

Diagnoza polityki rowerowej 14 gmin przystępujących do realizacji projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”





Diagnoza polityki rowerowej 14 gmin przystępujących do realizacji projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”

Powstała na zlecenie:



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

www.metropoliagdansk.pl

Wykonanie:



POLSKA
UNIA
MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

www.mobilnosc.org

Autorzy:

Rafał Glazik

dr Piotr Kuropatwiński

Tomasz Legutko

Konsultacje:

Krzysztof Perycz-Szczepański

Projekt i grafika:

Alina Zleśna-Michaluk

Korekta:

Dorota Szkudlarek

Gdańsk, wrzesień-grudzień 2017

A graphic element consisting of a yellow circle with a white border, containing the text 'Spis treści' in white. The circle is positioned in the upper right quadrant of the page, overlapping the table's header area.

Spis treści

	Wprowadzenie	2
1	Założenia diagnozy jakości polityki rowerowej	3
1.1	BYPAD	4
1.2	Poziomy jakości polityki rowerowej	5-6
1.3	Moduły	7
1.3.1	Planowanie	8
1.3.2	Wdrażanie	9
1.3.3	Monitoring	10
1.4	Metodologia obliczania wyników diagnozy	11
1.4.1	Obliczanie ogólnego wyniku diagnozy wg metodologii BYPAD	12
2	Diagnoza jakości polityki rowerowej	13
2.1	Gdańsk. Zbiorcze wyniki badania	14-15
2.1.1	Gdańsk. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	16-23
2.2	Gdynia. Zbiorcze wyniki badania	24-25
2.2.1	Gdynia. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	26-33
2.3	Kartuzy. Zbiorcze wyniki badania	34-35
2.3.1	Kartuzy. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	36-43
2.4	Pruszcz Gdański. Zbiorcze wyniki badania	44-45
2.4.1	Pruszcz Gdański. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	46-53
2.5	Puck. Zbiorcze wyniki badania	54-55
2.5.1	Puck. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	56-63
2.6	Reda. Zbiorcze wyniki badania	64-65
2.6.1	Reda. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	66-73
2.7	Rumia. Zbiorcze wyniki badania	74-75
2.7.1	Rumia. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	76-83
2.8	Sierakowice. Zbiorcze wyniki badania	84-85
2.8.1	Sierakowice. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	86-93
2.9	Somonino. Zbiorcze wyniki badania	94-95
2.9.1	Somonino. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	96-103
2.10	Sopot. Zbiorcze wyniki badania	104-105
2.10.1	Sopot. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	106-113
2.11	Stężycza. Zbiorcze wyniki badania	114-115
2.11.1	Stężycza. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	116-123
2.12	Tczew. Zbiorcze wyniki badania	124-125
2.12.1	Tczew. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	126-133
2.13	Władysławowo. Zbiorcze wyniki badania	134-135
2.13.1	Władysławowo. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	136-143
2.14	Żukowo. Zbiorcze wyniki badania	144-145
2.14.1	Żukowo. Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym	146-153
3	Zbiorcze wyniki diagnozy jakości polityki rowerowej OMG-G-S	155
3.1	Metoda ustalania zbiorczych wyników diagnozy jakości polityki rowerowej	156-157
3.2	Analiza wyników w ujęciu modułowym	158-163
	Aneks. Kwestionariusz Diagnozy Polityki Rowerowej	164

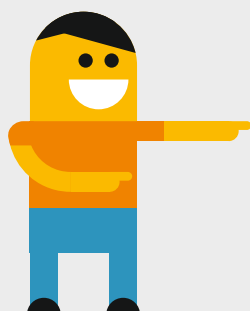


Wprowadzenie

Zaspokajanie potrzeb mobilności mieszkańców Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMG-G-S) to jedno z większych wyzwań, ale i szans w procesie uzyskiwania przez metropolię założonej wysokiej i stabilnej dynamiki rozwoju. Wizja ta zakłada, że OMG-G-S będzie w roku 2030 innowacyjną, zrównoważoną i konkurencyjną metropolią europejską. Jednym z jej celów jest stanie się krajowym liderem wykorzystywania aktywnych form mobilności i rozwiązań multimodalnych.

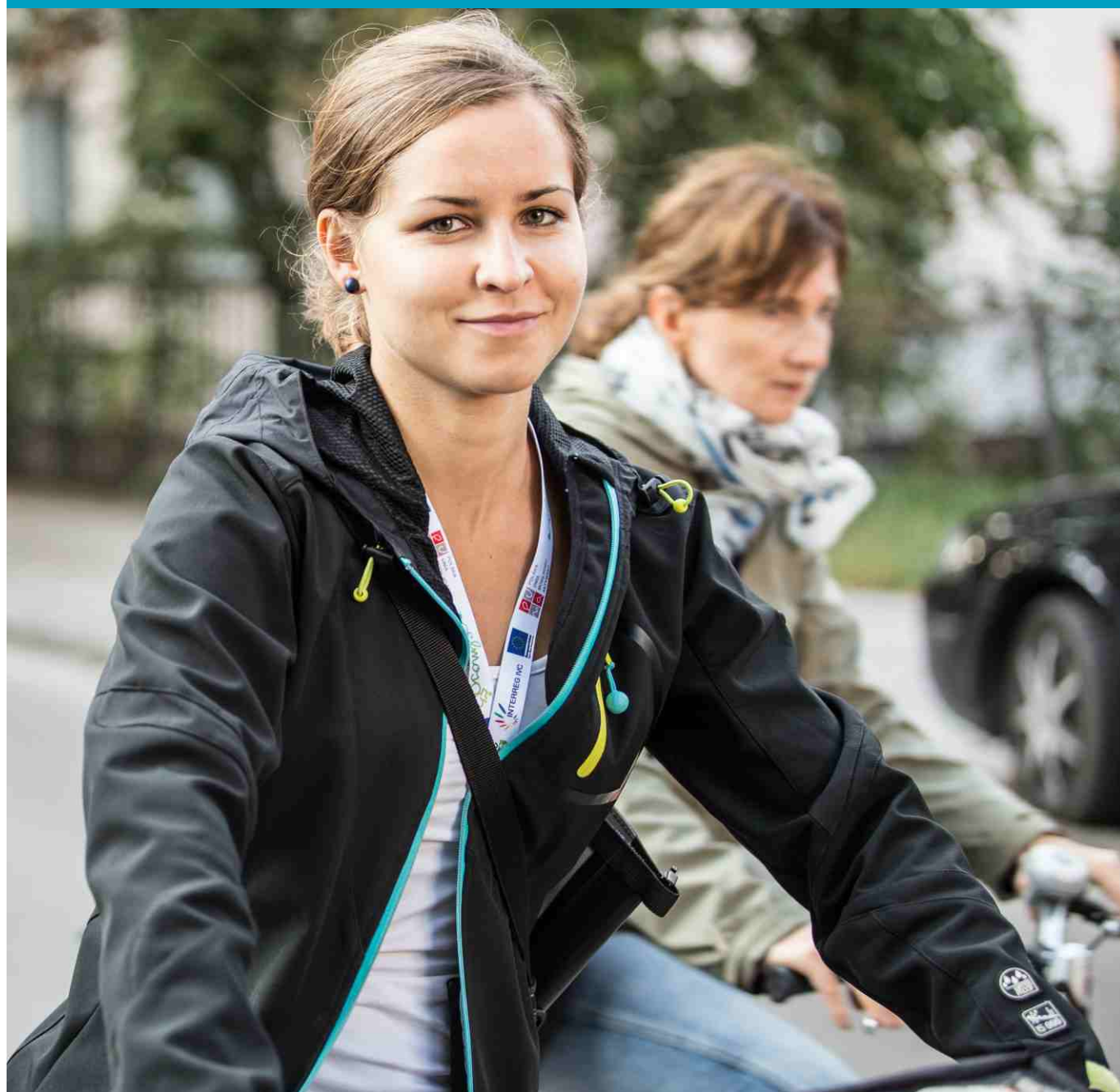
Aktywna mobilność to wszelkie formy zaspokajania codziennych potrzeb transportowych, zakładających wykorzystywanie naturalnej energii ludzi takich, jak chodzenie piechotą czy jazda na rowerze, realizowanych samoistnie lub w powiązaniu ze środkami zbiorowego transportu publicznego. Usprawnienie zarządzania oraz priorytetowe traktowanie aktywnych form mobilności znalazło swoje odzwierciedlenie w postaci celu tematycznego strategii zakładającego stworzenie mechanizmów umacniających spójność Metropolii – czego przykładem jest podjęcie wyzwania wdrożenia Systemu Roweru Metropolitalnego w 14 miastach i gminach naszego województwa.

Diagnoza jakości polityki rowerowej miast i gmin biorących udział w projekcie „Budowa Sytemu Roweru Metropolitalnego” jest próbą usystematyzowania oceny prowadzonych dotychczas działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego poprzez wprowadzenie sprawdzonego w ponad 200 miastach i regionach Europy modelu zarządzania opartego na koncepcji całościowego zarządzania jakością polityki rowerowej według metodologii BYPAD (Bicycle Policy Audit). Przeprowadzona diagnoza pozwoliła na ustalenie obecnie zajmowanego miejsca zarówno przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (JST), jak i całą metropolię w systemie klasyfikacji poziomów polityki rowerowej w 9 modułach. Dała możliwość zidentyfikowania zarówno słabych, jak i względnie silnych stron prowadzonej w skali lokalnej oraz metropolitalnej polityki rowerowej. Stanowi pierwszy krok oraz dobry punkt wyjścia do dalszych działań mających na celu ustalenia zestawu działań, jakie warto podjąć w ciągu najbliższych lat, by w miastach i gminach zrealizować podstawowe, niskonakładowe – charakteryzujące się wysokim wskaźnikiem korzyści do kosztów – wdrożenia poprawiające warunki korzystania z roweru przez wszystkich zainteresowanych mieszkańców naszego regionu.



1

Założenia diagnozy jakości polityki rowerowej



1.1

BYPAD

Bicycle
Policy Audit
Audyt Polityki
Rowerowej

Schemat obrazu
przebiegu
całego procesu
audytu polityki
rowerowej

BYPAD (Bicycle Policy Audit – Audyt Polityki Rowerowej) jest wszechstronnym, partycypacyjnym narzędziem badania jakości polityki rowerowej. Metodologia ta opiera się na ocenie systemu zarządzania jakością według standardów ISO. Została wypracowana przez międzynarodowe konsorcja w ramach trzech współfinansowanych przez Unię Europejską projektów w latach 1999-2008. Jak do tej pory BYPAD przeprowadzono w ponad 200 europejskich miastach.

W procesie BYPAD polityka rowerowa najpierw poddawana jest wszechstronnej diagnozie. Następnie, na jej podstawie, przygotowujemy plan działań. BYPAD rozpoczyna się od powołania Grupy Ewaluacyjnej, w której pracują użytkownicy (mieszkańcy, w tym działacze organizacji rowerowych), lokalni politycy (radni) i urzędnicy. Skład Grup Ewaluacyjnych na potrzeby niniejszej diagnozy został ustalony przez koordynatorów delegowanych przez poszczególne gminy do realizacji projektu. Współdziałanie tych wszystkich grup interesariuszy sprawia, że tak wypracowany plan działań jest traktowany jako wspólne dzieło mieszkańców i decydentów jednostek samorządu terytorialnego, ma zatem dużą szansę na realizację.

Diagnoza polega nie tylko na zebraniu indywidualnych ocen członków Grupy Ewaluacyjnej ale również na uruchomieniu procesu refleksji strategicznej prowadzącej do ustalenia miejsca zajmowanego przez JST na drabinie rozwoju polityk rowerowych. Organizowana w kolejnym kroku procedury konfrontacja opinii przebiegająca w ramach spotkań grup ewaluacyjnych i wizji lokalnych, stanowi wraz z diagnozą podstawę opracowania 2 letniego planu działań prowadzącego do poprawy komfortu i bezpieczeństwa korzystania z rowerów przez mieszkańców danej JST.

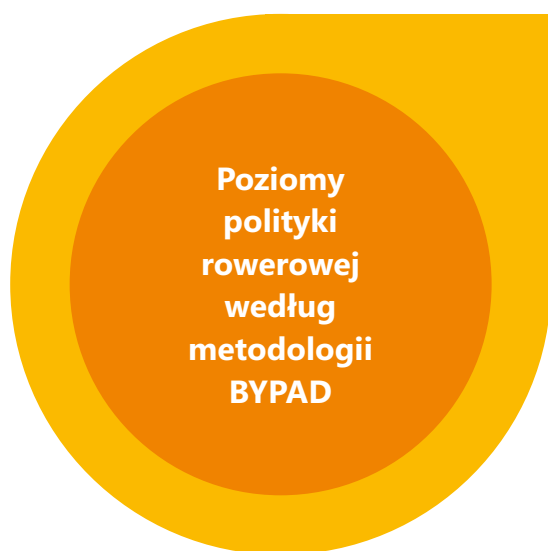


Warto podkreślić, że metoda BYPAD nie służy do porównywania miast czy gmin między sobą. Jest tak dlatego, że mimo znormalizowanego schematu i procedur prowadzenia audytu, na każdorazową ocenę wpływa unikalna dla konkretnej miejscowości grupa osób. Istotą badania jest wypracowanie podstaw optymalizacji polityki rowerowej w danym mieście czy gminie. Wynik audytu może być także dobrym punktem odniesienia umożliwiającym sprawdzenie poczynionych przez miasto czy gminę postępów w przypadku jego powtórzenia po wprowadzeniu w życie wypracowanego wcześniej planu działań.

1.2

Poziomy jakości polityki rowerowej

Część diagnostyczna prowadzi do ustalenia, na jakim poziomie rozwoju znajduje się aktualnie polityka danej miejscowości. Twórcy narzędzia wyróżniają cztery takie poziomy.



Jakość każdego z 9 modułów BYPAD uzgadniana jest osobno: przez ustalenie poziomu oceny jakości polityki na czterostopniowej drabinie rozwoju. Ogólny poziom jakości polityki rowerowej jest rezultatem ważonej średniej oceny poziomu przypisanego osobno do każdego modułu. Rzut oka na syntetyczny obraz pokazany na drabinie rozwoju daje możliwość ustalenia silnych stron i słabości polityki rowerowej. Dla każdego modułu można ustalić poziom jakości, które chcemy osiągnąć, realizując przyszłą politykę rowerową, jest też możliwe monitorowanie procesu jej ewolucji.

W czasie audytowania lokalnej polityki rowerowej, każdemu modułowi przypisywana jest wartość liczbowa (ocena) oparta o odpowiedzi udzielone na pytania kwestionariusza BYPAD przez lokalnych interesariuszy: mieszkańców korzystających z roweru, urzędników i radnych, wchodzących w skład Grupy Ewaluacyjnych.

BYPAD rozróżnia cztery poziomy jakości. Każdy poziom reprezentuje kolejny krok na szczeblu drabiny rozwoju – pokazując perspektywę dalszego postępu lokalnej polityki rowerowej. Poprawa jakości w swoim podstawowym sensie polega na wchodzeniu na kolejne szczeble drabiny krok po kroku. To jednocześnie oznacza, że lokalne władze samorządowe lub organy władz publicznych nie mogą po prostu osiągnąć wyższego poziomu całościowego zarządzania jakością „za jednym zamachem”: z dnia na dzień.

Wkraczamy do akcji, kiedy coś się pali – tak długo, jak zachodzi potrzeba i tylko tam, gdzie ona zachodzi.

Poziom 1: Orientacja na działania doraźne – zasada straży pożarnej

Na tym poziomie występuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. Polityka rowerowa ogranicza się głównie do rozwiązywania problemów. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach) miasta czy gminy.

Wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak to tylko możliwe (lecz nie zwracamy jakiegokolwiek uwagi na to, co robią inni).

Poziom 2: Podejście izolowane – zasada Robinsona Crusoe

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną ani polityką dotyczącą ochrony środowiska. Dobra infrastruktura jest głównym przedmiotem zainteresowania polityki, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Dążymy do optymalizowania systemu rowerowego i współpracy z kilkoma partnerami.

Poziom 3: Zorientowanie na system – wszyscy ciągniemy razem

Polityka rowerowa jest postrzegana jako system, który jest zintegrowany z ogólną polityką mobilności. Występuje wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów, która jest wyrażona przez podejmowanie apolitycznych decyzji na rzecz zaawansowanej polityki rowerowej, a także przez alokowanie wystarczających zasobów kadrowych i środków budżetowych. Ma także miejsce wsparcie polityczne ze strony różnych odpowiedzialnych polityków. Polityka rowerowa obejmuje szeroki wachlarz różnych działań (np. dotyczących infrastruktury, zarządzania mobilnością, usług, kampanii, informacji, edukacji i infrastruktury). Różni partnerzy wnoszą swój wkład i współpracują ze sobą przy wdrażaniu polityki rowerowej.

Polityka rowerowa jest stałym zadaniem do wykonania. Stale podnosimy jakość naszych działań i współpracujemy z partnerami strategicznymi.

Poziom 4: Podejście zintegrowane – wygrywająca drużyna

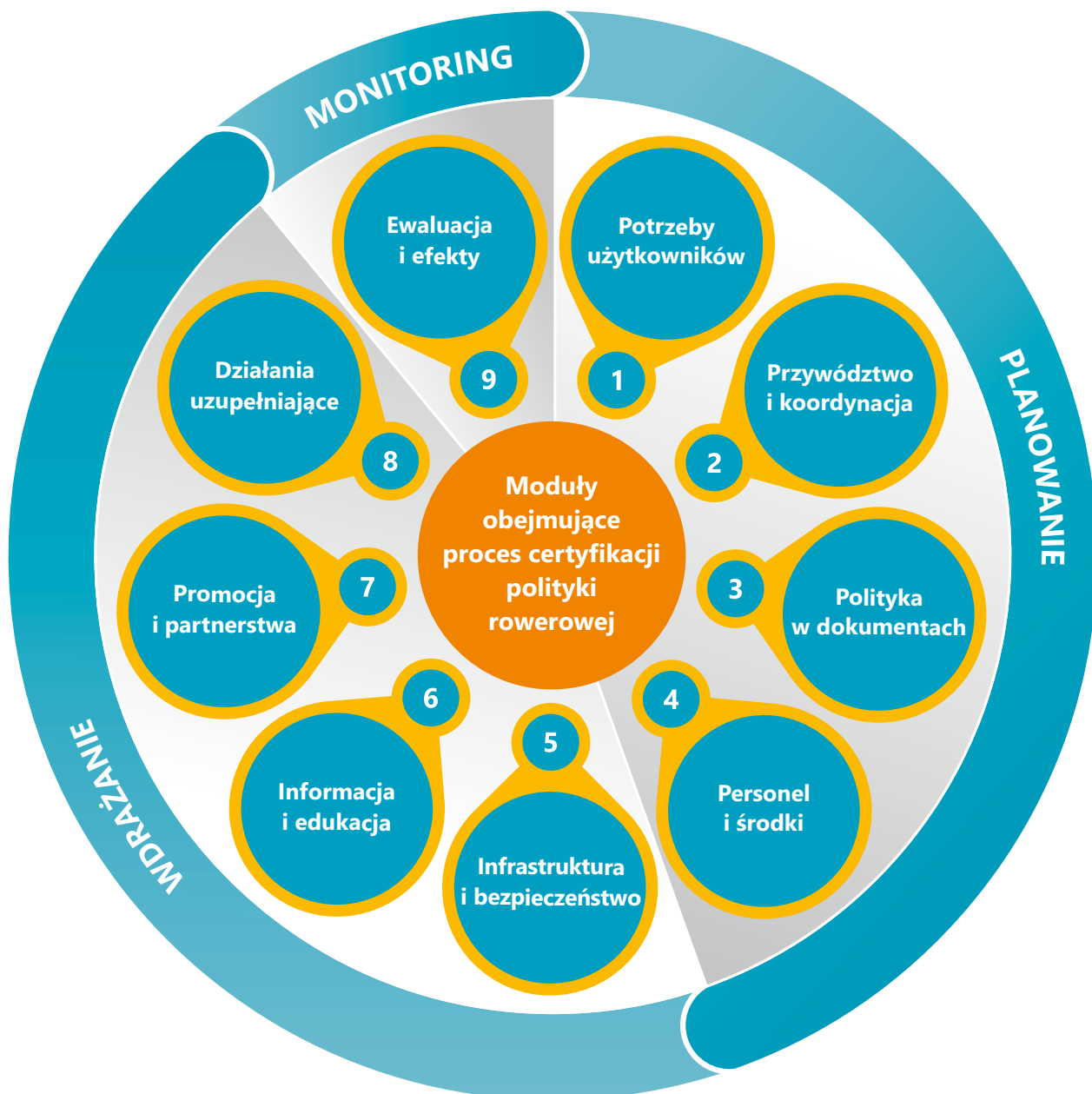
Polityka rowerowa jest postrzegana jako stałe zadanie do wykonania i jest silnie powiązana z innymi obszarami polityki (tj. ochroną środowiska, zdrowiem, zatrudnieniem, gospodarką etc.). Działania zachęcające do korzystania z rowerów są uzupełniane działaniami prowadzącymi do ograniczenia skali korzystania z samochodów. Wskaźniki jakości są traktowane jako instrumenty polityki. Polityka rowerowa jest mocno promowana przez polityków i jest wyrażana przy pomocy dobrego przywództwa, regularnych i wystarczających alokacji zasobów kadrowych i finansowych; w lokalnych i regionalnych władzach samorządowych mamy do czynienia z wielostronną orientacją i dobrym poziomem wiedzy i doświadczenia. Wskaźniki jakości są traktowane jako instrumenty polityki. Poza wsparciem politycznym, politykę rowerową cechuje systematyczne tworzenie powiązań sieciowych i partnerstw strategicznych. Umożliwiają one tworzenie efektu synergii wynikającej z przejrzystej wymiany pomysłów, wiedzy i doświadczenia z partnerami zewnętrznymi – zarówno horyzontalnie (tj. z innymi miastami, organami władz publicznych, partnerstwami publiczno-prywatnymi), jak i wertykalnie (tj. z wyższymi szczeblami władzy).

1.3

Moduły

Moduły podzielone na trzy części składowe polityki rowerowej: planowanie, wdrażanie i monitoring

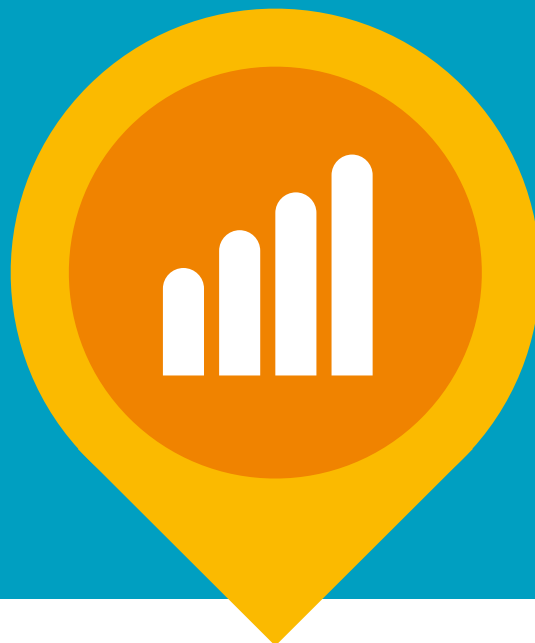
Narzędziem oceny jednostki samorządu terytorialnego jest zestandaryzowany kwestionariusz z trzydziestoma pytaniami przyporządkowanymi do dziewięciu modułów



1.3.1

Planowanie

W skład części planowania wchodzi cztery moduły



Moduł 1

Moduł „Potrzeby użytkowników” dotyczy tego, w jaki sposób potrzeby użytkowników rowerów są określane i w jaki sposób się nimi zarządza. Uwaga skupiona jest na kwestii, jak władze gminy angażują użytkowników i w jaki sposób zapewniają ich uczestnictwo w procesie politycznego podejmowania decyzji. Moduł ocenia i zapewnia zastosowanie podejścia polegającego na zorientowaniu na klientów.

Moduł 2

Moduł „Przywództwo i koordynacja” bada wpływ oraz zaangażowanie polityków i głównych urzędników na rzecz jakości polityki rowerowej. Czy osoby zajmujące najwyższe stanowiska wywierają inspirujący i motywujący wpływ na politykę rowerową? Czy są one zdolne zajmować wiodącą pozycję, czy są zaangażowane w swoją pracę, czy są rzeczywistymi „menadżerami zmian” czy też są one po prostu izolowane w swoim środowisku bez możliwości wywierania wpływu na cokolwiek?

Moduł 3

Moduł „Polityka w dokumentach” bada istniejącą strategię polityki rowerowej i sposoby, przy pomocy których jest ona programowana. Co jest treścią polityki rowerowej i do jakiego stopnia jest ona zintegrowana z szerszymi ramami polityki? Inne punkty zainteresowania to stopień planowania długookresowego, (obligatoryjne) ustalenia, wykorzystanie priorytetów oraz sposób radzenia sobie z problemami występującymi na granicach administracyjnych.

Moduł 4

Moduł „Personel i środki” skupia uwagę z jednej strony na aspektach finansowych polityki, z drugiej zaś na personelu, który zajmuje się polityką rowerową. Jakie są zasoby finansowe służące realizacji polityki rowerowej i jakimi sposobami dba się o zapewnienie ciągłości finansowania? Czy występują bodźce finansowe sprzyjające uruchamianiu innowacyjnych projektów rowerowych? Ile wysiłku podejmuje się w celu wynegocjowania budżetów umożliwiających poprawę polityki rowerowej? Przez kogo polityka rowerowa jest opracowywana i wdrażana? Interesujące jest wiedzieć, kto jest zaangażowany w opracowywanie polityki na poziomie oficjalnym i do jakiego stopnia wiodący urzędnicy mają klarowny wpływ na politykę mobilności. Badane są również kwalifikacje personelu i możliwości poprawy jego umiejętności.

1.3.2

Wdrażanie

Moduły wdrażania to element operacyjny lokalnej strategii rowerowej

W związku z istnieniem olbrzymiej różnorodności działań, które mogą być podejmowane, zostały ustalone cztery różne moduły

Moduł 5

Moduł „Infrastruktura i bezpieczeństwo” bada jakie elementy infrastruktury rowerowej są realizowane i w jaki sposób zorganizowane jest jej utrzymanie. Poprawa bezpieczeństwa jest istotnym aspektem polityki i dlatego w tym module temu zagadnieniu poświęcona jest szczególna uwaga. W tym module omówiona jest również integracja ruchu rowerowego z transportem publicznym oraz z dodatkowymi usługami, takimi jak bezpieczne parkowanie rowerów, stacje rowerowe etc. Kwestionariusz obejmuje też zagadnienia zapobiegania kradzieżom rowerów i działania na rzecz tworzenia udogodnień do parkowania rowerów.

Moduł 6

Moduł „Informacja i edukacja” bada sposób, w jaki jednostka samorządu terytorialnego informuje mieszkańców o prowadzonej polityce rowerowej, a także o tym, jakie działania są podejmowane w obszarze edukacji i szkolenia w jeżdżeniu na rowerze. Kwestionariusz bada również, jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w terenie.

Moduł 7

Moduł „Promocja i partnerstwa” skupia uwagę na kwestii, jak polityka rowerowa jednostki samorządu terytorialnego odnosi się do konkretnych grup docelowych i obejmuje współpracę z odpowiednimi partnerami. Jakie działania są podejmowane w celu zwiększenia skali korzystania z rowerów przez podnoszenie świadomości? Jakie działania podejmowane są, by zachęcić do jeżdżenia rowerem do pracy, szkoły, po zakupy etc., a także w jaki sposób lokalni pracodawcy, szkoły i uczelnie, operatorzy placówek handlu detalicznego są zaangażowani w te działania? Czy są jakieś działania podejmowane w celu stymulowania „korzystania z rowerów przez całe życie”? Z drugiej strony ważne jest, jak jest promowany wizerunek jazdy rowerem.

Moduł 8

Moduł „Działania uzupełniające” poświęcony jest działaniom lub decyzjom wykraczającym poza „czystą” politykę rowerową, które mogą mieć wpływ na skalę korzystania z rowerów. Uwzględnione są dwa aspekty. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia skali korzystania z samochodów a także w jaki sposób obecne planowanie przestrzenne wspiera politykę rowerową? Występują różne obszary polityki, które pośrednio wpływają na korzystanie z rowerów i dlatego ważne jest, by skupić uwagę na tych obszarach w celu uniknięcia bezproduktywnych działań.

1.3.3

Monitoring

W skład monitoringu
wchodzi jeden moduł



Moduł 9

Moduł „Ewaluacja i efekty” skupia uwagę na faktycznych skutkach polityki rowerowej. W jaki sposób miasto, gmina lub aglomeracja mierzą skutki swojej polityki? W jaki sposób zapewniona jest jakość procesu opracowywania i wdrażania tej polityki? W odniesieniu do efektów: jak korzystanie z rowerów jest monitorowane i jak mierzony jest poziom bezpieczeństwa?



1.4

Metodologia obliczania wyników diagnozy



Podczas spotkania wprowadzającego koordynatorzy grup ewaluacyjnych z 14 miejscowości biorących udział w projekcie pod nazwą „Budowa Sytemu Roweru Metropolitalnego” otrzymali informacje wyjaśniające zasady wypełniania kwestionariuszy oceny polityki rowerowej zawierających 30 pytań dotyczących różnych jej aspektów. Pytania były pogrupowane w 9 modułach, które dotyczą 3 części polityki rowerowej gminy. Odpowiadają one 4 poziomom rozwoju polityki rowerowej, które omówiliśmy powyżej.

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza przyporządkowano kilka odpowiedzi, stwierdzeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Zgodnie z założeniami metodologii członkowie grupy ewaluacyjnej wybierali odpowiedź, która ich zdaniem najlepiej opisywała sytuację jednostki samorządu będącej przedmiotem procesu certyfikacji i tym samym wskazali na jeden z poziomów rozwoju polityki rowerowej.

Pytania kwestionariusza oraz proponowane zestawy odpowiedzi są dostępne w postaci Aneksu umieszczonego w końcowej części niniejszego opracowania.

Wyniki dla każdego z 9 modułów obliczane są jako średnia arytmetyczna wyników otrzymanych przez pytania wchodzące w skład każdego z modułów. Założono przy tym, że wyniki poszczególnych pytań, z uwagi na ostrożność respondentów, należy zaokrąglić do 0,25 punktu w górę. Przykład: gdy ocena w danym pytaniu wyniosła 1,69, została ona zaokrąglona do 1,75 punktu.

1.4.1

Obliczanie ogólnego wyniku diagnozy wg metodologii BYPAD



$$\text{Wynik_BYPAD} = \sum_{1}^{9} \text{Wynik_Moduł}_1 \times \text{Waga}_1$$

Ogólny wynik BYPAD wskazuje na poziom jakości aktualnie prowadzonej przez samorząd polityki rowerowej. W celu obliczenia ogólnego wyniku BYPAD, wynik każdego z 9 modułów należy pomnożyć przez odpowiedni wskaźnik (wagę). Ogólny wynik BYPAD stanowi sumę wyników ważonych wszystkich 9 modułów.



