Polsce ze Świnoujścia do Gronowa na granicy z Rosją. (nieoznakowany),

- 3) Międzynarodowy szlak R-13 (Szlak Żelaznej Kurtyny) w Polsce pokrywający się w zasadzie ze szlakiem R-10 (nieoznakowany),
- 4) Szlak rowerowy Polski Wschodniej, mający swój początek na rzece Nogat w Kępinach Wielkich na granicy województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego (nieoznakowany, prace w trakcie).

Poza tym w Elblągu mają swój początek dwa szlaki regionalne Stowarzyszenia Łączy Nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania w Elblągu prowadzące w krainę Kanału Elbląskiego:

- 1) szlak żółty z Elbląga do Gorynia koło Kisielic (oznakowany w terenie)
- 2) szlak zielony z Elbląga do Iławy (oznakowany w terenie)

Przez Elbląg przechodzi także regionalny szlak rowerowy PTTK R-64 z Piasków na Mierzei Wiślanej do Braniewa (oznakowany w terenie).

§ 4

Klasyczna infrastruktura rowerowa to:

- 1) Wydzielone poza jezdnią, drogi rowerowe,
- 2) Pasy ruchu dla rowerów w jezdni,
- 3) Ciągi pieszo-rowerowe,
- 4) Śluzy rowerowe w jezdni na skrzyżowaniach,
- 5) Kontrapasy na drogach jednokierunkowych,
- 6) Sygnalizacja dla rowerzystów,
- 7) Stojaki rowerowe,
- 8) Windy, pochylnie, rynny, wyciągi rowerowe.

Podstawową, a zarazem jedyną koncepcją tworzenia infrastruktury rowerowej w Elblągu było przez lata tworzenie wydzielonych dróg rowerowych poza jezdnią przy okazji modernizacji lub budowy ulic samochodowych.

Była to metoda charakterystyczna dla tzw. „podejścia liniowego” zakładającego całkowitą separację ruchu kołowego od rowerowego i koncentrującego się na budowie wydzielonych dróg rowerowych, tak aby docelowo rowerzyści w mieście na jezdni się nie pojawiali.

Obecnie stosowaną przez bardziej zaawansowane w rozwoju ruchu rowerowego miasta Polski koncepcją jest tzw. „podejście obszarowe”, które zakłada koncentrowanie uwagi na poprawie warunków życia mieszkańców danego obszaru miasta poprzez rozwijanie „niewidzialnej infrastruktury rowerowej”, czyli rozwiązań dedykowanych innym niż ruch rowerowy celom i użytkownikom, ale uwzględniających równocześnie potrzeby ruchu rowerowego:

- 1) Strefy tempo 30,
- 2) Strefy zamieszkania,
- 3) Małe ronda z jednym pasem uspokajającym,
- 4) Zwężenia jezdni, progi zwalniające, szykany, podniesione tarcze skrzyżowań,
- 5) Opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum miasta.

W ten sposób powinna też być rozwijana infrastruktura rowerowa w Elblągu, która jest nieporównywalnie tańsza w realizacji i utrzymaniu, a co najważniejsze bezpieczna i przyjazna dla użytkowników rowerów.

Rozdział III

Transport rowerowy w Elblągu

§ 5

Uchwała w sprawie Polityki Rowerowej Miasta Elbląg stanowić będzie istotny element polityki transportowej Miasta. Ruch rowerowy powinien pełnić ważną rolę w obsłudze komunikacyjnej miasta. Aby tak się stało musi powstać spójna sieć dróg rowerowych i odpowiednia infrastruktura obsługująca. Uwzględnienie zalet ruchu rowerowego, szczególnie w konfrontacji z nieekologicznym i terenochłonnym ruchem samochodowym, nasuwa wniosek, że ruch rowerowy jest przyszłością dla rozwiązań komunikacyjnych w Elblągu.

