KONCEPCJA ROZWOJU SYSTEMU ROWEROWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO „ZIELONA KSIĘGA"

POMORSKIE STUDIA REGIONALNE

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

GDAŃSK 2009

KONCEPCJA ROZWOJU SYSTEMU ROWEROWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO „ZIELONA KSIĘGA”

Gdańsk, lipiec 2008r. – grudzień 2009r.

I LIKE BIKE

Wydawca
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego
80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27, tel. (58) 32-68-684, fax (58) 32-68-688
e-mail: drrip@woj-pomorskie.pl
Departament Turystyki
80-828 Gdańsk, ul. Długi Targ 1-7, tel. (58) 32-68-350, fax (58) 32-68-352
e-mail: dt@woj-pomorskie.pl

KONCEPCJA ROZWOJU SYSTEMU ROWEROWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO „ZIELONA KSIĘGA"

Zespół redakcyjny:
Piotr Kuropatwiński (redaktor naczelny),
Magdalena Kowalewska, Rafał Ejsmont, Justyna Piotrowicz, Andrzej B. Piotrowicz

Konsultacja edytorska:
Hieronim Chojnacki, profesor Uniwersytetu Gdańskiego

Zespół programowy (współpraca):
Mieczysław Struk - Wicemarszałek Województwa Pomorskiego
Marta Chełkowska - dyrektor Departamentu Turystyki, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Jerzy Góra - główny specjalista w Departamencie Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz Sekretarz Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Feliks Pankau - zastępca Dyrektora Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Tomasz Parteka - profesor Politechniki Gdańskiej, dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Kamila Siwak - dyrektor Departamentu Europejskiego Funduszu Społecznego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Andrzej Ceynowa - profesor Uniwersytetu Gdańskiego
Bogdan Gwizdek - przewodniczący Pomorskiej Komisji Turystyki Kolarskiej Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego
Wojciech Kreft - dyrektor Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

Recenzja: Gerd-Axel Ahrens – profesor Politechniki w Dreźnie, Dominika Zaręba

Koncepcja okładki: Grzegorz Filip „Indygo"

Zdjęcie na okładce: Gdańsk, październik 2009r.: Marszałek Jan Kozłowski podczas testowania roweru elektrycznego w ramach projektu "Promocja Codziennego Korzystania z Roweru (PRESTO)" finansowanego z programu Inteligentna Energia Europa

Projekt graficzny okładki, przygotowanie do druku i druk:
Drukarnia Akobi

© Copyright by Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009

ISBN 978-83-88262-71-5

Spis treści

Wykaz Skrótów 5

Przedmowa 8

Streszczenie 11

Część I
Wstępne założenia koncepcji rozwoju systemu rowerowego Pomorza 15

1 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w województwie pomorskim 16

2 Główne założenia Zielonej Księgi 18
2.1 Podstawowe tezy niniejszego opracowania 19
2.2 Rys historyczny ruchu rowerowego w Polsce 22
2.3 Odniesienie do dokumentów programowych przyjętych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym 25
2.4 Aktualny stan wiedzy na temat ruchu rowerowego na Pomorzu 30
2.5 Poprawa jakości życia (aspekt społeczny) 33
2.6 Promocja zdrowia 35
2.7 Wkład w ochronę środowiska naturalnego 37
2.8 Analiza SWOT systemu rowerowego Pomorza 39

Część II
Obszary wdrażania przyjętych założeń 41

3 Ruch rowerowy jako system 43

4 Systemy zarządzania jakością 45

5 Finansowanie działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego 48
5.1 Rower – generator dochodów, miejsc pracy i innowacji 51

6 Tworzenie grup partnerskich 53

7 Powiązania systemu rowerowego z transportem publicznym 55

8 Promocja systemu rowerowego 62

9 Ruch rowerowy a rekreacja i turystyka 65
9.1 Stan obecny i perspektywy rozwoju turystyki rowerowej na Pomorzu 67
9.2 Różnice w postrzeganiu turystów rowerowych w UE-15 i w Polsce 71
9.3 Specyficzne cechy turystyki rowerowej wzmacniające rozwój turystyki 74
9.4 Układ tras rowerowych województwa pomorskiego 76

10 Bezpieczeństwo ruchu drogowego 84

11 Zaproszenie do dialogu 91

Podsumowanie 93

Załączniki 97

A1 Priorytety rozwoju systemu rowerowego na Pomorzu 99

A2 Kluczowe działania i zaangażowane podmioty rozwoju ruchu rowerowego na Pomorzu 100

A3 Wskaźniki umożliwiające monitorowanie postępu realizacji działań 111

A4 Proponowana sekwencja działań strategicznych 114

Bibliografia 118

Publikacje autorskie 118

Publikacje zbiorowe 118

Publikacje multimedialne 119

Spis map 119

Spis ramek 119

Spis rysunków 119

Spis tablic 119

Spis wykresów 120

Spis zdjęć 120

Strony internetowe 121

Autorzy 125

Wykaz Skrótów

Zielona Księga	niniejszy dokument o oficjalnym tytule „Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego”
ADFC	Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club – Ogólno Niemiecki Klub Rowerowy
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW– Związek Miast i Gmin Przyjaznym Rowerom w Północnej Nadrenii – Westfalii
Analiza SWOT	analiza silnych i słabych stron, zagrożeń i szans
ARP	Agencja Rozwoju Pomorza S.A.
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
BYPAD	Bicycle Policy Audit – Audyt/Certyfikacja Polityki Rowerowej
CH	centra handlowe
CO2	dwutlenek węgla
DKK	korona duńska
ECF	European Cyclists’ Federation – Europejska Federacja Cyklistów
EURO 2012	Mistrzostwa Europy w piłce nożnej w 2012, które odbywać się będą w Polsce i na Ukrainie
EuroVelo	Europejska Sieć tras rowerowych zarządzana przez ECF
GEF	Global Environmental Facility – Fundusz Organizacji Narodów Zjednoczonych na Rzecz Środowiska
GPS	Global Positioning System – system nawigacji satelitarnej
GRPIP	Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno – Promocyjny
Greenways	Program Zielone Szlaki – Greenways
HR	Human Resources – Zasoby Ludzkie
ICT	Information and Communication Technologies – technologie informacyjno – komunikacyjne
ISO	International Organization for Standardization – międzynarodowa organizacja pozarządowa określająca normy jakościowe dla wielu dziedzin życia
IT	Information Technology – technologie informacyjne
JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego
LivCom	Liveable Communities Award – światowa nagroda przyznawana miastom z najwyższą jakością życia
LK BRD	Lokalne Komisje Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
LOT	Lokalne Organizacja Turystyczna
NGOs	Non-Governmental Organizations- Organizacje Pozarządowe
NRW	Północna Nadrenia – Westfalia – jeden z krajów związkowych Niemiec
OMZG	Obszar Metropolitalny Zatoki Gdańskiej
OLE	Obywatelska Liga Ekologiczna
OP	oś priorytetowa
PART	Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A.
PKE	Polski Klub Ekologiczny
PKP	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PLN	złoty polski
PRBRD	Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PROT	Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna
PSWE	Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa
PTTK	Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
PUP	Powiatowe Urzędy Pracy
PUW	Pomorski Urząd Wojewódzki
RPO WP	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku
SKM	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
TQM	Total Quality Management – Kompleksowe Zarządzanie Jakością
UE	Unia Europejska
UG	Uniwersytet Gdański
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
USA	Stany Zjednoczone Ameryki
Velo-city	Światowy Kongres Planowania Rowerowego organizowany przez ECF
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku

Szanowni Państwo,

Z ogromną przyjemnością i satysfakcją przekazuję Państwu opracowanie wyznaczające kierunki rozwoju systemu rowerowego w województwie pomorskim. Autorzy ukazują wpływ ruchu rowerowego na rozwój naszego regionu, prezentując korzyści oraz innowacyjne sposoby przezwyciężania wielu problemów i przeszkód, utrudniających ten sposób komunikacji.

Istotną wartością koncepcji jest zwrócenie uwagi na społeczności lokalne, które inspirują wiele innowacyjnych rozwiązań i przyczyniają się do powstawania atrakcyjnych produktów turystycznych Pomorskiego, a nawet całego południowego Bałtyku.

Kierowana do społecznej debaty „Zielona Księga", podkreśla znaczenie monitorowania skali rozwoju ruchu rowerowego. Znajomość jego funkcjonowania jest bowiem podstawą do podejmowania racjonalnych decyzji. Zwraca ona także uwagę na potrzebę harmonijnej i długoletniej współpracy partnerskiej pomiędzy wszystkimi szczeblami samorządu, organizacjami pozarządowymi i organami administracji centralnej.

Rozwój ruchu rowerowego może przyczynić się do zrównoważonego rozwoju całego województwa pomorskiego – zwłaszcza obszarów zurbanizowanych. Ma również wielką szansę wpłynąć na wzrost dostępnych form promocji zdrowego trybu życia, pomoże w podtrzymaniu wizerunku naszego regionu, jako źródła nowoczesności i wysokiego poziomu aktywności obywatelskiej. Przyczyni się także do wzrostu skali aktywnej turystyki w atrakcyjnym środowisku przyrodniczym i kulturowym regionu.

Taki wizerunek regionu pomorskiego, przyjaznego dla ruchu rowerowego, wpłynie na rozwój zrównoważonej turystyki aktywnej.

Jestem przekonany, że prezentowana koncepcja stanie się inspiracją dla Państwa, do dyskusji i wyrażenia swoich opinii na temat „Zielonej Księgi".

Zapraszam do debaty.

Gdańsk, wrzesień 2009 r.

Jan Kozłowski
Marszałek Województwa Pomorskiego

I LIKE BIKE

Panie i Panowie,

Jestem pod wrażeniem całościowego i zintegrowanego podejścia do polityki rowerowej Pomorza zaprezentowanego w niniejszej Zielonej Księdze. Stanowi ona znakomitą podstawę dialogu, do którego zapraszają jej autorzy. Jako że została ona opracowana nie tylko po polsku, ale również w języku angielskim, stanowi ona wartościowy wkład w międzynarodową dyskusję o polityce rowerowej.

Autorzy skorzystali w bardzo dużym stopniu z opracowanych zagranicą dokumentów oraz z uczestnictwa w wielu konferencjach organizowanych w kraju i zagranicą.

Są oni zaangażowani w proces wymiany doświadczeń i wiedzy eksperckiej zebranych w sieci organizacji skupionych w Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF) oraz w ramach konferencji Velo-city organizowanych przez ECF. Przedstawiony przez nich ogólny przegląd i analiza ważnych aspektów dobrej polityki rowerowej dla Pomorza są oparte o olbrzymią liczbę dokumentów i badań. ECF wyraża wdzięczność Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Pomorskiego oraz autorom niniejszego dokumentu za jego przygotowanie i opublikowanie. Jestem bardzo zainteresowany wynikami proponowanego dialogu oraz rezultatami, które będziemy mogli zaobserwować na ulicach i drogach Pomorza w nadchodzących latach.

Z międzynarodowego punktu widzenia warto zwrócić uwagę na dwie istotne tezy niniejszej Zielonej Księgi. Autorzy bardzo wyraziście wyjaśniają, dlaczego dążenie do tworzenia dedykowanej infrastruktury rowerowej może być nadużywane i stosowane do zakazywania ruchu rowerowego po jezdni. Kraje znane ze swojej kultury rowerowej (takie jak Holandia czy Dania) skutecznie poprawiły bezpieczeństwo i komfort jazdy rowerzystek i rowerzystów budując dedykowaną infrastrukturę tam, gdzie było to konieczne i użyteczne. Przykłady najlepszych praktyk stosowanych w tych krajach nie powinny być nadużywane przy pomocy polityki, której milcząco przyjmowanym założeniem będzie dążenie do całkowitego wyeliminowania ruchu rowerowego z jezdni dla wygody osób korzystających z samochodów. Dokument ten pokazuje także, że w rozmowach na temat rozwoju miast i regionów dużo ważniejsze i owocne jest skupianie uwagi raczej na ludziach niż na pojazdach. Takie podejście sugeruje, że podstawowym warunkiem dobrej polityki rowerowej, skutecznie przyczyniającej się do rozwoju regionu, jest ustanowienie partnerskich relacji z uznanymi w skali międzynarodowej organizacjami wspierania ruchu rowerowego.

Życzę mieszkańcom Pomorza dobrego dialogu na temat dalszego rozwoju ich województwa jako wiodącego regionu rowerowego Polski.

Bruksela, 9 listopada 2009 roku.

Dr. Bernhard Ensink
Sekretarz Generalny
Europejskiej Federacji Cyklistów

I LIKE BIKE

Przedmowa

Oddajemy w Państwa ręce Koncepcję Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego (Zieloną Księgę[1])". Jest to pierwsza w Polsce publikacja opisująca potencjał, sposoby wykorzystania ruchu rowerowego i metody jego promocji dla rozwoju regionu.

Zdjęcie 1: Obchody 25-lecia powstania NSZZ Solidarność
Źródło: opracowanie własne

Kluczowym pojęciem tego dokumentu nie jest sam rower, dedykowane dla niego drogi, szlaki rowerowe czy inne elementy infrastruktury, ale **ROZWÓJ REGIONU.**

Jesteśmy zespołem certyfikowanych audytorów polityki rowerowej BYPAD, ale także grupą praktycznie odczuwającą endorfiny („hormony szczęścia") w czasie codziennego korzystania z roweru. Od ponad dziesięciu lat poznajemy praktyczne doświadczenia krajów, regionów i najbardziej innowacyjnych miast świata uczestnicząc w światowych kongresach rowerowych Velo-city, czynnie promując niepowtarzalne walory Pomorza.

Od maja 2008 roku należymy do najbardziej dojrzałej organizacyjnie sieci stowarzyszeń promujących korzystanie z rowerów we wszystkich jego aspektach – Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Wnosimy w jej działalność nasze doświadczenie zarządzania strategicznego, partnerstwami, zmianami, projektami, procesami organizacyjnymi oraz wykorzystywania zaawansowanych technologii informatycznych.

W naszych działaniach korzystamy ze zbiorowego doświadczenia niezwykłej społeczności Pomorza, która w ciągu ostatniego trzydziestolecia ruszyła z posad bryłę świata i zmieniła jego oblicze. Jesteśmy przekonani, że zapisy niniejszego dokumentu zmienią warunki życia w naszym regionie w porównywalnym stopniu i będą przedmiotem podobnej fascynacji w innych regionach naszego kraju i krajów ościennych.

[1] **Zielona Księga (Green Paper)** to raport władz wykonawczych zawierający propozycje, bez zobowiązania do działania. Zwykle jest ona pierwszym krokiem w kierunku zmiany jakiegoś przepisu prawa lub przyjęcia strategii działania w wybranej dziedzinie życia publicznego. Zielone Księgi opracowywane przez Komisję Europejską (KE) są dokumentami mającymi zachęcić do podjęcia debaty publicznej. Zwykle zawierają one prezentację szeregu pomysłów oraz dobrych praktyk. Są opracowywane w celu zaproszenia zainteresowanych osób lub organizacji do przedstawiania poglądów, koncepcji i informacji na dany temat. Kolejnym krokiem jest zwykle opracowanie Białej Księgi, czyli oficjalnego zestawu propozycji wykorzystywanych do przekształcenia ich w oficjalnie zatwierdzoną i przyjętą do realizacji strategię działania.
Biała Księga (White Paper) ma charakter raportu lub przewodnika, który identyfikuje problemy i sposoby ich rozwiązywania. Jest ona wykorzystywana do edukowania i wspomagania ludzi w podejmowaniu decyzji. Stosowana jest w życiu politycznym i gospodarczym. Białe Księgi publikowane przez KE są dokumentami zawierającymi propozycje działań UE w konkretnej dziedzinie życia. Publikowane są po udostępnieniu Zielonej Księgi.

TWORZYMY HISTORIĘ. Tylko takie słowa mogą oddać skalę wyzwań, z którymi chcemy się zmierzyć.

Po Pomorzu krąży widmo – widmo cyklizmu. Pomysły inicjowane przez Obywatelską Ligę Ekologiczną (OLE) na czele z Rogerem Jackowskim, niezapomnianej pamięci Przemkiem Milerem wspieranych przez Marcina Hyłę z Polskiego Klubu Ekologicznego (PKE) z Krakowa uznane zostały przez władze Gdańska za godne wysłuchania. Wspólne działania władz miasta i organizacji pozarządowych (NGOs) doprowadziły do wysunięcia się Gdańska w świadomości publicznej na czołowe miejsce wśród polskich miast nie tylko ze względu na warunki korzystania z roweru, ale i wiele wymiarów jakości przestrzeni publicznej.

Zdjęcie 2: Reklama francuskich rowerów Onyx w 1925r.
Źródło: **www.art.com**

Wysokie miejsce Pomorza wśród regionów turystycznych Polski i podobne miejsce Gdańska jest znaczącym osiągnięciem promotorów turystyki jak i władz regionalnych. Nasze aspiracje sięgają jednak dalej – jesteśmy przekonani, że Pomorze, z całą swoją różnorodnością bogatego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, może stać się liderem najbardziej innowacyjnej, wartościowej i najdynamiczniej rozwijającej się w skali europejskiej gałęzi turystyki – turystyki rowerowej.

Rower poprawia dostępność najbardziej atrakcyjnych miejsc, przedłuża sezon turystyczny, w powiązaniu z systemem komunikacji publicznej (zwłaszcza koleją i przystaniami żeglugi) pomaga w przekraczaniu barier geograficznych i społecznych.

Promocja ruchu rowerowego może być także katalizatorem rozwoju społeczeństwa obywatelskiego. Niniejszy dokument kierujemy przede wszystkim do mieszkańców Pomorza, zwłaszcza tych, którzy szukają form włączania się w realizację dobrze zorganizowanych inicjatyw oddolnych.

Adresatami dokumentu są również pracownicy Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST) wszystkich szczebli. Często są oni obecnie gotowi przyczyniać się do poprawy warunków ruchu rowerowego koncentrując się głównie na projektowaniu i budowie wydzielonych sieci dróg rowerowych. Niniejsza Zielona Księga ma im pomóc w unikaniu błędów popełnianych gdzie indziej. Oparta jest o najlepsze, zintegrowane z innymi działaniami praktyki stosowane w najbardziej przyjaznych dla rowerów miastach i regionach Europy i świata, zwłaszcza takich, które doprowadziły w ostatnich latach do skokowych przyrostów skali ruchu rowerowego.

Dokument ten kierowany jest także do członków gremiów zajmujących się ocenianiem jakości merytorycznej wniosków aplikacyjnych, składanych do różnego rodzaju funduszy i programów strukturalnych. Osobną grupę adresatów niniejszego dokumentu stanowią operatorzy transportu pu-

blicznego, bez współpracy z którymi trudno oczekiwać powstania odpowiedniej kultury rowerowej. Mogą oni także wykorzystywać promocję ruchu rowerowego do zwiększania skali przychodów ze sprzedaży swoich usług.

Opierając się na doświadczeniach krajów skandynawskich, zakładamy konieczność wielosektorowej współpracy między samymi JST, a także między JST a NGOs'ami i prywatnymi firmami. W sferze problemów, które proponujemy rozwiązywać w niniejszym opracowaniu występuje wiele płaszczyzn potencjalnych i realnie doświadczanych konfliktów. Świadomość możliwości ich pojawienia się niekiedy zniechęca do podejmowania inicjatyw.

Nasze opracowanie ma charakter dokumentu inicjującego proces, który ma ujawnić istniejące różnice zdań, a także zidentyfikować i przezwyciężyć braki wiedzy potrzebnej do dokonywania racjonalnych, niejednokrotnie trudnych wyborów na wielu szczeblach decyzyjnych. Europejskie i krajowe doświadczenia podpowiadają jednak, że strategia to sztuka wykorzystywania konfliktów dla lokalnego i regionalnego rozwoju. Niniejsza Zielona Księga zawiera wiele wskazówek, jak sprawić, by ta teza znalazła potwierdzenie w praktyce.

Mamy nadzieję, że umożliwi ono uruchomienie procesu wykorzystywania szansy stworzenia na Pomorzu regionu o wysokiej jakości funkcjonowania wszystkich dziedzin życia: gospodarczego, kulturalnego i społecznego.

Streszczenie

Niniejsze opracowanie składa się z dwóch części i zestawu załączników, dostępnych na stronie PSWE (**www.pswe.org**). Wprowadzenie do niniejszej publikacji zawiera słowo wstępne Marszałka Województwa Pomorskiego Jana Kozłowskiego i Sekretarza Generalnego ECF, dr Bernharda Ensinka oraz przedmowę, opracowaną przez Zespół Redakcyjny.
Kolejne dwie części, podzielone na 11 rozdziałów, zawierają resztę opracowania.

Pierwsza część niniejszej Księgi, zatytułowana „Wstępne założenia koncepcji rozwoju systemu rowerowego Pomorza" ma charakter wprowadzający.

Pierwszy z jej rozdziałów przedstawia uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w województwie pomorskim. Drugi rozdział składa się z 8 podrozdziałów. Zaczyna się od przedstawienia jej kluczowych tez. Kolejny podrozdział przedstawia rys historyczny zmian popularności oraz warunków korzystania z rowerów w Polsce. W trzecim podrozdziale przedstawiamy informacje o obecności zagadnień ruchu rowerowego w dokumentach UE, władz krajowych i gremiów decyzyjnych naszego województwa. **Zawartość niniejszej Księgi jest więc wyrazem dostosowania zapisów dokumentów przyjętych przez główne organy decyzyjne UE do warunków Pomorza.**

W następnym, czwartym podrozdziale przedstawiamy wyniki badań obrazujących rolę ruchu rowerowego w krajach i regionach Europy, gdzie są one wykorzystywane jako istotne elementy strategii ich rozwoju. W związku z brakiem systemu regularnego zbierania danych na ten temat na Pomorzu akcentujemy w nim konieczność podjęcia prac prowadzących do stworzenia go. Będzie on podstawą monitorowania wyników postulowanych działań i opracowywania ostatecznego kształtu koncepcji rozwoju systemu rowerowego Pomorza – Białej Księgi.

Kolejny, piąty podrozdział zwraca uwagę na wpływ ruchu rowerowego na jakość życia. Dwa kolejne podrozdziały omawiają wkład ruchu rowerowego w profilaktykę, promocję zdrowia i dobrego samopoczucia, czyli wpływ ruchu rowerowego na zdrowie publiczne i stan środowiska przyrodniczego Pomorza.

Ostatni, ósmy podrozdział zawiera analizę SWOT. W jego treści przedstawiamy szereg tez, wynikających ze znaczących różnic między postrzeganiem charakterystycznych cech ruchu rowerowego w Polsce i w krajach UE -15. Zwracamy w nim uwagę na występowanie w Polsce niewerbalizowanych obaw przed stosowaniem sprawdzonych dobrych praktyk europejskich oraz na brak zatwierdzonych dokumentów programowych dotyczących rozwoju systemu rowerowego na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jednym z wniosków wynikających z zauważenia tych różnic jest potrzeba radykalnego podniesienia intensywności działań edukacyjno – promocyjnych w stosunku do dominujących dotąd działań nakierowanych na budowę izolowanych elementów infrastruktury. W związku ze zidentyfikowaniem przewagi słabości pomorskiego ruchu rowerowego nad jego silnymi stronami oraz względnej równowagi między szansami i zagrożeniami, formułujemy wniosek

o potrzebie tworzenia grup partnerskich z udziałem JST, operatorów transportu publicznego, organizacji pozarządowych, firm i lokalnych organizacji turystycznych.

Druga część niniejszej Księgi („Obszary wdrażania przyjętych założeń") omawia propozycje prowadzące do osiągania celów wymienionych w drugiej części opracowania. Zawiera ona opisy dobrych praktyk sprawdzonych w miastach i regionach Europy. Składa się ona z dziewięciu rozdziałów i podsumowania.

Pierwszy rozdział przedstawia graficzny obraz ruchu rowerowego jako złożonego systemu. Jest on syntetycznym przedstawieniem wielu, często niewystarczająco rozumianych w naszym kraju, wzajemnych zależności warunkujących jego funkcjonowanie i rozwój. Sposoby poprawy otoczenia i warunków korzystania z roweru opisuje treść kolejnego, rozdziału. Przedstawia on zasady kompleksowej oceny lokalnej i regionalnej polityki rowerowej wypracowane w ramach certyfikacji polityki rowerowej BYPAD. Podkreślono w nim potrzebę korzystania ze sprawdzonych europejskich praktyk, opartych o uwzględnianie potrzeb codziennych użytkowników – klientów systemu.

Następny rozdział omawia zasady finansowania proponowanych działań. Zauważamy w nim możliwość wykorzystywania do tego celu nie tylko środków budżetowych JST czy innych funduszy pochodzących z kieszeni podatnika krajowego i funduszy UE, ale także środków służących „internalizacji kosztów zewnętrznych" motoryzacji indywidualnej, takich jak opłaty za legalne parkowanie i grzywny za nielegalne parkowanie samochodów w centrach miast, na terenach atrakcyjnych przyrodniczo czy wrażliwych ekologicznie terenach przyplażowych.

Ponadto, prezentujemy w nim w osobnym podrozdziale obecne i potencjalne korzyści ekonomiczne i społeczne z funkcjonowania systemu rowerowego. Prezentuje on ruch rowerowy jako czynnik lokalnego i regionalnego wzrostu gospodarki, generującego nowe miejsca pracy, przychody podatkowe i innowacje organizacyjne, społeczne i technologiczne.

Kolejny, szósty rozdział opracowania omawia rozwiązania organizacyjne warunkujące możliwości rozwoju systemu rowerowego. Prezentujemy w nim genezę tworzenia i zasady funkcjonowania grup partnerskich, a także potrzebę certyfikacji polityki rowerowej i tworzenia w pomorskich samorządach stanowisk „oficerów rowerowych".

Siódmy rozdział opisuje powiązania systemu rowerowego z transportem publicznym. Prezentujemy w nim korzyści wiązania obu podsystemów zrównoważonej mobilności oraz wybrane zasady kształtowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej. Kolejny rozdział omawia zasady prowadzenia efektywnych kampanii promocyjnych.

Dziewiąty rozdział omawia rekreację i turystykę rowerową. Składa się on z 4 podrozdziałów. Pierwszy z nich omawia stan obecny i perspektywy rozwoju turystyki rowerowej na Pomorzu. Zwracamy tam uwagę na wzajemne uwarunkowania i synergiczne efekty promocji codziennego korzystania z roweru dla rozwoju lokalnego i regionalnego. W osobnej ramce przedstawiamy dane na temat znaczenia rekreacji i turystyki rowerowej w okolicach najbardziej rowerowego miasta Niemiec (Münster).

Drugi podrozdział pokazuje różnice w postrzeganiu turystów rowerowych w krajach UE-15 i w Polsce. Trzeci podrozdział zawiera informacje na temat specyfiki turystyki rowerowej i jej znaczenia dla

rozwoju turystyki jako takiej. Ostatni, czwarty podrozdział zawiera opis obecnego stanu sieci tras rowerowych Pomorza. Zawiera on argumenty na rzecz skupienia wysiłków na potencjalnej magistrali ruchu rowerowego regionu – trasie Euro-Velo R9, powiązanego z siecią Greenways.

Dziesiąty rozdział opracowania dotyczy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Jego treść oparta jest o opracowania tworzone w krajach UE, osiągających zarówno najlepsze wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego jak i znaczenia ruchu rowerowego w życiu codziennym. Z krajów tych możemy oczekiwać największego napływu turystów rowerowych. Omawiamy w nim szereg przepisów prawa wpływających na warunki funkcjonowania ruchu rowerowego w Polsce oraz na perspektywy jego rozwoju. Sugerujemy podjęcie wysiłków na rzecz ich uproszczenia oraz na zmianę struktury rozłożenia akcentów ich stosowania.

Jedenasty rozdział zawiera zaproszenie do dialogu na temat treści niniejszej Księgi. Będzie on stanowił podstawę uszczegółowienia jej zapisów. Wskazujemy w nim, jak brak dialogu może spowodować marnotrawstwo funduszy publicznych oraz ogólną nieskuteczność działań zachęcających do codziennego korzystania z rowerów.

Zamieszczone na zakończenie Księgi podsumowanie omawia w skrócie jej podstawowe tezy.

Zestaw 4 załączników, umieszczonych na końcu Księgi przedstawia konkretne propozycje sposobu wdrażania jej zapisów.

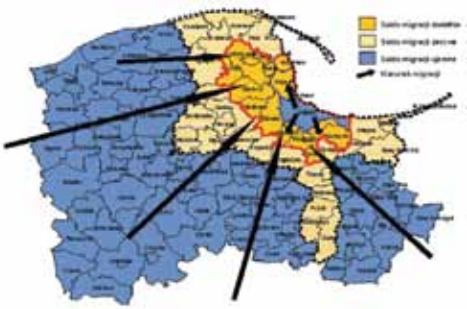
Część I

Wstępne założenia koncepcji rozwoju systemu rowerowego Pomorza

1 Główne uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego w województwie pomorskim

Dla rozwoju systemu rowerowego w regionie podstawowe znaczenie mają procesy zmiany struktury osiedleńczej i przestrzennej, wpływające na utrwalanie się nawyków korzystania z samochodów w życiu codziennym. W największym skrócie obrazuje je mapa nr 1.

Pokazuje ona, że w województwie pomorskim, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej (OMZG) i jego bezpośrednim sąsiedztwie zachodzi zjawisko tzw. urban sprawl („rozlewania się terenów zurbanizowanych") – redukcja gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich połączona z jednoczesnym procesem migracji osób osiągających wyższe poziomy dobrobytu na obszary podmiejskie i sąsiadujące z aglomeracją obszary wiejskie.



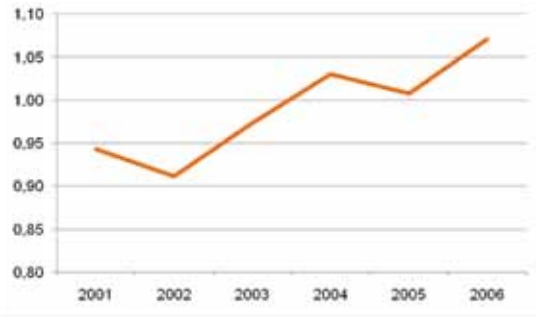
Mapa 1: Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950-2006
Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska. (20 grudnia 2001). Załącznik do Uchwały Rady Miasta Gdańska NR XLII/1289/2001 Gdańsk, pomorskie, Polska: Zarząd Miasta Gdańska.

Wydłuża to długość codziennych podróży do miejsc pracy (zlokalizowanych głównie w blisko gęsto zabudowanych obszarach śródmiejskich), podnosząc koszty funkcjonowania transportu publicznego i obniżając jego atrakcyjność. Wiążący się z tym proces wzrostu uzależnienia od samochodu przyczynia się do wzrostu trudności przekonywania mieszkańców o potrzebie reorientacji polityki komunikacyjnej. Przejawem tego jest opór przed rozszerzaniem i konsekwentnym egzekwowaniem systemu opłat za korzystanie z ograniczonej liczby miejsc do parkowania samochodów.

Strategiczne znaczenie dla dostępności **komunikacji indywidualnej** województwa dla podróżnych korzystających z **pojazdów samochodowych, rowerów oraz pieszych** mają drogi lądowe. Sieć drogowa województwa ma łączną długość 19,5 tys. km. Przez teren województwa przebiega 8 dróg krajowych i 69 dróg wojewódzkich oraz drogi powiatowe i gminne.

Wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na gospodarstwo domowe w woj. pomorskim						
Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liczba gospodarstw domowych	646 900	691 700	705 300	712 400	719 700	728 800
Liczba samochodów osobowych	609 911	630 400	686 745	733 582	724 913	780 160
Wskaźnik liczby samochodów/ gosp. domowe	**0,94**	**0,91**	**0,97**	**1,03**	**1,01**	**1,07**

Tablica 1: Wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na gospodarstwo domowe w woj. pomorskim
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Regionalnych GUS, 24 czerwca 2008r.



Wykres 1: Wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na gospodarstwo domowe w woj. pomorskim
Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, czerwiec 24, 2008
cyt. za: S. Ciurkowski; praca licencjacka

Z uwagi na rosnący ruch turystyczny z kraju jak i zagranicy, w dokumentach programowych województwa dostrzega się konieczność rozwoju sieci dróg. Ze względu na swoje położenie (dostęp do morza) województwo pomorskie dysponuje dobrymi warunkami rozwoju węzłów transportowych i transportu multimodalnego (w tym również systemów rower plus kolej). W celu poprawy wykorzystania infrastruktury transportu, realizowanych jest szereg projektów rozbudowy i modernizacji dróg dostępu do jej węzłowych punktów (głównie portów morskich). Warto zadbać, by przy ich realizacji uwzględniano również interesy niezmotoryzowanych – niechronionych uczestników ruchu. Niniejsze opracowanie zawiera szereg wskazówek, jak ten postulat realizować.

Nadbałtyckie położenie portów morskich województwa umożliwia turystom rowerowym dotarcie na Pomorze **drogą wodną**. Połączenia regularne występują głównie ze Szwecją. Z Gdańska i Gdyni dopłynąć można między innymi do szwedzkich portów Karlskrona i Nynäshamn. Z portów Pomorza potencjalnie możliwe są również rejsy wycieczkowe do Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej oraz na Bornholm.

Specyficzny potencjał przewozowy tworzą funkcjonujące w sezonie letnim połączenia siecią tramwajów wodnych, łączących Gdańsk, Sopot i Gdynię z portami półwyspu helskiego: Helem i Jastarnią. Podobny potencjał reprezentują połączenia między portami Zalewu Wiślanego – Krynicą Morską a położonymi w województwie warmińsko – mazurskim portami: Elblągiem i Fromborkiem, a także z miejscowościami położonymi wzdłuż Kanału Elbląskiego.

Dostępność **komunikacji lotniczej** opiera się przede wszystkim na funkcjonowaniu Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie. Jako trzeci co do wielkości port lotniczy w Polsce stanowi zapasowe lotnisko dla portu lotniczego w Warszawie. W latach 1991-2005 wielkość przeładunków w porcie wzrosła dwunastokrotnie, a liczba odprawianych pasażerów ponad ośmiokrotnie. Prognozy wzrostu przewozów w transporcie lotniczym wskazują na potrzebę rozbudowy portu lotniczego i uruchomienia innych lotnisk województwa, dotychczas niewykorzystywanych przez lotnictwo cywilne (np. Gdynia – Babie Doły, Słupsk – Redzikowo).

2 Główne założenia Zielonej Księgi

Głównym celem opracowania niniejszej Zielonej Księgi jest wskazanie działań prowadzących do rozwoju systemu rowerowego w regionie, a tym samym do objęcia przez Pomorze pozycji najbardziej przyjaznego dla ruchu rowerowego regionu Polski. Pomorze dzięki temu stanie się regionem o bardzo wysokiej jakości życia, atrakcyjnym dla mieszkańców, inwestorów i turystów.

Myślą przewodnią jej opracowania jest dążenie do **ROZWOJU REGIONU** i traktowanie systemu rowerowego jako ważnego narzędzia do osiągania tego celu.

W związku z tym uznajemy za celowe promowanie korzystania z roweru w życiu codziennym i w czasie wolnym – jako racjonalnej alternatywy wszystkich innych środków transportu – albo samodzielnie, na krótkich dystansach, albo – na większych odległościach – w powiązaniu z transportem publicznym (głównie koleją). Korzystanie z roweru powinno mieć miejsce częściej niż dotąd i obejmować coraz szersze grupy ludności.

Umożliwi to zmniejszenie presji wywieranej przez motoryzację na śródmiejskie obszary miast, redukcję czynników przyczyniających się do zmiany klimatu (redukcję emisji dwutlenku węgla i innych gazów cieplarnianych) i pogorszenia jakości zieleni miejskiej.

Rower, który w warunkach miejskich jest postrzegany przez korzystających z niego za wygodny, szybki i tani środek transportu, stanie się w większym niż dotąd stopniu źródłem pozytywnych emocji, zdrowia i oszczędności wydatków. W skali regionu wzmocni przedsiębiorczość, zwiększy liczbę atrakcyjnych miejsc pracy, przychodów podatkowych JST i skarbu państwa; przyczyni się do poprawy jakości relacji międzyludzkich, a także do poprawy jakości i efektywności wykorzystywania przestrzeni publicznych.

W wyniku podejmowanych działań nastąpi poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza dzieci, młodzieży i seniorów. Wzmocni na Pomorzu dobry „klimat rowerowy", pozytywnie odbierany zarówno przez turystów, jak i mieszkańców, korzystających z roweru w życiu codziennym, a także w ramach rekreacji i wielodniowych wycieczek podejmowanych w czasie urlopu.