Obliczanie wyniku - przykład

moduł	waga	waga x wynik oceny modułu
Planowanie (35%)		
Moduł 1	0,05	2,1 x 0,05
Moduł 2	0,10	3,5 x 0,10
Moduł 3	0,10	1,8 x 0,10
Moduł 4	0,10	2,6 x 0,10
Wdrażanie (60%)		
Moduł 5	0,20	3,6 x 0,20
Moduł 6	0,10	2,5 x 0,10
Moduł 7	0,10	2,8 x 0,10
Moduł 8	0,10	3,0 x 0,20
Monitoring (5%)		
Moduł 9	0,05	2,1 x 0,05
Ogólny (ważony) wynik		2,9 (72,5%)

2

Diagnoza
jakości
polityki
rowerowej



1.

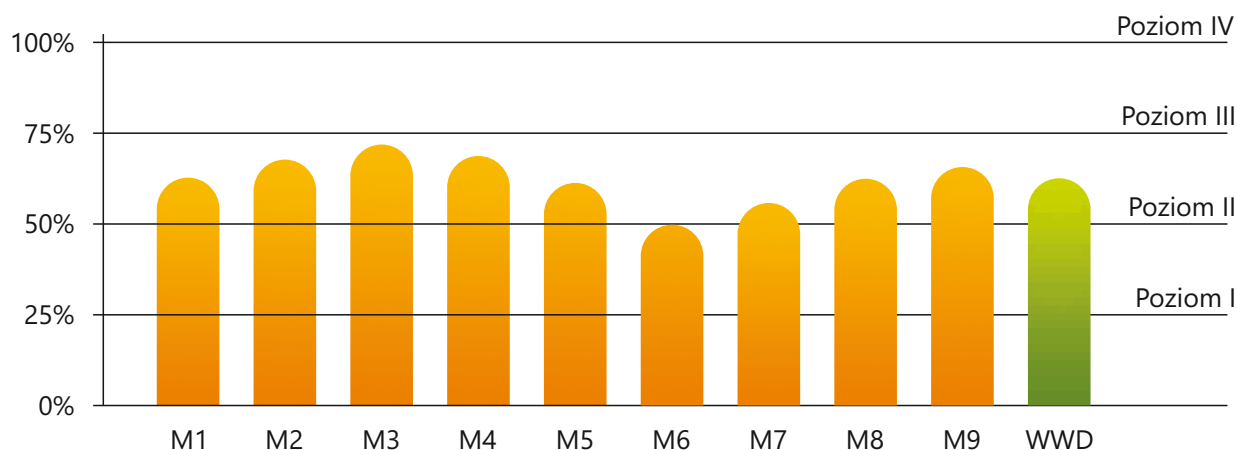


2.1

GDAŃSK

Zbiorcze
wyniki badania

GDAŃSK



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,50	62,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,69	67,19%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,88	71,88%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,75	68,75%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,46	61,46%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	2,00	50,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	2,21	55,21%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	2,50	62,50%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	2,63	65,63%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,50

62,50%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę miasta Gdańska w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 2,50, to znaczy 62,50% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez gminę miasta Gdańska stabilnego drugiego poziomu rozwoju polityki rowerowej, charakteryzującego się podejściem izolowanym (wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, lecz nie do końca zwracamy uwagi na to, co robią inni).

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona jeszcze ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną i polityką dotyczącą ochrony środowiska. Głównym przedmiotem zainteresowania jest nadal dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w niewielkim stopniu odbiegają od średniej, co oznacza, że wszystkie obszary polityki rowerowej realizowane są w sposób mniej więcej zrównoważony, nie wykazując istotnych dysproporcji.

Najwyżej oceniony moduł to „Polityka w dokumentach”: osiągnięty wynik to 2,88 (71,88%). Oznacza to, że komponent ten zbliża się do podejścia zintegrowanego z ogólną polityką mobilności w mieście. Świadczy to o tym, że w dokumentach strategicznych miasta deklarowana jest często wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów.

Najniżej ocenionym modułem była „Informacja i edukacja” (osiągnięty wynik to 2,00 (50%). Może to oznaczać, że w mieście są prowadzone działania w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego, a także że prowadzone są działania informacyjno-edukacyjne dotyczące korzystania z rowerów, ale nie docierają one z odpowiednią skutecznością do odbiorców.



2.1.1

GDAŃSK

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

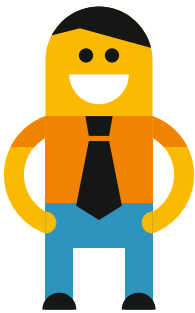
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,75	68,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
MODUŁ 1	2,50	62,50%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,50 (62,50%), czyli na poziomie średniej wartości oceny jakości polityki rowerowej. Większość respondentów uznała, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie, jedynie wtedy, gdy realizowane są konkretne projekty, lub też użytkownicy są zapraszani przez urzędników w celu przedyskutowania konkretnych tematów. Zdaniem dużej części respondentów, bez względu na to, którą z grup interesariuszy reprezentują, istnieje w mieście regularny dialog dotyczący potrzeb użytkowników między urzędnikami, radnymi, ekspertami i grupami mieszkańców.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	3,50	87,50%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	2,00	50,00%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	3,00	75,00%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 2	2,69	67,19%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 2,69 (67,19%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 3,50 (87,50%) została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego.

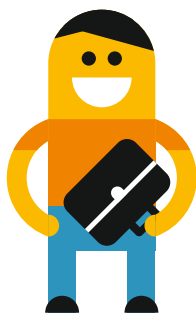
Wynika to z faktu, że radnym i urzędnikom na kierowniczych stanowiskach zajmującym się sprawami rowerowymi udało się doprowadzić do uznania polityki rowerowej za charakteryzujący miasto element działań public relations. Inaczej mówiąc, dostrzeżono potencjał promocyjny miasta jako miasta rowerowego. Blisko 70% respondentów zauważyło, że w strukturze urzędu miasta funkcjonuje grupa zajmująca się polityką rowerową oraz/lub kwestiami mobilności aktywnej (Referat Mobilności Aktywnej), tym niemniej niektórzy respondenci uznali, że wewnętrzne grupy robocze w strukturach urzędu miasta zbierają się (jedynie) wtedy, gdy pojawiają się problemy.

Znaczna część respondentów uznała, że istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z innymi wydziałami urzędu miejskiego i radą miasta. Respondenci zauważają funkcjonowanie strony internetowej dedykowanej polityce rowerowej miasta. Jeśli chodzi o kwestię koordynacji i komunikacji między radami dzielnic a władzami miasta, respondenci uznali, że taka współpraca ma miejsce, ale jedynie okazjonalnie. Pewna część respondentów oceniła tę współpracę wyżej, uznając, że jest ona regularnie prowadzona.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

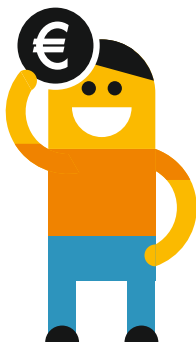
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,75	68,75%					
MODUŁ 3	2,88	71,88%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” uzyskał, jak stwierdzono powyżej, względnie najwyższą ocenę respondentów: 2,88 (71,88%). Ocena respondentów dotycząca treści lokalnej polityki rowerowej oscylowała wokół dwóch bliskich sobie stwierdzeń. Część z nich była zdania, że strategia rowerowa jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego, inni oceniali ją wyżej, uznając, że posiada ona mierzalne cele i jasno określony okres ich realizacji. Ocena wdrażania działań formułowanych w dokumentach polegała albo na stwierdzeniu, że program doraźnych działań, które mogą być wdrożone natychmiast, stanowi część strategii rowerowej miasta, albo oceniano ten aspekt polityki rowerowej wyżej, uznając, że w mieście istnieje program działań zawierający wiążące ustalenia (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne za jego realizację).

4 MODUŁ 4. Personel i środki

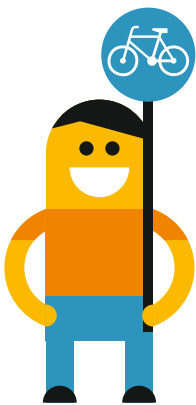
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	2,50	62,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,75	68,75%					
MODUŁ 4	2,75	68,75%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 2,75 (68,75%), to znaczy wyżej niż średnia ocena polityki rowerowej miasta. Większość respondentów oceniła, że w mieście podejmowane są strukturalne inwestycje w postaci wysoko-budżetowych projektów strategicznych, które bywają realizowane etapami w kolejnych latach; przy czym jednocześnie podejmowane są niskonakładowe działania spójne z ogólną polityką mobilności (uspokajanie ruchu, poszerzanie stref miasta wolnych od parkujących i jeżdżących samochodów etc.).

Respondenci mają świadomość istnienia w mieście referatu mobilności, odpowiedzialnego za prowadzenie polityki rowerowej miasta, z dobrze opisanym zakresem działań w zakresie przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Respondenci uznali także, że miasto umożliwia poprawę poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym przez to, że pracownicy tego referatu mogą brać udział w konferencjach i warsztatach, jeśli potrafią przekonać do tego swoich przełożonych.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	3,25	81,25%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	2,00	50,00%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,50	62,50%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,50	62,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,50	62,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	2,00	50,00%					
MODUŁ 5	2,46	61,46%					



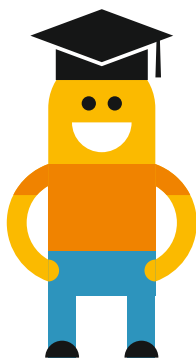
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 2,46 (61,46%), to znaczy na poziomie bardzo zbliżonym do ogólnej oceny. Najwyżej (na poziomie 3,25, czyli 81,25%) została oceniona jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta. Respondenci uznali, że w mieście zostały zbudowane główne trasy sieci dróg rowerowych. Część respondentów uznała nawet, że w mieście została stworzona gęsta sieć dróg rowerowych pokrywająca całość obszaru miasta.

W świetle opinii respondentów problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego są nadal aktualne. Tylko niektóre strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego. Wielu respondentów uznało, że w mieście została opracowana sieć dróg rowerowych i jest ona stopniowo realizowana, a przy jej opracowaniu uwzględniono przeszkody do zlikwidowania oraz skrzyżowania, które należy przebudować.

W kwestii utrzymania infrastruktury respondenci stwierdzili, że służby drogowe zapewniają bezproblemową jazdę rowerem przez cały rok. Zdecydowana większość respondentów uznała, że w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów na większości ulic miasta obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Oceny respondentów dotyczące podejmowania działań na rzecz integracji połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym były niezwykle zróżnicowane. Względnie największa liczba respondentów uznała, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone przy większości głównych przystanków transportu publicznego. Pewna grupa respondentów uznała także, że stojaki do parkowania rowerów umieszczone są przy większości najważniejszych docelowych destynacji codziennych dojazdów. Relatywnie niska ocena, na poziomie 2, podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez wielu respondentów, że stojaki do parkowania są umieszczone w pojedynczych lokalizacjach. Z drugiej strony wielu z nich uznało, że stojaki do parkowania rowerów instalowane w mieście spełniają standardy jakości i funkcjonalności.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	2,00	50,00%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	2,50	62,50%					
MODUŁ 6	2,00	50,00%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 2,00 (50,00%), to znaczy względnie najniżej ze wszystkich modułów. Najniżej oceniona została kwestia działań podejmowanych w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego. Respondenci w dużym stopniu uznali, że edukacja rowerowa wśród uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym, wymaganym poziomie, a kursy jazdy rowerem w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego organizowane są okazjonalnie. Działania skupiają się głównie na edukacji w zakresie przepisów prawa o ruchu drogowym.

Kwestia informowania mieszkańców o polityce rowerowej według respondentów sprowadza się do informowania o planowanych i wdrażanych działaniach infrastrukturalnych za pomocą oficjalnych kanałów informacyjnych. Relatywnie wysoko w tym module oceniono działania podejmowane w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście, poprzez zapewnienie dostępu do mapy rowerowej miasta, niewielka część respondentów zauważyła, że jest ona regularnie uaktualniana. Taka sama liczba respondentów uznała, że działania w zakresie ułatwiania orientacji cyklistom w mieście nie są podejmowane.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2,75	68,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	2,25	56,25%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	2,25	56,25%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	2,00	50,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	2,00	50,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 7	2,21	55,21%					



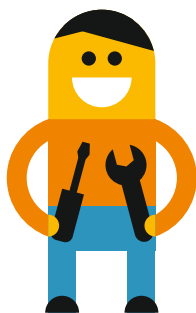
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 2,21 (55,21%) – nieznacznie niżej niż ocena ogólna. W części dotyczącej kwestii podnoszenia świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem część respondentów optymistycznie uznała, że w ramach działań public relations miasto promuje rower jako efektywny środek transportu, stanowiący integralny element systemu transportowego. Inni natomiast uznali, że imprezy zachęcające do korzystania z rowerów organizowane są okazjonalnie.

Ocena działań podejmowanych w celu promowania dojazdów rowerem do pracy według przeważającej części respondentów sprowadza się do faktu, że przy większości budynków administracji publicznej znajdują się stojaki do parkowania rowerów. W kwestii promowania dojazdów rowerem do szkoły, respondenci zauważyli, że niektóre tereny wokół szkół są przebudowane w celu poprawy bezpieczeństwa i stworzenia bardziej przyjaznego otoczenia. Zostały zauważone działania promocyjne polegające na dostarczaniu szkołom przez miasto podstawowych materiałów na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym. W ramach działań promocji jazdy rowerem po zakupy respondenci zauważyli, że poprawiana jest dostępność do ważnych centrów handlowych. Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Inni uznali, że miasto incydentalnie podkreśla pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element wspierania polityki rowerowej.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	2,25	56,25%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,75	68,75%					
MODUŁ 8	2,50	62,50%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 2,50 (62,50%). Respondenci zauważyli działania podejmowane przez miasto w celu uspokojenia ruchu samochodów na wielu ulicach miasta, badani uznali także, że podejmowane są działania na rzecz ograniczenia i zniechęcenia do korzystania z samochodów w centrum miasta i jego bezpośrednim sąsiedztwie. Respondenci zauważyli też, że wspieranie polityki rowerowej poprzez politykę przestrzenną polega na uwzględnianiu kwestii parkowania rowerów przy wszystkich nowych projektach urbanistycznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	3,25	81,25%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	2,00	50,00%					
MODUŁ 9	2,63	65,63%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 2,63 (65,63%). W ocenie respondentów dało się zauważyć znaczną rozbieżność odpowiedzi na poszczególne pytania modułu. Lwia część respondentów zauważyła istnienie stałych punktów automatycznego liczenia rowerzystów (liczniki rowerowe) umożliwiających pozyskanie danych na temat korzystania z sieci dróg rowerowych w ciągu całego roku.

Z drugiej strony respondenci zauważyli, że wykorzystanie danych na temat bezpieczeństwa oparte jest o analizy wypadków prowadzonych przez policję i roczne statystyki wypadków, co świadczy o niskim poziomie refleksji na temat przyczyn i możliwości zmniejszenia liczby wypadków z udziałem osób korzystających z roweru w mieście.