Podstawą transportu rowerowego będzie system dróg rowerowych, spełniających następujące kryteria:

- 1) spójności – poprzez zapewnienie powiązań zasadniczych źródeł i celów podróży rowerowych oraz powiązań miejskich dróg rowerowych z trasami wybiegowymi w region,
- 2) bezpośredniości – poprzez oferowanie użytkownikom bezpośrednich połączeń ułatwiających szybkie poruszanie się po mieście, w sposób konkurencyjny w stosunku do samochodu,
- 3) wygody – poprzez stosowanie wysokich standardów projektowania i wykonania (w zakresie rozwiązań geometrycznych i technologicznych),
- 4) bezpieczeństwa ruchu – poprzez minimalizowanie liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz – w miarę możliwości – budowę tras niezależnych od ciągów ruchu pieszego,
- 5) atrakcyjności – poprzez czytelność układu dróg rowerowych dla użytkownika, dobre powiązanie z funkcjami miasta i odpowiadanie na potrzeby użytkowników.

Rozdział IV

Instrumenty polityki rowerowej

§ 6

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Elbląg używane będą następujące instrumenty formalno-prawne, planistyczne i finansowe:

- 1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Elbląg oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- 2) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Elbląg,
- 3) Założenia polityki społeczno-gospodarczej Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz Miasta Elbląg wraz z zawartymi w nich zapisami dotyczącymi ruchu rowerowego:
 - a) Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020,
 - b) Strategia Rozwoju Elbląga 2001-2015,
- 4) Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2007-2013 dla Miasta Elbląga wraz z wydzieloną pozycją budżetową, dotyczącą finansowania działań służących rozwojowi ruchu rowerowego,
- 5) Budżet Miasta Elbląg,
- 6) Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Miasta Elbląg na lata 2011-2041.

§ 7

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Elbląg używane są następujące instrumenty organizacyjne:

- 1) **Zespół Mobilności Aktywnej**, który składa się z przedstawicieli departamentów Urzędu Miejskiego, Rady Miejskiej w Elblągu oraz organizacji pozarządowych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.
Zespół stanowi interdyscyplinarne forum dyskusji oraz płaszczyznę współpracy Miasta i organizacji społecznych. Do podstawowych zadań Zespołu należy realizacja założeń zapisanych w Gdańskiej Karcie Mobilności Aktywnej, której sygnatariuszem od 30 września 2010 r. jest miasto Elbląg.
- 2) **Pełnomocnik Prezydenta Miasta Elbląg (Oficer Rowerowy)** w strukturach Urzędu Miejskiego w Elblągu. Jego zadaniem jest przygotowywanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej, w tym m.in.:
 - a) przygotowywanie projektów elementów składowych dokumentów planistycznych i finansowych Miasta Elbląg odnoszących się do działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego,
 - b) opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie udogodnień dla rowerzystów,
 - c) monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras rowerowych,
 - d) przygotowywanie materiałów i informacji o przebiegu inwestycji dotyczących infrastruktury rowerowej,
 - e) współpraca z organizacjami pozarządowymi i stowarzyszeniami zrzeszającymi rowerzystów,
 - f) współpraca z jednostkami prowadzącymi inwestycje drogowe w Elblągu w zakresie tras rowerowych,
 - g) prowadzenie kampanii promujących jazdę rowerem we współpracy z Departamentem Edukacji i Departamentem Komunikacji Społecznej.

Rozdział V Monitoring

§ 8

Warunkiem osiągnięcia celów zamierzonych w polityce rowerowej jest konsekwentne egzekwowanie jej zapisów na wszystkich etapach planowania strategicznego, inwestycyjnego i przestrzennego w Elblągu, a także monitorowanie skutków tych działań, w szczególności – w zakresie tempa zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów. Monitorowanie polegać będzie na okresowych analizach działań służących osiągnięciu celów.

Czynniki będące przedmiotem analiz:

- 1) udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście (sprawdzenie co 5 lat w ramach prowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu),

- 2) stopień zadowolenia rowerzystów (sprawdzenie raz na 2 lata poprzez badania ankietowe)

oraz sprawdzane na koniec każdego roku kalendarzowego parametry:

- 1) liczba wypadków rowerowych,
- 2) liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów,
- 3) długość wybudowanych lub wyznaczonych nowych dróg rowerowych,
- 4) roczne nakłady na infrastrukturę rowerową,
- 5) liczba rowerów dostępnych w wypożyczalni rowerów miejskich.