Zdjęcie 3: Uczestnicy Walnego Zgromadzenia Członków ECF w Brnie w Republice Czeskiej, maj 2008r.
Źródło: **http://www.ecf.com/2969_1**

2.1 Podstawowe tezy niniejszego opracowania

1. Zapisy zawarte w niniejszej Księdze są oparte o wieloletnie praktyczne doświadczenia najbardziej rowerowych krajów, regionów i miast Europy. Od wielu lat plasują się one na bardzo wysokich miejscach w rankingach efektywności gospodarowania, atrakcyjności dla inwestorów i jakości życia mieszkańców. Ich sukcesy w osiąganiu celów przedstawionych w niniejszym opracowaniu były możliwe w wyniku konsekwentnej realizacji spójnej polityki wypracowanej w warunkach partnerskiej współpracy władz wszystkich szczebli z organizacjami pozarządowymi i firmami prywatnymi.

2. Doświadczenia tych krajów, regionów i miast znalazły swoje odzwierciedlenie w zapisach oficjalnych dokumentów KE dzięki m. in. aktywności największej organizacji rowerzystów na świecie – Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF).

3. Bezrefleksyjne negowanie tez zawartych w niniejszym opracowaniu oznacza w praktyce negowanie nie tylko wieloletniego dorobku ECF, ale i kierunków polityki UE. Jesteśmy świadomi, że rozwój systemu rowerowego jest uwarunkowany kulturowo. Nawyków i przyzwyczajeń nie da się zmienić z dnia na dzień, ale już teraz można przyjąć, w procesie otwartej komunikacji między różnymi interesariuszami, że nie ma potrzeby powtarzania błędów popełnionych gdzie indziej.

4. Najważniejszym wyzwaniem dla rozwoju systemu rowerowego Pomorza jest stworzenie odpowiedniego klimatu rowerowego – **„KULTURY ROWEROWEJ"**. Koniecznym warunkiem tego jest odejście od filozofii tworzenia dla rowerzystów wydzielonych dróg rowerowych. Taka polityka jest bardzo kosztowna, nie może doprowadzić do pełnego zaspokojenia potrzeb ruchu rowerowego ani nie sprzyja bezpieczeństwu.

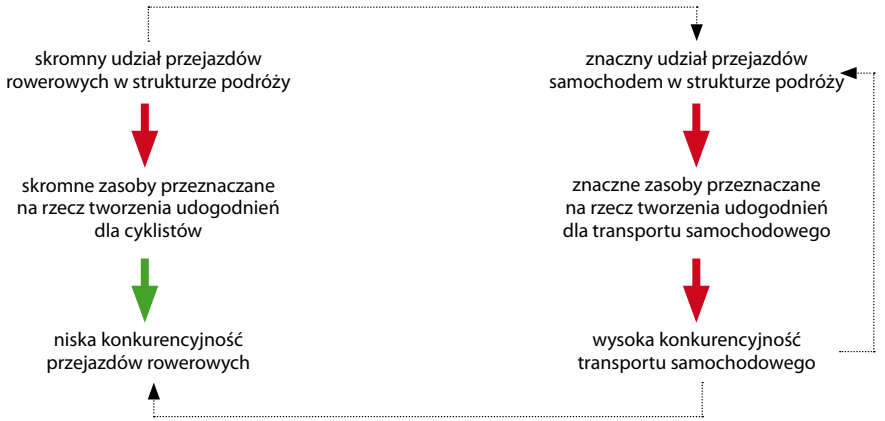
5. Rowerzyści na jezdni są tym bezpieczniejsi, im jest ich tam więcej, a próby dążenia do ich całkowitego usunięcia z przestrzeni przeznaczonej jakoby wyłącznie dla samochodów są nieskuteczne. Filozofia tworzenia infrastruktury drogowej oparta na dążeniu do całkowitego wyeliminowania rowerzystów z jezdni była w swoim czasie tworzona w hitlerowskich Niemczech, obecnie jest całkowicie zarzucona we wszystkich krajach realizujących politykę zrównoważonego rozwoju.

6. Nadal w Polsce przyjmuje się często założenie o potrzebie izolowania poszczególnych grup użytkowników przestrzeni drogowej od siebie. Skutkowało to koncentrowaniem uwagi na budowie wydzielonych ścieżek, dróg i tras rowerowych. Przyczyniało się to do utrwalania w świadomości społecznej nieprzyjaznych nastawień różnych grup użytkowników do siebie. Proponujemy zmianę tego podejścia poprzez promowanie przyjaznego współistnienia różnych użytkowników w okolicach węzłów przesiadkowych, drogach wylotowych, centrach miast, historycznych śródmieściach i rejonach głównych atrakcji turystycznych.

7. Wielką szansą regionu jest fakt, że wielu pomorskich dziennikarzy promuje ruch rowerowy, dostrzegając wieloaspektowe korzyści wynikające z jego rozwoju.

8. Doświadczenia najbardziej rowerowych krajów europejskich wskazują, iż w pierwszej kolejności warto opracować zintegrowaną politykę rowerową dla danego obszaru. Większe efekty pojawią się stosunkowo szybko w momencie zwiększenia nakładów na działania edukacyjne i promocyj-

ne, a nie wtedy, gdy wysiłek władz koncentrować się będzie jedynie na tworzeniu wydzielonych dróg rowerowych.
Poniższy schemat obrazuje, jak przyjmowanie rozwiązań opartych o uznanie, że ruch rowerowy to bardziej sport niż transport prowadzi do podejmowania strategicznych decyzji, ograniczających możliwość wykorzystania go w codziennym życiu.



Rysunek 1: Wzrost skali transportu samochodowego i skromne znaczenie komunikacji rowerowej uznaje sie za zjawiska o charakterze naturalnym, niezależnym od planowania. Ten 'fakt' z kolei przyjmuje sie w działaniach uzasadniających (strzałki czerwone), w rzeczywistości wzmacniających te 'fakty', które uważa się za niezależne od siebie (strzałki zielone i strzałki z liniami przerywanymi). Strzałki czerwone wskazują na połączenia, które są realizowane. Zielona strzałka połączenia które są w pewnym stopniu realizowane, a strzałki rysowane liniami przerywanymi symbolizują połączenia, które są budowane w słabym lub w żadnym stopniu.
Źródło: Johanna Kallioinen „Instytucjonalne miejsce komunikacji rowerowej w planowaniu transportu", referat przedstawiony na Kongresie Velo-city, Paryż 2003r.

9. W niniejszym opracowaniu identyfikujemy także przejawy trudności zrozumienia różnic poglądów, występujących między osobami doświadczonymi w codziennym korzystaniu z roweru a tymi, którzy doświadczeniem takim jeszcze nie dysponują.

10. Korzystanie z roweru jest w mniejszym niż się zwykle uważa stopniu zależne od warunków pogodowych – można z niego korzystać również w okresie jesienno-zimowym, przy czym im częściej korzystamy z niego w codziennym życiu, tym lepiej jesteśmy przygotowani do korzystania z niego przez cały rok. Kraje o bardziej surowym klimacie niż Pomorze często wykazują się wyższymi wskaźnikami korzystania z roweru[1].

Zdjęcie (po lewej) 4: Rowerzystki dojeżdżające do pracy podczas jednego z zimowych poranków w Kopenhadze
Źródło: prezentacja Burmistrza Kopenhagi Klausa Bondama przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007r.
Zdjęcie (po prawej) 5: Widok szkolnego parkingu rowerowego w Turku w styczniu 2004r.
Źródło: prezentacja Mari Päätalo przedstawiona na Kongresie Velo-city Dublin 2005r.

[1] por. „Miasta rowerowe – miastami przyszłości", Komisja Europejska, Luksemburg 2000

Refleksja nad przesłankami popularności rowerów w różnych miastach i regionach Europy pozwala uznać także, że:

11. Krajobraz, klimat, elementy urbanistyki i struktury demograficznej Pomorza są podobne do najbardziej rowerowych miast i regionów Europy. Pomorze dysponuje więc bardzo dużym potencjałem rozwoju rekreacyjnego, komunikacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego.

12. Ważnym wyróżnikiem Pomorza jest występujący w regionie potencjał budowy szlaków rowerowych wzdłuż głównych cieków wodnych oraz wyłączonych z eksploatacji linii kolejowych.

13. Rower na dystansie do 7,5 km w mieście jest szybszy niż samochód. Jednocześnie 30% podróży w mieście odbywa się na odległość do 3 km, połowa na odległość do 5 km, czyli znaczna ich część z powodzeniem mogłaby zostać zastąpiona przejazdami rowerowymi. Na większe odległości praktyczną alternatywą przejazdów samochodami stanowią podróże realizowane w ramach systemu „Rower + Kolej".

14. Nowoczesna turystyka rowerowa jest uprawiana przez ludzi ponad przeciętnie wykształconych, ponad przeciętnie zarabiających, pozostawiających w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turyści zmotoryzowani.

15. Walory przyrodnicze i elementy dziedzictwa historycznego Pomorza są narażone na szereg negatywnych skutków rozwoju motoryzacji indywidualnej. W niniejszym opracowaniu wprowadzamy w związku z tym pojęcie „ciśnienia motoryzacji", które definiujemy jako całokształt procesów obejmujących przejawy ujemnego oddziaływania bezrefleksyjnego korzystania ze środków motoryzacji indywidualnej na środowisko przyrodnicze i społeczne.

Zdjęcie 6: Samochody uczestników „truskawkobrania" w okolicach Brodnicy Górnej (Pojezierze Kaszubskie) w czerwcu 2008 r. Źródło: załącznik do komunikatu poczty elektronicznej przesłanej przez prof. zw. dr hab. Jana Burnewicza

2.2 Rys historyczny ruchu rowerowego w Polsce

Słowo ROVER (w wersji polskiej: rower) pochodzi od angielskiego słowa *to rove* – wędrować, wałęsać się, włóczyć się. W roku 1885 John Kemp, bratanek ojca brytyjskiego przemysłu rowerowego Jamesa Starleya, skonstruował pojazd będący pierwowzorem dzisiejszych rowerów: koła o zbliżonej wielkości, napęd łańcuchowy, wygodne siodełko i kierownica. Wehikuły o takim kształcie, sprzedawane pod marką Rover Safety Cycle, zyskały pod koniec XIX wieku sporą popularność również w Polsce, a ich spolszczona nazwa stała się określeniem stosowanym powszechnie jako określenie „generyczne".

Rysunek 2: Postać kobiety na rowerze pod koniec XIX w. Źródło: **http://bridgetatkinson.com/about-the-author/short-story-woman-and-bicycle/**

W roku 1886 powstaje Towarzystwo Cyklistów – drugie po Warszawskim Towarzystwie Wioślarskim stowarzyszenie sportowe. W roku 1892 wynikiem starań Towarzystwa zostaje otwarty ziemny tor kolarski na warszawskich Dynasach, jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Europie.

Zdjęcie 7 (po lewej): Członkowie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów na Nowym Świecie w roku 1897r.
Źródło: **www.starerowery.republika.pl**
Zdjęcie 8 (po prawej): Członkowie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów przed Belwederem w oczekiwaniu na Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w roku 1926 Źródło: **www.starerowery.republika.pl**

[1] Aleksander Buczyński i inni, Rower, historia, legendy, sytuacje, wyprawy, technologie, techniki, typy, Wyd. Pascal, Bielsko – Biała, 2004 r.

W 1920 powstaje Związek Polskich Towarzystw Kolarskich, przemianowany w roku 1938 na Polski Związek Kolarski, współpracujący z powstałą w roku 1892 Międzynarodową Unią Cyklistów. Nas interesuje jednak rozwój użytkowej jazdy rowerem.

Wzrost popularności roweru w życiu codziennym był uwarunkowany nie tylko postępem w zakresie konstrukcji samych rowerów, ale postępem w zakresie budowy dróg – nie obciążonych jeszcze przejawami masowej motoryzacji.

Zdjęcie 9: Karol Wojtyła podczas wycieczki rowerowej w latach 50-tych Źródło: **www.g1.powiat.sejny.pl**
Rysunek 3: Plakat z lat 50-tych promujący codzienną jazdę rowerem Źródło: **www.starerowery.republika.pl**

Okres po drugiej wojnie światowej cechuje się w Polsce z jednej strony kontynuacją spontanicznego rekreacyjnego i użytkowego korzystania z rowerów, z drugiej – skrajnym ograniczeniem różnorodności oferty rowerów w handlu. Radykalne hamowanie rozwoju motoryzacji przed rokiem 1956 i mniej radykalne, ale ciągle skuteczne do roku 1989 było przyczyną narastających frustracji w społeczeństwie, zwłaszcza w warunkach niskiego poziomu jakości usług transportu publicznego. Uruchomienie produkcji „małego fiata" w początkach lat siedemdziesiątych XX wieku, połączone z pewnym zwiększeniem możliwości odwiedzania krajów zachodniej Europy, przyczyniło się do skupienia aspiracji ludności na posiadaniu i korzystaniu z samochodów. W tym samym czasie, największa fabryka rowerów w Europie – bydgoski Romet przeznaczał główną część swojej produkcji na rynki zagraniczne. Do bardzo słabo rozwiniętej sieci sklepów rowerowych trafiały najczęściej „odrzuty z eksportu" lub nie cieszące się zainteresowaniem coraz wybredniejszych klientów rowery „Ukraina".

Dopiero po roku 1989 i otwarciu rynku Polacy mogli zacząć masowo korzystać z rozpoczętej w połowie lat 1980-tych rewolucji technologicznej: wielobiegowych rowerów nowej generacji (ATB i MTB). Równolegle rozwijająca się motoryzacja zaczęła wypierać tradycyjnych rowerzystów z jezdni. Polska zaczęła zajmować jedno z czołowych miejsc w europejskich statystykach wypadków drogowych. Przedmiotem fascynacji stała się budowa wydzielonych dróg dla rowerów, której towarzyszył często niski poziom refleksji – wielu zmotoryzowanych nabrało przekonania, że trapiące mieszkańców wszystkich większych miast kraju korki w godzinach szczytu były i są wynikiem nienadążania z budową nowych ulic w stosunku do wzrostu liczby samochodów.

Ruch rowerowy zaczął być traktowany jako problem, chyba że odbywał się w celach rekreacyjnych na wydzielonych drogach rowerowych.

Zdjęcie 10 (po lewej): Przejazd rowerowy w Gdańsku w roku 2006. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie 11 (po prawej): Rowerowy Uniwersytet Gdański – spotkanie promocyjne organizowane przez Gdańską Kampanię Rowerową w kwietniu 2004r. Źródło: **www.rowery.gdansk.pl/galerie.php**

W Gdańsku budowa takich dróg wywołała dynamiczny wzrost popularności rekreacyjnej jazdy rowerem, co zauważyły władze miasta. Warunki do codziennego korzystania z roweru nadal ulegały jednak pogorszeniu. Rowerzyści zaczęli się organizować i krytykować tworzenie wydzielonych tras o jakości nawierzchni niższej niż ta, z której korzystali dotychczas na jezdniach. W połowie lat 90-tych Obywatelska Liga Ekologiczna w ramach corocznie organizowanych masowych przejazdów przez miasto zaczęła domagać się zakazu budowy dróg rowerowych z kostki betonowej, opracowania całościowej koncepcji rozbudowy sieci dróg rowerowych i ustalenia standardów technicznych, które winny one spełniać.

Przedstawiciele polskich organizacji ekologicznych i środowisk naukowych zaczęli regularnie uczestniczyć w organizowanych co dwa lata światowych kongresach planowania rowerowego Velo-city. Próby dotarcia z prezentacjami doświadczeń innych miast i regionów do gremiów decyzyjnych w kraju zwykle jednak kończyły się niepowodzeniem.
Wysiłki te doprowadziły do powstania przy ul. Hallera w Gdańsku w roku 2002 pierwszej drogi rowerowej spełniającej oczekiwania rowerzystów. W kolejnych latach miasto mogło realizować ze środków ONZ Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno – Promocyjny, zakładający budowę kolejnych dróg rowerowych i uspokojenie ruchu na 70 km ulic.

Dyrekcja SKM pod wpływem sugestii działaczy Polskiego Klubu Ekologicznego wprowadziła możliwość darmowego przewozu rowerów w okresie letnim. Klienci SKM ocenili to jako najbardziej przyjazną dla podróżnych innowację firmy.

W maju 2008 roku Fundacja Partnerstwo dla Środowiska z Krakowa wraz z Pomorskim Stowarzyszeniem Wspólna Europa (PSWE) zostały przyjęte jako pierwsze dwie organizacje z Polski w skład działającej od 1983 roku ECF.

Władze Trójmiasta, nadal przekonane o konieczności koncentrowania się na tworzeniu wydzielonych dróg rowerowych przygotowały ambitny plan rozbudowy ich sieci. Z inicjatywy PSWE władze Gdańska uznały za celowe uruchomienie przygotowań do ubiegania się o prawo organizowania w Trójmieście kongresu Velo-city w roku 2013.

2.3 Odniesienie do dokumentów programowych przyjętych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym

Przygotowując niniejsze opracowanie opieraliśmy się na zapisach następujących dokumentów programujących rozwój regionu, opracowywanych na szczeblu UE, krajowym i regionalnym. Poniżej przedstawiamy je w układzie tabelarycznym:

Energia	
Green Paper – A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy (2007):	
• zintegrowane podejście do przeciwdziałania zmianom klimatu • potrzeba podjęcia ponownego wysiłku w dziedzinie transportu	• redukcja korzystania z samochodów osobowych i wzrost skali korzystania z rowerów jako energooszczędnych środków transportu
Green Paper on Energy Efficiency (2005):	
• kampanie społeczne dotyczące efektywności energetycznej • promowanie najlepszych praktyk	• korzystanie z dobrych praktyk korzystania z rowerów – energooszczędnych środków transportu
Action Plan to improve Energy Efficiency in the European Community (2006):	
• ważność poprawy efektywności energetycznej w sektorze transportu • zmiana zachowań komunikacyjnych na rzecz intermodalności	• zestaw "miękkich działań" wpływających na zachowania komunikacyjne ludności na rzecz częstszego korzystania z roweru
European Commission's communication "An Energy Policy for Europe" (2006):	
• wykorzystanie pojazdów paliwooszczędnych w transporcie	• redukcja emisji gazów cieplarnianych
Ochrona środowiska	
Thematic strategy on the Urban Environment (2006):	• kluczowa rola władz lokalnych w rozwiązywaniu problemów transportu miejskiego
• decydująca rola władz lokalnych w zapewnianiu zrównoważonego transportu miejskiego, budowana na podejściu partycypacyjnym • promowanie bezpiecznego korzystania z roweru i chodzenia piechotą	• angażowanie użytkowników i innych podmiotów (interesariuszy) przy pomocy lokalnych imprez i działań promocyjnych • stosowanie skutecznych narzędzi zarządzania popytem, sprzyjających redukcji emisji CO_2
Communication „Limiting Global Climate Change to 2° Celsius: The way ahead for 2020 and beyond" (2007):	
• rosnące emisje CO2 w dziedzinie transportu w UE	• zestaw działań na rzez promocji bezpiecznej jazdy rowerem w miastach Pomorza
Transport i Rozwój Miast	
Transport White Paper (& Mid-term review) (2001 & 2006):	
• skupienie uwagi na użytkownikach, zwiększanie atrakcyjności alternatyw samochodu • identyfikacja i promocja najlepszych praktyk systemu transportowego	• odpowiadanie na naglącą potrzebę tworzenia nowych koncepcji środowiska miejskiego i transportu • konkretne przykłady jak przekształcić dany obszar w „miasto rowerowe"
Green Paper "Towards a new culture for urban mobility" (2007):	
• promocja chodzenia piechotą i jeżdżenia rowerem	• uwzględnianie potrzeb użytkowników • konkretne rozwiązania prowadzące do poprawy dostępności systemu transportowego, chodzenia piechotą i korzystania z roweru, informacja o wariantach sposobów zaspokajania potrzeby mobilności, bezpieczna i niezawodna mobilność

Oficjalna publikacja Komisji Europejskiej "Miasta rowerowe miastami przyszłości"(1999):	
• ukazywanie korzyści i gromadzenie argumentów na rzecz zwiększenia skali i poprawy warunków jeżdżenia rowerem na obszarach miast	• skuteczna wymiana dobrych praktyk w skali europejskiej • poprawa poziomu wiedzy eksperckiej dzięki szkoleniom prowadzonym w systemie stacjonarnym i przy pomocy e-learningu
European Conference of Ministers of Transport (ECMT): "Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Moving Ahead. National Policies to Promote Cycling"(2004):	
• uznanie jeżdżenia rowerem jako czystego, przyjaznego dla środowiska naturalnego i społecznego środka transportu oraz istotnej części planu zrównoważonego, intermodalnego transportu miejskiego	• określenie sposobów redukowania skali korzystania z samochodów jako warunku utrzymania dostępności do głównych centrów zainteresowań i działalności w miastach Pomorza • zapewnienie ogólnego przeglądu dobrych praktyk europejskich na rzecz promowania jazdy rowerem jako środka transportu na krótkich odległościach w obszarach miejskich
Leipzig Charter (2007):	
• potrzeba zrównoważonego, dostępnego w sensie fizycznym i finansowym transportu miejskiego	
Bezpieczeństwo	
Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on Thematic Strategy on the Urban Environment (2006):	
• opracowywanie długookresowej wizji planowania finansowych wymogów umożliwiających promowanie bezpiecznego chodzenia piechotą i korzystania z roweru	• wymiana dobrych praktyk dotyczących poprawy bezpieczeństwa rowerzystów (tek)
Zdrowie	
White paper "A strategy for Europe on nutrition, overweight and obesity related health issues" (2007):	
• zachęcanie do podejmowania aktywności fizycznej np. w postaci chodzenia piechotą lub jazdy rowerem	• dedykowane działania promowania jazdy rowerem wśród obywateli
Szkolenia i programy e-learningu	
Education and Training 2010' work programme -'Delivering lifelong learning for knowledge, creativity and innovation'	
• promocja uczenia sie przez całe życie, dzielenie się wiedzą między wszystkimi warstwami społeczeństwa	• aktywny wkład w wypełnianie luki szkolenia realizowanego w trybie stacjonarnym i e-learningu dotyczącego skutecznych polityk rowerowych na poziomie europejskim

Tablica 2: Dokumenty polityki i strategii UE dotyczące różnych obszarów wiążących się z użytkowaniem rowerów.
Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów Rupprecht Consult GmbH

Artykuł 5 Konstytucji RP zakłada stosowanie zasad zrównoważonego rozwoju. Ich realizacja uwarunkowana jest stosowaniem zintegrowanej polityki transportowej i gospodarki przestrzennej – uwzględniającej potrzeby osób stosujących najbardziej przyjazne dla środowiska sposoby poruszania się – czyli pieszych i rowerzystów.

Od kilku lat mamy do czynienia z sytuacją, że wszystkie kraje członkowskie Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (prócz Polski i Białorusi) mają opracowane Krajowe Strategie Rowerowe – niniejszy dokument będzie krokiem w kierunku stworzenia analogicznego dokumentu w naszym kraju.

Zdjęcie 12 (po lewej): Poseł Ryszard Kalisz wraz z małżonką podczas przejażdżki rowerowej. Źródło: **Onet.pl**
Zdjęcie 13 (po prawej): Posłanka Ewa Wolak, przewodnicząca Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej wraz z m.in. Posłem Maciejem Płażyńskim. Źródło: **http://www.ewawolak.pl/**

13 marca 2008 roku odbyło się w Sejmie RP pierwsze posiedzenie Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej. W jej skład wchodzą członkowie wszystkich partii reprezentowanych w Sejmie. Przedmiotem prac grupy jest zmiana przepisów ruchu drogowego wpływających na warunki ruchu rowerowego w Polsce a także stworzenie trwałej platformy współpracy między środowiskiem praktykujących rowerzystów a decydentami.

Przedstawiciele lokalnych grup promotorów ruchu rowerowego uczestniczący w spotkaniu z parlamentarzystami zwrócili uwagę na fakt braku systemu uwzględniania potrzeb turystów rowerowych przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych w kraju w sytuacji, gdy znaczne środki (50 mln €) są przeznaczane na budowę i znakowanie szlaków rowerowych[1].

Mimo tych wszystkich zapisów i podejmowanych inicjatyw, w warunkach braku doświadczeń partnerskiej współpracy gremiów decyzyjnych tworzących zapisy dokumentów programujących rozwój regionalny z promotorami ruchu rowerowego, problematyka rowerowa nie jest w nich traktowana jako istotna dźwignia rozwoju regionów czy narzędzie rozwiązywania szeregu problemów.

Władze Województwa Pomorskiego opracowały i przyjęły szereg dokumentów, których zapisy wpływają na perspektywy rozwoju ruchu rowerowego w regionie. Zawiera je poniższa lista:

- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020 przyjęta Uchwałą numer 587/XXXV/05 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 18 lipca 2005 roku;
- Plan zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 1004/XXXIX/09 z dnia 26 października 2009 roku;
- Program ochrony środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007-2010 z uwzględnieniem perspektywy 2011-2014, przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 191/XII/07 z dnia 24 września 2007 roku;
- Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013, przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 799/68/07 z dnia 2 października 2007 roku

[1] więcej na ten temat na stronie **http://www.rowery.org.pl/rowery.htm**

- Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim na lata 2004–2013, przyjęta Uchwałą nr 327/XXIII/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 17 maja 2004 roku;
- Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020 przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 604/XXVI/08 z dnia 29 września 2008 roku;
- Program rozwoju dróg wodnych Delty Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70 przyjęta Uchwałą nr 1101/LII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.;
- Program Rozwoju Produktów Turystycznych Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013 przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 65/179/09 z dnia 27 stycznia 2009 roku;
- Założenia do Pomorskiego Programu Profilaktyki i Leczenia Chorób Układu Sercowo-Naczyniowego i Chorób Nowotworowych „Zdrowie dla Pomorzan 2005–2013" przyjęte Uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 745/XL/05 z dnia 14 listopada 2005r.;

W związku z faktem, że ruch rowerowy ze swojej natury ma w dominującej mierze charakter lokalny, zapisy Konstytucji RP i dokumentów UE winny znajdować swoje odzwierciedlenie w odpowiednich dokumentach przyjmowanych przez pomorskie władze samorządowe w skali regionalnej i lokalnej. Implikuje to zatwierdzenie przez Sejmik Województwa opracowanej na jego podstawie Białej Księgi rozwoju systemu rowerowego Pomorza.

W skali lokalnej potrzebne jest przeprowadzenie certyfikacji polityki rowerowej. Umożliwią one opracowanie oraz zatwierdzenie analogicznych planów działania w poszczególnych miastach i gminach województwa.

Brak takich dokumentów powinien **PRAKTYCZNIE UNIEMOŻLIWIAĆ** otrzymanie przez JST środków z funduszy i programów rozwoju regionalnego na rozwój ruchu i infrastruktury rowerowej.

Dokumenty takie winny zakładać uwzględnianie potrzeb ruchu rowerowego we wszelkich planach zagospodarowania przestrzennego miast i gmin. Powinny one zawierać również określenie metodologii regularnego monitorowania poziomu ruchu rowerowego – udziału przejazdów rowerowych w strukturze podróży odbywanych w skali lokalnej, w rozbiciu na przejazdy realizowane samochodem (osobno – w roli kierowcy i w roli pasażera), środkami komunikacji publicznej, piechotą i rowerem.

W związku z obserwowaną obecnie dominacją rekreacyjnego charakteru przejazdów rowerowych w dużych ośrodkach miejskich, celowym jest osobne prowadzenie badań w dni wolne od pracy. Dane na temat skali rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego należy pozyskiwać również w ramach działań rejestracji skali sprzedaży usług przewozu rowerów przez operatorów transportu publicznego w układzie intermodalnym (kolei, białej floty, autobusów i linii lotniczych).

Dane te pozwolą na ustalenie mierzalnych celów polityki rowerowej – formułowanych w postaci zwiększenia udziału przejazdów rowerowych w ogólnej liczbie przejazdów realizowanych w miastach i gminach Pomorza. Sprzyjać temu będzie również zakładane w niniejszym dokumencie uru-

chomienie systemu wynajmu rowerów publicznych trzeciej generacji (połączonego z identyfikacją użytkowników).

GRPIP zakładał zwiększenie udziału podróży rowerowych z ok.1,5-2 procent osiąganego w latach 1990-tych do 10% w ciągu 10 lat po realizacji projektu. Brak wdrożenia systemu zbierania danych nie daje możliwości weryfikacji stopnia realizacji tego celu.

Ramka1: Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny (GRPIP). Źródło: opracowanie własne

Jasno sformułowane cele będą wyrazem uznania roli promocji ruchu rowerowego, jako istotnego elementu polityki rozwoju regionu, a także stworzą możliwość bieżącego monitorowania stopnia osiągania założonych rezultatów.

Zielona Księga a RPO WP 2007–2013

Niniejsze opracowanie ma stanowić swoisty podręcznik dla podmiotów przygotowujących wnioski aplikacyjne w ramach różnych osi priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007 -2013.

Wnioskodawcy dzięki niemu będą mogli zrozumieć, dlaczego w treści składanych aplikacji nie powinni skupiać swojej uwagi tylko na projektowaniu i budowaniu wydzielonych dróg rowerowych. Efektywność działań na rzecz promocji ruchu rowerowego będzie znacznie większa, jeśli treść wniosków aplikacyjnych obejmować będzie cały wachlarz działań. Lista takich działań powinna być sporządzona na podstawie najlepszych praktyk sprawdzonych w krajach o najwyższym poziomie kultury rowerowej. Sporządzanie jej powinno odbywać się w ramach procesu angażującego praktykujących rowerzystów, opartego o sprawdzone procedury certyfikacji polityki rowerowej BYPAD oraz wynikające z niego koncepcje rozwoju systemu rowerowego, tworzone w sieciach partnerskiej współpracy między sąsiednimi JST.

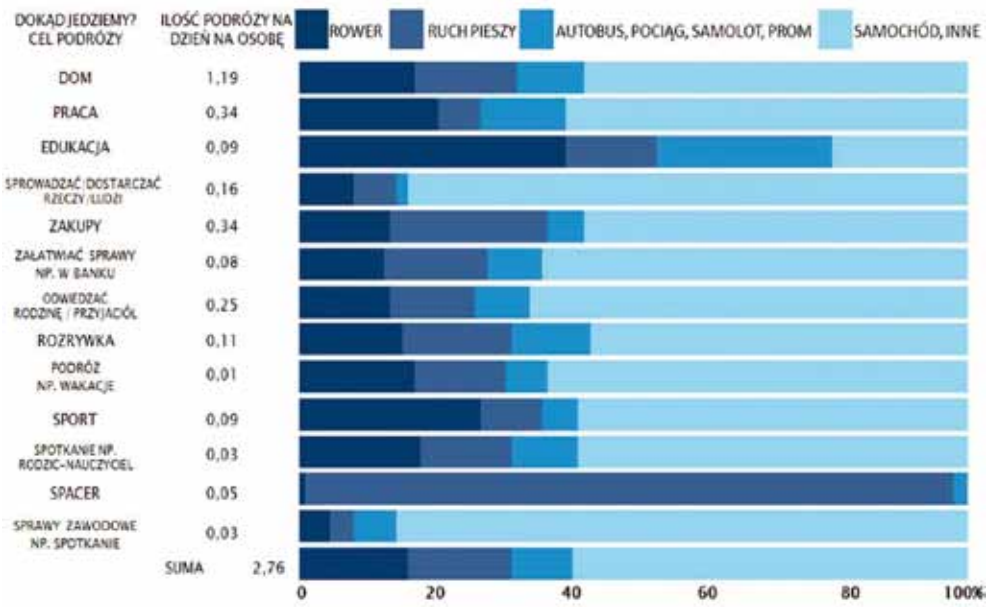
Zakładamy, że niniejszy dokument, będący pierwszą regionalną Zieloną Księgą rozwoju systemu rowerowego w Europie Środkowej, przyczyni się do promocji Pomorza na arenie krajowej i międzynarodowej, w środowisku organizacji zajmujących się promocją ruchu rowerowego oraz europejskich operatorów turystyki aktywnej[1].

[1] Praktyczną formą tych działań promocyjnych będzie na pewno zaprezentowanie podstawowych ustaleń niniejszego dokumentu na sesji plenarnej kongresu Velo-city organizowanego w maju 2009 roku w Brukseli i w czerwcu 2010 roku w Kopenhadze (więcej na **http://www.velo-city2009.com/homepage-en.html** ; **http://www.velo-city2010.com/**)

2.4 Aktualny stan wiedzy na temat ruchu rowerowego na Pomorzu

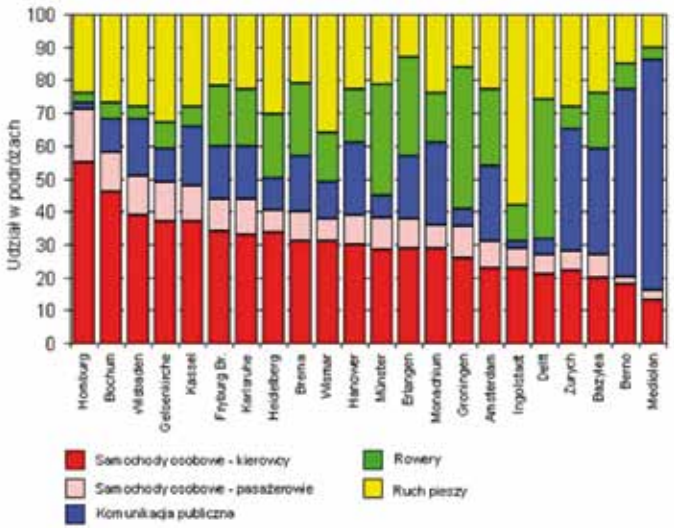
Intensywność korzystania z roweru na Pomorzu jest obecnie bardzo zróżnicowana geograficznie i sezonowo. Dane na temat poziomu i znaczenia ruchu rowerowego w województwie pomorskim nie są zbierane w sposób systematyczny, na poziomie porównywalnym z europejską metodologią i regularnością stosowaną w miastach i regionach, w których ruch rowerowy postrzegany jest jako istotny, wyraźnie promowany element systemu komunikacyjnego i ważny czynnik rozwoju turystyki.

Stąd też rozważania zawarte w niniejszym opracowaniu oparte są z konieczności na wynikach badań prowadzonych w innych krajach. Poniższy wykres stanowi przykład dokładności danych zbieranych w celu ustalania roli różnych sposobów zaspakajania potrzeb codziennej mobilności w Danii.



Wykres 2: Podział modalny środków transportu wykorzystywanych w podróżach wykonanych przez osoby w wieku 10-84 lata w różnych celach w 1998r. statystyki duńskie (tłumaczenie własne). Źródło: Danish Road Directorate, Collection of Cycle Concepts

Strukturę wykorzystywania różnych środków transportu w miastach europejskich stosujących z różną skutecznością politykę zrównoważonego rozwoju transportu pokazuje Wykres 3. Dane na temat dojazdów samochodem w roli kierowcy i w roli pasażera przedstawiane są oddzielnie, podobnie jak oddzielnie analizuje się rolę ruchu pieszego i rowerowego.



Wykres 3: Podział modalny zadań transportowych w wybranych miastach Europy. Źródło: dr Michał Beim, Problemy ruchu rowerowego w Poznaniu. Rozdział 6.

W warunkach braku odpowiednich badań, konieczne jest stworzenie regionalnego systemu monitoringu, obejmującego Obszar Metropolitalny Zatoki Gdańskiej (OMZG), miasta, węzły przesiadkowe komunikacji publicznej oraz węzłowe punkty długodystansowej turystyki rowerowej. Promowane winny być wszystkie wnioski aplikacyjne, które zawierają działania związane z rejestrowaniem skali ruchu rowerowego przed i po wdrożeniu proponowanych projektów.

Zastosowanie zaawansowanych technik liczenia rowerzystów stanowi również istotny element systemu promocji ruchu rowerowego (por. zdjęcie 14). System liczenia skali ruchu rowerowego stosowany jest już w Tychach (por. rysunek 4).

Rysunek 4 (po lewej stronie): Pneumatyczny czujnik ruchu. Źródło: **http://www.eco-compteur.com/Pneumatyczny-czujnik-ruchu.html?wpid=37140** Zdjęcie 14 (po prawej stronie): Licznik rowerowy w Odense. Źródło: materiały BYPAD

Na podstawie pobieżnej obserwacji można stwierdzić, że w środowisku wiejskim i w niektórych środowiskach miejskich (na granicy marginalizacji społecznej) rower pozostaje tradycyjnym środkiem transportu lokalnego. W miastach zaczyna ponownie być wykorzystywany w celach komunikacyjnych, zwłaszcza przez uczniów i studentów. Udział podróży rowerowych pozostaje na Pomorzu według naszych szacunków na poziomie 0,5-2% ogółu podróży.

Osobną, dynamicznie rosnącą grupę rowerzystów stanowią rowerzyści rekreacyjni. Przykładem takiego procesu jest korzystanie z nadmorskiej trasy rowerowej w Gdańsku i Sopocie. W pogodny weekend z trasy tej korzysta ponad 800 rowerzystów na godzinę – funkcjonuje ona wtedy na granicy przepustowości.