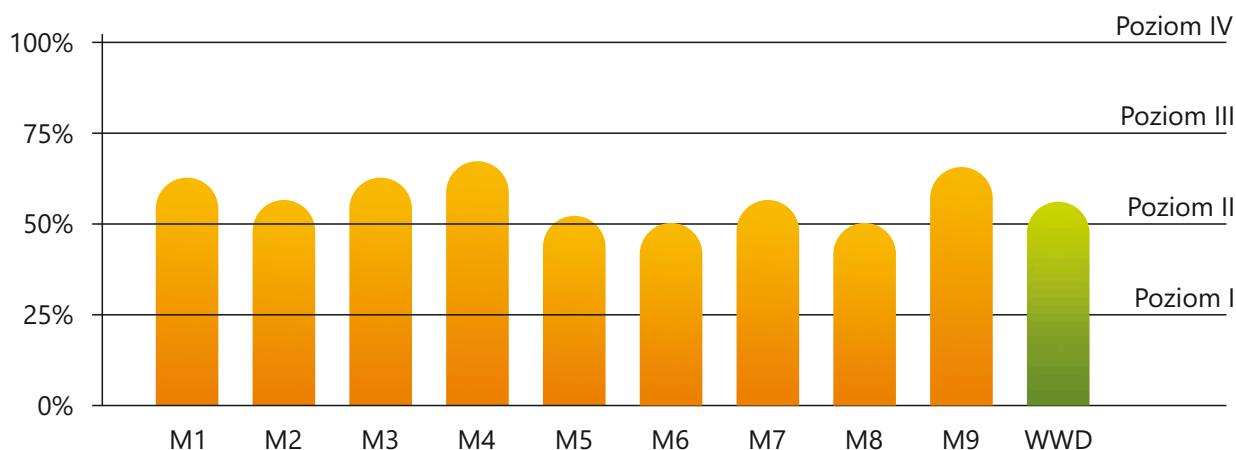


2.2

GDYNIA

Zbiorcze
wyniki badania

GDYNIA



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,50	62,50%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,25	56,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,50	62,50%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,67	66,67%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,08	52,08%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	2,00	50,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	2,25	56,25%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	2,00	50,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	2,63	65,63%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,24

55,99%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę miasta Gdynia w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 2,24, to znaczy 55,99% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez gminę miasta Gdynia dość stabilnego drugiego poziomu rozwoju polityki rowerowej, charakteryzującego się podejściem izolowanym (wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, lecz nie zwracamy uwagi na to, co robią inni).

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona jeszcze ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, czy też z innymi politykami miasta: zdrowotną i ochrony środowiska. Głównym przedmiotem zainteresowania decydentów w Gdyni jest nadal dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w niewielkim stopniu odbiegają od średniej, co oznacza, że wszystkie obszary polityki rowerowej realizowane są w sposób mniej więcej zrównoważony, nie wykazując istotnych dysproporcji. Warto podkreślić tutaj, że wyniki w poszczególnych modułach nigdy nie kształtowały się poniżej poziomu 2, ani też nie wykrczały ponad poziom 3, który sugerowałby wysoką spójność polityki rowerowej w jej różnych aspektach.

Najwyżej oceniony moduł to „Personel i środki” (osiągnięty wynik to 2,67 (66,67%)). Oznacza to, że działania miasta w tym obszarze charakteryzują się podejściem bliskim do podejścia zintegrowanego z ogólną polityką mobilności w mieście. Świadczy to także o tym, że miasto przeznacza na politykę rowerową zauważalnie istotne zasoby kadrowe i alokacje budżetu.

Najniżej oceniono dwa moduły „Informacja i edukacja” oraz „Działania uzupełniające” (osiągnięte wyniki w każdym z nich to 2,00 (50%)). Może to oznaczać, że w mieście są prowadzone działania w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego, a także że prowadzone są działania informacyjno-edukacyjne dotyczące korzystania z rowerów, ale nie docierają one z odpowiednią skutecznością do odbiorców. Działania uzupełniające zniechęcające do korzystania z samochodu są prowadzone w mieście w umiarkowanym stopniu.



2.2.1

GDYNIA

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

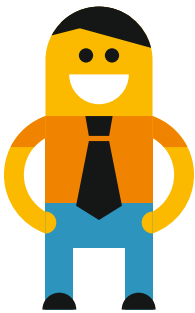
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,75	68,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
MODUŁ 1	2,50	62,50%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,50 (62,50%), czyli na poziomie nieznacznie powyżej średniej oceny jakości polityki rowerowej. Respondenci uznali, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie, jedynie wtedy, gdy realizowane są konkretne projekty lub też że wiedza na temat potrzeb użytkowników lokalnych jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszanie konkretnych wniosków. Zdaniem respondentów grupy użytkowników są angażowane w proces kształtowania polityki rowerowej tylko wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	2,50	62,50%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	2,00	50,00%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,75	43,75%					
MODUŁ 2	2,25	56,25%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), to znaczy zgodnie z wynikiem ogólnym. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,75 (68,75%) została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Mimo wysokiej oceny, trudno ustalić treść dominujących opinii respondentów, które cechuje daleko idąca rozbieżność.

Większość respondentów zauważyła, że w strukturze urzędu miasta funkcjonuje wewnętrzna grupa zajmująca się polityką rowerową oraz/lub kwestiami mobilności aktywnej. Znaczna część respondentów uznała, że istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z innymi wydziałami urzędu miejskiego i radą miasta. Jeśli chodzi o kwestię koordynacji i komunikacji między radami dzielnic a władzami miasta, respondenci uznali, że taka współpraca ma miejsce okazjonalnie. Pewna część respondentów uznała, że planowanie dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granic miasta.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

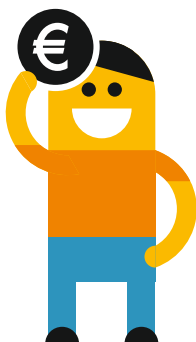
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 3	2,50	62,50%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 2,50 (62,50%), nieznacznie wyżej niż średnia. Ocena respondentów dotycząca treści lokalnej polityki rowerowej oscylowała wokół dwóch bliskich sobie stwierdzeń. Część z nich była zdania, że strategia rowerowa jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego, inni oceniali ją wyżej, uznając, że posiada ona mierzalne cele i jasno określony okres ich realizacji. Ocena wdrażania działań formułowanych w dokumentach polegała na stwierdzeniu albo że działania, które wymagają przekraczania granic administracyjnych, są brane pod uwagę okazjonalnie, albo że w mieście istnieje program działań zawierający wiążące ustalenia między partnerami (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne za jego realizację).

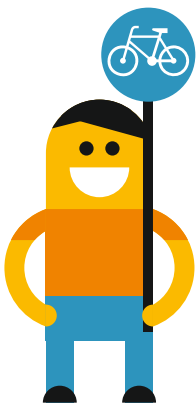
4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	3,00	75,00%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,75	68,75%					
MODUŁ 4	2,67	66,67%					



Moduł 4 „Personel i środki” był jednym z dwóch najwyżej ocenionych modułów: został oceniony na poziomie 2,67 (66,67%) to znaczy znacznie lepiej niż średnia ocena polityki rowerowej miasta. Większość respondentów oceniła, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych, głównie infrastrukturalnych. Respondenci mają świadomość istnienia w mieście personelu odpowiedzialnego za prowadzenie polityki rowerowej miasta, z dobrze opisanym zakresem działań w sferze jej przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Niektórzy respondenci uznali także, że czasami pracownicy biorą udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem. Inni zaś twierdzą, że organizowane są regularne dyskusje, w których uczestniczą inne samorządy, władze krajowe oraz eksperci.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,25	56,25%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	2,00	50,00%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,00	50,00%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,00	50,00%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,50	62,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,75	43,75%					
MODUŁ 5	2,08	52,08%					



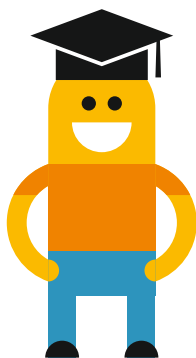
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 2,08 (52,08%), to znaczy na poziomie nieznacznie niższym niż ocena ogólna. W odpowiedzi na pytanie dotyczące rozległości i jakości sieci dróg rowerowych w mieście respondenci uznali, że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. W świetle opinii respondentów problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego są nadal nierozwiązane. Tylko niektóre strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego. Inni respondenci zauważyli istnienie programu działań dotyczącego analizy i przystosowania skrzyżowań oraz likwidacji przeszkód ruchu rowerowego.

W kwestii utrzymania infrastruktury respondenci stwierdzili, że służby drogowe zapewniają bezproblemową jazdę rowerem przez cały rok. Na pytanie dotyczące działań mających poprawić bezpieczeństwo osób korzystających z rowerów, opinie respondentów można podzielić na dwie przeciwstawne grupy: jedna z nich utrzymuje, że działania nie są prowadzone, druga uważa, że wdrażany jest program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.

Oceny respondentów dotyczące podejmowania działań na rzecz integracji połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym były niezwykle zróżnicowane. Względnie największa liczba respondentów uznała, że w ramach procedur przygotowania do instalacji udogodnień do parkowania rowerów prowadzone są działania mające na celu zaspokojenie faktycznych potrzeb użytkowników w kategoriach pojemności, lokalizacji, standardu technicznego i komfortu użytkownika. Relatywnie niska ocena (na poziomie 1,75) podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez wielu respondentów, że stojaki do parkowania są umieszczone tylko w pojedynczych lokalizacjach. Z drugiej strony wielu z nich uznało, że stojaki parkingowe i boksy do przechowywania rowerów są umieszczone przy większości najważniejszych punktów docelowych w mieście.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,75	43,75%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,75	43,75%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	2,50	62,50%					
MODUŁ 6	2,00	50,00%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 2,00 (50,00%), to znaczy wraz z modułem „Działania uzupełniające” względnie najniżej ze wszystkich modułów. Działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego respondenci ocenili stosunkowo nisko, sugerując, że szkolenie rowerowe skupione jest na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego, co może znaczyć, że szkolenia rowerowe mają charakter teoretyczny lub odbywają się w miasteczkach ruchu drogowego, a nie w zwykłej przestrzeni drogowej.

Kwestia informowania mieszkańców o polityce rowerowej według respondentów upowszechniana jest incydentalnie. Działania podejmowane w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście polegają na oznakowaniu głównych szlaków i celów podróży przy pomocy drogowskazów.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2,75	68,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	2,50	62,50%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	2,00	50,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	2,00	50,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	2,00	50,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
MODUŁ 7	2,25	56,25%					



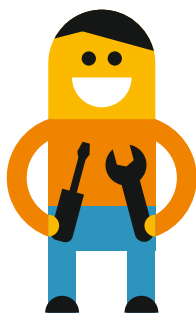
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%) – tak jak ocena ogólna. W części dotyczącej kwestii podnoszenia świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem respondenci uznali, że okazjonalnie organizowane są w mieście imprezy zachęcające do korzystania z rowerów. W ocenie działań podejmowanych w celu promowania dojazdów rowerem do pracy według przeważającej części respondentów miasto podejmuje pewne działania w celu stymulowania korzyści z rowerów, takie jak instalowanie stojaków do parkowania rowerów w pomieszczeniach zamkniętych, pryszniców i szatni.

W kwestii promowania dojazdów rowerem do szkoły, respondenci zauważyli, że działania są podejmowane, gdy szkoły sygnalizują konkretne problemy. W ramach działań promocji jazdy rowerem po zakupy respondenci zauważyli, że stojaki do parkowania są umieszczane przy ważnych centrach handlowych. Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane lub miały jedynie charakter okazjonalny, ograniczający się do praktycznych porad i literatury promocyjnej na ten temat. Niektórzy respondenci uznali, że miasto incydentalnie podkreśla pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element wspierania polityki rowerowej.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,75	43,75%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,25	56,25%					
MODUŁ 8	2,00	50,00%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 2,00 (50,00 %). Respondenci zauważyli pewne działania podejmowane przez miasto w celu uspokojenia ruchu samochodów w centrum miasta. Respondenci zauważyli też, że wspieranie polityki rowerowej poprzez politykę przestrzenną polega na uwzględnianiu kwestii parkowania rowerów przy wszystkich nowych projektach urbanistycznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	3,00	75,00%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	2,25	56,25%					
MODUŁ 9	2,63	65,63%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 2,63 (65,63%). W odpowiedziach respondentów dało się zauważyć rozłożenie ich opinii na dwie grupy. Część respondentów zwróciła uwagę, że na głównych trasach prowadzone są badania ankietowe dotyczące jazdy rowerem (liczenie rowerzystów), druga część zauważyła istnienie stałych punktów automatycznego liczenia rowerzystów (liczniki rowerowe) umożliwiające pozyskanie danych na temat korzystania z sieci dróg rowerowych w ciągu całego roku. Respondenci zauważyli, że analiza statystyk wypadków jest wykorzystywana na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.

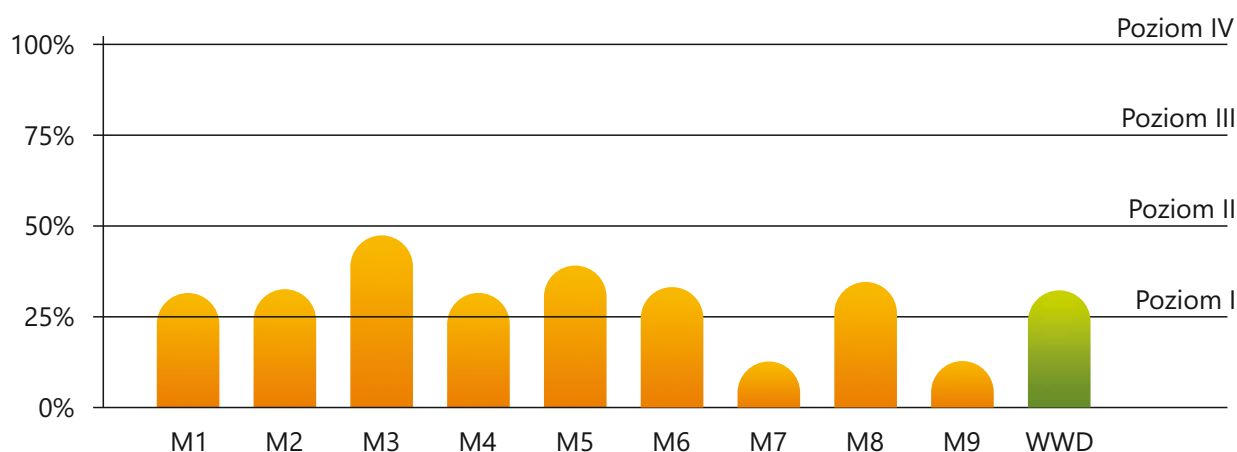


2.3

KARTUZY

Zbiorcze
wyniki badania

KARTUZY



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,25	31,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,88	46,88%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,25	31,25%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,54	38,54%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,33	33,33%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,50	12,50%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,38	34,38%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,50	12,50%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,30

32,45%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez Kartuzy w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,30 (to znaczy 32,45% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez miasto i gminę Kartuzy słabego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne.

W żadnym z modułów Kartuzy nie osiągnęły poziomu 2, najwyższy poziom (1,88/46,88%) miasto i gmina osiągnęły w ocenie modułu 3 „Polityka w dokumentach”. W praktyce oznacza to, że samorząd lokalny posiada w swoich dokumentach pewne dane na temat mobilności i dysponuje pewnymi, ograniczonymi zasobami wiedzy na temat potrzeb rowerzystów.

W modułach „Ewaluacja i efekty” oraz „Promocja i partnerstwa” ocena polityki Kartuz została ustalona na poziomie bardzo niskim – poniżej pierwszego szczebla drabiny poziomów polityki rowerowej, co zgodnie z metodologią oznacza brak prowadzenia polityki rowerowej w tych obszarach. Świadczy to zarówno o niepodejmowaniu wysiłku oceny efektywności działań, jak również o niepodejmowaniu prób nawiązania relacji partnerskich prowadzących do poprawy warunków korzystania z roweru w mieście i gminie.



2.3.1

KARTUZY

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

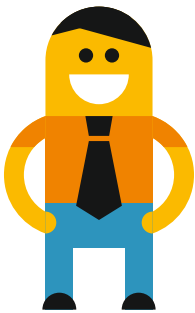
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,00	25,00%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
MODUŁ 1	1,25	31,25%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%), czyli na poziomie niższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Największa grupa (ponad połowa respondentów) oceniła, że potrzeby użytkowników są ustalane jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy. Respondenci uznali także, że grupy użytkowników są angażowane w przygotowanie i realizację polityki rowerowej nieregularnie – jedynie wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,00	50,00%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	0,75	18,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	1,00	25,00%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,50	37,50%					
MODUŁ 2			1,31	32,81%			



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” uzyskał ocenę 1,31 (32,81%), to znaczy na poziomie ogólnej średniej oceny jakości polityki rowerowej miasta i gminy. Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dominowały opinie respondentów uznających, że postrzegają oni korzystanie z rowerów w mieście i gminie jako zjawisko o niskim stopniu ważności. Na pytanie, jakie komisje i grupy robocze funkcjonują w mieście, respondenci odpowiedzieli, że w mieście i gminie nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową.

Na pytanie o sposób komunikowania polityki rowerowej decydom, odpowiedzi respondentów rozłożyły się równomiernie: część z nich wyraziła opinię, że polityka rowerowa nie jest komunikowana decydom, druga część uznała, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań w zakresie polityki rowerowej jest przekazywana do innych wydziałów urzędu miasta oraz radzie miasta jedynie po wystosowaniu przez nie zapytania. Respondenci uznali także, że prowadzone są konsultacje pomiędzy samorządami lokalnymi wtedy, gdy pojawiają się problemy takie jak wypadek z udziałem rowerzysty itp.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,00	50,00%					
MODUŁ 3	1,88	46,88%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 1,88 (46,88%), czyli względnie wysoko (najwyżej ze wszystkich modułów). Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego, a ruch rowerów w tych projektach traktowany jest jako element drugorzędny znaczeniu.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu wdrażania zapisów dokumentów strategicznych przez władze miasta respondenci w większości uznali, że działania te podejmowane są krótkofalowo, by rozwiązać doraźnie pojawiające się problemy.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

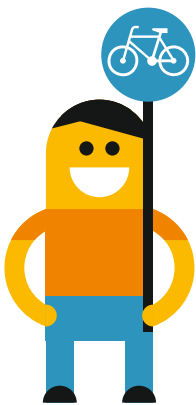
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,00	25,00%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	0,75	18,75%					
MODUŁ 4	1,25	31,25%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%), to znaczy poniżej średniej oceny jakości polityki rowerowej miasta i gminy. Respondenci dość zgodnie uznali, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na realizację konkretnych projektów, głównie dotyczących infrastruktury.

Respondenci jednoznacznie stwierdzili także, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialny jest personel wydziału infrastruktury. Niektórzy respondenci uznali także, że działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu realizującego politykę rowerową nie są podejmowane, inni zaś byli zdania, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, ale edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,75	43,75%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,00	25,00%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1,50	37,50%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,75	43,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,25	31,25%					
MODUŁ 5	1,54	38,54%					



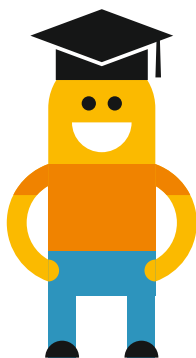
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,54 (38,54%), to znaczy na poziomie nieznacznie wyższym od średniej oceny. W odpowiedzi na pytanie o jakość i rozległość istniejącej sieci tras rowerowych w mieście i gminie respondenci uznali, że w gminie podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury rowerowej, głównie tam, gdzie nie ma konfliktów interesów z innymi użytkownikami dróg.

W świetle opinii wielu respondentów podejmowane działania na rzecz rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu samochodów i rowerów ograniczają się do wprowadzania na niektórych skrzyżowaniach rozwiązań przyjaznych dla rowerzystów, ale głównie tam, gdzie nie było jakichkolwiek konfliktów interesów z innymi użytkownikami dróg. Znaczna część respondentów uważa, że bieżące utrzymanie infrastruktury ogranicza się do prac konserwacyjnych w przypadku wystąpienia poważnych problemów, a także że prace naprawcze prowadzone są (jedynie) w miejscach, które wywołują wiele skarg.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące działań podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów respondenci ocenili, że działania takie albo nie są prowadzone, albo też modyfikacje infrastruktury są podejmowane jedynie wtedy, gdy nastąpi wypadek z udziałem rowerzysty. Za element działań podejmowanych w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym respondenci uznali fakt, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone okazjonalnie przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Na poziomie 1,25 (31,25%) oceniono działania podejmowane na rzecz poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów. Przeważająca część respondentów uznała, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.







6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%	
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,50	37,50%						
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,00	25,00%						
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,50	37,00%						
MODUŁ 6		1,33	33,33%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,33 (33,33%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest upowszechniana incydentalnie, przy pomocy oficjalnych kanałów informacyjnych gminy. W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego lub też nie są podejmowane w ogóle. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się wyłącznie do oznakowania przy pomocy drogowiskazów jedynie niektórych tras rekreacyjnych i punktów docelowych.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,00	25,00%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,25	6,25%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	0,75	18,75%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,50	12,50%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	0,00	0,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	0,50	12,50%					
MODUŁ 7	0,50	12,50%					



Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 0,50 (12,50%) – co oznacza praktycznie brak działań w zakresie polityki rowerowej w tym obszarze.

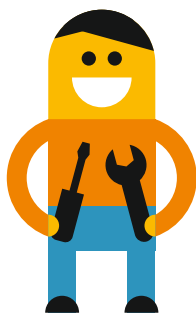
Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem nie jest promowana albo jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie są podejmowane.

Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły również nie są podejmowane przez władze miasta i gminy. Jednocześnie respondenci wskazali, że niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem do szkoły. Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są prowadzone. Żaden z respondentów nie zauważył prowadzenia jakichkolwiek działań w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie. Niektórzy respondenci uznali, że miasto wykorzystuje okazjonalnie pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element reklamujący swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni nie zauważyli podejmowania takich działań ze strony miasta w ogóle.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,00	25,00%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,75	43,75%					
MODUŁ 8	1,38	34,38%					



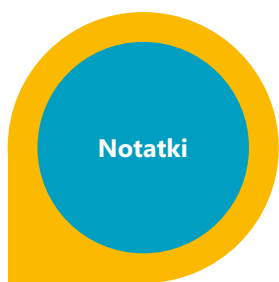
Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,38 (34,38%), czyli na poziomie nieznacznie wyższym niż średnia ocen. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów nie są prowadzone lub sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta wspiera politykę rowerową w przypadku niektórych projektów strategicznych, w których różne rodzaje transportu są równo traktowane.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,50	12,50%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,50	12,50%					
MODUŁ 9	0,50	12,50%					

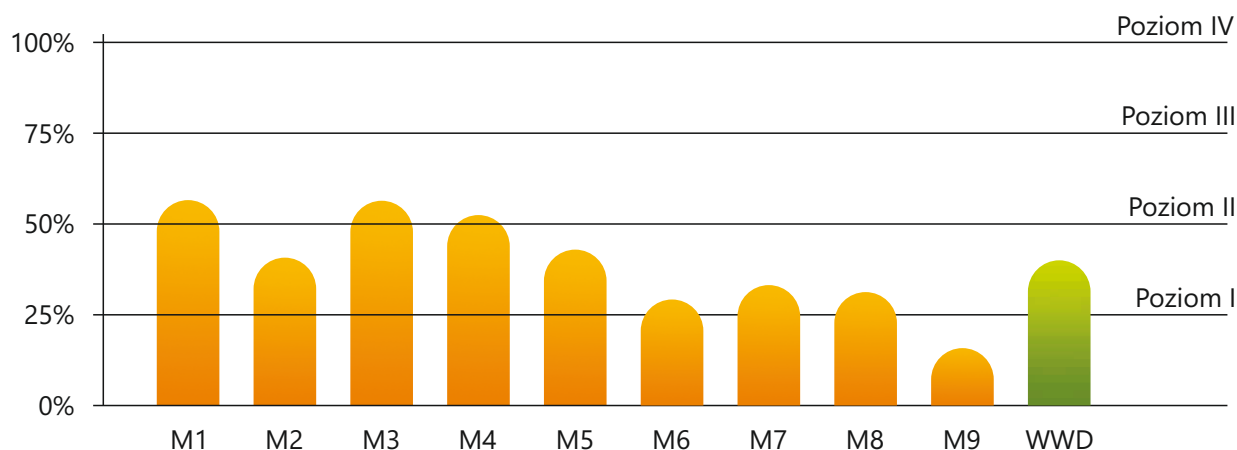


Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,50 (12,50%), co świadczy o tym, że polityka rowerowa w tym obszarze praktycznie nie funkcjonuje. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie są zbierane. Respondenci uznali także, że dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście nie były zbierane, a miasto korzysta z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.



2.4

PRUSZCZ GDAŃSKI

Zbiorcze
wyniki badaniaPRUSZCZ
GDAŃSKI

Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,63	40,63%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,25	56,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,08	52,08%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,71	42,71%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,71%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,29	32,29%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,25	31,25%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,63	15,63%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,58

39,43%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę miejską Pruszcz Gdański w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,58 (to znaczy 39,43% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez Pruszcz Gdański względnie stabilnego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją nieznacznie wykraczającą poza działania doraźne (wkraczamy do akcji, kiedy występuje jakiś problem – tak długo, jak on występuje, i tylko tam, gdzie on występuje).

Na tym poziomie funkcjonuje polityka rowerowa, ale w niewielkim stopniu wykracza poza podstawowe minimum. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach miasta).

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach zdecydowanie odbiegają od średniej, co oznacza, że poziomy jakości działania w wielu obszarach polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo zróżnicowany, wykazując znaczne dysproporcje.

Dwa najwyżej ocenione moduły to „Potrzeby użytkowników” oraz „Polityka w dokumentach” – w obu przypadkach ocenione na poziomie 2,25 (56,25%). Najniżej oceniony został moduł „Ewaluacja i efekty”, który otrzymał ocenę 0,63 (czyli 15,63%).



2.4.1

PRUSZCZ GDAŃSKI

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

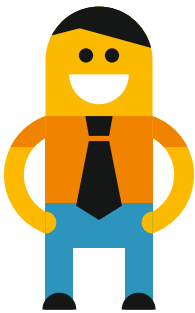
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,25	56,25%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
MODUŁ 1	2,25	56,25%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), czyli wyraźnie wyżej niż średnia oceny jakości polityki rowerowej. Znaczna część respondentów uznała jednak, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie, tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Angażowanie grup użytkowników w przygotowanie i realizację działań polityki rowerowej ma miejsce jedynie wtedy, gdy przygotowywana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,50	37,50%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydentom?	1,25	31,25%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,25	31,25%					
MODUŁ 2	1,63	40,63%					



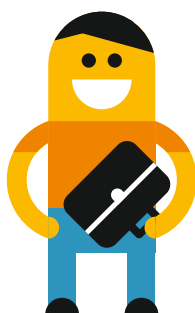
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,50 – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Respondenci uznali, że pojedyncze osoby na kierowniczych stanowiskach podejmują pionierskie działania na rzecz opracowania polityki rowerowej miasta, a także że radnym, urzędnikom na kierowniczych stanowiskach udało się dostrzec ruch rowerowy jako ważny rodzaj transportu, porównywalny do innych jego form.

Jeśli chodzi o spotkania grup roboczych, zajmujących się poszczególnymi kwestiami polityki rowerowej, część respondentów uznała, że są one organizowane okazjonalnie, inni uznali, że są organizowane wtedy, gdy pojawiają się problemy. Respondenci uznali także, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań jest przekazywana decydentom jedynie po wystosowaniu przez nich zapytania. Na pytanie dotyczące organizowania koordynacji planowania i komunikacji respondenci odpowiedzieli, że planowanie przebiegu dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granic miejscowości.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2,50	62,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,00	50,00%					
MODUŁ 3	2,25	56,25%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), czyli podobnie jak moduł „Potrzeby użytkowników” – najwyżej ze wszystkich. Większość respondentów uznała, że lokalna polityka rowerowa składa się z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem, jak i prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów. W praktyce realizowane działania proponowane w dokumentach ograniczają się do krótkofalowych akcji, pozwalających rozwiązać doraźne problemy wynikające z różnych przyczyn.

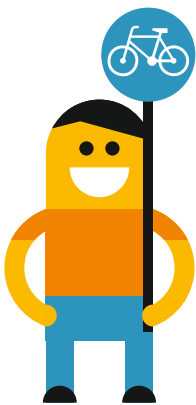
4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,50	62,50%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,75	43,75%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
MODUŁ 4	2,08	52,08%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 2,08 (52,08%), to znaczy znacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta. Opinie dotyczące zapewnienia finansowania polityki rowerowej w przeważającej mierze zakładają, że środki budżetowe są od czasu do czasu przeznaczane na realizację konkretnych działań, głównie dotyczących infrastruktury. Większość respondentów uznała, że personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest również odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe, jednak kilku respondentów zauważyło, że w mieście zatrudniony jest co najmniej jeden ekspert odpowiedzialny za prowadzenie polityki rowerowej. Respondenci uznali ponadto, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, ale również sporadycznie mogą brać udział w regionalnych sympozjach lub warsztatach na temat ruchu rowerowego, jeśli potrafią przekonać do tego swoich przełożonych.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,75	43,75%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,25	31,25%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1,75	43,75%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,50	62,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,50	37,50%					
MODUŁ 5	1,71	42,71%					







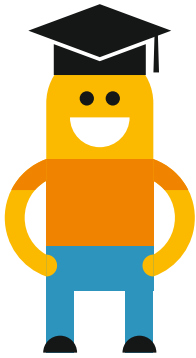
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,71 (42,71%), to znaczy na poziomie nieznacznie wyższym od ogólnej oceny. Jeśli chodzi o kwestię jakości i rozległości istniejącej sieci rowerowej miasta, respondenci uznali, że podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury, głównie tam, gdzie nie było konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.

Znaczna część respondentów potwierdziła, że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. Część respondentów uznała, że na niektórych skrzyżowaniach podjęto działania na rzecz wyeliminowania rowerowych „czarnych punktów”, inni wybrali opinię uznającą, że na niektórych skrzyżowaniach wprowadzono rozwiązania przyjazne dla rowerzystów, ale głównie tam, gdzie nie było konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.

W opinii wielu respondentów w mieście prace naprawcze prowadzone są zwykle w miejscach, które wywołują wiele skarg, a użytkownicy są zachęceni do przekazywania informacji o uszkodzeniach za pośrednictwem internetu. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów oceniane są przez respondentów w sposób bardzo jednolity: uważają oni, że na większości ulic miasta obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h z wyjątkiem głównych dróg tranzytowych.

Znaczna część respondentów uznała także, że do stacji kolejowych i głównych przystanków autobusowych można łatwo dotrzeć rowerem. Relatywnie niska ocena na poziomie 1,25 (31,25%) podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone tylko w pojedynczych lokalizacjach.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%	
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%						
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,00	25,00%						
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,50	37,50%						
MODUŁ 6		1,17	29,17%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,17 (29,17%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest komunikowana społeczeństwu incydentalnie za pomocą oficjalnych kanałów informacyjnych miasta.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego; szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w mieście sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowskazów niektórych szlaków rekreacyjnych i celów podróży; respondenci dostrzegli też fakt opublikowania mapy rowerowej miasta.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,75	43,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,00	25,00%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,75	43,75%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,25	31,25%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	1,29	32,29%					



Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,29 (32,29%) – niżej niż ocena ogólna. Respondenci wskazali, że w mieście są okazjonalnie organizowane imprezy rowerowe, zachęcające do korzystania z rowerów. Część respondentów jest zdania, że działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie były prowadzone, inni uznali, że elementem promocji jest zainstalowanie stojaków do parkowania rowerów przy większości budynków administracji publicznej.