Brak jest również systematycznie zbieranych danych na temat skali ruchu rowerowego w relacjach rower-pociąg (na liniach SKM rowery są w okresie wiosenno-letnim przewożone za darmo). Skala ruchu rowerowego w Trójmieście i innych rejonach województwa wzrasta, w miarę oddawania kolejnych odcinków atrakcyjnych tras rowerowych, na przykład biegnących wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej i Puckiej lub cieków wodnych (waterfront Wisły w rejonie Tczewa).

Rzetelne oszacowanie perspektywicznego znaczenia ruchu rowerowego w województwie pomorskim będzie możliwe po wprowadzeniu zintegrowanego, zgodnego z dobrymi praktykami europejskimi systemu zbierania danych z całego obszaru Pomorza.

2.5 Poprawa jakości życia (aspekt społeczny)

Zwiększanie roli ruchu rowerowego wiąże się z działaniami na rzecz poprawy jakości przestrzeni i sfery życia publicznego: infrastruktura dla rowerzystów stwarza wysokie wymagania projektantom i wykonawcom. Zadbana przestrzeń zniechęca do zachowań aspołecznych i przestępczych. Wywiera to istotny, korzystny wpływ na jakość życia.

Zdjęcie (po lewej) 15: krakowski Kazimierz, lipiec 2008r. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 16: Gdańsk ul. Stągiewna, sierpień 2006r. Źródło: opracowanie własne

Promotorzy ruchu rowerowego piszą na ten temat następująco:

„Pod koniec XIX wieku praktyka jeżdżenia rowerem była w pełnym rozkwicie. Była to prawdziwa rewolucja – radykalne zwiększenie prędkości przemieszczania się przy zachowaniu pełnej niezależności. Ludzie pozyskali możliwość docierania do wielu celów podróży poza miastem lub swoją wsią. Ruch rowerowy wywarł wielki wpływ na rozwój ludzkości, ponieważ umożliwił mieszanie puli genów z odleglejszych miejscowości i przyczynił się w ten sposób do rodzenia bardziej inteligentnych dzieci. Szczególnie dla kobiet jazda rowerem stworzyła nowe pola korzystania z niezależności – była znaczącym krokiem w procesie ich emancypacji. Obecnie samochody korkują miasto i same sobie najbardziej przeszkadzają. Mieszkańcy miast coraz częściej komunikują się za pośrednictwem telefonu lub Internetu, poznając świat, ale coraz gorzej znają swoje najbliższe sąsiedztwo czy miasto. Dzieci tracą naturalną sprawność w wyniku braku aktywności fizycznej, dorośli próbują ją zachować chodząc po sztucznych bieżniach w centrach fitnessu, nie przerywając oglądania programów telewizyjnych. Klimat, w wyniku coraz bardziej zanieczyszczonego powietrza, ulega zmianom. Najwyższy czas zmienić sposób myślenia i podjąć bardziej naturalne formy aktywności"[1].

Poprawa jakości życia i mobilności w mieście

Wyzwaniem dla dzisiejszych miast jest ograniczenie ciśnienia motoryzacji przy jednoczesnym zwiększeniu liczby miejsc pracy, poprawy dobrobytu i jakości życia. Budowa nowych osiedli na peryferiach, przyczyniając się do wzrostu potrzeby pokonywania coraz większych odległości, prowadzi do wzrostu ruchu samochodów, niwecząc zasady zrównoważonego rozwoju.

„Fundamentem koncepcji zrównoważonego rozwoju jest redukcja potrzeby pokonywania znacznych odległości. Nie oznacza to, że mieszkańcy miast mają rezygnować

[1] Źródło: Thomas Moeller, Cycling. Inspiration book. Baltic Sea Cycling Project. Örebro, 2007

z codziennych podróży – chodzi jedynie o skrócenie ich odległości. Najlepiej, gdyby były one na tyle małe, by wystarczył krótki spacer lub przejazd rowerem. Krótkie odległości sprzyjają także korzystaniu z kombinacji kilku środków transportu. Ważnym celem jest zapewnienie wszystkim grupom społecznym jednakowo łatwego dostępu do różnych rodzajów transportu"[1].

Zdjęcie (po lewej) 17: wjazd do punktu Humboldt'a, jednego z najbardziej atrakcyjnych punktów widokowych Zatoki Gdańskiej, sierpień 2008r. Źródło: opracowanie własne Zdjęcie (po prawej) 18: Gdańsk Nowy Port, maj 2008r. Źródło: opracowanie własne

Czysty i cichy system transportu, który wspomaga szersze stosowanie pojazdów wydajnych energetycznie i paliw alternatywnych, zmniejsza niepokojące skutki hałasu, redukuje zanieczyszczenie powietrza i emisję gazów cieplarnianych. Tworzenie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów przyczynia się do poprawy jakości przestrzeni publicznej i tym samym jakości życia.

[1] Źródło: Przemieszczanie Zrównoważone, Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego. Związek Miast Bałtyckich . Komisja Środowiska Naturalnego. **www.movingsustainably.net**

2.6 Promocja zdrowia

Istotnym argumentem na rzecz wdrażania systemu rowerowego jest jego wpływ na zdrowie publiczne. Osoba, która dojeżdża do pracy rowerem, w momencie rozpoczęcia pracy jest odpowiednio uaktywniona i zdolna do wysiłku. Wielu cyklistów wykazuje się ponadprzeciętną dynamiką ruchów i zdolnością do koncentracji, co korzystnie wpływa na wizerunek firmy. Różne formy aktywności ruchowej rozładowują stres. Pracownicy dojeżdżający rowerem rzadziej cierpią na infekcje, co wzmacnia ich system odpornościowy.

Spostrzeżenia te wpłynęły na treść zapisów podpisanej w lecie 1999 roku przez ponad 50 krajów europejskich „Karty transportu, środowiska i zdrowia" Światowej Organizacji Zdrowia (WHO). Według ustaleń w Karcie regularna aktywność fizyczna daje następujące korzyści:

- zmniejszenie ryzyka chorób choroby wieńcowej o 50%,
- zmniejszenie ryzyka zachorowania na cukrzycę w zaawansowanym wieku o 50%,
- 50% redukcję ryzyka otyłości,
- 30% redukcję ryzyka nadmiernego ciśnienia krwi,
- redukcję ryzyka zachorowania na osteoporozę,
- redukcję ryzyka wylewu krwi,
- redukcję ryzyka zachorowania na raka piersi lub jelita grubego,
- pozytywne oddziaływanie na zawartość lipidów (cholesterolu) we krwi,
- redukcja napięcia w sytuacjach stresu i zagrożenia,
- pozytywne oddziaływanie na zachowanie zdolności do zapamiętywania,
- pozytywne oddziaływanie na ogólne nastawienie do życia.

Najłatwiejszym sposobem zintegrowania codziennej aktywności fizycznej z codziennym trybem życia jest dojazd rowerem do pracy[1].

Pracodawcy uzyskują znaczne korzyści wtedy, gdy zatrudniani przez nich pracownicy częściej podejmują aktywność fizyczną. Wydatki ponoszone przez nich w związku ze zwolnieniami chorobowymi w roku 2001 wyniosły prawie ***27 mld €.*** *Liczba dni absencji chorobowej jest dla cyklistów o prawie 50% niższa. Może to oznaczać około* ***1.100 €*** *oszczędności wydatków rocznie. W norweskim przedsiębiorstwie przemysłowym zatrudniającym 610 pracowników liczba dni absencji chorobowej spadła w pierwszym roku przestawienia się na dojazdy rowerem o połowę. Odpowiadało to kwocie około* ***225.000 €*** *rocznie.*

Ramka 2: Wymierne korzyści dla pracodawców z zatrudniania pracowników będących rowerzystami
Źródło: Kirsten Kock, Susanne Heise i Doris Neuschäfer. Gewinn Faktor Fahrrad. Das Fahrrad im Berufsverkehr. VCD Verkehrsclub Deutschland – Landesverband Nord. Landesbüro Schleswig-Holstein. Aktualisierte Auflage Kiel 2006

[1] Źródło: Gewinn-Faktor Fahrrad. Das Fahrrad im Berufsverkehr 2006

Promocja ruchu rowerowego bywa także coraz częściej wykorzystywana jako forma mobilizowania społecznej aktywności. Wynika to między innymi z obserwacji, że to brak aktywności, a nie upływ lat powoduje proces starzenia się.

Wiele chorób, które dotychczas przypisywano starości, wynika faktycznie z niedostatku ruchu. Regularna aktywność fizyczna może przyczyniać się do nieoczekiwanych, znaczących przejawów poprawy stanu zdrowia, takich jak:

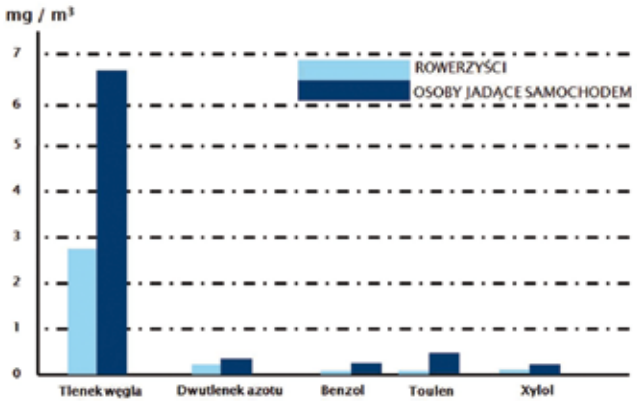
- opóźnienie procesów starzenia się („anti-aging effect"),
- wsparcie procesu tworzenia się nowych komórek nerwowych w mózgu i wzmocnienie ogólnej wydolności psychicznej i fizycznej w zaawansowanym wieku,
- odwrócenie procesu zwapnienia żył i odnowa naczyń krwionośnych,
- poprawa wydolności serca,
- zmniejszenie ryzyka raka piersi o 30-40% (wg danych ośrodka leczenia raka piersi Charité w Berlinie).

Ruch może sprzyjać nie tylko profilaktyce, ale i rehabilitacji w takich chorobach jak osteoporoza, usztywnienie stawów, czy chroniczne bóle pleców. Odpowiednio opracowane i rozsądnie rozwijane formy aktywności fizycznej wspomagają proces powrotu do zdrowia i rehabilitacji osób chorych – często lepiej niż kosztowne kuracje i zabiegi[1].

[1] Źródło: FahrRad. Das Info-Magazin zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012. Ausgabe 06 April 2008

2.7 Wkład w ochronę środowiska naturalnego

W dyskusjach na temat zrównoważonego rozwoju często deklaruje się dążenie do redukcji ujemnego wpływu transportu samochodowego na środowisko przez poprawę parametrów technicznych samochodów (postęp w zakresie redukcji zużycia paliwa czy bardziej wydajne sposoby oczyszczania spalin, stosowanie katalizatorów). Emisja zanieczyszczeń traktowana jest jednak jako nieuchronny i nieunikniony koszt wygody korzystania z samochodu. Brak jednak wiedzy o tym, że to osoby siedzące w samochodzie są narażone na konieczność wdychania **WIĘKSZEJ ILOŚCI SUBSTANCJI SZKODLIWYCH** niż inni użytkownicy dróg, ponieważ wnikają one do zamkniętej kabiny samochodu.



Wykres 4: Koncentracja substancji szkodliwych wdychanych przez cyklistów i osoby jadące samochodem
Źródło: Gewinn -Faktor Fahrrad. Das Fahrrad im Berufsverkehr. Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord hansadruck Kiel. 3.Auflage marzec 2006 s. 5

Cykliści, mimo że wdychają około 2,3 razy więcej powietrza w czasie jazdy, wprowadzają do organizmu **mniejsze ilości** substancji szkodliwych. Ponadto, dzięki ogólnie wyższemu poziomowi wydolności fizycznej, znoszą lepiej szkodliwe oddziaływanie spalin na organizm. Przeciętne wskaźniki koncentracji substancji szkodliwych wdychanych przez cyklistów i osoby jadące samochodem na takim samym odcinku drogi w takim samym czasie przedstawia powyższy wykres.

W praktyce samochód często nie spełnia potrzeb wszystkich mieszkańców. W miastach znaczna część gospodarstw domowych nie posiada go, a wśród gospodarstw zmotoryzowanych wiele osób nie ma prawa jazdy, nie ma prawa do prowadzenia samochodu lub nie ma dostępu do samochodu[1]. Z punktu widzenia zbiorowości, niedogodności płynące z nierozważnego korzystania z samochodu są bardzo poważne. Samochód **uczestniczy w marnowaniu „przestrzeni miejskiej"**, zużywa dużo paliwa i szkodzi środowisku. Zanieczyszczenie niszczy zabytki, lecz także i przede wszystkim jest zagrożeniem dla zdrowia (zanieczyszczenie powietrza i hałas).

W badaniu Eurobarometr w 1995 roku 82% Europejczyków oświadczyło, że zagadnienia środowiska stanowią pierwszoplanowy problem, a 72% uważa, że rozwój ekonomiczny i ochrona środowiska powinny iść w parze[2].

[1] źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji Komisji Europejskiej pt. „Miasta rowerowe miastami przyszłości, s. 9 i 13 - **http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_po.pdf**
[2] Ibid.

W latach 1990–1997 emisja CO_2 zmniejszyła się we wszystkich gałęziach gospodarki poza sektorem transportu, w którym wzrosła o 9% (przypisywane głównie samochodom osobowym). Użytkowanie samochodu wzrasta wszędzie, z wyjątkiem miast, którym udało się skutecznie wdrożyć zrównoważoną, zintegrowaną politykę transportową. Zakłada ona radykalne wspieranie komunikacji publicznej, transportu pieszego i rowerowego, połączone z zarządzaniem popytu na transport. Inaczej mówiąc, chodzi o to, by **ograniczyć użytkowanie samochodu we wszystkich sytuacjach**, kiedy równie przydatne mogą być inne środki lokomocji. W tym kontekście staje się konieczne podjęcie działań na rzecz powrotu roweru jako środka służącego do przemieszczania się w mieście.

2.8 Analiza SWOT systemu rowerowego Pomorza

Poniższa tablica zawiera zestawienie czynników charakteryzujących rozwój systemu rowerowego na Pomorzu oraz warunków wpływających na jego rolę jako integralnego elementu polityki zrównoważonego rozwoju regionu.

Silne strony	Ranga[1]	Słabości	Ranga
podobieństwo krajobrazu i klimatu – warunków naturalnych do najbardziej rowerowych krajów Europy (Danii, Holandii)	1	niewerbalizowana obawa przed stosowaniem sprawdzonych dobrych praktyk europejskich w warunkach polskich (śluzy rowerowe, wydzielone pasy na jezdni)	1
wysoka atrakcyjność turystyczna walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych Pomorza	1	brak dokumentów programujących rozwój systemu rowerowego na poziomie województwa i samorządów lokalnych	1
popularność turystyki i rekreacji rowerowej na Pomorzu (np. trasa rowerowa wokół Zatoki Puckiej oraz trasa nadmorska (Sopot- Brzeźno)	1	promotoryzacyjna polityka rozwoju infrastruktury komunikacyjnej pomorskich JST	1
pozyskane doświadczenie i poparcie społeczne mieszkańców Pomorza dla rozwoju systemu rowerowego	1	akcentowanie potrzeby izolowania ruchu rowerowego od ruchu samochodów, pieszych i rolkarzy, niski poziom gotowości do koegzystencji pieszych, rolkarzy, rowerzystów, motocyklistów, automobilistów w ruchu drogowym	1
znaczenie SKM i kolei regionalnej w obsłudze komunikacyjnej OMZG	1	brak systemu zbierania danych (brak liczników, zgrubne szacowanie skali ruchu rowerowego, brak badań opinii o preferencjach komunikacyjnych)	1
znaczna długość tras (w tym dawnych linii kolejowych) możliwych do adaptacji na potrzeby systemu rowerowego	2	niski poziom rozwoju organizacyjnego instytucji wspierających oddolne inicjatywy obywatelskie	1
linearny, kompaktowy i policentryczny układ aglomeracji trójmiejskiej	2	niedostatek wielosektorowej współpracy partnerskiej między podmiotami promującymi rozwój systemu rowerowego	1
opracowane standardy projektowania infrastruktury	2	brak zintegrowanego podejścia do rozwoju systemu rowerowego w planach rozwoju transportu i planach rozwoju przestrzennego miast i gmin Pomorza	1
plan rozbudowy sieci dróg rowerowych w Trójmieście i regionie	3	brak certyfikacji polityki rowerowej	1
doświadczenie w realizacji projektów rowerowych w Gdańsku	3	niedocenianie promocji w stosunku do działań infrastrukturalnych	1
tradycja i doświadczenie w organizacji i prowadzeniu imprez promocji ruchu rowerowego	3	nieuwzględnianie potrzeb niezmotoryzowanych w projektach inwestycyjnych	1
		niezintegrowane ze sobą elementy sieci dróg rowerowych	1
		nacisk na infrastrukturę (tylko wydzielone trasy rowerowe)	1
		brak parkingów rowerowych (możliwości dojazdu i bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu organizowania masowych imprez takich jak koncerty muzyczne, mecze piłki nożnej)	1
		niedocenianie roli organizacji pozarządowych	2
		brak zintegrowanego systemu znakowania dróg i szlaków rowerowych	2
		brak regularnych działań dotyczących utrzymania i konserwacji dróg i szlaków rowerowych	2
		brak map rowerowych (drukowanych i dostępnych w Internecie)	2
		brak usług doradztwa zarządzania mobilnością (por. rowerowe miejsca pracy)	3
Szanse	**Ranga**	**Zagrożenia**	**Ranga**
wzrost cen paliw	1	presja motoryzacji indywidualnej	1
rosnąca popularność rekreacji fizycznej, ekoturystyki i turystyki aktywnej	1	wzrost liczby dwu lub wielosamochodowych gospodarstw domowych	1
załamanie sprawności funkcjonowania systemu komunikacji publicznej	1	utrzymujący się brak uregulowań prawnych dotyczących konieczności uwzględniania interesów niezmotoryzowanych (również cyklistów) przy realizacji projektów budowy i modernizacji infrastruktury drogowej i hydrotechnicznej	1
dostęp do doświadczeń rowerowych miast i regionów Europy	1	kontynuacja promotoryzacyjnej polityki rozwoju infrastruktury komunikacyjnej pomorskich JST	1

[3] Podana wartość określa ważność danego czynnika dla rozwoju ruchu rowerowego, gdzie 1 oznacza poziom najwyższy

uznanie rozwoju systemu rowerowego jako istotnego elementu polityki ograniczenia emisji CO_2 w UE	1	traktowanie rozwoju komunikacji publicznej jako jedynego poważnego przejawu stosowania polityki zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego regionu	1
przeprowadzanie certyfikacji polityki rowerowej przez pomorskie samorządy	1	skupienie uwagi JST wyłącznie na budowie nowych połączeń drogowych i niedocenianie potrzeby modernizacji istniejącej sieci drogowej i innych elementów infrastruktury	1
integracja z transportem publicznym (kolejowym, wodnym, autobusowym i lotniczym)	1	brak powiązań komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną	1
budowa dróg rowerowych wzdłuż sieci cieków wodnych i na drogach leśnych (integracja programu budowy szlaków rowerowych z programem rewitalizacji szlaków wodnych)	1	zawłaszczanie przestrzeni publicznej przez infrastrukturę samochodową (rozbudowa infrastruktury zorientowana na potrzeby zmotoryzowanych)	1
duża liczba dawnych tras kolejowych możliwych do przekształcenia w zielone drogi programu Greenways	1	wzrost uzależnienia od samochodów wynikający z rozrostu przestrzennego miast	1
wykorzystanie technologii ICT	1	brak konsekwentnych działań w zakresie edukacji, komunikacji społecznej i promocji użytkowego oraz rekreacji i turystyki rowerowej	1
dostępność funduszy europejskich	1	wzrost zabudowy na terenach podmiejskich nieobsługiwanych transportem publicznym	1
rozwój samoobsługowych systemów rowerów publicznych	2	nierozróżnianie zachowań komunikacyjnych generujących zagrożenie od zachowań związanych z ryzykiem przez ekspertów BRD (cyt.: "…dzieci na rowerkach w strefach zamieszkania zagrażają kierowcom…")	1
zmiana prawa o ruchu drogowym uwzględniająca oczekiwania rowerzystów	2	brak kompleksowej polityki parkingowej w śródmieściach miast	1
		utrzymujący się brak uregulowań prawnych dotyczących konieczności uwzględniania interesów niezmotoryzowanych (również cyklistów) przy realizacji projektów budowy i modernizacji infrastruktury drogowej i hydrotechnicznej	1
		brak przedstawicieli organizacji pozarządowych w Lokalnych Radach BRD	2
		wzrost popularności skuterów i motocykli	2
		niski poziom subiektywnego poczucia bezpieczeństwa niezmotoryzowanych (pieszych i rowerzystów) w strefach zamieszkania	2

Tabela 3: Analiza SWOT – charakterystyka ruchu rowerowego na Pomorzu jako integralnego elementu polityki zrównoważonego rozwoju regionu. Źródło: opracowanie własne

Zdjęcie 19: Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej. Źródło: opracowanie własne

W warunkach zidentyfikowania przewagi słabości ruchu rowerowego nad jego silnymi stronami oraz względnej równowagi między szansami i zagrożeniami, proponowaną strategią jest tworzenie lokalnych i regionalnych grup partnerskich.

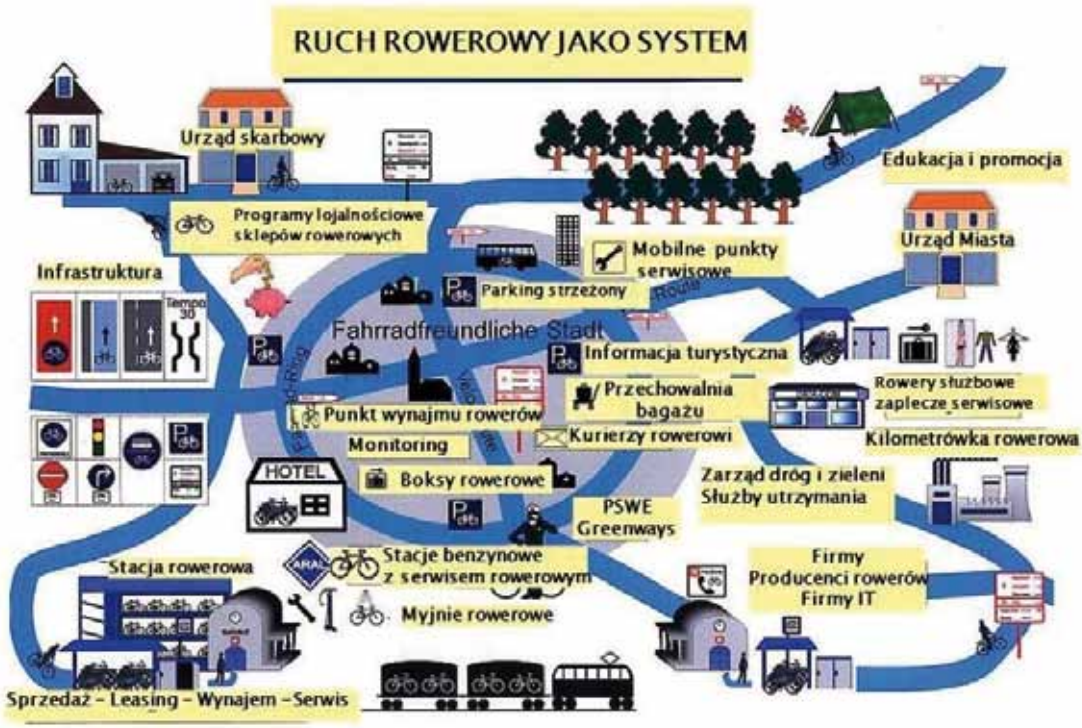
W skład tych grup powinny wchodzić oprócz JST, organizacji pozarządowych i firm, przede wszystkim operatorzy transportu lokalnego i regionalnego (zwłaszcza kolei i linii tramwajów wodnych) oraz lokalne organizacje turystyczne. Problematyka ta zostanie szerzej omówiona w 6 i 7 rozdziale niniejszego opracowania.

Część II

Obszary wdrażania przyjętych założeń

3 Ruch rowerowy jako system

Poniższy rysunek, przedstawiony w publikacji niemieckiego ministerstwa transportu, budownictwa i mieszkalnictwa pt. „Krajowy Plan Ruchu Rowerowego na lata 2002-2012" pokazuje, że warunkiem rozwoju ruchu rowerowego jest stworzenie zintegrowanego, złożonego systemu świadczenia usług, analogicznego do systemu funkcjonującego już przy obsłudze ruchu samochodów.



Rysunek 5: Ruch rowerowy jako system
Źródło: FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.

Warunkiem skuteczności takich działań jest tworzenie odpowiedniego klimatu partnerskiej współpracy różnych podmiotów. Aby klimat ten stworzyć, konieczne jest prowadzenie odpowiednich działań edukacyjnych i promocyjnych.

Elementy systemu rowerowego

- **Infrastruktura („hardware" systemu) –** jej rozbudowa winna być oparta o odpowiednio opracowany plan całej sieci – tak by umożliwić bezpośrednie i wygodne przejazdy rowerem, w bezpiecznym i postrzeganym jako bezpieczne otoczeniu drogowym. Stanowi ona podstawę efektywnego promowania ruchu rowerowego. Obok elementów pasa drogowego, które winny być tworzone zgodnie z zasadami zawartymi w przepisach budowy dróg, do systemu rowerowego należą również wygodne i zabezpieczające przed kradzieżą i przejawami wandalizmu udogodnienia do parkowania rowerów zarówno u źródeł (w miejscu zamieszkania), jak i w pobliżu celów podróży, powiązania z podsystemem komunikacji publicznej oraz system drogowskazów rowerowych, kierujący rowerzystów po drogach o możliwie niewielkim ruchu kołowym.

- **Sfera usług („urządzenia peryferyjne")** obejmuje różnorodne oferty usług, podnoszących atrakcyjność ruchu rowerowego; chodzi tu np. o stacje rowerowe, miejsca realizacji szybkich napraw, urządzenia do mycia rowerów lub możliwość pozostawienia bagażu w centrum miasta. Świadczenie takich usług może być często zainicjowane przez władze lokalne, a następnie przekazane do prowadzenia przez jednostki sektora prywatnego.

- **Działalność promocyjna („software" systemu)** oddziałuje na stopień korzystania z rowerów – stopień wykorzystania istniejącej infrastruktury i wpływa na zachowania komunikacyjne (wybór środka komunikacji i sposób poruszania się). Powinna ona zapewnić odpowiednio przyjazny dla rowerów **klimat społeczny** i w związku z tym powinna obejmować wiele różnych działań informujących o korzyściach wynikających z ruchu rowerowego i jego specyficznych cechach. Dzięki takim działaniom można wypracować odpowiednio **atrakcyjny wizerunek** ruchu rowerowego. Ma to bardzo istotne znaczenie w procesie przekonywania do zmiany zachowań komunikacyjnych, ponieważ sposób zaspakajania osobistych potrzeb mobilności jest uwarunkowany emocjonalnie i tylko w ograniczonym stopniu oparty jest na racjonalnych przesłankach. Profesjonalnie zaplanowane i przeprowadzone kampanie promocyjno – informacyjne mają więc tutaj bardzo duże znaczenie strategiczne.

Ramka 3: Części składowe ruchu rowerowego postrzeganego jako system. Źródło: tamże

4 Systemy zarządzania jakością

W roku 1999 międzynarodowe konsorcjum ekspertów rowerowych, działając pod auspicjami Europejskiej Federacji Cyklistów, opracowało w oparciu o koncepcję całościowego zarządzania jakością (Total Quality Management) metodologię certyfikacji polityki rowerowej, znaną pod nazwą BYPAD (Bicycle Policy Audit). Jest to narzędzie umożliwiające ocenę i doskonalenie polityki rowerowej. Opracowane w ramach jednego z projektów UE stanowi element wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących zrównoważonego rozwoju.

Dotychczas przeprowadzono ponad 140 certyfikacji w 21 krajach członkowskich UE. Zastosowane rozwiązania organizacyjne oraz infrastrukturalne zostały udokumentowane i wprowadzone do bazy danych, udostępnianej samorządom poddającym się procesowi certyfikacji. Różnorodność wielkości i stopnia zaawansowania rozwoju polityki rowerowej podmiotów, które do tej pory przeprowadziły BYPAD, umożliwia wykorzystanie sprawdzonych w praktyce rozwiązań odpowiadających specyfice kolejnego regionu lub miasta decydującego się na przeprowadzenie takiej certyfikacji.

Rysunek 6: Polityka rowerowa jako proces. Źródło: materiały BYPAD

Wysokie wskaźniki korzystania z rowerów nie są jedynie wynikiem dobrej infrastruktury rowerowej, ani nie są osiągane wyłącznie w krajach o płaskiej rzeźbie terenu i dobrych warunkach klimatycznych. Zależą one od szerokiego zakresu współzależnych, wzajemnie wzmacniających się czynników,

poczynając od przywództwa i wpływu lokalnego polityka, kompetencji i zaangażowania współpracującego z nią/nim personelu, aż do budowy wysokiej jakości infrastruktury przyjaznej dla rowerów. Wysoki i stabilny poziom korzystania z rowerów nie może być osiągnięty z dnia na dzień. Znaczenie stosowania obecnie dobrej (lokalnej) polityki rowerowej dla zapewnienia przyszłego korzystania z rowerów zostało silnie podkreślone w holenderskim dokumencie naukowym, pt.„Korzystanie z rowerów w praktyce i polityce w dwudziestym wieku"[1]. Przedstawione w nim badania dowodzą, że dysponowanie ciągłą, długookresową polityką rowerową, wywiera realny wpływ na częstotliwość i bezpieczeństwo korzystania z rowerów.

Ważne jest posiadanie jasnej wizji wszystkich ogniw jakości polityki rowerowej, ponieważ, podobnie jak łańcuch, jest on tak mocny jak jego najsłabsze ogniwo. Właśnie dlatego BYPAD jest przejawem stosowania koncepcji kompleksowego zarządzania jakością w lokalnej polityce rowerowej. Główne zasady, którymi kieruje się organizacja stosująca kompleksowe zarządzanie jakością to: użytkownicy znajdują się w centrum uwagi; przywództwo; zaangażowanie ludzi; podejście procesowe; systemowe podejście do zarządzania; ciągłe doskonalenie; proces decyzyjny oparty na faktach; wzajemne korzyści ze współpracy partnerskiej między interesariuszami.

Metodologia BYPAD rozróżnia 9 modułów podzielonych na 3 grupy określające jakość polityki rowerowej: (1) *planowanie* polityki rowerowej, (2) rzeczywiste, praktyczne *działania* oraz (3) *ocena* procesu planowania i wykonanych działań. BYPAD skupia swoją uwagę nie tylko na rezultatach, ale także na tym, w jaki sposób polityka rowerowa jest zintegrowana ze strukturą organizacyjną, kulturą polityczną i administracyjną danego obszaru (por. rys.6).

Jednym z założeń metodologii BYPAD jest uczestnictwo w procesie certyfikacji zarówno przedstawicieli decydentów kształtujących i wdrażających politykę rowerową (polityków i urzędników organów władz samorządowych), jak i użytkowników (reprezentantów lokalnych organizacji rowerzystów, radnych samorządów lokalnych). Dzięki temu w proces tworzenia zintegrowanej polityki rowerowej zaangażowani są przedstawicieli głównych (niekiedy silnie zantagonizowanych) grup, co pozwala wypracować rozwiązania satysfakcjonujące wszystkie strony, pomóc władzom samorządowym lepiej zaspokajać potrzeby mieszkańców oraz minimalizować ryzyko eskalacji ewentualnych konfliktów.

BYPAD uwzględnia również aspekty organizacyjne. Wynika to z uznania polityki rowerowej za dynamiczny proces, w którym znaczenie mają zarówno rozwiązania instytucjonalne, jak i realne działania, doskonalone w ramach wyraźnie określonych etapów. Metodologia BYPAD, oparta o podejście procesowe, umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy prowadzonych działań związanych z użytkowaniem rowerów i opracowanie planu przedsięwzięć zmierzających do wprowadzenia zintegrowanej polityki rowerowej.

Dzięki BYPAD możliwe jest również nawiązanie bezpośrednich relacji z osobami odpowiedzialnymi za politykę rowerową w miastach lub regionach Europy, co stwarza okazję do rozbudowania sieci kontaktów oraz promocji na arenie międzynarodowej. Taką okazję stanowi również zwieńczenie

[1] Albert de la Bruhèze, A; Veraart.F (1999): Fietseverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Stichting Historie der Techniek, Enschede/Eindhoven.

procesu certyfikacji, jakim jest wręczenie przedstawicielom miasta lub regionu specjalnego dyplomu, potwierdzającego jego przeprowadzenie. Wydarzenie to ma miejsce podczas międzynarodowych konferencji organizowanych przez ECF oraz konsorcjum BYPAD.[1] Wynika stąd, że fakt posiadania certyfikatu polityki rowerowej zgodnej z metodologią BYPAD może być istotnym warunkiem wspierającym proces pozyskiwania środków przez potencjalnych beneficjentów funduszy i programów UE.

Z powyższych zapisów wynika potrzeba opracowywania na szczeblu lokalnych władz samorządowych odpowiednich dokumentów programujących politykę rowerową a także tworzenie stanowisk lokalnych oficerów rowerowych/ komórek organizacyjnych o odpowiednio zapisanych kompetencjach i działających zgodnie z procedurami określonymi w ramach lokalnych systemów zarządzania.[2]

[1] Na międzynarodowej konferencji poświęconej komunikacji rowerowej Velo-city która odbyła się w Brukseli, w dniach 11-15 maja 2009 roku, prezydent miasta Tczewa – pierwszego miasta w Polsce, w którym został przeprowadzony BYPAD, otrzymał dyplom BYPAD. Natomiast wójt gminy Smołdzino, pierwszej gminy wiejskiej, która została poddana procesowi certyfikacji polityki rowerowej, otrzymał dyplom BYPAD z rąk Marszałka Jana Kozłowskiego podczas sesji Sejmiku Województwa Pomorskiego.
[2] Por także „Miasta rowerowe – miastami przyszłości", Komisja Europejska, Luksemburg 2000.

5 Finansowanie działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego

Nastawienie na budowę widzialnej infrastruktury rowerowej (wydzielonych dróg rowerowych) powoduje, że rozwój systemu rowerowego zaczyna nieuchronnie kojarzyć się wyłącznie z ponoszeniem nakładów. Przy ponoszeniu jakichkolwiek nakładów ważne jest jednak porównywanie wielkości nakładów z wielkością osiąganych korzyści. Realizacja programu rozwoju systemu rowerowego umożliwia osiąganie bardzo wysokich wskaźników korzyści do kosztów. Argumenty na rzecz tej tezy – wskazujące również na fakt, że system rowerowy stwarza szansę rozwiązywania wielu, nie tylko transportowych problemów rozwoju regionu, można znaleźć w wielu częściach niniejszego opracowania. Najłatwiej zauważyć, że nakłady na realizację programu rozwoju ruchu rowerowego bardziej przyczyniają się do rozwiązywania problemów mobilności mieszkańców niż nakłady na rozbudowę jakichkolwiek innych elementów infrastruktury komunikacyjnej. Wynika to z prostej konstatacji, że przy dążeniu do rozwiązywania problemów ruchu należy brać pod uwagę bardziej ruch ludzi niż pojazdów[1].

W związku z tym, nowoczesne strategie rozwoju miast zakładają następującą listę priorytetów zaspokajania potrzeb mobilności:

1. Przede wszystkim należy dbać o potrzeby pieszych – przejście piechotą jest składnikiem każdej podróży.

2. W drugiej kolejności należy dbać o zaspakajanie potrzeb innych niezmotoryzowanych – pieszych obciążonych bagażem, matek z wózkami dziecięcymi, niepełnosprawnych, a także rowerzystów. Chodzi o likwidację niewielkich, lecz często uciążliwych barier (np. krawężników i schodków) ale także uwzględnianie ich potrzeb przy realizacji dużych projektów inżynierskich (np. kładek pieszo-rowerowych, ramp o odpowiednim nachyleniu, tuneli umożliwiających lub ułatwiającymi przejazd pod lub nad liniami kolejowymi, autostradami i drogami szybkiego ruchu).

3. W trzeciej kolejności należy dbać o zaspokojenie potrzeb klientów komunikacji publicznej, zwykle pokonujących większe odległości niż piesi lub rowerzyści. Istotne jest oczywiście powiązania systemów komunikacji publicznej z ruchem rowerowym (kwestie dotyczące tej sfery zagadnień omówiono w 7 rozdziale niniejszej Księgi).