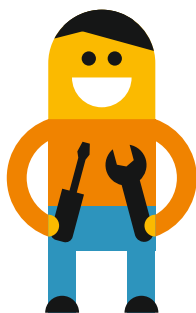
Respondenci stwierdzili, że w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły niektóre tereny wokół szkół są przebudowywane w celu poprawy bezpieczeństwa i stworzenia bardziej przyjaznego otoczenia dzięki redukcji prędkości ruchu samochodowego. Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie były podejmowane lub też byli zdania, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczane na terenach handlowych jedynie z prywatnej inicjatywy użytkowników rowerów lub właścicieli placówek.

Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane lub informacje i praktyczne porady na ten temat były publikowane incydentalnie. Respondenci zauważyli także, że pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie bywa wykorzystywany przez miasto incydentalnie w działaniach na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni uważają, że ten argument nie był wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,25	31,25%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,25	31,25%					
MODUŁ 8	1,25	31,25%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%), czyli na poziomie niższym niż średni. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów w mieście sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta nie wspiera polityki rowerowej. Niektórzy z nich uznali, że przy planowaniu nowych obszarów miasta infrastruktura rowerowa jest planowana dopiero po zakończeniu budowy.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,50	12,50%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,75	18,75%					
MODUŁ 9	0,63	15,63%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,63 (15,63%), co świadczy o tym, że działania w tym obszarze polityki praktycznie nie są prowadzone. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie były zbierane lub też były zbierane wtedy, gdy pojawiały się problemy bezpieczeństwa. Dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście nie były zbierane i pochodziły z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

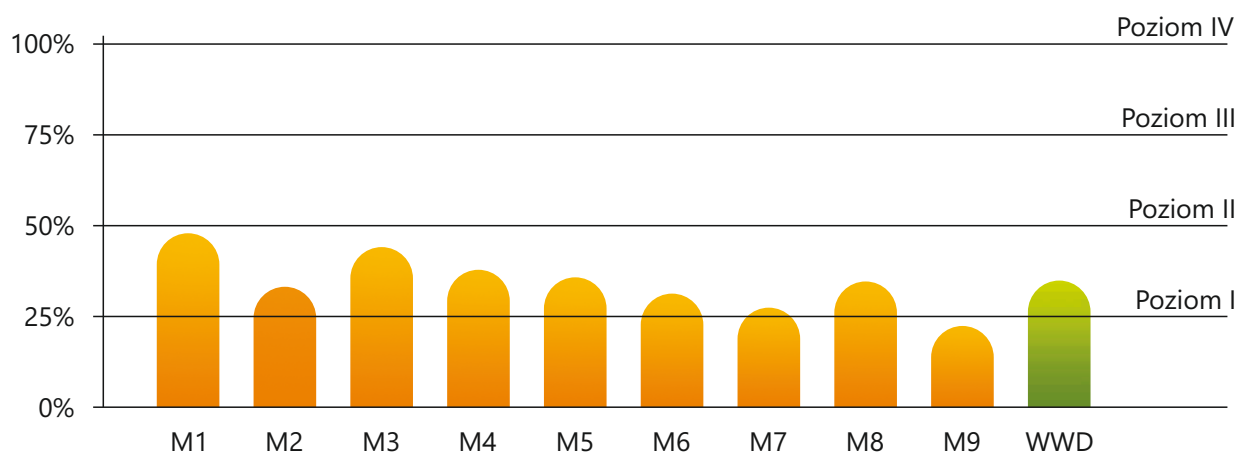


2.5

PUCK

Zbiorcze
wyniki badania

PUCK



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,88	46,88%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,75	43,75%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,50	37,50%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,42	35,42%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,25	31,25%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,08	27,08%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,38	34,38%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,39

34,64%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Puck w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,39 (to znaczy 34,64% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez gminę Puck poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne (wkraczamy do akcji, kiedy występuje jakiś problem – tak długo, jak występuje ten problem, i tylko tam, gdzie on występuje).

Na tym poziomie funkcjonuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach miasta lub gminy).

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach znacząco odbiegają od średniej, co oznacza, że poziomy jakości działania w wielu obszarach polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo zróżnicowany, wykazując znaczne dysproporcje.

Dwa najwyżej ocenione moduły to „Potrzeby użytkowników” (1,88/46,88%) oraz „Polityka w dokumentach” (1,75/43,75%). Dwa najniżej ocenione moduły to „Promocja i partnerstwa” (1,08/27,08%) oraz „Ewaluacja i efekty” (0,88/21,88%).



2.5.1

PUCK

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

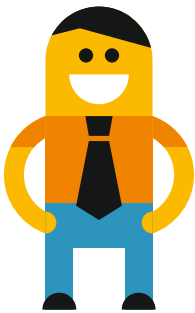
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,75	43,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 1	1,88	46,88%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 1,88/46,88%, czyli na poziomie wyższym niż średnia oceny jakości polityki rowerowej. Znaczna część respondentów uznała, że potrzeby użytkowników są w Pucku badane, ale nieregularnie – tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Uznali oni także, że grupy użytkowników są angażowane w proces przygotowania i realizacji polityki rowerowej jedynie wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,00	25,00%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	0,75	18,75%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,00	25,00%					
MODUŁ 2	1,31	32,81%					



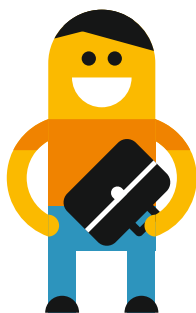
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 1,31 (32,81%), to znaczy nieznacznie niżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,50 – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Respondenci uznali, że radnym/urzędnikom na kierowniczych stanowiskach udało się dostrzec ruch rowerowy jako ważny rodzaj transportu, porównywalny do innych jego form.

Wielu z nich uznało jednak, że polityka rowerowa nie jest komunikowana decydom. Inni uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań jest przekazywana pracownikom kanałami informacyjnymi, za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	1,75	43,75%					
MODUŁ 3	1,75	43,75%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%), czyli względnie wysoko (wyżej niż średnia ocena jakości polityki). Większość respondentów uznała jednak, że lokalna polityka rowerowa koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i skupia się na zachowaniu płynności ruchu samochodów. Władze gminy w przypadku trudności podejmują krótkoterminowe działania, pozwalające na rozwiązanie doraźnie powstających problemów.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

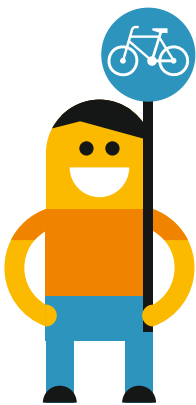
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,50	37,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
MODUŁ 4	1,50	37,50%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,50 (37,50%), to znaczy nieznacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta. Opinie dotyczące zapewnienia finansowania polityki rowerowej można podzielić na dwie wyraźnie różniące się grupy. Jedna grupa respondentów uznała, że w budżecie gminy nie zapewnia się środków na finansowanie polityki rowerowej, druga grupa uznała, że środki budżetowe są od czasu do czasu przeznaczane na realizację odosobnionych projektów, głównie dotyczących infrastruktury.

Respondenci jednoznacznie stwierdzili, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialne są inne wydziały gminy. Respondenci uznali, że działania podejmowane na rzecz poprawy wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym nie są podejmowane lub że pracownicy ci biorą udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,75	43,75%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,25	31,25%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1,75	43,75%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,25	31,25%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	1,42	35,42%					







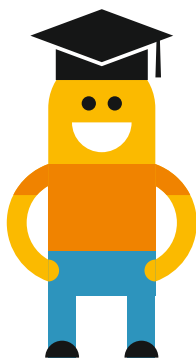
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,42 (35,42%), to znaczy na poziomie bardzo zbliżonym do ogólnej oceny. Najwyżej (na poziomie 1,75, czyli 43,75%) została oceniona jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta. Respondenci uznali, że w mieście i gminie podjęto pewne działania na rzecz tworzenia infrastruktury, głównie tam, gdzie nie było konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg, oraz że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe.

W świetle opinii wielu respondentów nie podjęto działań na rzecz rozwiązania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego; tylko na niektórych skrzyżowaniach zostały wprowadzone rozwiązania przyjazne dla rowerów, głównie tam, gdzie nie było konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg. W opinii wielu respondentów działania w zakresie bieżącego utrzymania infrastruktury rowerowej nie są prowadzone, a prace konserwacyjne podejmowane są wtedy, gdy pojawiają się problemy.

Respondenci uznali także, że działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów w gminie nie są prowadzone lub też działania w zakresie modyfikacji infrastruktury są podejmowane, jeśli miał miejsce wypadek z udziałem rowerzysty. Dała się zauważyć rozbieżność opinii respondentów dotyczących działań w zakresie udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym. Część z nich stwierdziła, że działania w tym zakresie nie są prowadzone, inna grupa uznała, że do stacji kolejowych oraz głównych przystanków autobusowych można w gminie łatwo dojechać rowerem. Relatywnie niska ocena – na poziomie 1,00 (25,00%) - podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania są umieszczone w pojedynczych lokalizacjach.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,25	31,25%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,50	37,50%					
MODUŁ 6	1,25	31,25%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%). Respondenci uznali, że informacja o planowanych lub wdrażanych działaniach polityki rowerowej (dotyczących infrastruktury) jest komunikowana społeczeństwu za pośrednictwem oficjalnych kanałów informacyjnych. W ocenie respondentów działania dotyczące edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego; szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowskazów głównych szlaków (celów podróży).



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,00	25,00%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,50	37,50%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	0,75	18,75%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	1,08	27,08%					



Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,08 (27,08%) – znacznie niżej niż ocena ogólna. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów do pracy rowerem nie są prowadzone lub ograniczają się do instalowania stojaków do parkowania rowerów przy budynkach administracji publicznej.

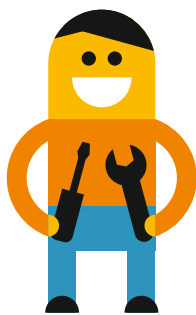
Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły nie były podejmowane przez władze gminy, a niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem.

Działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie były kompleksowo podejmowane, jedynie niektóre ważne centra handlowe zainstalowały udogodnienia do parkowania rowerów. Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Uznali oni również, że miasto incydentalnie wymienia jazdę rowerem jako działanie korzystne dla zdrowia i kondycji fizycznej.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,50	37,50%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,25	31,25%					
MODUŁ 8	1,38	34,38%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,38 (34,38%), czyli tak jak średnia. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów ukierunkowane są na wprowadzanie polityki parkingowej mającej na celu organizację i równomierne rozłożenie parkowania samochodów w centrum miasta, przy zachowaniu niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego i parkujących samochodów.

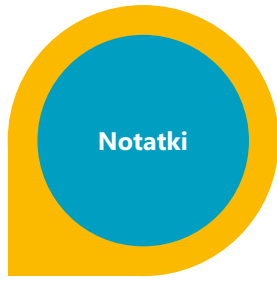
Wielu jednak uznało, że działania w tym zakresie nie były podejmowane, a uspokojenie ruchu jest wprowadzane jedynie w konkretnych miejscach, np. w pobliżu szkół. Obecnie realizowana polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową jedynie w przypadku niektórych projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,00	25,00%					
MODUŁ 9	0,88	21,88%					

Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%), co świadczy o tym, że polityka w tym zakresie praktycznie nie jest prowadzona. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie są zbierane, a dane na temat bezpieczeństwa pochodzą z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.



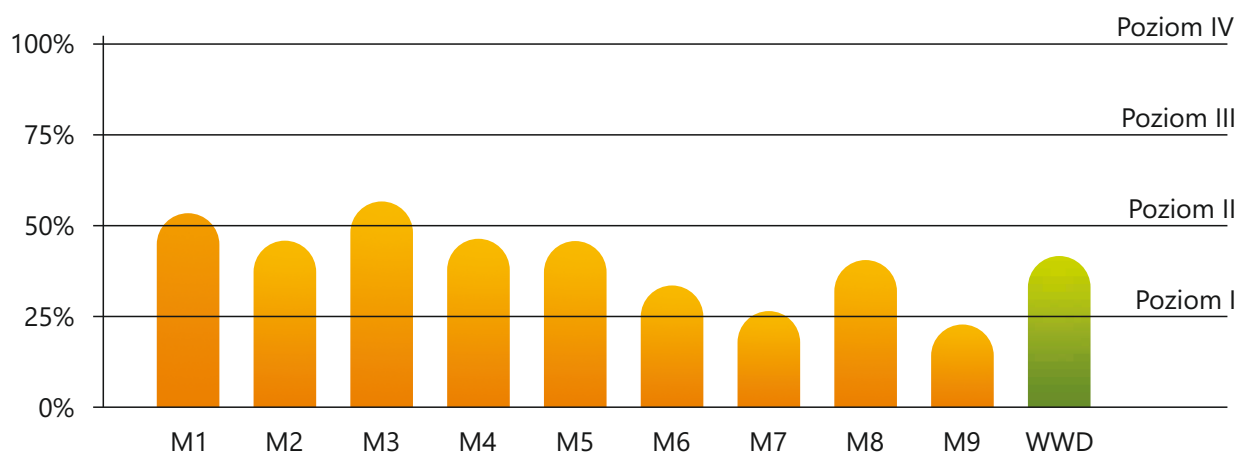


2.6

REDA

Zbiorcze
wyniki badania

REDA



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,13	53,13%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,25	56,25%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,83	45,83%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,79	44,79%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,33	33,33%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,04	26,04%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,63	40,63%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,66

41,51%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez miasto Reda w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,66, to znaczy 41,51% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez gminę Reda względnie stabilnego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją nieznacznie wykraczającą poza działania doraźne (wkraczamy do akcji kiedy występuje jakiś problem – tak długo, jak występuje ten problem, i tylko tam, gdzie on występuje).

Na tym poziomie funkcjonuje polityka rowerowa, ale w niewielkim stopniu wykracza poza podstawowe minimum. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach miasta).

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach zdecydowanie odbiegają od średniej, co oznacza, że poziomy jakości działania w wielu obszarach polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo zróżnicowany, wykazując znaczne dysproporcje.

Dwa najwyżej ocenione moduły to „Potrzeby użytkowników” (2,13/53,13%) oraz „Polityka w dokumentach” (2,25/56,25%). Dwa najniżej ocenione moduły to „Promocja i partnerstwa” (1,04/26,04%) oraz „Ewaluacja i efekty” (0,88/21,88%).



2.6.1

REDA

Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym



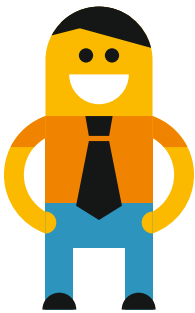
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,25	56,25%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 1	2,13	53,13%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,13 (53,13%), czyli na poziomie wyraźnie wyższym niż średnia oceny jakości polityki rowerowej. Znaczna część respondentów uznała, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie, tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Angażowanie grup użytkowników w przygotowanie i realizację działań polityki rowerowej sprowadza się do okazjonalnego zapraszania ich w celu przedyskutowania różnych tematów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,50	37,50%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydującym?	1,25	31,25%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,75	43,75%					
MODUŁ 2	1,81	45,31%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 1,81 (45,31%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,50, została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Respondenci uznali, że radnym i urzędnikom na kierowniczych stanowiskach udało się dostrzec ruch rowerowy jako ważny rodzaj transportu, porównywalny do innych jego form, a interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę, gdy jest mowa o zagadnieniach mobilności.

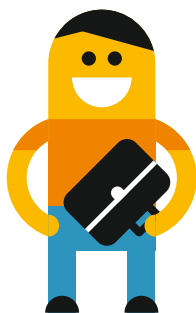
Część respondentów uznała, że korzystanie z roweru jest w mieście nadal postrzegane jako zjawisko o niskim stopniu ważności. Jeśli chodzi o spotkania grup roboczych, zajmujących się poszczególnymi kwestiami polityki rowerowej, część respondentów uznała, że są one organizowane okazjonalnie, inni uznali, że nie są organizowane w ogóle.

Respondenci uznali także, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań jest przekazywana pracownikom kanałami oficjalnymi za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej. Do pytania dotyczącego organizowania koordynacji i komunikacji respondenci odnieśli się dwójako. Część z nich uznała, że planowanie przebiegu dróg rowerowych ma miejsce jedynie do granic miejscowości, druga część uznała, że planowanie i wdrażanie działań na rzecz ruchu rowerowego są okazjonalnie komunikowane innym społecznościom lokalnym i władzom samorządowym.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2,50	62,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,00	50,00%					
MODUŁ 3	2,25	56,25%					



Moduł 3 'Polityka w dokumentach' został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), czyli najwyżej ze wszystkich modułów. Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu. Respondenci uznali jednak także, że w przypadku trudności podejmowane są krótkofalowe działania, pozwalające rozwiązać problemy wynikające z różnych przyczyn.

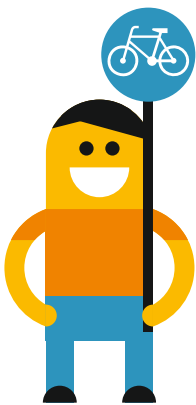
4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,75	43,75%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
MODUŁ 4	1,83	45,83%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,83 (45,83%), to znaczy nieznacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta. Opinie dotyczące zapewnienia finansowania polityki rowerowej w przeważającej mierze zakładają, że środki budżetowe są od czasu do czasu przeznaczane na realizację konkretnych działań rowerowych, głównie dotyczących infrastruktury. Respondenci jednoznacznie stwierdzili, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową, a personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest również odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. Respondenci uznali także, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,00	50,00%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,50	37,50%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,00	50,00%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,25	56,25%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,75	43,75%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,25	31,25%					
MODUŁ 5	1,79	44,79%					



Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,79 (44,79%), to znaczy na poziomie bardzo zbliżonym do ogólnej oceny. Najwyżej (na poziomie 2,00 czyli 50,00%) została oceniona jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta. Respondenci uznali, że w mieście zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe.

Znaczna rozbieżność opinii pojawiła się wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące eliminacji barier występujących na skrzyżowaniach ruchu rowerowego z ruchem samochodów. Część respondentów uznała, że nie są podejmowane żadne działania w tym zakresie. Inni byli zdania, że niektóre skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb rowerzystów, a także zostały wyeliminowane przeszkody utrudniające ruch rowerowy.

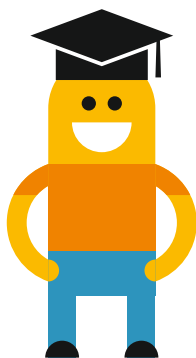
W opinii wielu respondentów prace naprawcze w mieście prowadzone są zwykle w miejscach, które wywołują wiele skarg. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów postrzegane są w bardzo rozbieżny sposób. Część respondentów uważa, że działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa nie są prowadzone, inni uznają, że formą poprawy bezpieczeństwa było wprowadzenie na większości ulic miasta ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Znaczna część respondentów uznała jednoznacznie, że działania podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym sprowadzają się do nieregularnego rozmieszczania stojaków do parkowania rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Wielu respondentów uznało także, że do stacji kolejowych i głównych przystanków autobusowych można łatwo dotrzeć rowerem.

Relatywnie niska ocena – na poziomie 1,25 (31,25%) – działań podejmowanych w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,25	31,25%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,25	31,25%					
MODUŁ 6	1,33	33,33%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,33 (33,33%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest komunikowana społeczeństwu incydentalnie za pomocą oficjalnych kanałów informacyjnych miasta. W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego; szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowskazów niektórych szlaków rekreacyjnych i celów podróży.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,00	25,00%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,00	25,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,25	31,25%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	0,75	18,75%					
MODUŁ 7	1,04	26,04%					



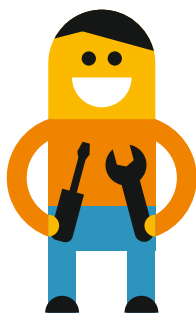
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,04 (26,04%) – zdecydowanie niżej niż ocena ogólna. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Wielu respondentów jest zdania, że działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów do pracy rowerem nie były podejmowane lub ograniczają się do sporadycznych publikacji artykułów pro-rowerowych w biuletynie informacyjnym miasta.

Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły nie były do tej pory podejmowane. Jednocześnie wskazują na fakt, że niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem do szkoły, ale podejmują takie działania wyłącznie ze swojej inicjatywy.

Respondenci uznali także, że działania na rzecz promocji dojazdów rowerem po zakupy nie były podejmowane. Stojaki do parkowania rowerów są umieszczane na terenach handlowych, ale z prywatnej inicjatywy użytkowników rowerów lub właścicieli sklepów. Przeważająca część respondentów uznała, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane lub informacje i praktyczne porady na ten temat były publikowane incydentalnie. Zdarza się, że miasto wykorzystuje pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, reklamując swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni zaś uważają, że ten argument nie był wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,25	31,25%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,00	50,00%					
MODUŁ 8	1,63	40,63%					



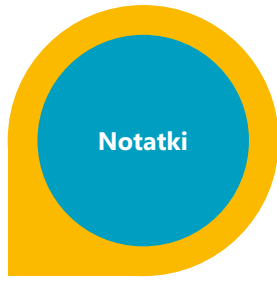
Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%), czyli na poziomie niższym niż średni. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów w mieście sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta wspiera politykę rowerową, co się przejawia niekiedy przy realizacji projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,00	25,00%					
MODUŁ 9	0,88	21,88%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%), co świadczy o tym, że jakość działań w tym zakresie polityki jest bardzo niska, a w zasadzie nie istnieje. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie były zbierane lub też były zbierane wtedy, gdy pojawiały się problemy bezpieczeństwa. Dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście pochodzą z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

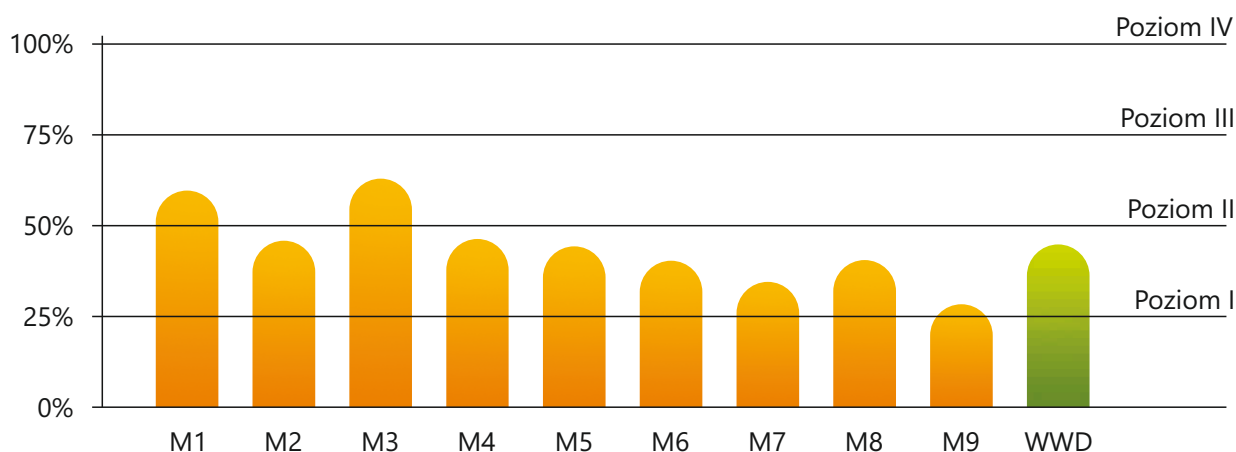


2.7

RUMIA

Zbiorcze
wyniki badania

RUMIA



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,38	59,38%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,50	62,50%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,83	45,83%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,75	43,75%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,58	39,58%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,38	34,38%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,63	40,63%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,13	28,13%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,76

44,01%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Rumia w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,76 (to znaczy 44,01% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez gminę Rumia stabilnego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją lekko wykraczającą poza działania doraźne (wkraczamy do akcji, kiedy występuje jakiś problem – tak długo, jak występuje ten problem, i tylko tam, gdzie on występuje).

Na tym poziomie funkcjonuje polityka rowerowa, ale w niewielkim stopniu wykracza poza podstawowe minimum. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach miasta).

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach znacząco odbiegają od średniej, co oznacza, że poziomy jakości działania w wielu obszarach polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo zróżnicowany, wykazując znaczne dysproporcje.

Dwa najwyżej ocenione moduły to „Potrzeby użytkowników” (2,38 /59,38%) oraz „Polityka w dokumentach” (2,50/62,50%). Dwa najniżej ocenione moduły to „Promocja i partnerstwa” (1,38/34,38%) oraz „Ewaluacja i efekty” (1,13/28,13%).



2.7.1

RUMIA

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

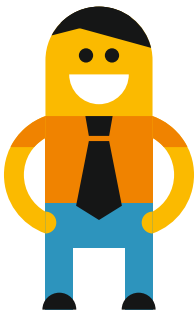
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,75	68,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 1	2,38	59,38%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,38/59,38%, czyli na poziomie znacznie wyższym niż średnia oceny jakości polityki rowerowej. Znaczna część respondentów uznała, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszane wnioski oraz organizowane są regularne spotkania z przedstawicielami użytkowników w celu ustalenia ich potrzeb. Angażowanie grup użytkowników w przygotowanie i realizację działań polityki rowerowej sprowadza się jednak tylko do okazjonalnego zapraszania ich w celu przedyskutowania różnych tematów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%	
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%						
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,50	37,50%						
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydentom?	1,75	43,75%						
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,50	37,50%						
MODUŁ 2		1,81	45,31%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 1,81 (45,31%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,50 – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Respondenci uznali, że radnym/urzędnikom na kierowniczych stanowiskach udało się dostrzec ruch rowerowy jako ważny rodzaj transportu, porównywalny do innych jego form, a interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę, gdy jest mowa o zagadnieniach mobilności.

Respondenci uznali, że w mieście odbywają się okazjonalnie spotkania grup roboczych, zajmujących się poszczególnymi kwestiami polityki rowerowej. Respondenci uznali także, że cele polityki rowerowej są komunikowane wydziałom urzędu miasta i radnym miejskim. Pytanie dotyczące organizowania koordynacji i komunikacji spotkało się z bardzo zróżnicowanymi ocenami respondentów. Część z nich uznała, że komunikacja i koordynacja polityki rowerowej nie jest podejmowana. Kolejna część uznała, że działania w zakresie planowania przebiegu dróg rowerowych mają miejsce, ale jedynie do granic miejscowości.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2,50	62,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,50	62,50%					
MODUŁ 3	2,50	62,50%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 2,50 (62,50%), czyli względnie wysoko (wyżej niż średnia ocena jakości polityki). Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu. Respondenci uznali, że władze miasta realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta, przejawem czego jest program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla miasta.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

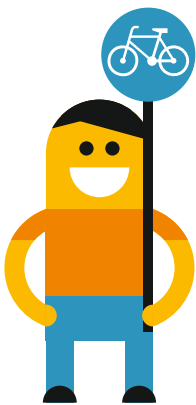
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	2,25	56,25%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
MODUŁ 4	1,83	45,83%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,83 (45,83%), to znaczy nieznacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta. Opinie dotyczące zapewnienia finansowania polityki rowerowej można podzielić na dwie wyraźnie różniące się grupy. Jedna grupa respondentów uznała, że w budżecie gminy nie zapewnia się środków na finansowanie polityki rowerowej, druga grupa uznała, że środki budżetowe są od czasu do czasu przeznaczane na realizację odosobnionych projektów głównie dotyczących infrastruktury.

Respondenci jednoznacznie stwierdzili, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialne są różne wydziały urzędu miasta. Respondenci uznali także, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,00	50,00%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,75	43,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,25	56,25%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,00	50,00%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	1,75	43,75%					



Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%), to znaczy w sposób bardzo zbliżony do ogólnej oceny. Najwyżej (na poziomie 2,00, czyli 50,00%) została oceniona jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta. Respondenci uznali, że w mieście zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. W świetle opinii wielu respondentów niektóre złożone i strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane w celu wprowadzenia rozwiązań eliminujących przeszkody utrudniające ruch rowerów.

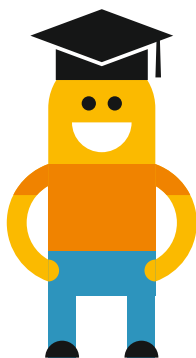
W opinii wielu respondentów w mieście prowadzone są prace naprawcze zwykle w miejscach, które wywołują wiele skarg. Na skrzyżowaniach i ulicznych odcinkach dróg rowerowych wprowadzono w szerokim zakresie bezpieczne udogodnienia dla ruchu rowerowego.

Znaczna część respondentów uznała jednoznacznie, że działania podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym sprowadzają się do nieregularnego rozmieszczania stojaków do parkowania rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Relatywnie niska ocena – na poziomie 1,00 (25,00%) podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.



6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,50	37,50%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,75	43,75%					
MODUŁ 6	1,58	39,58%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,58 (39,58%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest przekazywana społeczeństwu przy pomocy komunikatów prasowych.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego; szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowskazów głównych szlaków (celów podróży).



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,75	43,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,00	25,00%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,25	31,25%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,50	37,50%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,75	43,75%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	1,38	34,38%					



Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,38 (34,38%) – wyraźnie niżej niż ocena ogólna. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów do pracy rowerem ograniczają się do sporadycznych publikacji artykułów pro-rowerowych w biuletynie informacyjnym miasta oraz lokalnej gazecie.

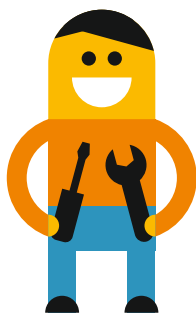
Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły podejmowane są, gdy szkoły sygnalizują konkretne problemy (na przykład oznakowanie przejścia przez jezdnię). Jednocześnie niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem do szkoły.

Respondenci uznali także, że w ramach działań na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy dostępność centrów handlowych jest poprawiana przez łączenie ich przy pomocy sieci dróg rowerowych, jednak stojaki do parkowania rowerów są umieszczane na terenach handlowych jedynie z prywatnej inicjatywy użytkowników rowerów.

Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Uznali oni również, że miasto okazjonalnie organizuje działania mające przekonać nowe grupy docelowe do korzystania z rowerów. Zdarza się, że miasto wykorzystuje pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, reklamując swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,25	31,25%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,00	50,00%					
MODUŁ 8	1,63	40,63%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%), czyli na poziomie niższym niż średni. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół).

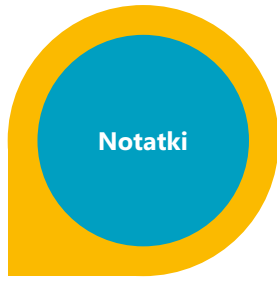
W ocenie części respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta nie wspiera polityki rowerowej, jednocześnie podobna grupa respondentów jest zdania, że udogodnienia dla rowerzystów (szczególnie stojaki do parkowania rowerów) są uwzględniane przy wszystkich nowych projektach urbanistycznych (np. na nowych osiedlach mieszkaniowych).