4. W czwartej kolejności należy dbać o potrzeby dostawców towarów do sieci handlu detalicznego – najlepiej w takich przedziałach czasu, które w najmniejszym stopniu zakłócają możliwość poruszania się grup wymienionych powyżej.

5. W ostatniej kolejności należy uwzględniać potrzeby osób korzystających z samochodów.

W miejscowościach, w których polityka rowerowa jest prowadzona najbardziej intensywnie, coroczne alokacje budżetowe na promocję ruchu rowerowego obejmują znaczne kwoty. Jednocześnie dają się

[1] Por. Prezentacja Larsa Gemzøe
http://www.slideshare.net/miastowruchu/lars-gemze-turning-the-city-around-presentation?type=powerpoint

zauważyć znaczne różnice, które niekoniecznie implikują że JST z niskim budżetem „niewiele czyni" na rzecz ruchu rowerowego. Często oznacza to, że te JST finansują swoje działania dbając, by przy wszystkich decyzjach na temat budowy lub modernizacji nowych rozwiązań infrastrukturalnych uwzględniano interes rowerzystów oraz innych niezmotoryzowanych uczestników ruchu (por. poniższa tabela).

Miasto	Liczba mieszkańców	Budżet (nie tylko fundusze własne, również subsydia) w mln €	Lata	€/mieszkańca/ rok
Amsterdam	742 000	100,00	2006- 2010	26,95
Raalte	28 000	10,44	1990 -2004	24,41
Nijmegen	159 000	10,00	2002-2005	15,66
Tilburg	200 000	11,20	2006-2009	13,98
Haga	475 000	24,00	2002-2005	12,62
Groningen	171 000	22,80	1989-1999	12,60
s'Hertogenbosch	135 000	8,97	2000-2005	11,09
Zwolle	113 000	4,50	1995-1998	9,95
Deventer	69 000	1,36	1989-1994	3,29

Tablica 4: Wielkość alokacji budżetowych na politykę rowerową w przeliczeniu na mieszkańca wybranych miast Holandii (nie tylko fundusze własne, również subsydia) Źródło: Cycling in the Netherlands, s 20

Poniżej przedstawiamy możliwe źródła pozyskiwania środków na realizację lokalnych programów rozwoju systemu rowerowego, a także możliwości promowania ruchu rowerowego przy pomocy wydatków już obecnie wydawanych na inne cele.

Proponowana dywersyfikacja źródeł finansowania zakłada korzystanie nie tylko z publicznych funduszy lokalnych, regionalnych, krajowych i europejskich, ale również z takich źródeł jak:

- opłaty związane z wdrażaniem systemów zarządzania powierzchnią parkingową /przestrzenią drogową miasta i wrażliwych ekologicznie okolic atrakcji turystycznych (opłaty za legalne parkowanie samochodów w tych okolicach i grzywien za nielegalne parkowanie – z założeniem podjęcia wyprzedzających działań edukacyjnych i wyjaśniających, ważne jest także odpowiednie organizowanie miejsc do parkowania nie tylko samochodów ale i rowerów w czasie dużych imprez masowych – sportowych, kulturalnych, religijnych).

- wpływy z funkcjonowania systemów rowerów publicznych – reklama na rowerach publicznych oraz generowanie ruchu telekomunikacyjnego związanego z ich funkcjonowaniem.

Publiczne fundusze wykorzystywane na rzecz poprawy warunków ruchu rowerowego można ogólnie podzielić na dwie kategorie:

- fundusze dedykowane bezpośrednio na rozwój ruchu rowerowego

- fundusze możliwe do wykorzystania w promocji ruchu rowerowego ze względu na fakt, że jego rozwój wspomaga realizację celów innych programów publicznych, takich jak:
  - programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
  - programy prewencji chorób cywilizacyjnych i promocji zdrowia publicznego
  - programy promocji miast i regionów jako miast i regionów przyjaznych dla niezmotoryzowanych
  - programy rozwoju kultury; np. festiwale muzyki, koncerty, występy teatralne;

- wydarzenia organizowane w przestrzeni publicznej: jubileusze, rocznice, parady niepodległości, dni ziemi,
- programy ochrony środowiska naturalnego (ekologiczne)
- programy rewitalizacji obszarów miejskich/ dziedzictwa kulturalnego
- programy rozwoju sportu i turystyki czy aktywnego/zdrowego stylu życia
- programy wspierania edukacji formalnej i nieformalnej[1]

Rola zarządów gospodarki wodnej w rozwoju systemu rowerowego

Drogi rowerowe budowane poza terenami zabudowanymi znajdują się w zarządzie różnych szczebli administracji publicznej: lokalnej, powiatowej, wojewódzkiej lub centralnej. Ważną rolę odgrywają również drogi masowego ruchu rowerowego, który może się potencjalnie odbywać na terenach administrowanych przez Rejonowe Zarządy Gospodarki Wodnej. Wraz z JST również one zaangażowane być mogą w realizację programu rozwoju systemu rowerowego, tam gdzie na przykład istnieje możliwość zapewnienia bezpiecznego przejazdu rowerem przez niebezpieczne skrzyżowania (pod przyczółkiem mostu lub wiaduktu, na koronie którego odbywa się intensywny ruch samochodowy lub stworzenia atrakcyjnej drogi rowerowej po koronie wałów przeciwpowodziowych.

Zdjęcie 20: Tunel pieszo-rowerowy w przyczółku mostu Elżbiety w Budapeszcie, kwiecień 2008r. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie 21: Rampa prowadząca ruch rowerowy pod przyczółkiem mostu w Gandawie. Źródło: zdjęcie nadesłane przez Alexa Sully'ego

[1] Źródło: Collection of Cycle Concepts rozdział III

5.1 Rower – generator dochodów, miejsc pracy i innowacji

Rozwojowi systemu rowerowego towarzyszy proces tworzenia miejsc pracy wiążących się z obsługą techniczną rowerów, ich użytkowników i tworzenie systemów wspomagających korzystanie z nich. Poniżej przedstawiamy wybrane przykłady takich zjawisk.

Sklepy i warsztaty rowerowe (firmy prywatne lub zakłady ekonomii społecznej)
prowadzące często serwis gwarancyjny i pogwarancyjny, sprzedaż części rowerowych, elementów wyposażenia oraz odzieży rowerowej.

Wypożyczalnie rowerów
Wypożyczalnie rowerów często funkcjonują w pobliżu węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej w centrach miast albo przy stacjach kolejowych. Mogą funkcjonować jako samodzielne placówki albo jako system – umożliwiając oddawanie roweru w innym miejscu niż miejsce wypożyczenia. Przykłady takich rozwiązań to m.in.:

- wypożyczalnie rowerów na terenie Łeby – wycieczka na ruchome wydmy,
- system wypożyczalni rowerów przy trasie rowerowej Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata- Hel, a także:
- wypożyczalnie rowerów na parkingach samochodowych u wylotu dolin tatrzańskich,
- stacje rowerowe w kilkudziesięciu miastach Nadrenii – Westfalii,
- wypożyczalnie rowerów na kilkuset stacjach kolejowych w Austrii,
- systemy udostępniania rowerów publicznych w kilkuset punktach Paryża.

Riksze
W centrach miast, w których funkcjonują rozległe strefy wolne od ruchu samochodowego, często pojawiają się riksze. Rikszarze służą też jako przewodnicy po zabytkowych dzielnicach wielu miast europejskich.

Tematyczne trasy rowerowe
Interesującą formą dodawania wartości do wypożyczania rowerów jest organizowanie kilkugodzinnych objazdów „trasami tematycznymi" w miastach lub po terenach z dużą liczbą atrakcji turystycznych. Turyści jeżdżą na rowerach w grupach po opracowanej trasie pod opieką jednego lub dwóch przewodników.

Zorganizowane, komercyjne rajdy rowerowe
Ważną formą turystyki rowerowej są kilkudniowe rajdy rowerowe, z osobnym przewozem bagażu. Rajd rowerowy odbywa się wówczas bez bagażu, w układzie promienistych wycieczek z jednego punktu, po kilku dniach bagaż jest przewożony do nowego miejsca pobytu i stamtąd organizowana jest kolejna seria objazdów okolicy. Oferowane są także przejazdy rowerowe z noclegami na pokładzie statku żeglugi śródlądowej.

Rowery jako narzędzie przezwyciężania zjawisk wykluczenia społecznego
W wielu krajach przechowalnie i wypożyczalnie oraz warsztaty naprawy rowerów wykorzystywane są jako miejsca pracy chronionej lub wspieranych z funduszy przeciwdziałania bezrobociu. Pokrewną formą takiej działalności jest funkcjonowanie spółdzielni socjalnych, promujące oddawania starych rowerów do warsztatów, na przykład z myślą o ich naprawieniu i przekazaniu do partnerskich organizacji w Afryce.

Kurierzy rowerowi
Częstą formą prowadzenia działalności w dużych miastach jest świadczenie usług kurierów rowerowych, zdolnych do pokonywania korków ulicznych. Rower jest także wykorzystywany jako tradycyjny środek transportu pracowników poczty, korzystający ze specjalnie przystosowanych rowerów z bagażnikami do przewozu paczek lub rowerów elektrycznych.

Rower a niepełnosprawni
W Wielkiej Brytanii szacuje się, że liczba osób mających trudności z poruszaniem się piechotą, lecz korzystających z roweru jako „sprzętu rehabilitacyjnego", jest większa niż liczba osób niepełnosprawnych korzystających z wózków inwalidzkich. W ośrodkach rehabilitacji osób z niepełnosprawnością umysłową, rowery (trójkołowe) bywają wykorzystywane jako sprzęt rehabilitacyjny. Osoby chore na serce, mające korzystać z rowerów stacjonarnych, skłaniane są do jazdy rowerem w naturalnym środowisku. Rower jest także częstym środkiem docierania do osób niepełnosprawnych przez pracowników opieki społecznej, korzystających z rowerów służbowych.

Rowery do transportu wewnątrz zakładowego
W zakładach pracy zajmujących duży obszar rowery są często wykorzystywane przez pracowników jako środek transportu wewnętrzzakładowego.

Rowery a nowe technologie
W transporcie duże znaczenie mają systemy umożliwiające programowanie trasy przejazdu przy pomocy systemu nawigacji satelitarnej (GPS). Dostępne jest określenie trasy przejazdu po wpisaniu punktu rozpoczęcia i zakończenia podróży wraz z informacjami o profilu nachyleń zamierzonej trasy. Nowe technologie są stosowane w systemach nadzorowania parkingów rowerowych i automatycznych systemach wypożyczania rowerów publicznych.

Firmy doradztwa rowerowego
W krajach doceniających rolę systemu rowerowego w procesie redukcji zanieczyszczeń funkcjonują firmy organizujące kampanie promocyjne i edukacyjne oraz opracowujące projekty infrastruktury sprzyjającej wzrostowi ruchu rowerowego. Pracują w nich specjaliści od marketingu społecznego, budowania wizerunku i organizowania kampanii społecznych.

6 Tworzenie grup partnerskich

Złożoność zależności występujących w systemie rowerowym stwarza konieczność stworzenia struktur organizacyjnych, pozwalających na efektywną, długookresową współpracę samorządów z organizacjami pozarządowymi i firmami. W związku z realizacją polityki prowadzącej do wzrostu roli ruchu rowerowego w życiu Pomorza, nieuchronnie będziemy mieli do czynienia z wieloma płaszczyznami różnorodnych konfliktów. Warto więc szukać przykładów rozwiązań prowadzących do wykorzystania ich do lokalnego rozwoju.[1]

Zdjęcie 22 i 23: „Rowerowy Urząd Miejski" – zdjęcie udekorowanego Urzędu Miejskiego w Tczewie, wrzesień 2003 Źródło: Wydział Promocji Urzędu Miasta Tczew

Przykładami takich rozwiązań są Grupy Partnerskie. Zaczęły one powstawać pod koniec lat 70-tych na terenie Skandynawii i Finlandii stając się międzysektorowym instrumentem promowania rozwoju lokalnego. Ich sukces wynika ze specyficznego zestawu cech kultury organizacyjnej krajów skandynawskich: pragmatyzmu, orientacji na wiedzę i zwyczaju podejmowania decyzji po uwzględnieniu wielu punktów widzenia traktowanych równoprawnie, dążenia do trwałych, niezawodnych rozwiązań i niski stopień formalizacji struktur organizacyjnych (kultura niskiego dystansu władzy). Opinia osób piastujących wysokie stanowiska może być zasadnie podważana, a zajmowanie tych stanowisk winno wynikać z faktu posiadanych faktycznych kompetencji, a nie gotowości realizacji oczekiwań władz wyższego szczebla. Istotne jest także zwracanie uwagi bardziej na aspekty ludzkie a nie mierzalną efektywność działań, długi (ale nie rozwlekły) i rozproszony proces podejmowania decyzji, jak również dążenie do kompromisu i rozwiązywania raczej niż rozstrzygania konfliktów w przypadku występowania rozbieżnych opinii.

Unia Europejska w latach 90-tych XX wieku dostrzegła potencjał i możliwości, jakie niesie ze sobą partnerstwo lokalne. Zasada partnerstwa stała się jedną z **kluczowych reguł** obowiązujących przy wyborze inicjatyw mających otrzymać wsparcie ze środków UE. W świetle doświadczeń miast i regionów krajów UE – 15 decydujących się na wdrożenie polityki rowerowej, podstawowym warunkiem sukcesu było tworzenie różnego rodzaju form partnerskiej współpracy. Pozwala to na sformułowanie następujących wniosków:

[1] Strategia to sztuka wykorzystywania lokalnych konfliktów do lokalnego rozwoju – por. Piotr Topiński – Strategia rozwoju wsi, Żywiecka Fundacja Rozwoju 2005.

- oddolnie tworzone organizacje promocji ruchu rowerowego powinny tworzyć 'koalicje rowerowe' poszczególnych gmin, powiatów i miast, stając się lokalnymi przedstawicielstwami dojrzałych organizacyjnie struktur krajowych i międzynarodowych takich jak np. ECF,
- organizacje te powinny uzyskać wsparcie organizacyjne i finansowe ze strony różnego rodzaju środków publicznych i prywatnych tak, by stać się równorzędnymi partnerami JST i firm,
- pomorskie samorządy powinny powołać Stowarzyszenie Przyjaznych dla Rowerów Miast i Gmin Pomorza, na zasadach analogicznych do stowarzyszenia funkcjonującego w Północnej Nadrenii- Westfalii (AGFS),
- analogicznie, firmy zajmujące się sprzedażą rowerów, akcesoriów i usług związanych z ruchem rowerowym powinny przystąpić do europejskiego stowarzyszenia firm zajmujących się taką działalnością (ETRA).

Stworzenie tego typu form organizacyjnych przyczyni się do zapewnienia możliwości tworzenia grup partnerskich i bardziej sprawnego realizacji działań proponowanych w niniejszym opracowaniu.
Koordynatorzy inicjatyw rowerowych podejmowanych w miastach i regionach UE-15 sformułowali w syntetycznej publikacji, autoryzowanej przez Dyrekcję ds. Ochrony Środowiska Komisji Europejskiej – MIASTA ROWEROWE – MIASTAMI PRZYSZŁOŚCI (Luksemburg 2000) następujący wniosek:

PIERWSZYM KROKIEM prowadzącym do realizacji przekonywującej polityki promocji ruchu rowerowego w danej JST jest powołanie odpowiednio umocowanego OFICERA ROWEROWEGO.

Zdjęcie 24: Daniel Chojnacki. Pierwszy 'Oficer Rowerowy' w Polsce: działający od 2007 roku w strukturach Urzędu Miejskiego Wrocławia. Źródło: zdjęcie otrzymane od Daniela Chojnackiego
Zdjęcie 25: Pierwsza kobieta –oficer rowerowy miasta Tczewa – Małgorzata Ciecholińska, wraz ze zespołem ds. rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie Źródło: Wydział Promocji Urzędu Miasta Tczewa.

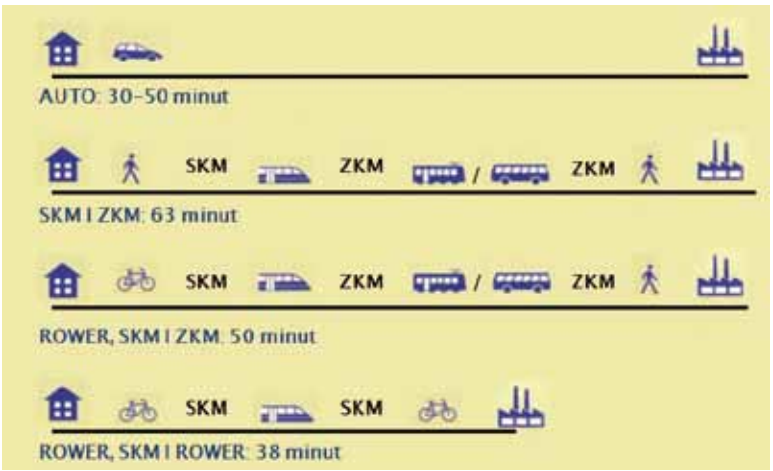
Kolejne lata doświadczeń sugerują, że ważniejszym posunięciem jest przeprowadzenie w pierwszej kolejności certyfikacji polityki rowerowej BYPAD zgodnie z zasadami kompleksowego zarządzania jakością (por. rozdział 4 niniejszego opracowania). Umożliwi to opracowanie dwuletniego planu działania prowadzącego do zwiększenia roli i poprawy warunków korzystania z roweru, zgodnego z oczekiwaniami głównych zainteresowanych: władz samorządowych i mieszkańców.

7 Powiązania systemu rowerowego z transportem publicznym

Doświadczenia rozwiniętych cywilizacyjnie krajów europejskich dowodzą, że najlepsze efekty polityki zrównoważonego rozwoju są osiągane niekoniecznie tam, gdzie odpowiednio rozwinięty i rozwijany jest jedynie system transportu publicznego. Region rozwija się najefektywniej wtedy, gdy system rowerowy nie jest traktowany wyłącznie jako substytut systemu transportu publicznego, ale jako jego istotne wsparcie. Pełni on wtedy rolę **KOŁA ZAMACHOWEGO** rozwoju regionu.

Tworzenie odpowiedniego układu powiązań między obydwoma systemami ma na Pomorzu znaczenie nie tylko dla rozwoju systemu transportowego, kultury rowerowej czy gospodarki przestrzennej, ale dla **ROZWOJU REGIONU** jako takiego. Podsystem rowerowy powinien być traktowany jako integralny element systemu zrównoważonego rozwoju Pomorza. Jest to istotny warunek osiągania wysokich wskaźników korzyści do kosztów przy realizacji programów rozwoju wielu dziedzin życia, nie tylko komunikacji i turystyki.

Doświadczenia miast europejskich dowodzą, że korzystający z samochodów wykazują większą skłonność do rezygnacji z nich na rzecz rowerów (o ile w mieście tworzony jest odpowiedni klimat dla niezmotoryzowanych) niż na rzecz środków komunikacji publicznej. Wynika to między innymi z danych przedstawionych w poniższej tablicy. Pokazuje ona w kolejnych wierszach warianty sposobu codziennego dojeżdżania do pracy w warunkach dużej aglomeracji miejskiej



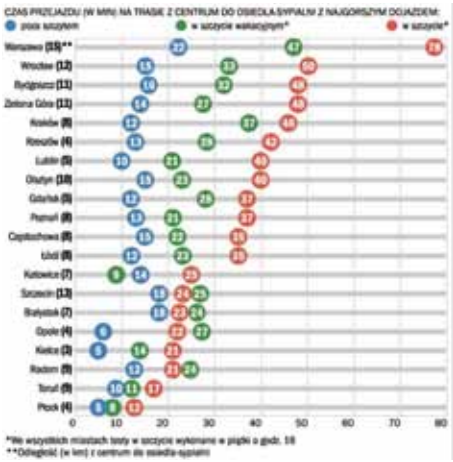
Rysunek 7: Porównanie czasu podróży różnymi środkami transportu Źródło: Verkehrssicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004, str. 57

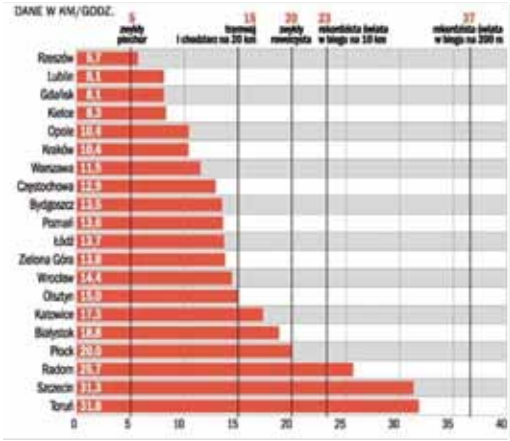
Pierwszy wiersz (a) pokazuje wariant polegający na odbywaniu podróży samochodem w relacji drzwi – drzwi. Charakterystyczną cechą tego rozwiązania jest stosunkowo szybki przejazd w warunkach braku kongestii, ale dużo dłuższy w sytuacji wysokiego wskaźnika korzystania z samochodów i wynikających z tego „korków" (por wykresy poniżej).

Drugi wiersz (b) pokazuje wariant dostępny w warunkach **braku systemu rowerowego**. Polega na korzystaniu z transportu publicznego przy założeniu docierania do stacji lokalnej SKM piechotą, by po osiągnięciu stacji docelowej odbyć ostatni odcinek drogi autobusem lub tramwajem i piechotą. Wariant ten jest najbardziej czasochłonny – zajmuje podróżnemu w podanym przykładzie ponad godzinę. Ostatnie dwa wiersze pokazują rozwiązanie dostępne w warunkach istnienia mniej lub bardziej rozwiniętego systemu rowerowego.

Trzeci wiersz (c) pokazuje rozwiązanie polegające na dotarciu do stacji SKM rowerem, by po dotarciu do stacji docelowej odbyć drogę środkami transportu publicznego z założeniem pokonania „ostatniego kilometra" drogi piechotą. Wariant ten daje możliwość dotarcia do celu w czasie porównywalnym z czasem wynikającym z korzystania z samochodu w godzinach porannego szczytu.

Ostatni wariant (d) pokazuje zalety rozwiniętego „systemu rowerowego" w dużej aglomeracji. Polega on na możliwości dotarcia rowerem do stacji SKM, pokonania znacznej części codziennej drogi dojazdu pociągiem SKM by odbyć „ostatni kilometr" rowerem własnym lub publicznym. Daje on możliwość dotarcia do pracy w godzinach rannych w czasie krótszym niż samochodem, w związku z faktem nie narażania się na „korki". Korzystanie z takiego rozwiązania jest możliwe jedynie pod warunkiem stworzenia przez kolej i zarządy miast bezpiecznych parkingów rowerowych oraz/lub systemu rowerów publicznych. Oczywiście można wyobrazić sobie innych warianty dojazdu, w praktyce wykorzystywane przez mieszkańców: dojazd samochodem do stacji SKM, by dalej pokonywać drogę zgodnie z wariantem (b), (c) lub (d).





Wykres 5: Jak długo jedziemy/stoimy w korkach Źródło: Gazeta Wyborcza z 5 września 2008r.
Wykres 6: Z jaką prędkością jedziemy autem w korkowym szczycie Źródło: Gazeta Wyborcza z 5 września 2008r.

Powyższe zapisy wyjaśniają nieuniknioną konieczność przewartościowania podejścia do programów rozwoju zrównoważonej komunikacji na Pomorzu. Zakładają one promowanie jedynie transportu publicznego oraz przekonywanie kierowców codziennie dojeżdżających do pracy samochodami do korzystania z transportu publicznego. Takie działania traktowane są jako jedyne sposoby na ograniczenie skali problemów wiążących się z rozwojem motoryzacji indywidualnej (kongestii,

hałasu, zajęcia przestrzeni i emisji zanieczyszczeń). Należy je zastąpić działaniami na rzecz wdrożenia systemu rowerowego i jego powiązań z systemem komunikacji publicznej.
Przewaga słabości obecnego systemu rowerowego w województwie nad ich silnymi stronami zidentyfikowana w analizie SWOT (por rozdział 2.11 niniejszego opracowania) sugeruje potrzebę zintegrowanego podejścia do rozwoju systemu rowerowego w planach rozwoju transportu i planach rozwoju przestrzennego miast i gmin Pomorza. Drogą do tego jest tworzenie grup partnerskich, składających się z JST, organizacji pozarządowych i firm, a przede wszystkim operatorów transportu lokalnego i regionalnego (zwłaszcza kolei i linii tramwajów wodnych) oraz lokalnych organizacji turystycznych.

Ważne są także korzyści promocyjne: rozbudowa infrastruktury dla zmotoryzowanych jest kosztowną i nieefektywną strategią redukcji zatłoczenia dróg. Region promujący rozwój systemu codziennej mobilności oparty na **TRZECH FILARACH: KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ**, **RUCHU NIEZMOTORYZOWANYCH (PIESZYCH I ROWERZYSTÓW)** oraz **MOTORYZACJI INDYWIDUALNEJ** może osiągać dużo wyższą efektywność swojego rozwoju.

Obecnie najbardziej charakterystycznym przejawem braku uwzględniania potrzeb codziennych użytkowników rowerów na Pomorzu jest niedostatek odpowiedniej jakości udogodnień do parkowania rowerów. W związku z tym takie udogodnienia **NALEŻY TWORZYĆ Z ODPOWIEDNIM WYPRZEDZENIEM** – a nie dopiero po stworzeniu sieci dróg rowerowych. Ich tworzenie powinno wyprzedzać rozbudowę innych elementów infrastruktury rowerowej regionu.

Zdjęcie 26: Rower zaparkowany przy CH Madison w Gdańsku, czerwiec 2008r. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie 27: Rower z czterema zabezpieczeniami przed kradzieżą, Ryga lipiec 2007r. Źródło: zdjęcie otrzymane od Frederika Depoortere, Oficera Rowerowego Brukseli

Poprawa jakości powiązań między komunikacją rowerową a systemem komunikacji publicznej przynosi szereg korzyści społecznościom lokalnym. Następuje poprawa jakości przestrzeni publicznych wokół węzłów przesiadkowych, a także wzrost poczucia bezpieczeństwa osób korzystających z obiektów stacyjnych. Szeroka oferta usług dla rowerzystów i osób korzystających z transportu publicznego stanowi także ważny warunek zaakceptowania wdrażania systemów płatnego parkowania i innych ograniczeń dostępności tych obszarów dla ruchu samochodowego.

Zdjęcie (po lewej) 28: Szyna rowerowa przy schodach na peron kolejowy. Źródło: materiały BYPAD
Zdjęcie (po prawej) 29: Umieszczenie składanego roweru w przechowalni dworca kolejowego Źródło: **http://www.dahon.com/**

Rozwój ruchu rowerowego o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i użytkowym jest źródłem istotnych korzyści dla operatorów transportu publicznego. Wynikają one przede wszystkim z około **10- KROTNEGO ZWIĘKSZENIA** wielkości obszaru dopływu pasażerów do stacji kolei w stosunku do wielkości obszaru, z którego napływają pasażerowie docierający do nich na piechotę.

Rysunek 8: Porównanie wielkości obszaru napływu klientów docierających na stacje piechotą lub rowerem w ciągu 10 minut. Źródło: Tymon Galewski: Program aktywizacji rowerowej Trójmiasta.
Mapka 2: Zasięg 10 minutowego przejazdu rowerowego i dojścia piechotą na mapie Trójmiasta. Źródło: ibid.

Rozwój komunikacji rowerowej przyczynia się także do poprawy warunków podróżowania tradycyjnych klientów komunikacji publicznej w godzinach szczytu. Wynika to ze zmniejszenia zatłoczenia pojazdów w wyniku zmiany sposobu docierania do szkół przez młodzież, która rezygnuje z przejazdów środkami komunikacji publicznej lub przestaje być dowożona do szkół samochodami rodzi-

ców. Przyczyni się to do redukcji kongestii i poprawy punktualności kursowania transportu publicznego w godzinach porannego szczytu.[1]

Kolejnym, łatwym do szybkiego wdrożenia postulatem naszego opracowania jest rozszerzenie oferty darmowych przewozów rowerów na terenie całego Pomorza na okres całego roku. Innym, ważnym krokiem na drodze tworzenia zintegrowanego systemu rowerowego będzie uruchomienie systemu rowerów publicznych. Wówczas liczba źródeł i celów podróży możliwych do odbycia w układzie rower – kolej – rower zwiększy się jeszcze bardziej.

Zdjęcie (po lewej) 30: Rowery publiczne w Brukseli, wrzesień 2008 Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 31: Rowery publiczne w Lipsku Źródło: **http://nextbike.de/**

Inaczej wygląda problem powiązania komunikacji rowerowej z komunikacją autobusową i tramwajową. Przewożenie rowerów wewnątrz autobusów i tramwajów w warunkach rannego i popołudniowego szczytu jest niepraktyczne. Problem ten w jakimś stopniu może być rozwiązany w przypadku posiadania rowerów składanych, nie można jednak oczekiwać, by było to rozwiązanie stosowane powszechnie.

Stosowane masowo w krajach Ameryki Północnej (USA i Kanadzie) składane bagażniki do przewozu rowerów na przedniej masce autobusu nie są obecnie możliwe do stosowania w świetle obowiązujących w Polsce przepisów prawa o ruchu drogowym. Uzasadniane jest to wzrostem ryzyka dla pieszych. Warto podjąć wysiłek zmiany tych przepisów.

[1] Szacuje się, że 40% ruchu w godzinach porannego szczytu w Wielkiej Brytanii wiąże się z przywożeniem dzieci do szkół samochodami rodziców. Źródło: **http://www.sustrans.org.uk/**

Zdjęcie (po lewej) 32: Kobieta ze składanym rowerem wysiadająca z autobusu Źródło: **http://www.dahon.com/**
Zdjęcie (po prawej) 33 : Bagażnik rowerowy – standardowe wyposażenie autobusów miejskich w USA i Kanadzie Źródło: prezentacja firmy Sportsworks na kongresie Velo-city 2005 w Dublinie

Przyczyni się to do uzyskania korzyści finansowych przez operatorów transportu publicznego, wynikających z redukcji kongestii (większość pasażerów przewożących rowery takimi bagażnikami w USA i Kanadzie rezygnuje z przejazdu samochodem), ale, co najważniejsze – korzyści promocyjnych (wizerunkowych) – przez demonstrację oferty inspirującej do refleksji nad wyborem zachowań komunikacyjnych. Ryzyko dla pieszych ulegnie redukcji dzięki temu, że część przejazdów samochodami zostanie zastąpiona przez przejazdy rowerami i środkami komunikacji publicznej, stwarzającymi mniejsze zagrożenie niż samochody.

Korzystający z roweru w celach rekreacyjnych i turystycznych uzyskają możliwość znaczącego zwiększenia zasięgu wycieczek rowerowych, dzięki pojawieniu się możliwości powrotu z wycieczki w przypadku pogorszenia się warunków atmosferycznych lub sytuacji awaryjnej, możliwości pokonywania barier przestrzennych lub uciążliwych podjazdów. Zwiększy to nie tylko zasięg ale i bezpieczeństwo ruchu rowerowego.

W czasie długich weekendów na niektórych liniach kolejowych łączących duże ośrodki miejskie z terenami atrakcyjnymi przyrodniczo występują problemy nadmiaru chętnych do przewozu rowerem. Wynika stąd potrzeba stworzenia systemu zbierania danych na temat skali i struktury potrzeb wynikających z ruchu rowerowego w takich relacjach. Warto także poprawić jakość systemu rezerwacji miejsc przeznaczonych do przewozu rowerów oraz wprowadzenie wygodnych stojaków umożliwiających mocowanie rowerów w wagonach.

Zdjęcie (po lewej stronie) 34: Grupa uczestników pielgrzymki rowerowej z Rumi do Kalwarii Zebrzydowskiej na peronie dworca PKP w Gdańsku. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej stronie) 35: Grupa uczestników innej pielgrzymki rowerowej w pociągu SKM. Źródło: opracowanie własne

W turystyce rowerowej największe znaczenie mają powiązania podsystemu ruchu rowerowego z transportem kolejowym oraz żeglugą – promową, tramwajami wodnymi i statkami „białej floty". Od kilku lat coraz szerzej wykorzystywana jest możliwość korzystania przez rowerzystów z oferty transportu lotniczego. W każdym układzie powiązań specyficzne zalety wykazują r o w e r y s k ł a d a n e. Dla sukcesu polityki promowania ruchu rowerowego jako czynnika rozwoju regionu najważniejsze jest jednak tworzenie możliwości bezpłatnego, bezpiecznego i wygodnego parkowania rowerów przy stacjach kolejowych stanowiących często węzły przesiadkowe również innych operatorów komunikacji publicznej.

Zdjęcie (po lewej stronie) 36: Wyładunek rowerów składanych z małolitrażowego samochodu Źródło: **http://www.dahon.com/**
Zdjęcie (po prawej stronie) 37: Pasażer ze składanym rowerem oczekujący na pociąg Źródło: tamże

Turyści, przyjeżdżający na Pomorze różnymi środkami lokomocji, widząc dobrze rozwinięty system rowerowy, staną się naturalnymi ambasadorami regionu. Kolejny raz prawdopodobnie w większym stopniu będą korzystać z roweru, zmniejszając ciśnienie motoryzacji wszędzie tam, gdzie występują naturalne ograniczenia przestrzenne (por. korki na wjeździe na Półwysep Helski czy Mierzeję Wiślaną).

Zdjęcie (po lewej) 38: Rowerzyści wysiadający z tramwaju wodnego na Helu (wrzesień 2006) kierujący się w stronę Jastarni i Władysławowa. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 39: Okolice przystani promowej w Nowym Porcie w Gdańsku – punkt startowy dla rowerzystów skandynawskich kierujących się na Pomorze. Źródło: opracowanie własne

Dla rozwoju turystyki rowerowej w rejonie Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i całej sieci dróg wodnych w rejonie Pętli Żuławskiej (doliny i delty Wisły) istotne znaczenie ma możliwość przewozu rowerów tramwajami wodnymi. Miasta południowej Skandynawii i operatorzy linii promowych łączących je z Pomorzem już obecnie aktywnie reklamują walory Bornholmu, Danii czy Południowej Szwecji jako wiodących w skali światowej regionów turystyki rowerowej. Po wdrożeniu odpowiednich działań prowadzących do wzrostu znaczenia ruchu rowerowego na Pomorzu, można oczekiwać, że operatorzy linii promowych będą odnosili korzyści z reklamowania analogicznych walorów Pomorza.

8 Promocja systemu rowerowego

Promowanie korzystania z roweru jak i bezpiecznych zachowań komunikacyjnych wszystkich użytkowników dróg ma większe znaczenie dla rozwoju systemu rowerowego niż działania inżynieryjne. Wynika to z faktu, że wybór sposobu podróżowania nie jest jedynie wynikiem procesów racjonalnej refleksji. Znaczącą rolę odgrywają tutaj również wychowanie, odczucia i nawyki. Można na nie jednak świadomie oddziaływać i w ten sposób odpowiednio wpływać na dokonywane wybory.

Głównym celem kampanii promocyjnych jest stworzenie świadomości i ograniczonych możliwości rozwiązań takich problemów jak korki, hałas, czy brak miejsc do parkowania samochodów bez zmiany nastawienia do transportu publicznego, ruchu rowerowego, samochodu i bezpieczeństwa. W pewnych grupach występuje większy potencjał zmiany zachowań niż w innych, ważne jest ich zidentyfikowanie tak, by ustalić odpowiednią treść stosowanych komunikatów. Dane te będzie można później wykorzystać w kampaniach kierowanych do ściślej zdefiniowanych grup docelowych, np. wybranych firm lub gospodarstw domowych.

Kampanie promocyjne i edukacyjne na rzecz zmiany zachowań mogą organizować JST, organizacje pozarządowe i firmy. Mogą się one skupiać na problemie zakorkowania ulic, stanu środowiska, ochrony zdrowia, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub warunkach dojazdu oraz dostępu do szkół.

Zdjęcie 40 i 41: Przykłady plakatów reklamowych promujących korzystanie z rowerów w Bolzano (północne Włochy) Źródło: "Toolkit for the implementation of a corporate cycling system" – Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige

Kampanie powinny być prowadzone przy pomocy różnych nośników i w różnych formach. Mogą być one prowadzone przy pomocy artykułów i debat w prasie i internecie, audycji radiowych i telewizyjnych. Ponadto można zachęcać do zmiany sposobów podróżowania przy pomocy imprez promocyjnych, kampanii plakatowych, rozmów telefonicznych, listów, reklam w prasie czy broszur. Stosowane w Szwecji blogi internetowe stanowią prosty sposób identyfikowania przejazdów, które można łatwo odbyć rowerem oraz do śledzenia indywidualnych nawyków komunikacyjnych. Istotne znaczenie może mieć także promowanie osobistym przykładem – korzystanie z rowerów w codziennym życiu przez znane osobistości życia publicznego.

Zdjęcie 42: Premier Norwegii Jens Stoltenberg podczas wycieczki rowerowej Źródło: **http://www.bt.no/nyheter/valg/--Uforpliktende--932974.html**
Zdjęcie 43: Czeski Minister Rozwoju Regionalnego Ing. Rostislav Vondruška oraz czeski Minister Transportu Gustáv Slamečka przymierzają koszulki z napisem „Czas na następną (rowerową) rewolucję" Źródło: **http://www.cyklokonference.cz/fotogalerie/**

Promocja ruchu rowerowego na Pomorzu powinna być kierowana generalnie w dwóch kierunkach: w kierunku mieszkańców Pomorza i w kierunku przyjezdnych.

Promocja wewnętrzna, nakierowana na mieszkańców Pomorza, użytkowników systemu rowerowego regionu, powinna być skierowana bezpośrednio do poszczególnych osób (rodziców, uczniów) ale także do osób mających istotny wpływ na kształtowanie i funkcjonowanie tego systemu (radnych, planistów przestrzennych, specjalistów inżynierii drogowej i komunikacyjnej, promotorów zdrowia publicznego i aktywności fizycznej oraz policjantów i strażników miejskich). Ponadto, promocja winna być adresowana do osób wykonujących specyficzne zawody wiążące się z dużą liczbą podróży, zwłaszcza w mieście, menedżerów dużych instytucji publicznych i zakładów pracy.

Zdjęcie 44: Uczestnicy Dnia Bez Samochodu w Tczewie otrzymali kamizelki odblaskowe promujące miasto – „Z Tczewa wszędzie blisko". Źródło: Wydział Promocji Urzędu Miasta Tczewa

Dobrym miejscem promocji jeżdżenia rowerem i bezpieczeństwa ruchu rowerowego są szkoły. Kampania promocji może zostać naturalnie zintegrowana z zajęciami z edukacji komunikacyjnej, programem ochrony środowiska lub lekcjami wiadomości o społeczeństwie. Można ją zrealizować lokalnie,

dzięki kontaktom między samorządem miasta a szkołami. Może to prowadzić do jednoczesnego podniesienia poziomu świadomości u dzieci, jak również dzięki 'oddolnemu' oddziaływaniu na rodziców.

Dobrą zasadą jest wprowadzanie lokalnego aspektu w ramy kampanii krajowej lub regionalnej. Jako mieszkaniec Lęborka dana osoba będzie odczuwała, że komunikat 'Lębork jeździ do pracy rowerem' jest dla niej ważniejszy niż ogólnokrajowe hasło 'Dojeżdżamy do pracy rowerem'. Dotyczy to oczywiście również kampanii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Promocja zewnętrzna będzie kierowana do przyjezdnych, bezpośrednio lub za pośrednictwem firm i organizacji pozarządowych zajmujących się organizowaniem i promocją turystycznego i rekreacyjnego ruchu rowerowego.

Zdjęcia 45: Gdynia Heineken Open'er Festiwal 2008 Źródło: Onet.pl 5 lipiec 2008r Zdjęcia 46: Konkurs na najlepsze przebranie podczas przejazdu rowerowego w Gdańsku, czerwiec 2007r. Źródło: opracowanie własne

Kampanie docierają do najszerszych kręgów społecznych przy wykorzystaniu wielu środków masowego przekazu w tym samym czasie. Można także spontanicznie wykorzystać wiele innych związanych z nimi imprez masowych, szeroko komentowanych przez ludzi.

Zdjęcie 47: „Winda rowerowa" zwróciła uwagę całej „rowerowej Europy" na miasto Trondheim w Norwegii oraz promocję ruchu rowerowego. Źródło: Collection of Cycling Concepts, str. 32 Zdjęcie 48: Burmistrz Kopenhagi Klaus Bondam rozdaje kanapki w ramach kampanii „Rowerem do pracy". Źródło: zdjęcie nadesłane przez Jensa Lofta Rasmussena, Prezydenta Dansk Cyklist Forbund i Członka Zarządu ECF.

9 Ruch rowerowy a rekreacja i turystyka

Czołowe miejsce zajmowane przez Pomorze na mapie turystycznej Polski stanowi dobry punkt wyjścia do tworzenia wizji regionu o wysokiej jakości życia, dynamice rozwoju, twórczo wykorzystującego doświadczenia innych regionów Europy, stawiających na innowacyjność i zrównoważony rozwój. Regiony te charakteryzują się zwykle również wysokim poziomem rozwoju cywilizacyjnego, innowacyjnością i niskim wskaźnikami wykluczenia społecznego i dystansu władzy[1]. W Europie najbardziej popularną, masową formą rekreacji i turystyki aktywnej jest rekreacja i turystyka rowerowa. W wielu regionach cechuje się ona również bardzo wysoką dynamiką rozwoju.

Rysunek 9: 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

Rozwój rekreacji i turystyki rowerowej uzależniony jest od rozwoju szerokiej podstawy, tworzonej przez praktykę korzystania z rowerów w życiu codziennym przez mieszkańców. Docenienie tej zależności jest głównym wyzwaniem osób zaangażowanych w rozwój turystyki i rekreacji rowerowej na Pomorzu.

Długodystansowa turystyka rowerowa, przynosząca największe, bezpośrednie dochody forma ruchu rowerowego stanowi swoisty wierzchołek góry lodowej. Bez szerokiej podstawy w postaci codziennego, użytkowego korzystania z rowerów przez mieszkańców danego regionu trudno oczekiwać jej trwałego rozwoju.

[1] Por. np. G. Hofstede „Kultury i organizacje" PWE Warszawa 2007

Między turystyką i rekreacją rowerową a użytkowym korzystaniem z roweru w życiu codziennym występuje istotna synergia. Głównym wyzwaniem regionów promujących rozwój systemu rowerowego jest przekonanie codziennych użytkowników samochodów by nie traktowali ich jako niezbywalnego elementu stylu życia i brali pod uwagę inne sposoby poruszania się w życiu codziennym i w czasie urlopu.

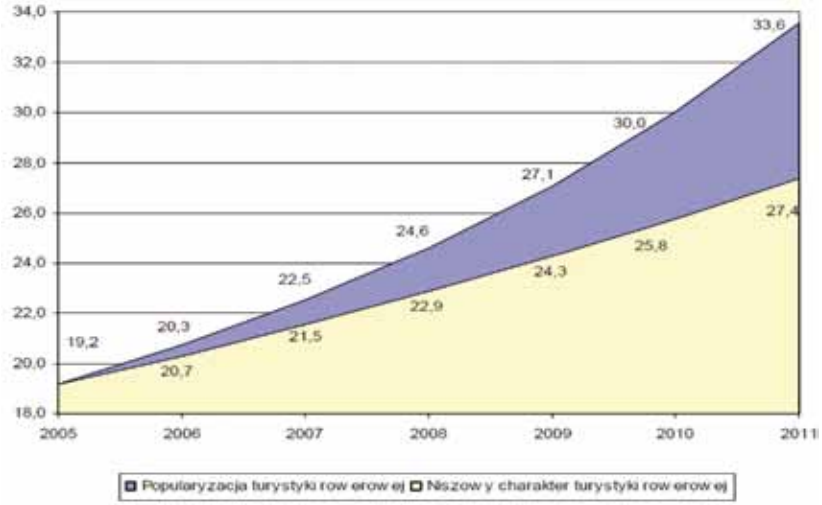
Jednocześnie trudno oczekiwać, by bez wypróbowania roweru w czasie wolnym osoby przyzwyczajone do codziennego korzystania z samochodu zdecydowały się na taki krok.

Tak więc poprawa warunków korzystania z rekreacyjnej jazdy rowerem sprzyja również rozwojowi systemu rowerowego w środowisku miejskim. Zależność ta działa również w drugą stronę: Największa potencjalna liczba zagranicznych turystów rowerowych mieszka w najbardziej rowerowych miastach i regionach Europy. Promowanie Pomorza jako regionu przyjaznego dla rowerów bez tworzenia warunków korzystania z rowerów spełniających standardy, do których są tam przyzwyczajeni może prowadzić do frustracji i zniechęcania ich do ponownego przyjazdu.

Wprowadzenie europejskich standardów polityki rowerowej, zarządzania mobilnością, edukacji ekologicznej i podejmowanie innych działań będą przyczyniać się do wzrostu turystycznej atrakcyjności Pomorza jako innowacyjnego regionu przyjaznego dla wszystkich: przede wszystkim dla mieszkańców, ale również dla turystów i inwestorów.

9.1 Stan obecny i perspektywy rozwoju turystyki rowerowej na Pomorzu

Badania skali ruchu rowerowego o charakterze rekreacyjnym i turystycznym nie są w Polsce prowadzone systematycznie. Stąd trudność określenia punktu wyjścia – określenia obecnej roli ruchu rowerowego i turystyki rowerowej w regionie. Szacunek obecnej i prognozowanej wartości rynku turystyki rowerowej Pomorza przedstawia poniższy wykres.



Wykres 7: Prognoza wartości rynku turystyki rowerowej w woj. pomorskim do roku 2011. Oś pionowa: mln zł.
Źródło: Ewa Wyszkowska – Wróbel „Rynek turystyki rowerowej w województwie pomorskim – stan obecny, determinanty i kierunki rozwoju Rozprawa doktorska napisana w Instytucie Transportu i Handlu Morskiego UG, Sopot 2007 s. 218

Rozważając znaczenie ruchu rowerowego dla perspektyw rozwoju regionu warto także wziąć pod uwagę dane gromadzone przez największą krajową organizację rowerzystów w Europie (niemiecki ADFC) na temat znaczenia turystyki rowerowej w Niemczech. Jest to kraj, z którego napływa na teren województwa pomorskiego najwięcej turystów zagranicznych.

1. *Turystyka rowerowa utrzymała w roku 2006 swój wysoki poziom: **44,7%** Niemców w wieku ponad 14 lat (= **21,72** mln) korzystało z roweru w czasie urlopu lub wakacji. W roku 2005 było ich 21,67 mln*[1]
2. *Popularność korzystania z roweru w czasie urlopu wykazywała tendencję stałego wzrostu: **14,9% (7,2 mln osób)** niemieckich urlopowiczów korzysta z roweru „często" lub „bardzo często" w roku 2005 było to 14,3% czyli 6,8 mln osób)*
3. *Według analizy podróży przeprowadzonej przez ADFC **2,2 mln** mieszkańców Niemiec **(3,4%)** planuje w ciągu najbliższych trzech lat „prawie na pewno" odbyć dłuższą podróż na rowerze. W roku 2007 **5,8% Niemców (3,8 mln osób)**, w roku 2006 5,3% (3,4 mln osób) brało pod uwagę urlop na rowerze*
4. *Urlop na rowerze jest istotnym elementem struktury wyjazdów urlopowych ogółem: **64%** w roku 2006 (w roku 2005: 89%, w roku 2004: 76%) podróży rowerowych to sposób na najważniejszy wyjazd urlopowy w roku. Zaznacza się jednak tendencja do realizacji większej liczby krótszych wyjazdów urlopowych.*
5. ***Meklemburgia – Pomorze Przednie**[2] była wymieniana w ankiecie przeprowadzonej wśród członków ADFC korzystających z katalogu „Deutschland per Rad entdecken" jako **NAJBARDZIEJ ULUBIONY REGIONALNY CEL PODRÓŻY ROWEROWYCH**; przed Bawarią i regionem Jeziora Bodeńskiego*[3].
6. *Turystyka rowerowa stanowi istotny element życia gospodarczego – wielkość rocznych obrotów wywołanych jej funkcjonowaniem szacuje się na **5 MLD EURO**. Szacunek ten oparty jest o odpowiedzi około 80% osób ankietowanych przez ADFC w ubiegłym roku: każda z nich wydała ponad 500 Euro na podróże i krótkie urlopy rowerowe. Dla **51,3%** podróżujących rowerami kwota ta przekroczyła nawet poziom 1.000 Euro. Przeciętna wielkość wydatków na podróż rowerem osiągnęła poziom **1.169 Euro**.*
7. *Notowane na giełdzie przedsiębiorstwa pracujące w branży rowerowej w większości przypadków w roku 2006 wykazały znaczące stopy wzrostu swojej wartości. Spośród funkcjonujących w skali światowej 28 przedsiębiorstw ponad połowa (**57%**) zamknęły rok 2006 przy znacznie wyższych kursach akcji, często charakteryzujących się dwucyfrowymi wskaźnikami wzrostu*[4].
8. *Niektóre regiony Niemiec zanotowały wyraźne symptomy wzrostu znaczenia turystyki rowerowej**.** W Szlezwiku- Holsztynie około 57% urlopowiczów korzysta z roweru. W okolicach Münster oferty przejazdów rowerowych opłacanych z góry określane mianem „Zbudowane na piasku" połączone z 700 noclegami wygenerowały przychody na poziomie **44 tys. Euro***
9. *Wykorzystanie 600 sztuk rowerów przeznaczonych do wynajmu w ramach systemu „Górne Łużyce na rowerze" („Oberlausitz per Rad") wzrosło w roku 2006 o 22%*[5].

Ramka 4: Turystyka rowerowa 2007: Liczby, daty, fakty. Wyniki analizy podróży rowerowych przeprowadzonej przez ADFC – wybrane szczegóły Źródło: opracowanie własne

Największy potencjał rozwoju produktów turystyki rowerowej występuje na styku ruchu rowerowego z koleją a także statkami białej floty (tramwajami wodnymi). Znakomitym przykładem efektywności takich działań jest utworzenie oddzielonej od ruchu kołowego trasy wokół Zatoki Puckiej, umożliwiającej odbycie jednodniowej wycieczki z rejonu Trójmiasta przy wykorzystaniu tramwajów wodnych (por rys.10.)

[1] Źródło: Exklusivfragen in der Reiseanalyse 2007 der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., F.U.R.
[2] Najbardziej podobny do Pomorza pod względem krajobrazu i klimatu region NIemiec.
[3] Źródło: Ankieta przeprowadzona wśród czytelników magazynu ADFC „Radwelt" oraz użytkowników opracowania „Deutschland per Rad entdecken", ADFC/DpR
[4] Źródło: Magazyn branżowy „RadMarkt" 2/2007
[5] Źródło: Marketinggesellschaft Oberlausitz

Rysunek 10: Powiązania rowerów z tramwajami wodnymi w rejonie Zatoki Gdańskiej. Źródło: Piotr Kuropatwiński, prezentacja przedstawiona na Światowym Kongresie Planowania Rowerowego Velo-city 2007 w Monachium.

Węzłowe rejony masowej turystyki w województwie pomorskim takie jak Słupsk, Tczew, Malbork, Krynica Morska, Łeba, Hel, Jastarnia, Sopot, Władysławowo, Ustka, Gniew już obecnie dysponują w wielu przypadkach elementami oferty usług adresowanych do amatorów korzystania z rowerów. Informacje o dostępnych w ich rejonach atrakcyjnych szlakach rowerowych są jednak nadal praktycznie niedostępne dla turystów zagranicznych.

Potencjał rozwoju rekreacji i turystyki wiążącej się z wykorzystaniem rowerów na Pomorzu można zauważyć obserwując już obecnie występującą skalę tego ruchu w Gdańsku, osiąganą w warunkach braku zaawansowanej promocji (por. poniższa ramka).

Czym poruszają się turyści po Gdańsku?
Turyści zwiedzający Gdańsk najczęściej poruszają się pieszo 55,5%, (…) rowerem 5,5%. Turyści zagraniczni najczęściej poruszali się po Gdańsku pieszo 64,5%, (…) rowerem 1,9%. Polscy turyści najczęściej poruszali się po Gdańsku pieszo 51,4%, (…) rowerem 6,4%.

Ramka 5: Badania opinii turystów przyjeżdżających do Gdańska w sezonie letnim 2007. Źródło: Raport Instytutu Eurotest, wrzesień 2007r.

Przedstawione wyżej dane stanowią podstawę to tezy, że już obecnie liczba turystów korzystających rekreacyjnie z roweru w sezonie letnim w Gdańsku sięga ponad 60 tys. osób.
Rozwój turystyki rowerowej, oprócz szeregu korzyści wizerunkowych i promocyjnych przynosi bardzo znaczące bezpośrednie korzyści finansowe. Dowodzą tego dane dotyczące znaczenia tej turystyki w Nadrenii Westfalii (okolice Münster):

Münster jest jednym z najbardziej atrakcyjnych turystycznie miast w Westfalii. Szacuje się, że co roku przyjeżdża tu ***5 MILIONÓW TURYSTÓW****. W 2004 roku nocowało ich tu pół miliona. Ze względu na dużą liczbę studentów i małe uprzemysłowienie, Münster robi wrażenie miasta „na luzie", czego dowodem są liczne restauracje i kawiarnie. W 2004 roku miasto wygrało w swojej kategorii nagrodę międzynarodowej fundacji LivCom*[1] *przyznawaną miastom o najwyższym poziomie jakości życia na świecie. Münster jest nazywany miastem rowerowym. Szacuje się, że jego mieszkańcy mają około 500.000 rowerów.*

*W Münsterland około jednej trzeciej wszystkich noclegów (****ok. 1 mln rocznie****) związana jest z ruchem turystów podróżujących rowerem. Do tego należy dodać około* ***12 MLN DZIENNYCH PRZEJAZDÓW O CHARAKTERZE REKREACYJNYM****. Porównanie między amatorami rekreacji rowerowej przyjeżdżającymi spoza regionu z liczbą rodzimych amatorów jazdy kształtuje się w proporcji jak 60 do 40. Na podstawie tych danych można oszacować (przy zgrubnym założeniu dziennych wydatków) podstawowe przychody wynikające z ruchu rowerowego poszczególnych grup turystów w Münsterland następująco:*

– z noclegami ok. ***69 mln €***
– przyjeżdżających do Münsterland spoza regionu bez nocowania ok. ***184 mln €***
– rodzimych rowerzystów rekreacyjnych (mieszkańców regionu) ok. ***36 mln €***

Wynika stąd, że roczna suma przychodów generowanych przez amatorów jazdy rowerem kształtuje się na poziomie ***289 mln €,*** *stanowi to około 30% ogólnych przychodów z turystyki realizowanych w Münsterland. (…). Z turystyką rowerową związane jest funkcjonowanie od ok.* ***5 DO 6 TYS. MIEJSC PRACY****, a przychody podatkowe kształtują się na poziomie około* ***3 MLN € ROCZNIE****.*

Ramka 6: Potencjał turystyczny Münsterland. Źródło: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 FahrRad!. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2001, s. 40

[1] Więcej na **http://www.livcomawards.com/**

9.2 Różnice w postrzeganiu turystów rowerowych w UE-15 i w Polsce

Istotną różnicą w podejściu stosowanym w 'rowerowych' krajach Europy do rekreacji i turystyki rowerowej a podejściem do tej tematyki stosowanym w Polsce jest 'izolacjonizm'. O ile w Europie promocja rekreacji i turystyki rowerowej jest nierozerwalnie związana z promocją codziennego korzystania z rowerów, w Polsce niejednokrotnie oba rodzaje ruchu rowerowego traktowane są oddzielnie. Innym przejawem odmienności postrzegania rekreacji i turystyki rowerowej w Polsce i krajach UE-15 jest traktowanie jej jako formy aktywności o charakterze niszowym, uprawianej przez stosunkowo niewielką liczbę pasjonatów. Nie jest ona traktowana w Polsce jako forma **PRAWDZIWIE MASOWEJ TURYSTYKI AKTYWNEJ**, możliwej do uprawiania przez wszystkie grupy wiekowe. Faktycznie jest uprawiana przez osoby zajmujące odpowiedzialne stanowiska w gospodarce i życiu publicznym, ponadprzeciętnie wykształcone i zarabiające, a także, co dla JST najważniejsze: pozostawiające w lokalnej gospodarce więcej pieniędzy niż turyści zmotoryzowani. Poniższa tablica, opracowana przez Macieja Zimowskiego, jednego z najbardziej doświadczonych organizatorów turystyki rowerowej w Polsce, przedstawia usystematyzowany obraz różnic sposobów postrzegania turystyki rowerowej w Polsce i krajach UE-15:

	Mity i wyobrażenia	Realia w krajach rozwiniętych i kierunki zmian w Polsce
Kto uprawia?	Młodzież i sportowcy. Rozrywka typowo męska.	Przewaga ludzi w wieku średnim emerytalnym, zarobki, wykształcenie i status społeczny wyższe od przeciętnej. Lekka, acz dająca się zauważyć przewaga kobiet.
Oczekiwania względem standardu usług	Najtańsze schroniska, kwatery, przysłowiowy kotlet schabowy i dużo taniego piwa.	Najlepsze hotele i pensjonaty (minimum **/***), wyrafinowana kuchnia, szlachetne gatunki win.
Używany sprzęt rowerowy	Rowery do ekstremalnej jazdy górskiej, w większości „wypasione" drogim osprzętem.	Przewaga rowerów trekkingowych i typu city-bike, także ze skromnym osprzętem, np. wynajęte z miejscowych wypożyczalni.
Szlaki rowerowe	Drogi kamieniste i gruntowe, o dużych nachyleniach, pokrywające się z pieszymi szlakami w górach	Utwardzone ścieżki rowerowe bądź lokalne drogi asfaltowe o małym ruchu samochodowym. Drogi gruntowe akceptowane jedynie na krótkich odcinkach. Bez męczących podjazdów.
Styl jazdy	Sportowy – chęć pokonywania kilometrów / wysokości, często trasy monotonne i okrężne.	Turystyczny – rower jako narzędzie do podziwiania różnorodności krajobrazu, zwiedzania lokalnych osobliwości. Preferowane trasy liniowe, dzielone na etapy z częstymi zmianami hotelu.
	Taką turystykę uprawia nieliczna garstka wyczynowców, którzy są w niektórych zakątkach dość głośni i widoczni, ale nie stanowią istotnego czynnika w regionalnych dochodach z turystyki	Taką turystykę uprawia w Europie 3-4 miliony osób rocznie. Tendencja wzrostowa od 15 lat, niezależnie od flauty w innych gałęziach turystyki. Istotny wkład do kasy wielu regionów, także tych bez spektakularnych turystycznych atrakcji.

Ramka 7: Turystyka rowerowa, która przynosi wymierne korzyści ekonomiczne regionom Źródło: Maciej Zimowski, Bird Service Prezentacja z pierwszego posiedzenie Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej. Czerwiec 2008

Przy podejmowaniu inicjatyw promocji regionu jako regionu przyjaznego dla turystów rowerowych warto mieć świadomość głównych cech charakterystycznych tej grupy klientów. W odróżnieniu od innych turystów turyści rowerowi są szczególnie zainteresowani materiałami informacyjnymi i literaturą dotyczącą miejsca spędzania swojego urlopu. 39% zapytanych niemieckich turystów rowero-

wych informuje, że decyzję o wyborze miejsca spędzenia urlopu podjęło na podstawie „publikacji reklamowych" oraz/lub „literatury rowerowej" czy artykułów w prasie (19%) i anonsów reklamowych w czasopismach (14%).

Rysunek 11: Współpraca pomiędzy firmą Nestle a Niemieckim Klubem Rowerowym promujące drogi rowerowe wzdłuż niemieckiego wybrzeża Bałtyku. Źródło: ADFC

Turyści rowerowi stosunkowo łatwo akceptują wyższe ceny noclegów i **SĄ TOLERANCYJNI W ODNIESIENIU DO NIEKORZYSTNYCH WARUNKÓW POGODOWYCH W PORÓWNANIU Z INNYMI TURYSTAMI**. Przyczyną ich niezadowolenia może być nadmiernie intensywny ruch kołowy, problemy ze znalezieniem miejsca zakwaterowania, niska jakość usług na kolei lub niespójne oznakowanie szlaku. Z drugiej strony szczególnie wysoko oceniają walory krajobrazu oraz naturalną urodę szlaków.

Zdjęcie (po lewej) 49: Grupa turystów rowerowych dojeżdżających do promu w Świbnie Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 50: Grupa turystów rowerowych nad Renem Źródło: Ralf Kaulen, Claudia Nowak „Communication and Marketing Concept Rhine Cycle Route" prezentacja przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007r.

Ważne jest również to, że rowerzyści stanowią grupę klientów o pewnej specyficznej lojalności**. ZMIENIAJĄ REGIONY, ALE POZOSTAJĄ WIERNI ROWEROM**. Co roku skłonni są kierować się na inny szlak rowerowy lub zwiedzać inny region. Taki wniosek potwierdza sensowność współpracy wszystkich pomorskich JST w realizacji partnerskich programów promocji podróży rowerowych. Tendencja separowania się od konkurencji nie ma wobec tej grupy klientów żadnego sensu[1].

Analiza zachowań turystów rowerowych podróżujących wzdłuż Wezery i Dunaju, wskazuje, że korzystają oni ze wszystkich możliwych kategorii miejsc noclegowych (od pól namiotowych i schronisk młodzieżowych aż po 5-gwiazdkowe hotele), ale przeciętnie rzecz biorąc wybierają wysokiej klasy hotele, aby „po fizycznym wyżyciu się w ciągu dnia, wieczorem odpocząć korzystając z dobrej kuchni i innych przejawów dobrobytu".

Ramka 8: Potencjał i przykłady promocji ruchu rowerowego Źródło: Frank Hofman. Potentiale und Beispiele der touristischen Radverkehrsförderung,3. Bonner Fahrradkongress, s. 47

[1] Dr Martin Uitz, op.cit. s. 20

9.3 Specyficzne cechy turystyki rowerowej wzmacniające rozwój turystyki

Turystyka rowerowa przyczynia się do przedłużenia sezonu turystycznego. Kilkudniowe przejazdy rowerowe odbywają się najczęściej wiosną i jesienią – tym samym umożliwiają lepsze wykorzystanie bazy noclegowej, wykorzystywanej przed i po sezonie jedynie w 20%.

Przejazdy rowerowe wzdłuż dużych cieków wodnych wiążą się często ze zorganizowanymi formami obserwacji ptaków, które na wiosnę i na jesieni wykazują wysoką aktywność związaną z okresem godowym (na wiosnę) lub przygotowywaniem się do odlotu w okresie późnego lata i wczesnej jesieni. Daje to możliwość zaoferowania na Pomorzu kolejnych, atrakcyjnych produktów aktywnej ekoturystyki opartej o korzystanie z roweru.

Pielgrzymki rowerowe

Jedną ze specyficznych cech polskiej religijności jest kontynuacja tradycji masowych pielgrzymek. Ostatnio nabierają znaczenia pielgrzymki rowerowe, z zamiarem dotarcia do Rzymu, Ziemi Świętej lub grobu św. Jakuba (Santiago de Compostella). Warto więc opracować programy i przebieg tras takich pielgrzymek na Pomorzu: do sanktuarium w Matemblewie, Kalwarii Wejherowskiej, Mątowów Wielkich, sanktuarium Św. Wojciecha, Katedry w Pelplinie czy Matki Boskiej w Piasecznie w okolicach Gniewu.

Zdjęcie 51: Kard. Józef Glemp w drodze na Pola Wilanowskie. Warszawa, Jubileuszowe Spotkanie Młodzieży, 24 września 2000r. Źródło: Tygodnik Powszechny nr 34 (3085) z 24 sierpnia 2008r.

Wiele odcinków lub całych tras sieci EuroVelo i Greenways przebiega wzdłuż znanych od stuleci tras pielgrzymkowych: szlak EV3 z Trondheim (grobu św. Olafa) do Santiago de Compostella w północnej Hiszpanii nosi miano „Szlaku pielgrzymów". Inny szlak (EV 5) noszący nazwę Via Romea Francigena prowadzi trasą dawnych pielgrzymek od grobu św. Anzelma w Canterbury do Rzymu. Warty wypromowania na Pomorzu szlak nadwiślański może nawiązywać zarówno do misji św. Wojciecha jak i mistyczki Doroty z Mątowów[1], czczonej jako błogosławiona w Polsce i jako święta w Niemczech.

Mapy rowerowe

Najtańszym i bardzo efektywnym narzędziem promocji ruchu rowerowego są umieszczane przy węzłach przesiadkowych komunikacji publicznej drogowskazy pokazujące możliwość dotarcia rowerem do kluczowych atrakcji turystycznych miasta i regionu. Specjalnie budowane dla rowerzystów drogi rowerowe – zwłaszcza wzdłuż cieków i zbiorników wodnych, czynnych lub wyłączonych

[1] Więcej na **http://pl.wikipedia.org/wiki/Dorota_z_M%C4%85tow%C3%B3w**

z eksploatacji linii kolejowych – nie stwarzają potrzeby znakowania przebiegu szlaku – rowerzyści mogą w takich warunkach samodzielnie łatwo orientować się w terenie. W warunkach bardziej rozwiniętych sieci dróg potrzebne jest wprowadzenie jednolitego systemu znakowania szlaków i przedstawienie go na specjalnie opracowanych mapach.
Znaki szlaków i ich oznaczenia na mapach rowerowych winny informować potencjalnych amatorów jazdy rowerem o stopniu trudności danego szlaku – czy ma on charakter szlaku dla przeciętnie wydolnych rowerzystów (szlaki rekreacyjne) czy też ma on charakter szlaku o charakterze bardziej sportowym, przeznaczonego dla amatorów wyższego poziomu adrenaliny.

Rysunek 12: Łączenie znakowania Eurovelo i Greenways Źródło: materiały otrzymane z Biura Programu Zielone Szlaki Greenways w Polsce

Inne informacje, które należy umieszczać na mapach przeznaczonych dla rowerzystów to dane na temat intensywności ruchu kołowego na drogach. Doświadczeni rowerzyści wiedzą, że w godzinach porannych w czasie weekendu na takich drogach ruch bywa znikomo mały, ale w piątkowe popołudnie trudno oczekiwać na nich dobrych warunków do poruszania się rowerem (tak jak i jakimkolwiek innym pojazdem). Tak opracowane mapy znacznie pomagają przy planowaniu podróży. Istotne jest wprowadzenie informacji na temat dostępnych i oznakowanych w danym rejonie korytarzy ruchu rowerowego na lokalne portale internetowe a także opracowanie interaktywnych programów umożliwiających ustalanie przebiegu przejazdów rowerem między wybranymi punktami. Programy wyszukiwarek internetowych powinny umożliwiać narzucanie warunków, którym mają odpowiadać proponowane trasy – czyli uwzględniać profil trasy – np. stopień nachylenia czy dane na temat skali przewyższenia całej trasy i jej głównych odcinków czy poziom intensywności wzdłuż proponowanej drogi przejazdu.

Obecnie dominują w Polsce mapy turystyczne, na których informacje o przebiegu szlaków rowerowych podawane są wraz z informacjami na temat przebiegu szlaków pieszych i nielicznych szlaków turystyki konnej. Brak specjalnie opracowywanych informacji promujących korzystanie z roweru wśród osób nie mających doświadczenia w orientacji w terenie. Turystyka rowerowa powinna przestać być traktowana jako niszowa forma turystyki kwalifikowanej uprawianej jedynie przez poszukiwaczy ekstremalnych przygód.

9.4 Układ tras rowerowych województwa pomorskiego

Obecny obraz przebiegu tras rowerowych Pomorza w dokumentach programowych województwa

Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego UMWP opracował w ramach realizowanych prac planistycznych propozycje przebiegu głównych szlaków turystyki rowerowej regionu. Obrazuje go mapa zamieszczona na stronie 77.

Obok tej sieci obecnie w województwie pomorskim jest oznakowanych przez PTTK ok. 2,5 tys. kilometrów szlaków turystyki pieszej, z czego ok. 80% nadaje się do przejazdu rowerem. Ponadto wzdłuż gminnych i niektórych powiatowych dróg województwa jest oznakowanych kilkaset kilometrów szlaków rowerowych. Korzystanie z nich było możliwe w warunkach niedorozwoju motoryzacji. Obecnie, w warunkach rosnącego ruchu samochodowego trudno oczekiwać, by służyły jako drogi masowej turystyki aktywnej o wysokim standardzie. Przewidujemy, że będą z nich nadal korzystać turyści kwalifikowani, o dużym doświadczeniu w poruszaniu się w ruchu drogowym.

Dla wypromowania Pomorza jako regionu masowej turystyki rowerowej należy jednak podjąć wysiłek zbudowania sieci wysokiej jakości dróg rowerowych wyłączonych z ruchu samochodowego, powiązanych z siecią kolei i tramwajów wodnych. Przebieg już istniejących dróg tego typu oraz proponowanego układu priorytetowych magistrali ruchu rowerowego przedstawiony jest na stronie 79.

Mapa 3: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego. Kierunki – Struktura przestrzenna tras rowerowych. Źródło: UMWP

Niniejsze opracowanie jest wynikiem zastosowania innego podejścia: identyfikujemy w nim główne korytarze, wzdłuż których rozwój masowej turystyki rowerowej wysokiej jakości ma największe szanse rozwoju. W naszym przekonaniu skupienie środków na poprawę warunków bezpieczeństwa i komfortu jazdy rowerem w tych korytarzach spowoduje osiągnięcie najwyższych wskaźników korzyści do kosztów. Wraz z podnoszeniem na nich standardów infrastruktury rowerowej będzie można prowadzić zaawansowane działanie promocji wybranych tras w organizacjach skupionych w ECF, zwłaszcza w ADFC i organizacji rowerzystów z krajów skandynawskich.

Proponowane przez nas podejście wynika również z faktu, że jak dotąd, w związku z niskim poziomem korzystania z roweru w codziennych przejazdach, popularność długodystansowej turystyki rowerowej w społeczeństwie polskim jest bardzo niska; turyści rowerowi poruszający się po drogach Pomorza to nadal głównie turyści zagraniczni. Polacy jak dotąd masowo korzystają z rowerów w celach rekreacyjnych, jeżdżąc w okolicy stałego miejsca pobytu urlopowego lub też w czasie weekendów[1].

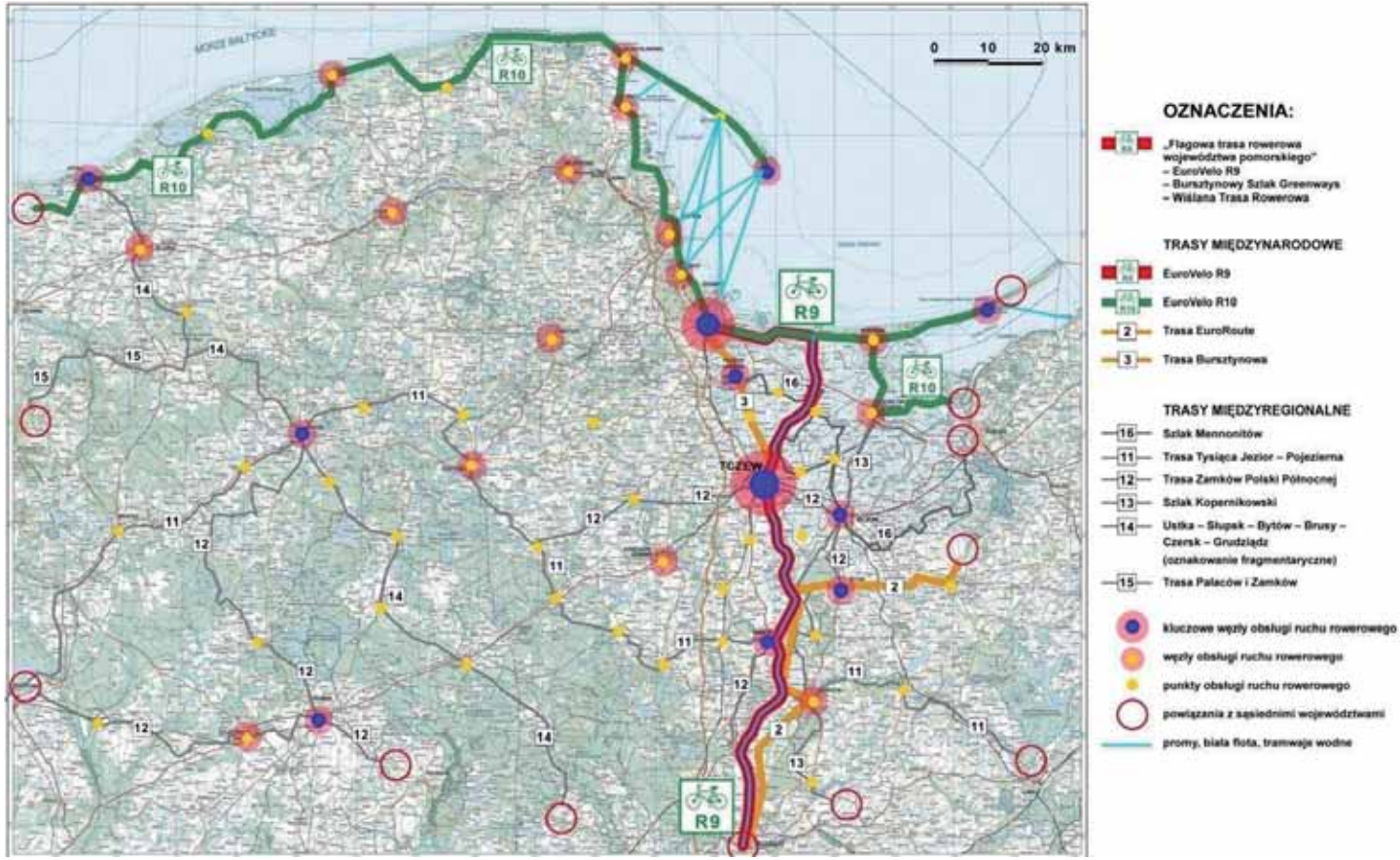
Proces wzrostu popularności dłuższych, kilkudniowych przejazdów rowerowych będzie się odbywał wraz z rozwojem widzialnej infrastruktury rowerowej certyfikowanej przez ekspertów akredytowanych przez ECF i skupione w niej organizacje oraz wzrostem liczby obiektów turystycznych posiadających certyfikat „Przyjazny rowerom" (**www.przyjaznyrowerom.pl**).

Proponowany w niniejszym opracowaniu przebieg głównych korytarzy rowerowego został zidentyfikowany na podstawie znanych nam opisów tras masowej turystyki rowerowej w Niemczech, Holandii, Francji i krajach skandynawskich. Warto zwrócić uwagę, że proponowane przez nas szlaki już obecnie częściowo funkcjonują jako trasy masowej rekreacji rowerowej. Dotyczy to zwłaszcza tras zbudowanych w ostatnich latach wzdłuż plaż Trójmiasta oraz wzdłuż brzegów Zatoki Puckiej od Helu przez Jastarnię, Władysławowo i Swarzewo do Pucka. Ich popularność wynika nie tylko z faktu poprowadzenia ich niezależnie od ruchu samochodowego, ale również z dobrych powiązań środkami transportu publicznego z Trójmiastem: koleją i liniami tramwajów wodnych. Już obecnie mogą one być z powodzeniem promowane w środowiskach amatorów turystyki rowerowej w Europie.[2]

Proponowany przebieg głównych korytarzy masowej turystyki rowerowej na Pomorzu

Przedstawione powyżej rozważania pozwalają na ustalenie następującego przebiegu korytarzy ruchu rowerowego na Pomorzu, na których należy skupić działania inwestycyjne i promocyjne: (por. mapa na stronie 79).

[1] Więcej na ten temat por. praca doktorska E. Wyszkowskiej- Wróbel op.cit.
[2] Przedstawiciele PSWE promowali je już na konferencji Velo-city 2007 w Monachium oraz Velo-City 2009 w Brukseli.

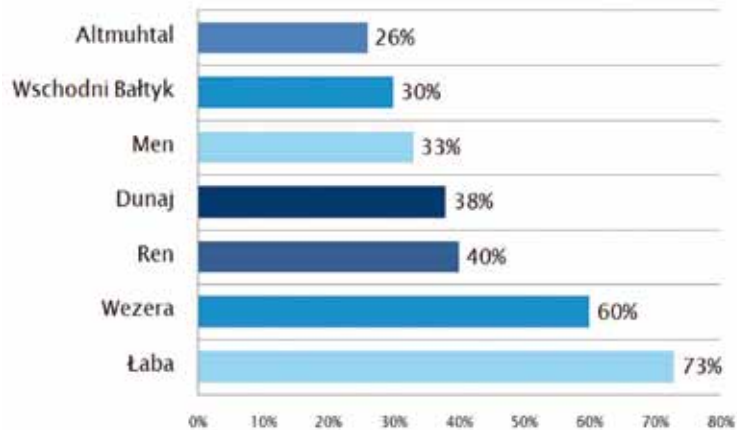


Mapa 4: Proponowany przebieg tras rowerowych na Pomorzu. Kierunki – Sieć tras rowerowych. Źródło: opracowanie własne

Szlak EuroVelo R 9 (szlak bursztynowy Gdańsk – Adriatyk).
Przebiega on wzdłuż Wisły od granicy województwa w okolicach Nowego i Zespołu Parków Krajobrazowych Doliny Dolnej Wisły, przez Gniew, Tczew do ujścia w okolicach Świbna, gdzie skręca na zachód łącząc się z nadbałtyckim szlakiem EuroVelo 10 prowadzącym do centrum Gdańska.

Umożliwia on przejazd rowerem niezależnie od ruchu samochodowego, z możliwością obserwacji malowniczych brzegów ostatniej dużej dzikiej rzeki Europy. Płaski przebieg trasy umożliwia pokonywanie jej przez osoby dysponujące przeciętną wydolnością fizyczną, a dobre powiązanie z siecią dróg kolejowych Pomorza w Tczewie i Gdańsku tworzy możliwość etapowania trasy. Oprócz oczywistych walorów przyrodniczych trasa ta umożliwia dotarcie do szeregu obiektów dziedzictwa kulturowego Pomorza, takich jak zamki pokrzyżackie w Kwidzynie i Gniewie, sanktuaria św. Wojciecha i Doroty z Mątowów czy zabytkowych obiektów inżynierii wodnej – mostów w Tczewie i śluz w Białej Górze i Przegalinie.

Wisła jest jedną z ostatnich rzek europejskich, wzdłuż której nie poprowadzono jeszcze tras masowej turystyki rowerowej. Doświadczenia ECF pokazują, że najpopularniejsze trasy takiej turystyki prowadzą wzdłuż głównych rzek Niemiec, Austrii i Holandii. Poniższy wykres daje obraz skali potencjalnego ruchu rowerowego wzdłuż Wisły.



Wykres 8: Najbardziej popularne trasy rowerowe w Niemczech w 2004r. Źródło: Ralf Kaulen, Claudia Nowak „Communication and Marketing Concept Rhine Cycle Route" prezentacja przedstawiona na Kongresie Velo-city Monachium 2007r

Powyższe dane wskazują, że potencjał rozwoju turystyki rowerowej wzdłuż Wisły (Trasa EuroVelo R-9) jest wyraźnie wyższy niż potencjał rozwoju takiej turystyki ruchu wzdłuż wybrzeża Bałtyku (Trasa EuroVelo R-10). Trasa R-9 winna stać się „flagowym" elementem widzialnej infrastruktury rowerowej Pomorza. Jej przebieg jest tożsamy z przebiegiem „Wiślanej Trasy Rowerowej"[1] tworzonej w ramach projektu pani poseł do Parlamentu Europejskiego Elżbiety Staniszewskiej oraz nadwiślańskiego odcinka szlaku Greenways Budapeszt – Kraków – Gdańsk[2].

[1] **http://www.wislanatrasarowerowa.pl**
[2] **http://www.greenways.pl/**

Zdjęcie (po lewej) 52: Fragment trasy rowerowej wzdłuż Wisły u podnóża Wawelu, czerwiec 2008r. Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 53: Fragment trasy rowerowej wzdłuż Wisły w okolicach mostów tczewskich. Źródło: Wydział Promocji Urzędu Miasta Tczewa.

Budowa analogicznej trasy w Austrii doprowadziła do uruchomienia wzdłuż Dunaju ruchu turystów rowerowych liczonych w **DZIESIĄTKACH TYSIĘCY ROCZNIE**.

Szlak EuroVelo R 10 (wokół Bałtyku).
Biegnie on od granicy województwa pomorskiego w rejonie Ustki, przez „krainę w kratę" wzdłuż południowych brzegów jezior – Gardno i Łebsko, przez Łebę, Choczewo, by ponownie wrócić nad brzeg Bałtyku w okolicach Białogóry. Następnie szlak ten biegnie przez Władysławowo i dalej na południe, wzdłuż brzegów Zatoki Puckiej i Gdańskiej w kierunku północnych granic Trójmiasta.
Po przejechaniu wzdłuż ulic Gdyni i Gdańska turyści rowerowi będą mogli skierować się wzdłuż brzegów Martwej Wisły do Świbna i przekroczeniu głównego nurtu Wisły promem zmierzać wzdłuż brzegu morza na Mierzeję Wiślaną. Obecnie, dla ominięcia uciążliwości wiążących się z poruszaniem się rowerem po Trójmieście, mogą w okresie letnim pokonać znaczną część trasy korzystając z oferty darmowych przewozów rowerów pociągami SKM. Ważnym uzupełnieniem propozycji przebiegu tej trasy jest objęcie jej oznakowaniem istniejącego już odcinka wydzielonej drogi rowerowej Władysławowo – Hel. Jej wysoka atrakcyjność wynika z położenia w bezpośredniej bliskości wód Zatoki Puckiej na odcinku Władysławowo- Jastarnia oraz możliwości przeprawy przez Zatokę Gdańską tramwajami wodnymi do Gdyni, Sopotu czy Gdańska.

Dotarcie trasą R-10 wzdłuż Mierzei Wiślanej do Krynicy Morskiej da możliwość pokonania Zalewu Wiślanego statkami białej floty do Fromborka. Inny wariant przebiegu trasy zakłada jej odgałęzienie w Stegnie na południe w kierunku Nowego Dworu Gdańskiego i dalej na wschód do Elbląga. Atrakcyjność trasy R-10 dla masowej turystyki rowerowej na terenie Pomorza można ocenić **JAKO MOCNO ZRÓŻNICOWANĄ**. Przebiega ona wzdłuż wysoko zagospodarowanych turystycznie miejscowości nadmorskich, ale jest odpowiednio skomunikowana z koleją jedynie w okolicach Trójmiasta i na półwyspie helskim.

Zdjęcie 54: Koniec drogi rowerowej prowadzącej wokół Zatoki Puckiej między Puckiem a Błądzikowem)
Źródło: **http://www.trojmiasto.pl/galeria/Realia-polskich-drog-12539.html?id_rowery=1&pozycja=11#foto**
Zdjęcie 55: Testowanie przebiegu trasy rowerowej R-10 w okolicach Kluk w kwietniu 2009 r. Źródło: Opracowanie własne

Zachodnia część trasy daje możliwość obcowania z dziką przyrodą Słowińskiego Parku Narodowego, odcinek na wschód od Wisły przebiega po płaskim terenie leśnego zaplecza wydm nadmorskich, lasami Mierzei Wiślanej lub wzdłuż kanałów Żuław Wiślanych.

Trasa bursztynowa Tczew – Pruszcz Gdański – Gdańsk (wariant trasy EuroVelo R-9)
Zamieszczona w niniejszym opracowaniu mapa zawiera propozycję przeprowadzenia nowego wariantu przebiegu trasy EuroVelo R-9 w okolicach Gdańska. Obecnie oznakowany szlak tradycyjnej turystyki rowerowej zakłada ruch rowerów wzdłuż opływu Motławy i dalej drogami z nawierzchnią o bardzo niskiej jakości przez Mokry Dwór. Dalej szlak prowadzi, drogami asfaltowymi przez Wiślinę, Wróblewo, Grabiny Zameczek, Krzywe Koło, Koźliny do Tczewa. Obecnie, z racji swojej malowniczości, jest to popularna trasa wycieczek rowerowych gdańszczan. Aby mogła się ona stać korytarzem masowej turystyki rowerowej w kierunku Tczewa i Wisły, proponujemy poprowadzenie jej bezpośrednio z centrum Gdańska wzdłuż kanału Raduni tak, by można ją powiązać z systemem kolei w Pruszczu Gdańskim oraz umożliwić docieranie do głównej atrakcji turystycznej tego miasta – faktorii rzymskiej, przez okolice sanktuarium Św. Wojciecha.

Zdjęcie 56: Fragment „Trasy bursztynowej" w okolicach Św. Wojciecha pod Gdańskiem Źródło: opracowanie własne

Proponowana trasa już teraz umożliwia poruszanie się między Pruszczem a Gdańskiem niezależnie od ruchu samochodowego wzdłuż mocno obciążonej drogi krajowej numer 1. Trasa ta będzie mogła połączyć się z trasą EuroVelo R-9 w rejonie mostów tczewskich.

Trasy rowerowe Delty Wisły, prowadzone wzdłuż wałów przeciwpowodziowych, dróg lokalnych o małym natężeniu ruchu samochodów oraz /lub dawnych linii kolei wąskotorowych umożliwią dotarcie z głównego węzła turystyki rowerowej Pomorza – **TCZEWA** do jednej z największych atrakcji turystycznych Pomorza – zamku w Malborku, ale także aktywizację turystyczną wielu miejscowości na Żuławach.

Istotnym wyzwaniem jest zachęcanie części turystów rowerowych kierujących się z Niemiec na Mazury do rozpoczęcia podróży rowerem już w Tczewie. Chodzi o zaoferowanie im atrakcyjnych produktów turystycznych wzdłuż Wisły oraz na terenie całych Żuław – mających charakter obszaru o krajobrazie podobnym do najbardziej rowerowego kraju Europy – Holandii. Przewidywane w dokumentach strategii województwa plany aktywizacji śródlądowej turystyki wodnej (europejska trasa E-70 Berlin – Elbląg – Kaliningrad) powinny być uzupełnione koncepcją wzbogacania tej oferty produktami turystyki rowerowej.

Pozostałe trasy rowerowe województwa

Wzrost ruchu rowerowego na trasach niższej rangi, wokół mniejszych ośrodków miejskich Pomorza będzie mógł następować wraz z rozwojem codziennego i rekreacyjnego ruchu rowerowego w ich okolicach, szczególnie na trasach tworzonych wzdłuż dawnych linii kolejowych, utwardzanych dróg leśnych i dróg prowadzonych nad brzegami jezior i cieków wodnych. Podstawowe znaczenie będzie miało stworzenie oferty „rower + kolej" wzdłuż linii Słupsk – Lębork – Wejherowo (i dalej do Trójmiasta, Tczewa i Malborka) oraz wzdłuż linii Tczew – Starogard Gdański – Czersk – Chojnice – Człuchów. Zagrożeniem rozwoju powiązań ruchu rowerowego rozwijającego się wzdłuż trasy EuroVelo R-9 z lokalnymi trasami rowerowymi Kociewia i Kaszub jest brak uwzględniania potrzeb ruchu rowerowego przy budowie elementów infrastruktury towarzyszącej autostradzie A-1 i projektowanej południowej obwodnicy Gdańska.

Chodzi o zapewnienie, by przy budowie kładek dla pieszych lub wiaduktów dla ruchu lokalnego, tworzyć rampy („ślimaki") i przepusty dla ruchu rowerowego, eliminujące „efekt barierowy" dróg szybkiego ruchu drogowego dla ruchu lokalnego. Analogiczne zasady powinny obowiązywać przy pracach modernizacyjnych wszystkich szlaków kolejowych na Pomorzu.

10 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

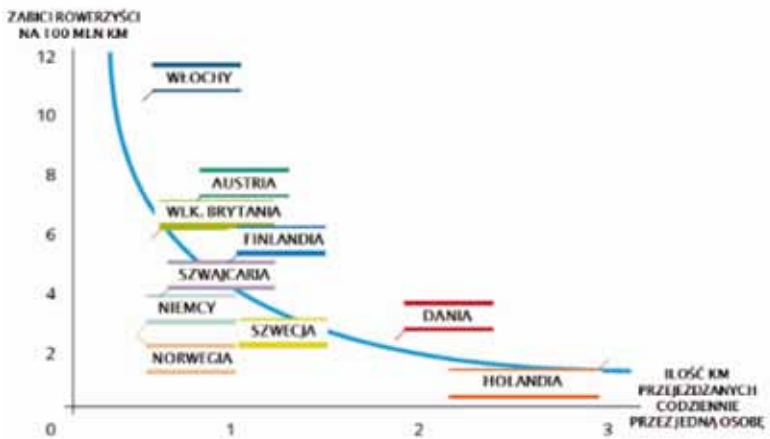
Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego są podstawowym kierunkiem i jednocześnie warunkiem sukcesu wdrażania zintegrowanego systemu rowerowego na Pomorzu. Za najważniejsze z nich uważamy działania objęte programem podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT POMORSKI. Najważniejsze jest stworzenie form zinstytucjonalizowanej współpracy między rowerzystami a decydentami zajmującymi się kształtowaniem założeń gospodarki przestrzennej oraz infrastruktury transportowej województwa i poszczególnymi JST zgodnie z zasadami współczesnej polityki rowerowej (BYPAD – por rozdział 2.6 niniejszej Księgi).

Doświadczenia wielu regionów UE-15 promujących korzystanie z roweru w życiu codziennym wskazują, że oba cele: wzrost ruchu rowerowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wzajemnie się wspierają. Zachodzi możliwość jednoczesnego zwiększania skali ruchu rowerowego przy równoległej redukcji liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar.

*W Nadrenii i Północnej Westfalii miał miejsce **ponad dwu i półkrotny wzrost udziału przejazdów rowerowych** w ogólnej strukturze ruchu (od 3% do 8%) w ciągu 8 lat. W tym okresie nastąpił jednocześnie spadek liczby ofiar wypadków drogowych – do poziomu 4 ofiar na 10.000 mieszkańców. To, że takie zmiany mogą mieć miejsce nie tylko w wybranych miastach i gminach, dowodnie przekonują przykłady Holandii, Danii wielu innych krajów europejskich.*

Ramka 9 Korelacja pomiędzy wzrostem udziału przejazdów rowerowych, a spadkiem liczby ofiar wypadków drogowych. Źródło: Opracowanie własne na podstawie FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 op.cit. s.9.

Pokazuje to również poniższy wykres:



Wykres 9: Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem dziennie na osobę w różnych krajach europejskich Źródło: Cycling in the Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, str. 13

Przedstawiona zależność wykazuje, że im większa codzienna obecność rowerzystów w ruchu drogowym, tym większe ich bezpieczeństwo.

Analiza danych o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju (por. poniższe ramki) pozwala stwierdzić, że Polska jest krajem nieprzyjaznym i niebezpiecznym dla niezmotoryzowanych. Ponadto, działania podejmowane na rzecz poprawy tej sytuacji okazują się nieskuteczne. Implikuje to potrzebę uwzględnienia doświadczeń krajów o wysokiej kulturze rowerowej.

*W 2005 roku zginęło na polskich drogach **509** rowerzystów – stanowiło to ok. **9,7 %** ogólnej liczby ofiar śmiertelnych; w wypadkach zostało rannych **5350** rowerzystów, czyli **9 %** ofiar wypadków, w warunkach, gdy ruch rowerowy stanowi około **1-2 %** podróży.*

- *Bardzo dużo wypadków zdarza się na ulicach z drogami rowerowymi (Kraków, Warszawa).*
- *28 % wypadków rowerzystów w Warszawie zdarzyło się na **skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją, ale tylko 7%** spowodował wjazd na czerwonym świetle!*

Ramka 10: Liczba wypadków rowerzystów w Polsce w 2005r. Źródło: prezentacja Marcina Hyły przedstawiona na spotkaniu z Parlamentarną Grupą Rowerową, czerwiec 2008 (**www.rowery.org.pl**)

Dotyczy to również sytuacji występującej w województwie pomorskim:

*W roku 2007 w województwie pomorskim zarejestrowano 18.174 kolizje, 3.060 wypadków, w których 4.008 osób zostało rannych, a **266 osób zginęło**. Porównując te dane do danych z roku 2006 **obserwujemy wzrost wszystkich wskaźników oprócz kolizji** (…). **Liczba wypadków wzrosła o 11%, liczba rannych ofiar wypadków o 13% a liczba ofiar śmiertelnych o 4%.** Szacunkowe straty materialne i społeczne wypadków drogowych w województwie pomorskim w roku 2007 wyniosły 1.9 mld zł czyli o 11% więcej niż w roku ubiegłym.*

Ramka 11: Liczba wypadków na Pomorzu w 2007 r. Źródło: strona internetowa Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Działania modernizacyjne prowadzące do zwiększenia przepustowości korytarzy ruchu drogowego dla samochodów i ich prędkości, niejednokrotnie pogarszają warunki poruszania się niezmotoryzowanych. Wymuszają dłuższe oczekiwanie na zmianę świateł, konieczność pokonywania schodów na specjalnie budowanych kładkach lub w tunelach dla pieszych, przedłużanie drogi dojścia do przystanków komunikacji publicznej. Takie działania w obszarach dużej liczby źródeł i celów podróży są **niezgodne z deklarowanymi** w dokumentach programowych rozwoju miast i gmin **zasadami zrównoważonego rozwoju**.

Ponadto, przy kształtowaniu infrastruktury drogowej w Polsce obowiązuje milcząco przyjmowane dążenie do przenoszenia ruchu rowerowego poza przestrzeń jezdni, pod hasłem „ochrony bezpieczeństwa rowerzystów". Działania te są uzasadniane wyłącznie tam, i wyłącznie wtedy, gdy natężenie lub prędkości ruchu samochodów przekraczają pewne progowe wartości. Nie wynika to z powodu zagrożenia bezpośrednio stwarzanego przez rowerzystów. Faktycznie te działania realizowane są bardziej po to, by rowerzyści „nie przeszkadzali kierowcom na jezdni (w bezkarnym czy bezproblemowym przekraczaniu ograniczeń prędkości)".

Jeśli polegają one jedynie na budowaniu dróg rowerowych wzdłuż głównych arterii ruchu drogowego, nawet z nawierzchnią odpowiedniej jakości, nie przyczyniają się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Raport o bezpieczeństwie ruchu rowerowego w Warszawie w latach 2004-2006 pokazuje na przykład, że **72%** kolizji na wydzielonych ścieżkach rowerowych to kolizje polegające na bocznym uderzeniu rowerzysty (por poniższy wykres).

Wykres 10: Struktura przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów
Źródło: Aleksander Buczyński – Raport o bezpieczeństwie ruchu rowerowego w Warszawie 2004-2006

Poprawa bezpieczeństwa na drogach przy jednoczesnym podnoszeniu udziału codziennych przejazdów rowerowych w ogólnej strukturze ruchu jest jednym z głównych celów działań na rzecz wykorzystania systemu rowerowego jako czynnika rozwoju regionu.

Specyficznym problemem występującym w Polsce jest brak odróżnienia wyborów komunikacyjnych przyczyniających się do generowania zagrożenia dla innych od zachowań wiążących się z wystawieniem się na ryzyko. Brak tego rozróżnienia, połączony z brakiem odpowiedniej promocji zmian nawyków komunikacyjnych (np. rezygnacji korzystania z samochodu na krótkich odległościach) zmniejsza potencjalną skuteczność kampanii promocji jazdy rowerem.
Ruch rowerowy może bezpiecznie odbywać się na jezdni nawet jeśli prędkość osiągana przez samochody sięga 80 km/h, o ile natężenie ruchu samochodów jest odpowiednio niskie. Oznacza to że na bardzo mało uczęszczanych drogach poza terenem zabudowanym ruch rowerzystów może odbywać się stosunkowo bezpiecznie i nie występuje tam nieodzowna konieczność budowania tam wydzielonych dróg rowerowych. Na terenach zabudowanych, gdzie obowiązuje generalnie ograniczenie prędkości do 50 km/h – wtedy, gdy mamy do czynienia z niewielką intensywnością ruchu – **RUCH ROWEROWY MOŻE RÓWNIEŻ ODBYWAĆ SIĘ PO JEZDNI**.

Zdjęcie 57 i 58: Malowanie i wykorzystanie pasów rowerowych na jezdni w Pradze w kwietniu 2009r.
Źródło: **http://doprava.praha-mesto.cz/(ctr41e45htfdepmip4bfjp2k)/zdroj.aspx?typ=2&id=80744&sh=1158446651**

W krajach UE-15 podstawową rolę w procesie podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego nabiera proces skokowego zwiększania liczby ulic, na których obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h (poprzedzony przeprowadzeniem odpowiednich kampanii informacyjno-promocyjnych). **TAKIE SPOWOLNIENIE RUCHU PRZYCZYNIA SIĘ DO ŁATWIEJSZEGO WPROWADZANIA INNYCH ELEMENTÓW PODNOSZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWO**. Potencjalnie najkorzystniejsze warunki dla rowerzystów (i niezmotoryzowanych) panowałyby, gdyby różnice prędkości między nimi a samochodami były bardzo małe, tak by czas reakcji na zachowania uczestników ruchu był odpowiednio długi.

Podnosi to również komfort poruszania się niezmotoryzowanych i ułatwia wprowadzanie innych zasad, takich jak wymóg zatrzymywania się samochodów w celu przepuszczenia pieszych stojących przed wejściem na „zebrę", dopuszczenie do jazdy rowerzystów obok siebie czy tworzenia osobnych pasów dla ruchu rowerowego na jezdniach i śluz rowerowych na skrzyżowaniach. Procesowi temu towarzyszy rozszerzanie obszaru stref zamieszkania i stref pieszych, z dopuszczeniem na nich ruchu rowerowego.
Radykalne ograniczenie prędkości na małych ulicach o jednym kierunku ruchu umożliwia wprowadzenie generalnej zasady możliwości korzystania z nich przez rowerzystów w obu kierunkach, bez wyznaczania osobnych pasów ruchu. Rowerzyści na takich ulicach w wielu miastach traktowani są przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie ruchem jako „ruchome progi spowalniające", przyczyniające się do redukcji liczby drobnych kolizji drogowych i podnoszące bezpieczeństwo wszystkich.

Dlatego w niniejszej księdze zwracamy uwagę na potrzebę docenienia działań na rzecz uspokajaniu ruchu. Prowadzą one do znacznego spadku ryzyka zdarzeń drogowych i stopnia obrażeń ich ofiar. Dzięki nim kierowcy mogą dokładniej rozpoznawać sytuację i łatwiej reagować na nieprzewidziane zachowania innych. Piesi i rowerzyści muszą także przyczyniać się do minimalizacji ryzyka poprzez przestrzeganie przepisów i dostosowywanie swojego sposobu poruszania się w przestrzeni drogowej do panujących warunków.

Pierwszym krokiem w kierunku poprawy bezpieczeństwa na drogach powinno być wypracowanie nowego systemu pozyskiwania danych o zdarzeniach drogowych. Należy podjąć wysiłek poprawy jakości analiz przyczyn, okoliczności i przebiegu wypadków w skali poszczególnych JST (obejmującego co najmniej takie kwestie jak rodzaj, przyczyna, okoliczności, pora dnia i ciężkość odnoszonych obrażeń). Specyfika ruchu rowerowego, zwłaszcza uprawianego w celach sportowych i rekreacyjnych powoduje, że około 40 % wypadków z udziałem rowerzystów to wypadki nie raportowane policji, m.in. dlatego, że są to wypadki bez udziału osób trzecich[1]. Stąd bardziej wiarygodnym niż dane policji źródłem informacji o wypadkach rowerowych są **PLACÓWKI POGOTOWIA RATUNKOWEGO**.

Przedstawiciele niezmotoryzowanych, w tym rowerzystów, winni być reprezentowani w procesie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ich udział powinien zostać poprzedzony przeszkoleniem wszystkich uczestników audytu w zakresie dobrych praktyk sprawdzonych w krajach skutecznie realizujących politykę preferowania roli pieszych, rowerzystów i transportu publicznego w obsłudze potrzeb komunikacyjnych ludności. Poniższa lista zawiera zagadnienia, które wymagają **zmiany podejścia** zarówno decydentów jak i użytkowników dróg:

[1] Źródło: Collection of Cycle Concepts, Vejdirektoratet, Copenhagen 2000

- zbieranie danych na temat przyczyn i przebiegu wypadków pieszych i rowerzystów;
- przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniających specyficzne potrzeby rowerzystów;
- docenienie znaczenia „niewidzialnej infrastruktury rowerowej" (głównie stref zamieszkania, stref uspokojonego ruchu, „**STREF 30**" i strefach dużego ruchu niezmotoryzowanych; w okolicach węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej i centrach miast wraz ze zniesieniem zwyczaju zakazywania ruchu rowerów w strefach pieszych, bez względu na porę dnia czy warunki ruchu na jezdniach czy chodnikach sąsiednich ulic;
- wprowadzenie do sieci ulicznej miast tzw. ulic rowerowych i rowerowo-parkingowych, z ograniczeniem prędkości do 20 km/h, na których inne pojazdy miałyby obowiązek ustępowania rowerzystom mających prawo poruszania się w obu kierunkach oraz/lub obok siebie;
- połączenie edukacji komunikacyjnej z promocją ruchu rowerowego realizowaną w realnych warunkach ruchu drogowego;
- omawianie typowych zachowań rowerzystów i pieszych wśród uczestników kursów prawa jazdy;
- dopuszczenie ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych i tworzeniem śluz rowerowych (przesuniętych linii stopu) na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;
- dopuszczenie możliwości zwalniania rowerzystów z obowiązku zatrzymywania się na czerwonym świetle w sytuacjach nie generujących zagrożenia (np. na skrzyżowaniach w kształcie litery T);
- dopuszczenie do montażu składanych bagażników do przewozu rowerów na przedniej masce autobusów miejskich wzorem kilkuset miast USA i Kanady;
- dopuszczenie do przejeżdżania rowerem wzdłuż kolumny wolno poruszających się samochodów przed skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną z prawej strony;
- zniesienie wymogu korzystania z drogi rowerowej, jeśli jej jakość nie spełnia określonych standardów (dopuszczenie do jazdy rowerem po jezdni wzdłuż takiej drogi rowerowej);
- dopuszczenie jazdy rowerem po chodniku w przypadku trudnych warunków atmosferycznych (burzy, opadów śniegu lub deszczu, gołoledzi, mgły);
- rewizji systemu znakowania dróg i szlaków rowerowych;
- przyjęcie zasady, że inspektorzy nadzoru inwestycji drogowych mają obowiązek korzystania z roweru w czasie odbioru nowych inwestycji drogowych (jakość infrastruktury rowerowej zależy od jakości nawierzchni, ale jeszcze bardziej od jakości rozwiązań sytuacji kolizyjnych między ruchem rowerów a samochodów).
- rewizję treści lub sposobu interpretacji przepisów mówiących o lokalizacji dróg rowerowych wzdłuż cieków wodnych (po koronie wałów przeciwpowodziowych) oraz wzdłuż linii kolejowych (zwłaszcza w rejonie wiaduktów prowadzących ruch kołowy nad torami kolejowymi).

Realizacja powyższych postulatów umożliwi tworzenie sieci dróg rowerowych z odrzuceniem **MILCZĄCO PRZYJMOWANEJ ZASADY BEZWZGLĘDNEJ IZOLACJI RUCHU ROWEROWEGO OD INNYCH UŻYTKOWNIKÓW RUCHU**. Jest ona obecnie połączona często z dyskryminacją i brakiem tolerancji dla naturalnych zachowań rowerzystów takich jak nakaz zsiadania z rowerów i prowadzenia rowerów wzdłuż przejść dla pieszych, nawet tych, które sterowane są sygnalizacją świetlną.
Dodatkowo pozwoli to na eliminację utożsamiania działań na rzecz redukcji dopuszczalnej prędkości na większości ulic sieci drogowej z obniżeniem jej przepustowości. Zmniejszy to potrzebę tworzenia zatok dla parkowania samochodów kosztem przestrzeni dla pieszych i rowerzystów a także parkowania samochodów na chodnikach i drogach rowerowych.

Zdjęcie (po lewej) 59: Przykład oznakowania wjazdu na ulicę przyjazną dla wszystkich użytkowników w Krakowie.
Źródło: opracowanie własne
Zdjęcie (po prawej) 60: Wygląd i oznakowanie analogicznej ulicy (Ogarnej) Głównego Miasta w Gdańsku. Źródło: opracowanie własne

Kampanie promocji bezpieczeństwa drogowego, jeśli mają przyczynić się do poprawy zachowań winny być adresowane do wszystkich użytkowników ruchu: rowerzystów i pieszych we wszystkich grupach wiekowych, ale przede wszystkim do osób generujących największe potencjalne ryzyko czyli kierowców.

Zdjęcie (po lewej) 61: Grupa duńskich gimnazjalistów w czasie szkoleń na ulicach w warunkach codziennego ruchu drogowego
Źródło: Collection of Cycle Concepts, str.30
Zdjęcie (po prawej) 62: Angażowanie matek w realizację programu szkolenia dzieci w umiejętności jazdy rowerem w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego w mieście.
Źródło: Paul Robison, Bikeability Manager. Getting the next generation on their bikes. **Prezentacja programu angielskiego programu Bikeability na kongresie Velo-city 2009 w Brukseli**

Promocja ruchu rowerowego – również realizowanego w celach rekreacyjnych – przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu, bowiem kierowcy korzystający z rowerów nawet jedynie w czasie weekendów potrafią lepiej zrozumieć zachowania rowerzystów w sytuacjach konfliktu o przestrzeń na jezdni lub w sytuacjach kolizyjnych wtedy, gdy kierują swoimi pojazdami mechanicznymi w normalnym dniu pracy.

11 Zaproszenie do dialogu

Niniejsza „Zielona Księga" jest w naszym zamiarze punktem wyjścia do długiego, ale w czasie swojego przebiegu wielokrotnie wynagradzającego uczestników dialogu. Chodzi nam o wszczęcie dyskusji nad szansami i możliwościami systematycznej, szeroko zakrojonej promocji ruchu rowerowego na Pomorzu. Poszczególne propozycje, działania i zalecenia powinny służyć jako punkty orientacyjne na drodze do szerokiego otwarcia możliwości korzystania z roweru we wszystkich możliwych jego zastosowaniach – rekreacji, życiu codziennym, turystyce i sporcie.

Nasze wieloletnie doświadczenie w promocji ruchu rowerowego daje podstawę do tezy, że wiele zastrzeżeń co do celowości podejmowania wysiłków na rzecz jego rozwoju wynika z niedoinformowania. Próbowaliśmy więc w jej treści przedstawić szereg argumentów świadczących o korzystnym wpływie rozwoju systemu rowerowego na szereg aspektów życia w rozwiniętym cywilizacyjnie regionie, jakim staje się Pomorze. Do wielu wniosków sformułowanych w niej dochodziliśmy stopniowo, zauważając, jak zmienia się nasze stanowisko po uwzględnieniu wielu pozornie nieistotnych szczegółów. Mamy nadzieję, że opinie formułowane w odniesieniu do wielu prezentowanych przez nas zapisów zostaną poprzedzone podjęciem próby przeczytania naszego opracowania ze zrozumieniem. Najbardziej liczymy na opinie osób, które przeżyły swoiste nawrócenie: które nie brały pod uwagę możliwości korzystania z roweru w życiu codziennym, a które dostrzegły jego zalety po podjęciu decyzji o skorzystaniu z niego po długim okresie korzystania z samochodu.

Stworzone na podstawie dialogu kolejne opracowanie **programujące rozwój systemu rowerowego na Pomorzu** będzie mogło wówczas uwzględnić wiele punktów widzenia pomorskich samorządów, organizacji pozarządowych, firm i poszczególnych osób.

Powinniśmy pamiętać, że promocja ruchu rowerowego jest nie tylko polem działania władz publicznych oraz zorganizowanych grup interesu. Jedynie wtedy, gdy mieszkańcy Pomorza uznają za sensowne wspieranie ruchu rowerowego jako istotnego czynnika rozwoju regionu, będziemy mogli już za kilka lat osiągnąć zauważający postęp w proponowanym kierunku.

Uważamy, że rozwój systemu rowerowego będzie mógł odegrać znaczącą, pozytywną rolę w rozwoju Pomorza, jeśli będzie się go postrzegać jako dynamiczny proces.
Oznacza to, że promocja systemu rowerowego winna być od samego początku realizowana jako zestaw przedsięwzięć charakteryzujących się następującymi cechami:

- **komunikatywnością** – wyrażającą się w formie otwartego informowania ludności;
- **gotowością do współpracy** i współuczestnictwa wszystkich istotnych dla regionu grup, ale również poszczególnych mieszkańców Pomorza,
- **innowacyjnością** – polegającą na proponowaniu nowych pomysłów i koncepcji,

- **zintegrowaniem** z innymi działaniami wynikającymi z polityki zrównoważonego rozwoju województwa.

Wychodząc z tych założeń, proponujemy podjęcie następujących konkretnych kroków:

- **przedstawienie Koncepcji** rozwoju systemu rowerowego województwa pomorskiego (Zielonej Księgi) na stronie internetowej województwa,

- **uruchomienie platformy internetowej** pod nazwą „Forum dyskusji nad Zieloną Księgą rozwoju systemu rowerowego Pomorza",

- **stworzeniem grup partnerskich** składających się z: JST, organizacji pozarządowych (NGOs), firm prywatnych, operatorów transportu publicznego, pracowników instytucji naukowych, środków masowego przekazu i pojedynczych zainteresowanych osób w poszczególnych miastach i powiatach województwa,

- przystąpienie do **opracowywania Białej Księgi**, która będzie stanowiła wiążący dokument strategii rozwoju systemu rowerowego na Pomorzu;

Problemy i możliwości rozwoju ruchu rowerowego można najlepiej zidentyfikować na poziomie lokalnym. Zarządy miast i gmin będą odgrywały kluczową rolę w procesie opracowywania rozwiązań i informowania zainteresowanych o realizowanych przedsięwzięciach. Namawiamy do skupienia uwagi na poprawie poziomu jakości dialogu i wzmocnieniu gotowości do wysłuchiwania oddolnie wyrażanych propozycji – uruchomienie procesu konsultacji z mieszkańcami, przedsiębiorcami i lokalnymi organizacjami obywatelskimi. Promując program promocji ruchu rowerowego, wypromujemy Pomorze jako innowacyjny region, który stosuje nowoczesne formy współpracy i budowy zaufania, jest przyjazny dla nas samych i dla odwiedzających nas gości.

Jesteśmy przekonani, że wiele już obecnie zrealizowanych działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego na Pomorzu można wykorzystać jako przykłady dobrych praktyk, które można pokazywać w innych regionach kraju i Europy. Warto wzmocnić system wymiany informacji, dialogu i promocji – w ramach szeroko zakrojonych, przemyślanych działań promocji regionu, aktywnie wykorzystującego narzędzia marketingu społecznego.

Problemy zrównoważonej mobilności występują na całym świecie – miasta i regiony, promujące ruch rowerowy, osiągają w ich rozwiązywaniu ponadprzeciętne rezultaty.
Warto dołączyć do ich grona.

Zapraszamy do dialogu.

Podsumowanie

Rower jest szybszy niż myślisz[1]. Rower przekracza granice[2]. Rower jest narzędziem odzyskiwania miasta[3].

Jednak nie rower, ale **ROZWÓJ REGIONU** jest kluczowym pojęciem naszego opracowania. Staraliśmy się w nim przedstawić następujące główne tezy:

- w województwie pomorskim występuje olbrzymi, niedoceniany i niewystarczająco wykorzystywany potencjał rozwoju systemu rowerowego, mogący owocnie przyczynić się do rozwiązania szeregu problemów, z korzyścią dla jakości życia mieszkańców, przyjeżdżających do niego turystów a także dla wizerunku regionu.
- dorobek regionów, które już na tej drodze osiągnęły sukcesy można wykorzystać, realizując szereg odpowiednio przygotowanych i konsekwentnie realizowanych działań, charakteryzujących się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów.
- treść, zakres i kolejność tych działań warto ustalać w skali lokalnej, w odpowiednio zorganizowanych, trwałych formach współpracy JST, organizacji pozarządowych, firm i poszczególnych, zainteresowanych osób.

Treść niniejszej Zielonej Księgi jest zgodna z zapisami wielu dokumentów programowych Unii Europejskiej, programów strategicznego rozwoju wielu dziedzin życia naszego kraju a także zapisami dokumentów programowych tworzonych przez władze samorządowe Pomorza. Zidentyfikowaliśmy w niej potrzebę zdecydowanego podniesienia jakości i szczegółowości danych o rozwoju spontanicznie rozwijającego się ruchu rowerowego. Informacje te będzie można wykorzystać do dalszych działań promocyjnych, a także do monitorowania postępów (lub braku postępów) na przyjętej ścieżce rozwoju.

Nie ma prostych rozwiązań, są tylko inteligentne wybory. Na proponowanej przez nas drodze lokalni promotorzy rozwoju systemu rowerowego będą napotykać wiele różnorodnych przeszkód i będą zaskakiwani wieloma opiniami, często wynikającymi z braku gotowości do podjęcia ryzyka przezwyciężania ograniczeń wyobraźni i uwzględniania istotnych szczegółów.

W treści Zielonej Księgi przedstawiliśmy wiele praktycznych narzędzi i dobrych praktyk dochodzenia do efektywnej i atrakcyjnej polityki rowerowej, zintegrowanej z działaniami dotyczącymi wielu obszarów zainteresowania władz samorządowych i mieszkańców.

Korzystaliśmy z doświadczenia wielu różnych miast, regionów i krajów, nie tylko starego kontynentu. Pokazaliśmy, że niektóre elementy dorobku Pomorza w tworzeniu przyjaznej dla mieszkańców

[1] Jedno z haseł Gdańskiej Kampanii Rowerowej
[2] Hasło kongresu Velo-city 1999 w Grazu (Austria) i Mariborze (Słowenia)
[3] Hasło kongresu Velo-city 2003 w Paryżu

infrastruktury dla pieszych i rowerzystów już obecnie stają się przedmiotem zainteresowania w innych regionach Europy. Przyczyniają się one do utrwalania wizerunku Pomorza zarówno jako miejsca powstawania inicjatyw zmieniających układ sił na świecie, jak i praktycznych działań poprawiających jakość codziennego życia i przestrzeni publicznych.

Pokazaliśmy, jak program rozwoju systemu rowerowego może bezpośrednio przyczyniać się do tworzenia atrakcyjnych, nie wymagających znacznych nakładów nowych miejsc i form zatrudnienia, umożliwiających aktywizację zawodową osób marginalizowanych na rynku pracy. Jest on również ofertą dla osób zamierzających uczestniczyć w innowacyjnych międzynarodowych projektach wykorzystujących najnowsze technologie informatyczne.

Szczególne miejsce w Zielonej Księdze zajęły argumenty pokazujące, jak związana z wystawianiem się na pewne ryzyko jazda rowerem wynagradza podejmujące je amatorki (i amatorów) w każdym wieku wyraźną poprawą kondycji emocjonalnej, psychicznej i fizycznej. Przeżyjmy to sami – organizując i uczestnicząc w organizowanych corocznie masowych przejazdach rowerowych. Są one wsparciem wyobraźni i nadziei na to, że życie w naszych lokalnych społecznościach może opierać się na wzajemnym zaufaniu i gotowości do dzielenia się zarówno przestrzenią jak i dobrze skoordynowaną energią.

Takie wydatkowanie energii przyczyni się do poprawy jakości środowiska a także do zwiększenia możliwości obcowania z jego walorami. Powyższe refleksje – pozytywnego wpływu ruchu rowerowego na zdrowie i stan środowiska zwykle są łatwo akceptowane – jedyne zastrzeżenia wiążą się z kwestią, czy są szanse przekonania mieszkańców do częstszego korzystania z roweru jako środka indywidualnej lokomocji w życiu codziennym. Doświadczenia wielu miast zagranicznych ale i Polski dowodzą, że są one bardzo wysokie.

Osobne rozdziały poświęciliśmy pokazaniu skali potencjału rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej. Położenie Polski w bezpośrednim sąsiedztwie krajów zachodniej i północnej Europy, gdzie mają one charakter masowy, stanowi dobrą podstawę ich rozwoju na Pomorzu. Przyczyni się to do poprawy wizerunku naszych miast, a także do wydłużenia sezonu a tym samym wskaźników wykorzystania infrastruktury turystycznej całego regionu.

Podstawowe znaczenie przywiązywaliśmy do kwestii jakości wielostronnej współpracy partnerskiej. Bez niej nie ma możliwości wykorzystania szans realizacji kolejnej grupy działań o najwyższych wskaźnikach korzyści do kosztów: systemowego wiązania komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną, zwłaszcza z koleją. Zahamowanie – a nawet odwrócenie spadkowej tendencji liczby podróży odbywanych kolejami lokalnymi i regionalnymi dzięki zwiększeniu pola napływu pasażerów docierających do węzłów przesiadkowych – dworców i stacji kolejowych Pomorza powinno być według nas traktowane jako strategiczne wyzwanie dla JST, przewoźników kolejowych oraz właścicieli (zarządców) obiektów i terenów przystacyjnych.

Chyba najistotniejszym kierunkiem reorientacji tradycyjnego podejścia do działań mających przyczyniać się do wzrostu ruchu rowerowego proponowanym w niniejszej Księdze jest koncepcja przesunięcia akcentu z działań o charakterze inżynierskim (polegających głównie na budowie wydzielonych od innych elementów pasa drogowego dróg rowerowych) na **działania o charakterze informacyjnym i promocyjnym**.

Uwzględnianie opinii klientów jest normalną zasadą działania firm działających w otoczeniu konkurencyjnym. Zasadę tą można wykorzystać również w działaniach podejmowanych przez JST na rzecz potencjalnych i praktykujących cyklistów. Wprowadzenie zintegrowanej polityki rowerowej miast i gmin ułatwi wdrożenie przetestowanych praktycznie w wielu miastach europejskich audytów polityki rowerowej BYPAD. Umożliwi to zdecydowaną poprawę jakości działań na rzecz poprawy warunków funkcjonowania systemu rowerowego a także osiągnięcie znacznych oszczędności przy realizacji projektów rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i hydrotechnicznej regionu.

Istotna część Zielonej Księgi zawiera zapisy mówiące o możliwości pogodzenia wzrostu skali ruchu rowerowego z jednoczesnym wzrostem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W oparciu o doświadczenia rowerowych miast i regionów Europy prezentujemy argumenty na rzecz odrzucenia dominującej wśród wielu decydentów koncepcji izolowania wszędzie i wszystkich grup uczestników ruchu drogowego od siebie.

Proponujemy modyfikację wielu przepisów prawa o ruchu drogowym. Za najważniejsze uważamy zmianę skali i sposobów wprowadzania ograniczeń prędkości na terenach zabudowanych. Przy ich wprowadzaniu ważne jest, tak jak w innych procesach wprowadzania zmian, odpowiednie przygotowanie i konsekwentne wyjaśnianie zainteresowanym ich sensu, w ramach odpowiednich działań edukacyjnych i informacyjnych. Nie chodzi o narzucanie rozwiązań niezrozumiałych dla osób przyzwyczajonych do tradycyjnych standardów – **chodzi o rozwój zdolności uwzględniania punktu widzenia innych**. W warunkach otwartego dialogu można osiągnąć bardzo wiele, wiemy przecież, jak dużo już udało nam się na Pomorzu osiągnąć w tym zakresie.

Mamy nadzieję, że przedstawione w Zielonej Księdze konkretne i praktyczne propozycje rozwiązań staną się zaczynem owocnej debaty. Nie chcemy stale wysłuchiwać informacji, że kolejne osoby zginęły w wyniku takich czy innych zdarzeń drogowych.

Chcemy uruchomić proces bardziej odpowiedzialnego i przyjaznego dla innych korzystania z przestrzeni publicznych Pomorza. Ważniejsze jest jednak wzmocnienie już zapoczątkowanego procesu wykorzystywania ruchu rowerowego dla jego rozwoju.

NA ROWERY, POMORZANIE!

Załączniki

Załącznik A1

Priorytety rozwoju systemu rowerowego na Pomorzu

Obecnie znaczenie systemu rowerowego na Pomorzu ma charakter marginalny, ale występują pewne tendencje renesansu wykorzystania roweru w rejonach, w których wzrasta jakość infrastruktury dedykowanej dla rowerzystów (por. przykład Gdańska – wizja lokalna w terenie). W mniejszych miastach Pomorza w dalszym ciągu ma miejsce „rezydualny" ruch rowerowy w środowiskach, w których korzystanie z roweru ma nadal naturalny charakter.

Wzrost znaczenia ruchu rowerowego w środowiskach, które uważają za naturalne korzystanie z samochodu jest jednym z głównych wyzwań realizacji niniejszego opracowania. Wymaga to wielu skoordynowanych działań, zwłaszcza działań z obszaru komunikacji społecznej (w celu uniknięcia syndromu 'nauczyciela grożącego palcem'), edukacji i promocji.

W ramach niniejszego opracowania zostały ustalone następujące priorytety Programu Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego:

1.0 Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze przychodów

2.0 Poprawa jakości życia publicznego

3.0 Poprawa jakości przestrzeni publicznych

4.0 Wzrost skali rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego

5.0 Poprawa jakości zdrowia publicznego

6.0 Poprawa jakości obsługi transportowej regionu

Załącznik A2

Kluczowe działania i zaangażowane podmioty rozwoju ruchu rowerowego na Pomorzu

Priorytet
1.0 Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze przychodów

Cele strategiczne	Zadania	Partnerzy
1.0.1 Wzrost liczby miejsc pracy związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową w MŚP		
	1.0.1.1 liczba sklepów i warsztatów rowerowych	ARP; Biura turystyczne; CH; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; Operatorzy transportu publicznego; PUW; SKM; Producenci rowerów i wyposażenia do nich; Urząd Statystyczny; WUP
	1.0.1.2 liczba sklepów i warsztatów rowerowych dysponujących stroną internetową	ARP; Inne podmioty;Instytucje naukowe i badawcze; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów, PROT
	1.0.1.3 liczba punktów wypożyczania rowerów	ARP; Biura turystyczne; CH; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Inwestorzy; JST; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; Operatorzy transportu publicznego; PKP; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; PSWE; PTTK; PUP; WUP; Zarządy dróg
	1.0.1.4 liczba wypożyczalni rowerów dysponujących stroną internetową	ARP; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów;PROT
	1.0.1.5 tematyczne trasy rowerowe (liczba operatorów)	ARP; Biura turystyczne; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; PSWE; PTTK; Szkoły, nauczyciele;WUP
	1.0.1.6 liczba stron i portali internetowych z modułem wyszukiwania połączeń rowerowych z komunikacją publiczną	Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje transportowe; JST; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; Operatorzy transportu publicznego; PKP; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewoźnicy; PSWE; PTTK;SKM
	1.0.1.7 firmy doradztwa rowerowego	ARP; Działacze związków zawodowych; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; Operatorzy transportu publicznego; PKE; PKP; PSWE; PUP; UM WP; WUP
	1.0.1.8 placówki i instytucje z edukatorami ruchu rowerowego	ARP; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; PKE; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; PSWE; PUP; Szkoły, nauczyciele; Wydziały oświaty i kultury

1.0.2 Wzrost liczby innowacyjnych produktów związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową		
	1.0.2.1 tematyczne trasy rowerowe	Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Szkoły, nauczyciele; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy
	1.0.2.2 udział % plenerowych imprez integracyjnych wykorzystujących przejazdy rowerowe w działalności operatorów takich imprez	Biura turystyczne; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje transportowe; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy
1.0.3 Redukcja energochłonności gospodarstw domowych wynikającej z realizacji potrzeb transportowych		
	1.0.3.1 udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących kampanie rowerem do pracy	ARP; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Przewoźnicy; PSWE; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy
	1.0.3.2 udział % placówek edukacyjnych realizujących kampanie rowerem do szkoły	Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowegoGestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewoźnicy; PSWE; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury
	1.0.3.3 udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących audyty potrzeb transportowych swoich pracowników (zielone plany podróży)	ARP; CH; Działacze związków zawodowych; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy

1.0.4 Wzrost rentowności transportu publicznego		
	1.0.4.1 rozszerzenie możliwości darmowego przewozu rowerów koleją na cały rok (dotyczy połączeń lokalnych i regionalnych)	Działacze związków zawodowych; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Przewoźnicy; PSWE; PUP; PUW; SKM; UM WP
	1.0.4.2 udział % węzłów transportu publicznego wyposażonych w strzeżone przechowalnie rowerów (stacje rowerowe)	ARP; Działacze związków; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Linie Lotnicze; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szpitale; UM WP; WUP; Wydziały zdrowia i inspekcjipracy
	1.0.4.3 udział % samorządów realizujących kampanie promocji korzystania z rowerów i transportu publicznego	Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy
	1.0.4.4 % zasięg samorządów lokalnych objętych systemem rowerów publicznych	ARP; Biura turystyczne; CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje transportowe; Inwestorzy; JST; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy

2.0 Poprawa jakości życia publicznego

Cele strategiczne	Zadania	Partnerzy
2.0.1 Poprawa jakości dialogu publicznego i zaufania społecznego		
	2.0.1.1 udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o skali ruchu rowerowego	ARP; Biura turystyczne; CH; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

	2.0.1.2 udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o potrzebach komunikacyjnych ludności	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarząd dróg
	2.0.1.3 udział % samorządów realizujących kampanie informacyjne na temat stanu środowiska (hałas, emisja CO_2 i pyłu zawieszonego)	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
2.0.2 Wzrost liczby inicjatyw oddolnych		
	2.0.2.1 udział % samorządów lokalnych realizujących promocyjne imprezy rowerowe co najmniej raz w roku	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.2.2 udział % samorządów lokalnych realizujących kampanie zbierania doświadczeń z codziennego korzystania z roweru na Pomorzu	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
2.0.3 Wzrost udziału mieszkańców Pomorza w realizacji inicjatyw oddolnych		
	2.0.3.1 udział % samorządów lokalnych w których organizowany jest corocznie Dzień Bez Samochodu w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz Europejskich Dni Aktywności Fizycznej	CH; Działacze związków zawodowych; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

2.0.4 Spadek skali zjawisk wykluczenia społecznego wynikających z braku dostępu środkami transportu publicznego, rowerowego lub pieszego		
	2.0.4.1 udział % samorządów, w których przyjęto zapisy w planach rozwoju przestrzennego określające normatywy liczby miejsc pracy w rejonie osiedli mieszkaniowych	Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Podmioty gospodarcze; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PUP; PUW; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
2.0.5 Poprawa poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej		
	2.0.5.1 udział % samorządów, w których ustalono zasady dopuszczania ruchu rowerowego w strefach pieszych uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.5.2 udział % samorządów, w których ustalono zakres obszarów i formy uspokojenia ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.5.3 udział % samorządów, w których przewidziano wprowadzenie ulic mających charakter stref pieszo-rowerowych uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.5.4 udział % samorządów, w których przeprowadzono audyty bezpieczeństwa ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

	2.0.5.5 udział % samorządów, w których wdrożono zapisy programu GAMBIT POMORSKI uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.5.6 udział % samorządów, w których przeprowadzono kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniające rolę ruchu rowerowego dla bezpieczeństwa ruchu	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	2.0.5.7 udział % samorządów, w których ustalono wprowadzenie pasów rowerowych na jezdniach ulic z odpowiednimi „śluzami rowerowymi" na skrzyżowaniach uzgodnione z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

3.0 Poprawa jakości przestrzeni publicznych

Cele strategiczne	Zadania	Partnerzy
3.0.1 Odwrócenie procesu dewastacji zieleni na terenach zabudowanych w i w rejonach atrakcyjnych przyrodniczo (tereny nadmorskie i pojezierzy)		
	3.0.1.1 udział % samorządów wprowadzających szczelny system opłat za legalne i nielegalne parkowanie samochodów miejscach atrakcyjnych przyrodniczo połączony z organizowaniem strzeżonych parkingów rowerowych	Biura turystyczne; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	3.0.1.2 udział % samorządów wiążących egzekwowanie opłat za nielegalne parkowanie samochodów z akcjami informacyjnymi i edukacyjnymi	Biura turystyczne; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

	3.0.1.3 udział % samorządów dysponujących funkcjonalnymi i strzeżonymi parkingami rowerowymi blisko stref atrakcyjnych przyrodniczo (terenów przyplażowych, rezerwatów i innych atrakcji	Biura turystyczne; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
3.0.2 Rewitalizacja centrów miast i ulic tradycyjnego handlu detalicznego		
	3.0.2.1 udział % samorządów mających plan rozszerzenia skali obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego uzgodnionych z użytkownikami rowerów	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	3.0.2.2 udział % samorządów dysponujących estetycznymi i funkcjonalnymi parkingami rowerowymi przy centrach handlowych i ulicach intensywnego handlu detalicznego w strefach pieszych	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
3.0.3 Poprawa dostępności do miejsc masowych imprez sportowych i rekreacyjnych oraz uroczystości religijnych (redukcja zapotrzebowania na parkowanie samochodów)		
	3.0.3.1 udział % samorządów lokalnych organizujących doraźne, promowane z wyprzedzeniem strzeżone parkingi rowerowe przy stadionach, miejscach zbiorowego obserwowania masowych imprez sportowych, rekreacyjnych oraz sanktuariach	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

4.0 Wzrost skali rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego

Cele strategiczne	Zadania	Partnerzy
4.0.1 Wzrost liczby i jakości produktów rowerowej turystyki miejskiej		
	4.0.1.1 udział % samorządów organizujących konkursy na scenariusze tematycznych przejazdów rowerowych organizowanych przez placówki edukacyjne i wydziały promocji samorządów lokalnych	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	4.0.1.2 udział % samorządów lokalnych oferujących grupowe lub indywidualne przejazdy rowerowe z przewodnikiem w ramach ofert lokalnych operatorów turystyki	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	4.0.1.3 udział % samorządów lokalnych dysponujących systemem informacji o dostępnych usługach rowerowych (wypożyczalniach, warsztatach, firm przewodnickich etc)	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
4.0.2 Wzrost liczby i jakości produktów aktywnej ekoturystyki rowerowej		
	4.0.2.1 udział % samorządów lokalnych dysponujących edukacyjnymi turystycznymi ścieżkami rowerowymi	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

4.0.3 Poprawa dostępności do rejonów atrakcyjnych przyrodniczo dla niezmotoryzowanych		
	4.0.3.1 udział % samorządów lokalnych dysponujących trasami wydzielonymi z ruchu samochodowego, zwłaszcza wzdłuż brzegów zbiorników wodnych, cieków wodnych i śladami dawnych linii kolejowych (normalno i wąskotorowych)	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	4.0.3.2 udział % samorządów lokalnych dysponujących opracowanymi mapami rowerowymi zawierających informacje istotne dla ruchu rowerowego oraz dane na temat intensywności ruchu drogowego na sieci drogowej województwa	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	4.0.3.3 udział % samorządów lokalnych stosujących jednolite standardy znakowania dróg rowerowych w terenie i informacji o szlakach rowerowych na swoich stronach internetowych	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
4.0.4 Wzrost liczby przyjazdów zagranicznych turystów rowerowych		
	4.0.4.1 % zaawansowania budowy trasy rowerowej EuroVelo R9 (Gdańsk – Adriatyk) wzdłuż Wisły	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
	4.0.4.2 udział % samorządów lokalnych dysponujących atrakcyjnymi trasami rowerowymi na Pomorzu, o których ukazały się artykuły w zagranicznych rowerowych portalach internetowych, wydawnictwach lub czasopismach	ARP; Biura turystyczne; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

5.0 Poprawa jakości zdrowia publicznego

5.0.1 Wplecenie regularnego korzystania z roweru przy realizacji codziennych zajęć		
	5.0.1.1 udział % samorządów, w których realizowany jest program rozdawania lokalnych i regionalnych map rowerowych w gabinetach kardiologicznych	CH; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; JST; Lekarze pierwszego dostępu; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; PKE; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; PSWE; PUW; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Szpitale; UM WP; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
5.0.2 Poprawa warunków realizacji nawyków codziennej aktywności fizycznej		
	5.0.2.1 udział % samorządów, w których organizowane są imprezy promocji regularnej aktywności fizycznej mieszkańców w przestrzeni publicznej wiążących się z zamykaniem fragmentów sieci drogowej dla ruchu samochodów	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PART S.A.; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
5.0.3 Poprawa jakości kontaktów w przestrzeni publicznej		
	5.0.3.1 udział % samorządów, w których organizowane są debaty z mieszkańcami na temat poprawy warunków dla ruchu pieszych i rowerzystów	Działacze związków zawodowych; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

6.0 Poprawa jakości obsługi transportowej regionu

Cele strategiczne	Zadania	Partnerzy
6.0.1 Redukcja kongestii, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych i wąskich przekrojach dróg dojazdowych do terenów atrakcyjnych turystycznie		
	6.0.1.1 udział % samorządów, w których zidentyfikowano miejsca występowania wąskich przekrojów dróg dojazdowych do terenów atrakcyjnych turystycznie oraz sposoby rozwiązywania problemów kongestii w wyniku poprawy warunków dojazdu środkami transportu publicznego, dostępu pieszych i rowerzystów	ARP; Biura turystyczne; CH; Działacze związków zawodowych; Firmy przewozowe pasażerskiego transportu morskiego; Gestorzy jednostek pływających; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; JST; Kadra menadżerska; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; Linie Lotnicze; LK BRD; LOT-y; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUP; PUW; RZGW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szefowie działów HR; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Urząd Statystyczny; WUP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg
6.0.2 Redukcja liczby wypadków drogowych (zwłaszcza ciężkich)		
	6.0.2.1 udział % samorządów lokalnych wdrażających programy informowania kierowców dużych samochodów ciężarowych i autobusów o problemach rowerzystów i rowerzystów o problemach kierowców dużych ciężarówek i autobusów.	CH; Gestorzy obiektów gastronomicznych; Gestorzy portów i przystani, w tym marin; Gestorzy przystani wodnego transportu śródlądowego; Gestorzy usług towarzyszących; Inne podmioty; Instytucje naukowe i badawcze; Instytucje transportowe; Inwestorzy; Izby handlowe i kluby business; JST; Kadra menadżerska; Lekarze pierwszego dostępu; Liga Ochrony Przyrody i inne podobne organizacje; LK BRD; Media; NGOs; Nieformalne grupy użytkowników rowerów; OLE; Operatorzy transportu publicznego; Organizacje pozarządowe zajmujące się integracją niepełnosprawnych i społecznie niedostosowanych; Osoby jeżdżące na rolkach; PKE; PKP; Podmioty gospodarcze; Podmioty gospodarcze branży turystycznej; Policja; Politycy i urzędnicy z innych miejscowości i gmin; Porty lotnicze; Porty morskie; PROT; Przewodnicy turystyczni; Przewoźnicy; PSWE; PTTK; PUW; SKM; Sprzedawcy i producenci rowerów i wyposażenia do nich; Stowarzyszenia promocji zdrowego stylu życia i ekoturystyki; Straż Miejska; Szkoły, nauczyciele; Szpitale; UM WP; Wydziały oświaty i kultury; Wydziały zdrowia i inspekcji pracy; Zarządy dróg

Tabica 5: Kluczowe działania i zaangażowane podmioty rozwoju ruchu rowerowego na Pomorzu. Źródło: opracowanie własne

Załącznik A3

Wskaźniki umożliwiające monitorowanie postępu realizacji działań

			OMZG					Miasta Pomorza pow. 35 tys. Mieszkańców					Pozostałe Obszary Pomorza				
Priorytet	Cele strategiczne	**Zadania**	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze przychodów																	
	Wzrost liczby miejsc pracy związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową w MŚP																
		liczba sklepów i warsztatów rowerowych	38	41	44	46	49	25	27	29	31	33	10	12	16	20	24
		liczba sklepów i warsztatów rowerowych dysponujących stroną internetową	25%	45%	54%	70%	82%	25%	45%	54%	70%	80%	5%	15%	35%	54%	60%
		liczba punktów wypożyczania rowerów	63	98	176	284	306	19	34	43	52	65	21	38	46	63	79
		liczba wypożyczalni rowerów dysponujących stroną internetową	10%	25%	45%	75%	85%	5%	15%	32%	50%	75%	5%	12%	34%	54%	70%
		tematyczne trasy rowerowe (liczba operatorów)	1	2	2	3	3	2	4	6	8	10	2	2	4	6	7
		liczba stron i portali internetowych z modułem wyszukiwania połączeń rowerowych z komunikacją publiczną	1	3	4	6	6	1	12	16	20	20	1	12	16	19	19
		firmy doradztwa rowerowego			1	2	3			2	5	7			3	7	11
		placówki i instytucje z edukatorami ruchu rowerowego	10%	25%	45%	66%	75%	5%	15%	25%	33%	45%	5%	12%	25%	33%	45%
	Wzrost liczby innowacyjnych produktów związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową																
		tematyczne trasy rowerowe	3	6	12	16	19	2	6	8	10	12	3	7	11	16	18
		udział % plenerowych imprez integracyjnych wykorzystujących przejazdy rowerowe w działalności operatorów takich imprez	2%	5%	10%	12%	20%	2%	5%	10%	12%	20%	2%	5%	10%	12%	20%

	Redukcja energochłonności gospodarstw domowych wynikającej z realizacji potrzeb transportowych																
		udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących kampanie rowerem do pracy		5%	12%	18%	25%		5%	12%	18%	25%		5%	12%	18%	25%
		udział % placówek edukacyjnych realizujących kampanie rowerem do szkoły	2%	7%	15%	22%	30%	2%	7%	15%	22%	30%	2%	7%	15%	22%	30%
		udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących audyty potrzeb transportowych swoich pracowników (zielone plany podróży)		2%	7%	10%	15%		2%	7%	10%	15%		2%	7%	10%	15%
	Wzrost rentowności transportu publicznego																
		rozszerzenie możliwości darmowego przewozu rowerów koleją na cały rok (dotyczy połączeń lokalnych i regionalnych) (% pociągów)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		udział % węzłów transportu publicznego wyposażonych w strzeżone przechowalnie rowerów (stacje rowerowe)	20%	30%	55%	72%	85%	10%	15%	25%	45%	65%	5%	10%	22%	35%	50%
		udział % samorządów realizujących kampanie promocji korzystania z rowerów i transportu publicznego	16%	32%	48%	64%	80%	5%	10%	25%	40%	60%	5%	10%	25%	40%	60%
		% zasięg samorządów lokalnych objętych systemem rowerów publicznych	16%	32%	48%	64%	80%	5%	10%	25%	40%	60%	5%	10%	25%	40%	60%
Poprawa jakości życia publicznego																	
	Poprawa jakości dialogu publicznego i zaufania społecznego																
		udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o skali ruchu rowerowego	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%
		udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o potrzebach komunikacyjnych ludności	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%
		udział % samorządów realizujących kampanie informacyjne na temat stanu środowiska (hałas, emisja CO_2 i pyłu zawieszonego)	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%

	Wzrost liczby inicjatyw oddolnych																
		udział % samorządów lokalnych realizujących promocyjne imprezy rowerowe co najmniej raz w roku	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%
		udział % samorzadów lokalnych realizujących kampanie zbierania doświadczeń z codziennego korzystania z roweru na Pomorzu	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%
	Wzrost udziału mieszkańców Pomorza w realizacji inicjatyw oddolnych																
		udział % samorządów lokalnych w których organizowany jest corocznie Dzień Bez Samochodu w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz Europejskich Dni Aktywności Fizycznej	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%	30%	50%	100%	100%	100%
	Spadek skali zjawisk wykluczenia społecznego wynikających z braku dostępu środkami transportu publicznego, rowerowego lub pieszego																
		udział % samorządów, w których przyjęto zapisy w planach rozwoju przestrzennego określające normatywy liczby miejsc pracy w rejonie osiedli mieszkaniowych	16%	32%	48%	64%	80%	5%	10%	25%	40%	60%	5%	10%	25%	40%	60%
	Poprawa poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej																
		Udział % samorządów, w których ustalono zasady dopuszczania ruchu rowerowego w strefach pieszych uzgodnione z użytkownikami rowerów	32%	48%	64%	80%	100%	10%	25%	40%	60%	80%	10%	25%	40%	60%	80%
		Udział % samorządów, w których ustalono zakres obszarów i formy uspokojenia ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów	32%	48%	64%	80%	100%	10%	25%	40%	60%	80%	10%	25%	40%	60%	80%
		Udział % samorządów, w których przewidziano wprowadzenie ulic mających charakter stref pieszo-rowerowych uzgodnione z użytkownikami rowerów	32%	48%	64%	80%	100%	10%	25%	40%	60%	80%	10%	25%	40%	60%	80%
		Udział % samorządów, w których przeprowadzono audyty bezpieczeństwa ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%

		Udział % samorządów, w których wdrożono zapisy programu GAMBIT POMORSKI uzgodnione z użytkownikami rowerów	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		Udział % samorządów, w których przeprowadzono kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniające rolę ruchu rowerowego dla bezpieczeństwa ruchu	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%
		Udział % samorządów, w których ustalono wprowadzenie pasów rowerowych na jezdniach ulic z odpowiednimi „śluzami rowerowymi" na skrzyżowaniach uzgodnione z użytkownikami rowerów	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%

Tabela 6: Wskaźniki umożliwiające monitorowanie postępu realizacji działań Źródło: opracowanie

Załącznik A4

Proponowana sekwencja działań strategicznych

			OMZG					Miasta Pomorza pow. 35 tys. Mieszkańców					Pozostałe Obszary Pomorza				
Priorytet	Cele strategiczne	**Zadania**	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze przychodów																	
	Wzrost liczby miejsc pracy związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową w MŚP																
		liczba sklepów i warsztatów rowerowych															
		liczba sklepów i warsztatów rowerowych dysponujących stroną internetową															
		liczba punktów wypożyczania rowerów															
		liczba wypożyczalni rowerów dysponujących stroną internetową															
		tematyczne trasy rowerowe (liczba operatorów)															
		liczba stron i portali internetowych z modułem wyszukiwania połączeń rowerowych z komunikacją publiczną															

		firmy doradztwa rowerowego															
		placówki i instytucje z edukatorami ruchu rowerowego															
	Wzrost liczby innowacyjnych produktów związanych z komunikacją, rekreacją i turystyką rowerową																
		tematyczne trasy rowerowe															
		udział % plenerowych imprez integracyjnych wykorzystujących przejazdy rowerowe w działalności operatorów takich imprez															
	Redukcja energochłonności gospodarstw domowych wynikającej z realizacji potrzeb transportowych																
		udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących kampanie rowerem do pracy															
		udział % placówek edukacyjnych realizujących kampanie rowerem do szkoły															
		udział % pracodawców zatrudniających >50 osób realizujących audyty potrzeb transportowych swoich pracowników (zielone plany podróży)															
	Wzrost rentowności transportu publicznego																
		rozszerzenie możliwości darmowego przewozu rowerów koleją na cały rok (dotyczy połączeń lokalnych i regionalnych) (% pociągów)															
		udział % węzłów transportu publicznego wyposażonych w strzeżone przechowalnie rowerów (stacje rowerowe)															
		udział % samorządów realizujących kampanie promocji korzystania z rowerów i transportu publicznego															
		% zasięg samorządów lokalnych objętych systemem rowerów publicznych															

Poprawa jakości życia publicznego																		
	Poprawa jakości dialogu publicznego i zaufania społecznego																	
		udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o skali ruchu rowerowego																
		udział % samorządów dysponujących systemem zbierania i publikowania danych o potrzebach komunikacyjnych ludności																
		udział % samorządów realizujących kampanie informacyjne na temat stanu środowiska (hałas, emisja CO_2 i pyłu zawieszonego)																
	Wzrost liczby inicjatyw oddolnych																	
		udział % samorządów lokalnych realizujących promocyjne imprezy rowerowe co najmniej raz w roku																
		udział % samorządów lokalnych realizujących kampanie zbierania doświadczeń z codziennego korzystania z roweru na Pomorzu																
	Wzrost udziału mieszkańców Pomorza w realizacji inicjatyw oddolnych																	
		udział % samorządów lokalnych w których organizowany jest corocznie Dzień Bez Samochodu w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz Europejskich Dni Aktywności Fizycznej																
	Spadek skali zjawisk wykluczenia społecznego wynikających z braku dostępu środkami transportu publicznego, rowerowego lub pieszego																	
		udział % samorządów, w których przyjęto zapisy w planach rozwoju przestrzennego określające normatywy liczby miejsc pracy w rejonie osiedli mieszkaniowych																

	Poprawa poczucia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej																	
		Udział % samorządów, w których ustalono zasady dopuszczania ruchu rowerowego w strefach pieszych uzgodnione z użytkownikami rowerów																
		Udział % samorządów, w których ustalono zakres obszarów i formy uspokojenia ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów																
		Udział % samorządów, w których przewidziano wprowadzenie ulic mających charakter stref pieszo-rowerowych uzgodnione z użytkownikami rowerów																
		Udział % samorządów, w których przeprowadzono audyty bezpieczeństwa ruchu uzgodnione z użytkownikami rowerów																
		Udział % samorządów, w których wdrożono zapisy programu GAMBIT POMORSKI uzgodnione z użytkownikami rowerów																
		Udział % samorządów, w których przeprowadzono kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniające rolę ruchu rowerowego dla bezpieczeństwa ruchu																
		Udział % samorządów, w których ustalono wprowadzenie pasów rowerowych na jezdniach ulic z odpowiednimi „śluzami rowerowymi" na skrzyżowaniach uzgodnione z użytkownikami rowerów																

Tabela 7: Proponowana sekwencja działań strategicznych Źródło: opracowanie własne
Legenda:

← Osiągnięcie celu ← Systematyczny wzrost ← Brak działań

Bibliografia

Publikacje autorskie

1. Michał Błaut, Rowerowy Gdańsk – krótki poradnik rowerowy dla wszystkich, Obywatelska Liga Ekologiczna
2. Marco Danzi, Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union, European Cyclists' Federation 2006

Publikacje zbiorowe

1. Baltic Sea Cycling Project – strategies for more cycles in the city's transport system, Baltic Sea Cycling 2007
2. Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities, Fietsberaad 2006
3. Cycle Paths Inspections. Road safety – Accessibility – Experience of travel. Guidelines, Statens vegvesen – Norwegian Public Roads Administration 2004
4. Cycling a smart way of moving. Sustainable Mobility in an international perspective, Interface of Cycling Perspective 2006
5. Cycling. Inspiration book, Örebro Municipality 2007
6. Cycling in the Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007
7. Cycling in South Moldavia, The South Moravian Regional Authority 2007
8. Discovering Germany by Bike – explore, experience, enjoy, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club 2007
9. Dostosowanie budynków użyteczności publicznej – teoria i narzędzia, Stowarzyszenie Osób Integracji 2006
10. Gewinn-Faktor Fahrrad. Das Fahrrad im Berufsverkehr, Verkehrsclub Deutschland 2006
11. Grad u pokrętu. Program održivog gradskog prometa u Koprivnici 2001-2006. Koprivnica – Town on the Move. Programme of sustainable Urban Mobility 2001-2006, Grad Koprivnica 2007
12. Miasta rowerowe miastami przyszłości, red. J. Dekoster, U. Schollaert, Komisja Europejska 2000
13. Mit dem Rad am Ball!Hinweise zur Förderung des Radverkehhrs zur Weltmeisterschaft 2006, Arbeitsgeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein- Westfalen 2005
14. National Transport Plan 2006-2015. National Cycling Strategy – Making Cycling Safe and Attractive, Statens vegvesen – Norwegian Public Roads Administration 2003
15. National Cycling Strategy – Making Cycling Safe and Attractive. English summary Policy document, Statens Vegvesen – Norwegian Public Road Safety 2003
16. Nationaler Radverkehrsplan 2002-20012 FahrRad!. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr 2002
17. Projektowanie uniwersalne. Sztokholm miasto dla wszystkich, E. Kuryłowicz, P. Johnni, C. Thuresson, Integracja 2005
18. Przemieszczanie zrównoważone. Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego, Związek Miast Bałtyckich Komisja Środowiska Naturalnego 2004-2009
19. Radfahren in Graz. 21 Gründe, in die Pedale zu treten, FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität 2006
20. Radverkehr in München/Bicycle Traffic in Munich, Landeshauptstadt München 2007
21. Ścieżka rowerowa R-10 szansą rozwoju turystyki aktywnej w województwie pomorskim – przewodnik dla beneficjentów, Agencja Rozwoju Pomorza S.A. 2007
22. Taking the Commitments to the Streets. Citizens' and Local Authorities' actions for sustainable development, Sustainable Cities and Towns Campaign 2007
23. The Pomorskie Voivodeship Development Strategy 2020.
24. Turystyka dziedzictwa na bursztynowym szlaku Greenways i szlaku zielony rower Greenway. Przyroda, tradycja, ludzie, red. N. Gałuszka, I. Stępień, M. Serafin, Fundacja Partnerstwa dla Środowiska, Program Bursztynowy Szlak Greenways 2007
25. Verkehrssicherheit In NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004, Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen 2004
26. Zielone szlaki – greenways. Praktyczny poradnik, red. D. Zaręba, Fundacja Partnerstwa dla Środowiska, Program „Zielone Szlaki – Greenways" 2007
27. Zielone szlaki Greenways dla Białorusi, red. D. Zaręba, Partnerstwa dla Środowiska, Program „Zielone Szlaki – Greenways dla Białorusi" 2005

Publikacje multimedialne

1. Cycle Parking Audit 30.05.07 on CD-ROM, London Borough of Southwark 2007
2. Velo-city 2009 Brussels. Conference Proceedings
3. Velo-city 2007 Munich. Conference Proceedings
4. Velo-city 2005 Dublin-Glasgow. Conference Proceedings
5. Velo-city 2003 Paris. Conference Proceedings

Spis map

1. Kierunki i salda migracji w województwie pomorskim w latach 1950-2006
2. Zasięg 10 minutowego przejazdu rowerowego i dojścia piechotą na mapie Trójmiasta
3. Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego. Kierunki – Sieć tras rowerowych
4. Proponowany przebieg tras rowerowych na Pomorzu. Kierunki – Struktura przestrzenna tras rowerowych

Spis ramek

1. Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno Promocyjny (GRPIP)
2. Wymierne korzyści dla pracodawców z zatrudniania pracowników będących rowerzystami
3. Części składowe ruchu rowerowego postrzeganego jako system
4. Turystyka rowerowa 2007: Liczby, daty, fakty. Wyniki analizy podróży rowerowych przeprowadzonej przez ADFC – wybrane szczegóły
5. Badania opinii turystów przyjeżdżających do Gdańska w sezonie letnim 2007
6. Potencjał turystyczny Münsterlandu
7. Turystyka rowerowa, która przynosi wymierne korzyści ekonomiczne regionom
8. Potencjał i przykłady ruchu rowerowego
9. Korelacja pomiędzy wzrostem udziału przejazdów rowerowych, a spadkiem liczby ofiar wypadków drogowych.
10. Liczba wypadków rowerzystów w Polsce w 2005r.
11. Liczba wypadków na Pomorzu w 2007r.

Spis rysunków

1. Zamknięte koło argumentacji stosowanej w planowaniu transportu
2. Postać kobiety na rowerze pod koniec XIX w.
3. Plakat z lat 50-tych promujący codzienną jazdę rowerem
4. Pneumatyczny czujnik ruchu
5. Ruch rowerowy jako system
6. Polityka rowerowa jako proces
7. Porównanie czasu podróży różnymi środkami transportu
8. Porównanie wielkości obszaru napływu klientów docierających na stacje piechotą lub rowerem w ciągu 10 minutowego przejazdu
9. Piramida rodzajów przejazdów rowerowych
10. Powiązania rowerów z tramwajami wodnymi
11. Współpraca pomiędzy firmą Nestle a Niemieckim Klubem Rowerowym promujące drogi rowerowe wzdłuż niemieckiego wybrzeża Bałtyku
12. Łączenie znakowania Eurovelo i Greenways

Spis tablic

1. Wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na gospodarstwo domowe w woj. pomorskim
2. Dokumenty polityki i strategii UE dotyczące różnych obszarów wiążących się z użytkowaniem rowerów
3. Analiza SWOT – charakterystyka ruchu rowerowego na Pomorzu jako kluczowego elementu zrównoważonej i zintegrowanej polityki rozwoju regionu
4. Wielkość alokacji budżetowych na politykę rowerową w przeliczeniu na mieszkańca wybranych miast Holandii (nie tylko fundusze własne, również subsydia)
5. Kluczowe działania i zaangażowane podmioty rozwoju ruchu rowerowego na Pomorzu
6. Wskaźniki umożliwiające monitorowanie postępu realizacji działań
7. Proponowana sekwencja działań strategicznych

Spis wykresów

1. Wskaźnik liczby samochodów osobowych przypadających na gospodarstwo domowe w woj. pomorskim
2. Podział modalny środków transportu wykorzystywanych w podróżach wykonanych przez osoby w wieku 10-84 lata w różnych celach w 1998r. statystyki duńskie
3. Podział modalny zadań transportowych w wybranych miastach Europy
4. Koncentracja substancji szkodliwych wdychanych przez cyklistów i osoby jadące samochodem
5. Jak długo jedziemy/stoimy w korkach
6. Z jaką prędkością jedziemy autem w korkowym szczycie
7. Prognoza wartości rynku turystyki rowerowej w woj. pomorskim do roku 2011
8. Najbardziej popularne trasy rowerowe w Niemczech w 2004r.
9. Ujemna korelacja między liczbą śmiertelnych ofiar wypadków wśród rowerzystów a przeciętną liczbą kilometrów przejeżdżanych rowerem dziennie na osobę w różnych krajach europejskich
10. Struktura przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów

Spis zdjęć

1. Obchody 25-lecia powstania NSZZ Solidarność
2. Reklama francuskich rowerów Onyx w 1925r.
3. Uczestnicy Walnego Zgromadzenia Członków ECF odbywającego się w Brnie w Republice Czeskiej, maj 2008r.
4. Rowerzystki dojeżdżające do pracy podczas jednego z zimowych poranków w Kopenhadze
5. Widok szkolnego parkingu rowerowego w Turku w styczniu 2004r.
6. Samochody uczestników „truskawkobrania" w okolicach Brodnicy Górnej (Pojezierze Kaszubskie) w czerwcu 2008r.
7. Członkowie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów na Nowym Świecie w 1897r.
8. Członkowie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów przed Belwederem w oczekiwaniu na prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w roku 1926
9. Karol Wojtyła podczas wycieczki rowerowej w latach 50-tych
10. Przejazd rowerowy w Gdańsku w roku 2006
11. Rowerowy Uniwersytet Gdański – spotkanie promocyjne organizowane przez Gdańską Kampanię Rowerową w kwietniu 2004 r.
12. Poseł Ryszard Kalisz wraz z małżonką podczas przejażdżki rowerowej
13. Posłanka Ewa Wolak, przewodnicząca Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej wraz z m.in. Posłem Maciejem Płażyńskim
14. Licznik rowerowy w Odense
15. Krakowski Kazimierz
16. Gdańsk ul. Stągiewna
17. Wjazd do punktu Humboldt'a, jednego z najbardziej atrakcyjnych punktów widokowych Zatoki Gdańskiej
18. Gdańsk Nowy Port
19. Gdańsk, ul. Marynarki Polskiej
20. Tunel pieszo-rowerowy w przyczółku mostu Elżbiety w Budapeszcie, kwiecień 2008r
21. Rampa prowadząca ruch rowerowy pod przyczółkiem mostu w Gandawie
22. „Rowerowy Urząd Miejski" – zdjęcie udekorowanego Urzędu Miejskiego w Tczewie, wrzesień 2003
23. „Rowerowy Urząd Miejski" – zdjęcie udekorowanego Urzędu Miejskiego w Tczewie, wrzesień 2003
24. Daniel Chojnacki. Pierwszy 'Oficer Rowerowy' w Polsce: działający od 2007 roku w strukturach Urzędu Miejskiego
25. Pierwsza kobieta – oficer rowerowy miasta Tczewa – Małgorzata Ciecholińska, wraz ze zespołem ds. rozwoju ruchu rowerowego w Tczewie
26. Rower zaparkowany przy CH Madison w Gdańsku, czerwiec 2008r.
27. Rower z czterema zabezpieczeniami przed kradzieżą, Ryga lipiec 2007r.
28. Szyna rowerowa przy schodach na peron kolejowy
29. Umieszczenie składanego roweru w przechowalni dworca kolejowego
30. Rowery publiczne w Brukseli, wrzesień 2008
31. Rowery publiczne w Lipsku
32. Kobieta ze składanym rowerem wysiadająca z autobusu
33. Bagażnik rowerowy – standardowe wyposażenie autobusów miejskich w Pennsylvanii
34. Grupa uczestników wycieczki rowerowej na peronie dworca PKP w Gdańsku
35. Grupa uczestników pielgrzymki rowerowej do Kalwarii Zebrzydowskiej w pociągu SKM
36. Wyładunek rowerów składanych z małolitrażowego samochodu
37. Pasażer ze składanym rowerem oczekujący na pociąg

38. Rowerzyści wysiadający z tramwaju wodnego na Helu (wrzesień 2006) kierujący się w stronę Jastarni i Władysławowa
39. Okolice przystani promowej w Nowym Porcie w Gdańsku – punkt startowy dla rowerzystów skandynawskich kierujących się na Pomorze
40. Przykłady plakatów reklamowych promujących korzystanie z rowerów w Bolzano (północne Włochy)
41. Przykłady plakatów reklamowych promujących korzystanie z rowerów w Bolzano (północne Włochy)
42. Premier Norwegii Jens Stoltenberg podczas wycieczki rowerowej
43. Czeski Minister Rozwoju Regionalnego Ing. Rostislav Vondruška oraz czeski Minister Transportu Gustáv Slamečka przymierzają koszulki z napisem „Czas na następną (rowerową) rewolucję"
44. Uczestnicy Dnia Bez Samochodu w Tczewie otrzymali kamizelki odblaskowe promujące miasto – „Z Tczewa wszędzie blisko"
45. Gdynia Heineken Open'er Festiwal 2008
46. Konkurs na najlepsze przebranie podczas przejazdu rowerowego w Gdańsku, czerwiec 2007r.
47. „Winda rowerowa" zwróciła uwagę całej „rowerowej Europy" na miasto Trondheim w Norwegii oraz promocję ruchu rowerowego
48. Burmistrz Kopenhagi Klaus Bondams, w ramach kampanii promocji dojazdów rowerem do pracy rozdaje kanapki
49. Grupa turystów rowerowych dojeżdżających do promu w Świbnie
50. Grupa turystów rowerowych nad Renem
51. Kard. Józef Glemp w drodze na Pola Wilanowskie. Warszawa, Jubileuszowe Spotkanie Młodzieży, 24 września 2000r.
52. Fragment trasy rowerowej wzdłuż Wisły u podnóża Wawelu, czerwiec 2008r.
53. Fragment trasy rowerowej wzdłuż Wisły w okolicach mostów tczewskich
54. Koniec drogi rowerowej prowadzącej wokół Zatoki Puckiej między Puckiem a Władzikowem
55. Testowanie przebiegu trasy rowerowej R-10 w okolicach Kluk w kwietniu 2009
56. Fragment „Trasy bursztynowej" w okolicach Św. Wojciecha pod Gdańskiem
57. Malowanie pasów rowerowych na jezdni w Pradze w kwietniu 2009r.
58. Wykorzystanie pasów rowerowych na jezdni w Pradze w kwietniu 2009r.
59. Przykład oznakowania wjazdu na ulicę przyjazną dla wszystkich użytkowników na starym mieście w Krakowie
60. Wygląd i oznakowanie analogicznej ulicy (Ogarnej) Głównego Miasta w Gdańsku
61. Grupa duńskich gimnazjalistów w czasie szkoleń na ulicach w warunkach codziennego ruchu drogowego
62. Angażowanie matek w realizację programu szkolenia dzieci w umiejętności jazdy rowerem w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego w mieście.

Strony internetowe

Organizacje rowerowe (kluby ekologiczne, turystyka i inne):

Chojnicki portal turystyczny	**www.turystyka.chojnice.pl**
Gdański portal rowerzystów	**www.rowery.gda.pl**
Kociewski portal rowerzystów	**www.rowery.kociewie.eu**
Malborski portal rowerzystów	**www.rowery.malbork.pl**
Trójmiejska inicjatywa rowerowa	**www.rowery.skc.com.pl**
Trójmiejska strona rowerowa	**www.rowery.trojmiasto.pl**
Trójmiejski portal amatorów cyklotrialu	**www.trial3miasto.tk**

Kluby rowerowe:

Akademicki Klub Turystyki Kolarskiej Antymoto, Gdańsk	**www.pg.gda.pl/antymoto**
Chojnickie Stowarzyszenie Miłośników Roweru „Cyklista"	**www.chtmr.republika.p**l
Gdańska Kampania Rowerowa prowadzona przez Obywatelską Ligę Ekologiczną	**www.rowery.gdansk.pl**
Klub Kolarski TREK, Gdynia	**www.trek.gd.pl**
Klub Turystyki Rowerowej „Słupia" w Słupsku	
Klub Rowerowy PTTK Towarzystwa Kaszubskiego „Centrum"	**www.ktrslupia.friko.pl**
Kwidzyński Team Rowerowy	**www.bike-team.kwidzyn.pl**
Kwidzyńskie Towarzystwo Rowerowe	**www.ktr.net.pl**
Miejski Klub Sportowy „Chojniczanka-1930"	**www.chojniczanka.pl**
Miejskie Towarzystwo Sportowe w Chojnicach	**www.futsal.chojnice.pl**
Sopot Killers Racing Team	**www.sopotkillers.pl**
Tczewski Klub Rowerowy „Gryf"	**www.tczew.pl**

Wejherowskie Towarzystwo Cyklistów	**www.wtc.wejher.pl**
Zawodowa Grupa Kolarska Mróz-Section-Uniqa, Gdańsk	**www.actionteam.pl**

Turystyczne organizacje pozarządowe:

Biuro Turystyczne TRAMP, Gdynia,	**www.tramp.gda.pl**
Bractwo Przygody Almanak	**www.almanak.gdansk.pl**
Choczewskie Stowarzyszenie Turystyczne	**www.wakacje.agro.pl/choczewo**
Ekipa Rowerowa Wybrzeże, Gdańsk	**www.free.of.pl/e/erw**
Fundacja Marka Kamińskiego	**www.kaminski.pl**
Gdańska Organizacja Turystyczna	**www.got.gdansk.pl**
Gdański Akademicki Klub Kadry Politechniki Gdańskiej	**www.akk.pg.gda.pl**
Kaszubskie Stowarzyszenie Agroturytyczne „Kościerska Chata"	**www.wakacje.agro.pl/kościerskachata**
Lokalna Organizacja Turystyczna Kociewie	**www.kociewie.eu**
Park Narodowy „Bory Tucholskie"	**www.park.borytucholskie.info**
Polski Klub Przygody	**www.klubprzygody.pl**
Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna	**www.prot.pomorskie.info**
Pomorski Klub Orientacji Harpagan, Gdańsk	**www.harpagan.gda.pl**
PTTK, Gdańsk	**www.pttk-gdansk.pl**
Słupski Klub Turystyki Rowerowej „Słupia"	**www.ktrslupia.friko.pl**
Starogard Gdański	**www.rowery.big.prv.pl**
Stowarzyszenie „Podaj rękę", Pruszcz Gdański	**www.podajreke.org**
Stowarzyszenie Agroturystyczne Powiatu Bytowskiego „AGRO-KASZUBY"	**www.agrokaszuby.com.pl**
Stowarzyszenie Rozwoju Agroturystycznego Gminy Tuchomskiej	**www.agrotuchomie,com.pl**
Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby	**www.kaszuby.com.pl**

Ekologiczne organizacje pozarządowe:

Fundacja „Ochrona Ziemi", Sopot	**www.ziemia.org**
Fundacja ECOBALTIC	**www.ecobaltic.gda.pl**
Fundacja Ekologiczna Ziemi Chojnickiej i Zaborskiej	**www.fundacja.chojnice.pl**
Fundacja Ekologiczna Ziemi Chojnickiej i Zaborskiej	**www.funeko.chojnice.pl**
Kaszubskie Stowarzyszenie Ekologiczne	**www.sudomie.org.pl**
Liga Ochrony Przyrody Oddział Powiatowy w Chojnicach	**www.lop.gda.pl/kontakt/chojnice**
Polski Klub Ekologiczny Okręg Wschodnio-Pomorski	**www.pke.gdansk.pl**
Pomorskie Towarzystwo Przyrodnicze „Zdrowy Gdańsk"	**www.ptpzg.eko.org.pl**
Powiatowy Oddział Ligi Ochrony Przyrody, Gdańsk	**www.lop.gda.pl**
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych	**www.gdansk.lasy.gov.pl**
Stowarzyszenie Eko-Inicjatywa w Kwidzynie	**www.ekokwidzyn.pl**
Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-STAR	**www.ekostar.prv.pl**
Trójmiejski Park Krajobrazowy	**www.tpkgdansk.pl**

Indywidualni pasjonaci rowerowi:

Foto - rowerowy blog małżeński - Dwa rowery i nas dwoje	**http://www.dwarowery.daa.pl/index.php**
Moje Nadmorskie Trasy Rowerowe - Strona Marka Cygana	**http://www.pomorskie-drogi-rowerowe.pl/**
RowerowaRodzinka - Strona Justyny, Natalki i Remigiusza Kitlińskich	**http://www.rowerowarodzinka.pl/index.html**
Strona Michał Dargacz, Gdańsk	**www.mdargacz.pl**
Strona Tomasza Gulli	**www.tomson1.republika.pl**
Strona Kasi i Stasia	**http://www.stasko.kast.net.pl/**
Warsztat Rowerów Nietypowych Kazimierz Leśniewski TROP	**http://rowerynietypowe.republika.pl/home.html**
Strona Arkadiusza Podhorodeckiego	**http://www.fotocykle.pl/**
Strona Weroniki Podhorodeckiej	**http://nika.xwp.pl/**
Strona Krzysztofa P. Skoka	**http://www.rowerem.zehej.pl/**
Strona Stefana Sokołowskiego	**www.ipipan.gda.pl**
Strona Wiesławy Stachańczyk	**http://wiesia.nets.pl/**
Strona Pawła Wróblewskiego	**http://docieplychkrajow.blox.pl/html**
Strona Sławomira Wojciechowskiego	**http://slawekwojciechowski.ludziesportu.pl/**
Strona Macieja Zielonki	**http://mcgreen.ludziesportu.pl/**

JST rowerowe z aspektami rowerowymi

Bytów	**www.bytow.com.pl**	Turystyka – Szlaki turystyczne/ ścieżki przyrodnicze
Chojnice	**www.miasto.chojnice.pl**	Turystyka – Szlaki turystyczno – rowerowe
Czersk	**www.czersk.pl**	Turystyka – Szlaki turystyczne
Człuchów	**www.um.czluchow.pl**	Turystyka - Szlaki
Gdańsk	**www.gdansk.pl**	Komunikacja-Rowerowy Gdańsk
Gdańsk	**www.mosir.gda.pl**	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Gdańsk
Gdańsk – Nasze Miasto	**www.gdansk.pl**	Nasze Miasto – Aktywny Gdańsk – Sport i rekreacja
Gdynia	**www.gdynia.pl**	Wypoczynek i rekreacja – Ścieżki rowerowe
Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji	**www.gosir.gdynia.pl**	Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji
Jastarnia	**www.jastarnia.pl**	Ścieżki przyrodniczo-rowerowe
Kociewie	**www.kociewiak.pl/serwisy/ /trasy_rowerowe/index.php**	Rowerem po Kociewiu
Konarzyny	**www.konarzyny.pl/turystyka.html**	
Kościerzyna	**www.infokoscierzyna.pl**	Turystyka aktywna – Szlaki piesze i rowerowe
Kościerzyna	**www.koscierzyna.gda.pl**	Turystyka – Szlaki piesze i rowerowe
Malbork	**www.visitmalbork.pl**	Szlaki Turystyczne
Miastko	**www.miastko.pl**	Turystyka
Nowy Dwór Gdański	**www.miastonowydwor.pl**	Turystyka – Trasy turystyczne
Powiat Bytowski	**www.powiatbytowski.pl**	Turystyka – Szlaki rowerowe
Powiat Chojnicki	**www.powiat.chojnice.pl**	Turystyka i rekreacja
Powiat Gdański	**www.powiat-gdanski.pl**	Turystyka – Szlaki turystyczne
Powiat Kościerski	**www.pow-koscierzyna.home.pl**	Turystyka – Formy aktywnego wypoczynku
Powiat Malborski	**www.powiat.malbork.pl**	Ścieżki rowerowe
Powiat Starogardzki	**www.powiatstarogard.pl**	Turystyka – Szlaki turystyczne
Pruszcz Gdański	**www.mosir.pruszcz-gdanski.pl**	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, Pruszcz Gdański
Rumia	**www.rumia.home.pl**	Turystyka – Ścieżki rowerowe
Słupsk	**www.slupsk.pl**	Turystyka – Szlaki i ścieżki rowerowe
Tczew	**www.tczew.pl**	Potencjał Rowerowy Tczewa i Żuław
Wejherowo	**www.wejherowo.pl**	Turystyka – Trasy rowerowe

Organizacje działające na rzecz promocji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Fundacja „Żyć Bezpieczniej"	**www.fundacja.gda.pl**
Fundacja Bezpieczni w Ruchu Drogowym	**www.fundacjabwrd.pl**
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej	**www.fril.org.pl**
„ORLEN. Bezpieczne drogi"	**www.orlenbezpiecznedrogi.pl**
Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	**www.prbrd.gda.pl**
Pomorskie Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Innych Zdarzeniach	**www.inter-alia.pl**

Partnerzy Zagraniczni

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (Niemiecki Klub Cyklistów)	**www.adfc.de**
AEVV - EGWA, European Greenways Association, Belgia	**aevv-egwa.org**
AF3V Association Française des Véloroutes et Voies Vertes, Francja	**www.af3v.org**
ARGUS, Austria	**www.argus.or.at**
Bicycle Federation of Australia, Australia	**www.bfa.asn.au**
Bisiklet Sevenler Derneği, Turcja	**www.bisikletliler.org**
Clubul de Cicloturism Napoca, Rumunia	**www.ccn.ro**
ConBici, Hiszpania	**www.conbici.org**
Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, Hiszpania	**www.ccub.org**
CTC, the national cyclists' organisation, Wielka Brytania	**www.ctc.org.uk**
Cycle Campaign Network, Wielka Brytania	**www.cyclenetwork.org.uk**
Cycling Touring Club Malta, Malta	
Cykelfrämjandet, The Cycling Promotion in Sweden, Szwecja	**www.cykelframjandet.se**
Cyklo Klub Kučera Znojmo, Czechy	**www.cykloklub.kucera-zn.cz**
Cyprus Tourism Organisation, Cypr	**www.visitcyprus.org.cy**

Czech Environmental Partnerschip Foundation	**www.nadacepartnerstvi.cz**
Danish Cyclists Federation (Duńska Federacja Cyklistów)	**www.dcf.dk**
Dansk Cyklist Forbund, Dania	**www.dcf.dk**
Dublin Cycling Campaign (Dubliński Klub Rowerowy)	**www.home.connect.ie/dcc**
Dublin Cycling Campaign, Irlandia	**home.connect.ie/dcc**
Europejska Federacja Cyklistów	**www.ecf.com**
Federação Portuguesa Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, Portugalia	**www.fpcub.pt**
Federazione Italiana Amici della Bicicletta (Włoska Federacja Cyklistów)	**www.fiab-onlus.it**
FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, Włochy	**www.fiab-onlus.it**
Fietsersbond vzw, Belgia	**www.fietsersbond.be**
Fietsersbond, Holandia	**www.fietsersbond.nl**
Fietskaart Informatie Stichting, Holandia	**www.fietskaartinformatiestichting.nl**
Filoi tou podèlatou (Friends of the Bicycle), Grecja	**www.filoi.eie.gr**
FUBicy, Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, Francja	**www.fubicy.org**
GRACQ asbl, Belgia	**www.gracq.org**
Green Tour Bosnia & Hercegowina, Bośnia i Hercegowina	**www.greentour.ba**
Helsingfors Cyklister / Helsinki Cyclists, Finlandia	**www.hepo.fi**
I-ce, Interface for Cycling Expertise, Holandia	**www.i-ce.info**
Idéværkstedet De Frie Fugle, Dania	**www.friefugle.dk**
IG-Fahrrad, Austria	**www.ig-fahrrad.org**
Japan Bicycle Promotion Institute, Japonia	**www.jbpi.or.jp**
Landssamtök hjólreiðamanna, (LHM) - Icelandic Cyclists' Federation, Islandia	**www.islandia.is/lhm/**
Latvijas Velocelojumu Informacijas Centre, Łotwa	**www.bicycle.lv**
Lithuanian Cyclists' Community, Litwa	**www.bicycle.lt**
LVI, Lëtzebuerger Vëlos-Initiativ, Luksemburg	**www.lvi.lu**
Magyar Kerékpáros-Klub (Węgierski Klub Rowerowy)	**www.kerekparosklub.org**
One Street, Stany Zjednoczone	**www.onestreet.org**
Polish Environmental Partnership Foundation, Polska	**www.epce.org.pl**
Pro Velo asbl, Belgia	**www.provelo.org**
Pro Velo Schweiz, Szwajcaria	**www.pro-velo.ch**
Russian Cycle Touring Club, Federacja Rosyjska	**www.rctc.ru**
Slovenska Kolesarska mreza - Slovenian Cyclists´ Network, Słowenia	**www.kolesarji.org**
Slovenský Cykloklub, Słowacja	**www.cykloklub.sk**
Stichting Landelijk Fietsplatform, Holandia	**www.fietsplatform.nl**
Sustrans, Wielka Brytania	**www.sustrans.org.uk**
Svensk Cykling (Szwedzcy Cykliści)	**www.svenskcykling.se**
Syklistenes Landsforening, Norwegia	**www.syklistene.no**
T & E, the European Federation for Transport and Environment, Belgia	**www.t-e.nu**
The Cycling Promotion in Sweden	**www.cykelframjandet.se**
The National Cyclists' Organization (Narodowa Organizacja Cyklistów Wielkiej Brytanii)	**www.ctc.org.uk**
Thunderhead Alliance, Stany Zjednoczone	**www.thunderheadalliance.org**
Udruga BICIKL, Chorwacja	**www.bicikl.hr**
Vänta Aga, Estonia	**www.bicycle.ee**
VCS / ATE, Szwajcaria	**www.verkehrsclub.ch**
Vélo Quèbec, Kanada	**www.velo.qc.ca**
Yugo Cycling Campaign, Serbia	**www.bicikl.info**

Autorzy

Piotr Kuropatwiński

urodzony w Sopocie w 1950 r.

Dr ekonomii. St. wykładowca w Katedrze Polityki Gospodarczej Uniwersytetu Gdańskiego. Absolwent Wydziału Ekonomiki Transportu UG (1973 r.).
Tłumacz i redaktor wielu publikacji dotyczących teorii ekonomii, bankowości, finansów i procesów międzynarodowej integracji ekonomicznej (w tym pierwszego w Polsce wydanego po 1989 r. podręcznika współczesnej ekonomii autorstwa Richarda McKenziego i innych).
Autor szeregu artykułów i opracowań dotyczących turystyki, rekreacji i komunikacji rowerowej jako elementu polityki zrównoważonego rozwoju systemów komunikacji, prezentowanych m.in. na międzynarodowych kongresach Velo- city w Grazu- Mariborze (1999), Edynburgu- Glasgow (2001), Paryżu (2003), Dublinie (2005), Monachium (2007) i Brukseli (2009). Członek Komitetu Sterującego Gdańskiego Rowerowego Projektu Inwestycyjno – Promocyjnego. Członek zarządu Okręgu Wschodniopomorskiego Polskiego Klubu Ekologicznego – autor koncepcji programu ekologicznej edukacji komunikacyjnej BALTEES. Członek Kapituły Certyfikatu „PRZYJAZNY ROWEROM". Członek Towarzystwa Ekonomistów Polskich. Certyfikowany audytor polityki rowerowej programu BYPAD. Jachtowy sternik morski, instruktor żeglarstwa PZŻ.

Magdalena Kowalewska

urodzona w Sejnach w 1979 r.

Absolwentka Kulturoznawstwa, specjalność animacji kultury na Uniwersytecie Warszawskim. W pracy zawodowej koncentruje się na opracowywaniu i koordynowaniu projektów miękkich. Jej zainteresowania związane są z antropologią kultury, historią teatru, Rosją oraz wielokulturową przeszłością Europy Środkowo-Wschodniej. Ciekawość nowych ludzi i miejsc oraz chęć zdobywania różnorodnych doświadczeń zaprowadziła ją do PSWE, gdzie zaangażowała się w pracę zespołu rowerowego. Uczestniczka międzynarodowego kongresu Velo- city w Monachium (2007) i w Brukseli (2009). Certyfikowany audytor polityki rowerowej programu BYPAD.

Justyna Piotrowicz

urodzona w Gdańsku w 1979 r.

Absolwentka Wydziału Administracyjnego Akademii Morskiej w Gdyni o specjalności zarządzanie jakością oraz podyplomowych studiów kadry menadżerskiej do współpracy ze strukturami Unii Europejskiej na Politechnice Gdańskiej. Uczestnik szeregu szkoleń z zakresu systemów zarządzania ISO 9001, ISO 14001, PN-N 18001 oraz AQAP. Wdrożeniowiec oraz audytor systemów zarządzania jakością opartych o normy ISO. Uczestniczka międzynarodowego kongresu Velo- city w Brukseli (2009). Certyfikowany audytor polityki rowerowej programu BYPAD.

Rafał Ejsmont

urodzony w Gdańsku w 1970r.

Absolwent Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego. Ukończył studia MBA w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów/University of Strathclyde oraz International Business Program na Vaxjo Univeristy we Szwecji. Uczestniczył w projektach typu green-field w Polsce (Norwich Union/Sampo, Deutsche Herold) – ocena, przygotowanie oraz realizacja inwestycji. Koordynował prace Zespołów Projektowych – głównie w obszarach sprzedaży i marketingu (IKEA, Allianz, Telekomunikacja Polska S.A.). Uczestnik międzynarodowego kongresu Velo- city w Brukseli (2009). Certyfikowany audytor polityki rowerowej programu BYPAD.

Andrzej B. Piotrowicz

urodzony w Gdańsku w 1973 r.

Absolwent Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego. Jeden z pierwszych czterech certyfikowanych IT i Telekomunikacyjnych Project Managerów w Polsce w ramach „IT Project Management Academy" organizowanym przez George Washington University i waszyngtońskie Educational Services Institute International. Współautor Strategii Rozwoju Internetu w Polsce w latach 2002–2007. Odpowiedzialny za wdrożenie Neostrady Plus oraz Pakietów Internetowych. Członek zarówno „Project Management Institute" (USA) jak i „Business Process Management Group" (Wielka Brytania). Uczestnik międzynarodowego kongresu Velo- city w Monachium (2007) i w Brukseli (2009). Certyfikowany audytor polityki rowerowej programu BYPAD.

Dotychczas z serii POMORSKIE STUDIA REGIONALNE ukazały się:

1. Diagnoza stanu województwa pomorskiego; red. M. Dutkowski (1999);
2. Uwarunkowania rozwoju województwa pomorskiego; red. T. Parteka (1999);
3. Strategia rozwoju województwa pomorskiego; red. T. Parteka (2000);
4. Opracowanie ekofizjograficzne do planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego; red. J. Czochański (2001);
5. Województwa nadmorskie w Inicjatywie Wspólnotowej INTERREG; red. W. Szydarowski (2001);
6. Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego; red. F. Pankau (2002);
7. Programowanie rozwoju województwa pomorskiego w procesie integracji z Unią Europejską; red. W. Szydarowski (2002);
8. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego; red. F. Pankau (2002);
9. Jak gospodarujemy przestrzenią województwa pomorskiego; red. F. Pankau (2002);
10. Strefa rozwoju Południowego Bałtyku w konkurencyjności regionów nadmorskich; red. T. Parteka i W. Szydarowski (2003);
11. Wspieranie przedsiębiorczości w warunkach konkurencyjności Pomorza; red. I. Borkowska i R. Matczak (2004);
12. Studia obszarów problemowych województwa pomorskiego; red. F. Pankau (2004);
13. Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Pomorskiego; red. T. Parteka i P. Kasprzak (2004);
14. Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2004-2006; red. R. Matczak (2004);
15. Strategia rozwoju turystyki w województwie pomorskim na lata 2004-2013; red. M. Wanagos (2004);
16. Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego; red. P. Szyszkowski (2005);
17. Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010; red. W. Zaworska-Matuga (2005);
18. Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020; red. R. Matczak (2005);
19. Zarządzanie projektami współfinansowanymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach ZPORR 2004-2006; red. J. Szymański (2006);
20. Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Ocena realizacji inwestycji; red. F. Pankau (2006);
21. Studium ekofizjograficzne województwa pomorskiego; red. J. Czochański (2006);
22. Studia nad Obszarem Metropolitalnym Trójmiasta; red. F. Pankau (2006);
23. Innowacje – co jest co?; red. T. Parteka i P. Kasprzak (2006);
24. Studia przyrodniczo-krajobrazowe województwa pomorskiego; red. M. Kistowski i J. Czochański (2006);
25. Strategia polityki społecznej województwa pomorskiego do 2013 roku; red. E. Kamińska i E. Szczypior (2006);
26. Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007-2010 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011-2014; red. K. Wojcieszyk (2007);
27. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2010; red. A. Grapatyn-Korzeniowska (2007);
28. Raport z wykonania Programu Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2003-2006 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010; red. K. Wojcieszyk (2007);
29. Sprawozdanie z realizacji Wojewódzkiego Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego; red. S. Plichta i E. Faszczewska (2007);
30. Od Inicjatywy INTERREG III do Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Doświadczenia pomorskie; red. T. Pactwa (2007);
31. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006 w województwie pomorskim; red. M. Wacławik (2008);
32. Raport z realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego w latach 2005-2007 (2008);
33. Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020 (2008);
34. Rewitalizacja gospodarcza obszarów Delty Wisły poprzez rozwój żeglugi śródlądowej (2008);
35. Raport z badań krajowego ruchu turystycznego w województwie pomorskim; red. dr K. Łopaciński, B. Radkowska (2008);
36. Program rozwoju produktów turystycznych województwa pomorskiego na lata 2008-2013; red. M. Chełkowska, W. Kreft (2008);
37. Potencjał społeczno-ekonomiczny jednostek samorządu terytorialnego województwa pomorskiego; M. Lindenberg (2008);
38. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla terenu województwa pomorskiego; red. A. Grapatyn-Korzeniowska (2009);
39. Konkurencyjność Województwa Pomorskiego; red. I. Borkowska, A. Kurowska, R. Matczak, B. Żmijewska (2009).

POMORSKIE
STUDIA
REGIONALNE

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego
80-810 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27,
tel. (58) 32-68-684, fax (58) 32-68-688
e-mail: drrip@woj-pomorskie.pl

Departament Turystyki
80-828 Gdańsk, ul. Długi Targ 1-7,
tel. (58) 32-68-350, fax (58) 32-68-352
e-mail: dt@woj-pomorskie.pl

ISBN 978-83-88262-71-5