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,50	37,50%					
MODUŁ 9	1,13	28,13%					

Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 1,13 (28,13%), co świadczy o tym, że jakość działań w tym zakresie polityki jest bardzo niska. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie były zbierane lub też były zbierane wtedy, gdy pojawiały się problemy bezpieczeństwa. Dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście pochodzą z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.



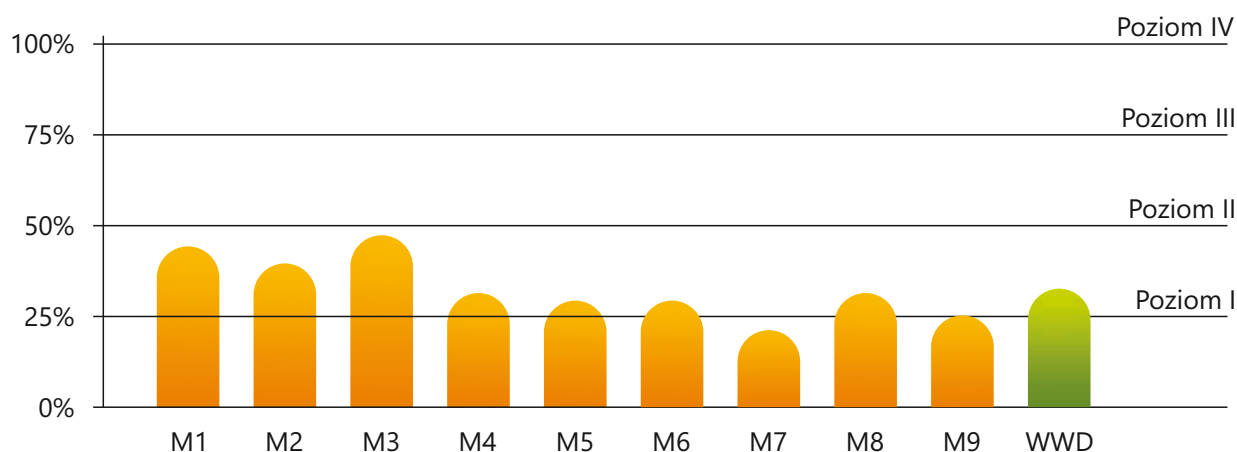


2.8

SIERAKOWICE

Zbiorcze
wyniki badania

SIERAKOWICE



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,75	43,75%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,56	39,06%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,88	46,88%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,25	31,25%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,17	29,17%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,83	20,83%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,25	31,25%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,00	25,00%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,29

32,24%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Sierakowice w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,29, to znaczy 32,24% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez gminę Sierakowice poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne.

Na tym poziomie występuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. Polityka rowerowa ogranicza się głównie do rozwiązywania problemów. W wyniku wąskiego rozumienia tej polityki, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach gminy).

Najwyższy poziom (1,88/46,88%) gmina osiągnęła w ocenie modułu 3 „Polityka w dokumentach”. Oznacza to, że samorząd lokalny posiada w swoich dokumentach pewne dane na temat mobilności i dysponuje pewnymi, ograniczonymi zasobami wiedzy na temat potrzeb rowerzystów.

W module „Promocja i partnerstwa” ocena polityki Sierakowic została ustalona na poziomie bardzo niskim – poniżej pierwszego szczebla drabiny poziomów polityki rowerowej, co zgodnie z metodologią BYPAD oznacza brak prowadzenia polityki rowerowej w tym obszarze. Świadczy to o niepodejmowaniu wystarczających prób nawiązania relacji partnerskich prowadzących do poprawy warunków korzystania z roweru w gminie.



2.8.1

SIERAKOWICE

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

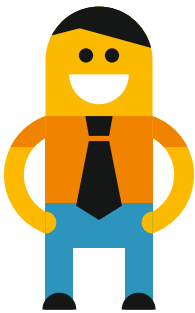
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,75	43,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
MODUŁ 1	1,75	43,75%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%), czyli na poziomie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Największa grupa respondentów oceniła, że potrzeby użytkowników są badane nieregularnie, wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Druga, znacząca grupa respondentów uznała, że jak do tej pory potrzeby użytkowników nie były brane pod uwagę. Respondenci uznali także, że grupy użytkowników są angażowane w przygotowanie i realizację polityki rowerowej nieregularnie – wtedy gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,25	56,25%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	0,75	18,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	1,25	31,25%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,00	50,00%					
MODUŁ 2		1,56	39,06%				



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” uzyskał ocenę 1,56 (39,06%), to znaczy nieco wyżej niż ogólna średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dominowały opinie respondentów uznających, że postrzegają oni korzystanie z rowerów w gminie jako zjawisko o niskim stopniu ważności.

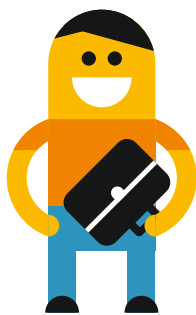
Na pytanie, jakie komisje i grupy robocze funkcjonują w gminie, respondenci odpowiedzieli, że w gminie nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową. Na pytanie o sposób komunikowania polityki rowerowej decydom respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań promocyjnych, edukacyjnych czy infrastrukturalnych jest przekazywana personelowi kanałami oficjalnymi, za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej.

Na pytanie dotyczące koordynacji i komunikacji respondenci uznali, że okazjonalnie ma miejsce współpraca między sąsiadującymi społecznościami lokalnymi.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 3	1,88	46,88%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 1,88 (46,88%), czyli względnie wysoko (najwyżej ze wszystkich modułów). Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego, a ruch rowerowy w tych projektach traktowany jest jako element drugorzędny znaczeniu.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu wdrażania zapisów dokumentów strategicznych przez władze gminy respondenci w większości uznali, że istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla gminy.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

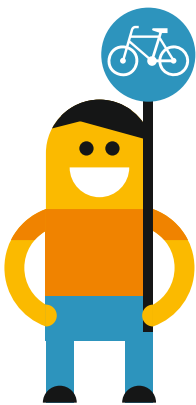
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	0,75	18,75%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,00	25,00%					
MODUŁ 4	1,25	31,25%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%), to znaczy na poziomie nieco poniżej średniej oceny jakości polityki rowerowej gminy. Respondenci dość zgodnie uznali, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na realizację konkretnych projektów, głównie dotyczących infrastruktury.

Respondenci jednoznacznie stwierdzili także, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialny jest personel wydziału infrastruktury. Niektórzy respondenci uznali także, że działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu realizującego politykę rowerową nie są podejmowane, inni zaś byli zdania, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,75	43,75%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	0,75	18,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1,50	37,50%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,00	25,00%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,00	25,00%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	1,17	29,17%					







Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,17 (29,17%), to znaczy na poziomie niższym od średniej oceny. W odpowiedzi na pytanie o jakość i rozległość istniejącej sieci tras rowerowych w gminie respondenci uznali, że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. W świetle opinii wielu respondentów w gminie nie są podejmowane działania na rzecz rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu samochodów i rowerów.

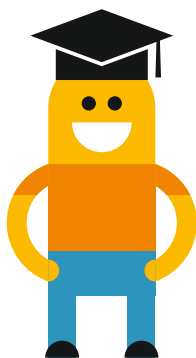
Znaczna część respondentów uważa, że bieżące utrzymanie infrastruktury ogranicza się do prac konserwacyjnych w przypadku poważnych problemów, ale część respondentów uznała, że służby drogowe dbają o zapewnienie bezproblemowej jazdy rowerem przez cały rok. W odpowiedzi na pytanie dotyczące działań podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów respondenci ocenili, że działania takie albo nie są prowadzone, albo też modyfikacje infrastruktury są podejmowane jedynie wtedy, gdy nastąpi wypadek z udziałem rowerzysty.

W kwestii działań podejmowanych w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym respondenci w większości uznali, że działania takie nie są prowadzone, część z nich była jednak zdania, że do stacji kolejowych oraz głównych przystanków autobusowych można łatwo dotrzeć rowerem.

Na poziomie 1,00 (25,00%) oceniono działania podejmowane na rzecz poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów. Przeważająca część respondentów uznała, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,25	31,25%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,25	31,25%					
MODUŁ 6	1,17	29,17%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,17 (29,17%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest upowszechniana incydentalnie.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego.

Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowskazów jedynie niektórych tras rekreacyjnych, albo też uznali, że główne szlaki i cele podróży są oznakowane.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,50	12,50%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	0,75	18,75%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,50	12,50%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,00	25,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	0,83	20,83%					



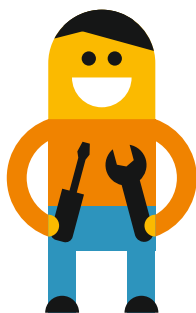
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 0,83 (20,83%) – co oznacza praktycznie brak działań w zakresie polityki rowerowej w tym obszarze. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie są podejmowane.

Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły nie są podejmowane przez władze gminy. Jednocześnie respondenci wskazali, że niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem do szkoły. Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są podejmowane przez władze gminy. Jedynym przejawem działań na rzecz promocji dojazdów rowerem po zakupy jest umieszczenie na terenach handlowych stojaków do parkowania rowerów z inicjatywy właścicieli placówek handlowych.

Inicjatywy prowadzące do przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie według respondentów nie były podejmowane. Niektórzy respondenci uznali, że gmina wykorzystuje okazjonalnie pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element reklamowania swoich działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni nie zauważyli podejmowania takich działań ze strony gminy.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	0,75	18,75%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,75	43,75%					
MODUŁ 8	1,25	31,25%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,25 (31,25%), czyli na poziomie nieznacznie niższym niż średnia ocen. Respondenci uznali, że działania na rzecz ograniczenia korzystania z samochodów nie są podejmowane lub sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół).

W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego gminy wspiera politykę rowerową w przypadku niektórych projektów strategicznych, w których różne rodzaje transportu są równo traktowane.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	1,00	25,00%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,00	25,00%					
MODUŁ 9	1,00	25,00%					

Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 1,00 (25,00%), co świadczy o tym, że polityka rowerowa w tym obszarze jest bardzo niskiej jakości. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie są zbierane.



Inni uznali, że zbierane są dane na temat problemowej lokalizacji wtedy, gdy pojawiają się problemy bezpieczeństwa. Respondenci uznali także, że dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w gminie nie były zbierane, a gmina korzysta jedynie z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

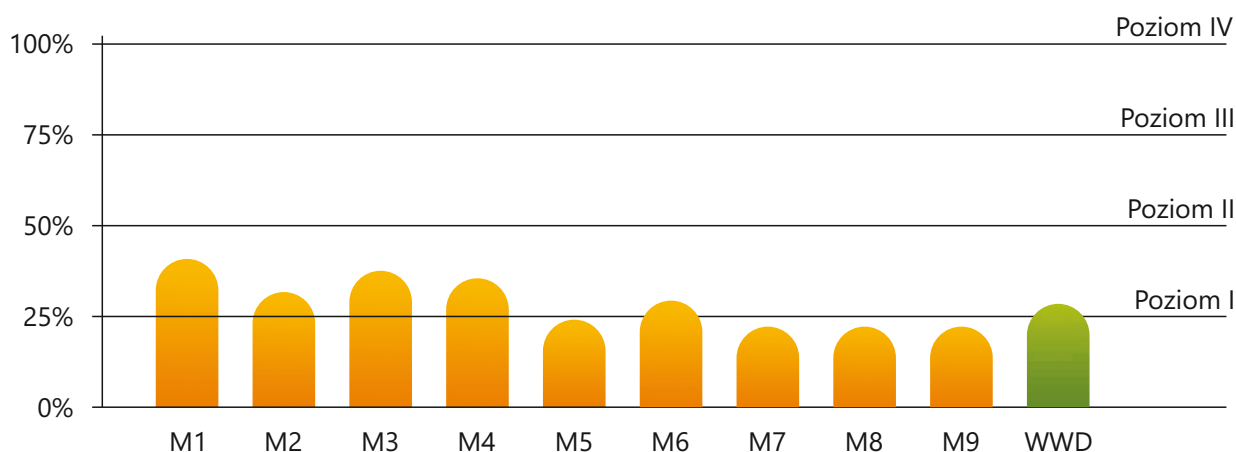


2.9

SOMONINO

Zbiorcze
wyniki badania

SOMONINO



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,63	40,63%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,25	31,25%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,50	37,50%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,42	35,42%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	0,96	23,96%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,88	21,88%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	0,88	21,88%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,11

27,81%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Somonino w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,11 (to znaczy 27,81% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez gminę Somonino słabego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne.

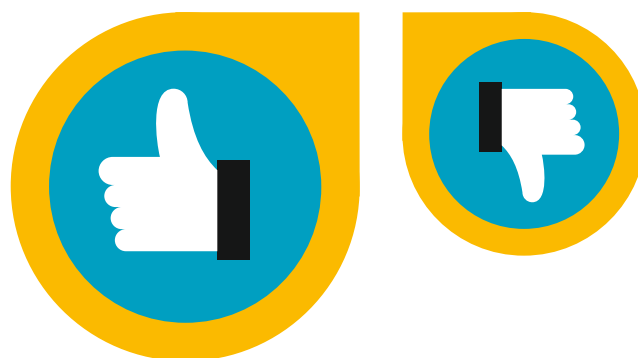
Na tym poziomie występuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. Polityka rowerowa ogranicza się głównie do rozwiązywania problemów. W wyniku wąskiego rozumienia tej polityki, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach gminy).

Względnie najwyższy poziom (1,63/40,63%) gmina osiągnęła w ocenie modułu 1 „Potrzeby użytkowników”. Oznacza to, że samorząd lokalny w niewielkim stopniu bierze pod uwagę potrzeby użytkowników. Skądinąd w trzech ostatnich modułach polityki rowerowej gmina osiągnęła wynik 0,88 (21,88%) – poniżej pierwszego szczebla drabiny poziomów polityki rowerowej, co zgodnie z metodologią BYPAD oznacza praktyczny brak polityki rowerowej w obszarach „Promocja i partnerstwa”, „Działania uzupełniające” oraz „Ewaluacja i efekty”.



2.9.1

SOMONINO

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

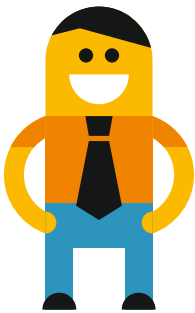
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,50	37,50%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
MODUŁ 1	1,63	40,63%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%), czyli na poziomie dość niskim, ale zdecydowanie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Względnie wysoki wynik w obszarze ustalania rzeczywistych potrzeb użytkowników wynika z faktu, że spora część respondentów (radni i mieszkańcy) uznała, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników lokalnych jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszanie ich wniosków.

Pozostała część respondentów oceniła, że potrzeby użytkowników nie są brane pod uwagę lub są badane nieregularnie, wtedy gdy realizowane są konkretne projekty. W świetle opinii części respondentów, skargi i wnioski zgłaszane przez użytkowników są brane pod uwagę w sposób przypadkowy, inni respondenci byli zdania, że użytkownicy są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej jedynie wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	0,75	18,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydującym?	0,75	18,75%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,00	25,00%					
MODUŁ 2	1,25	31,25%					



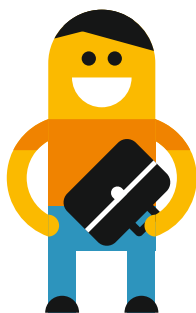
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” uzyskał ocenę 1,25 (31,25%), to znaczy nieco wyżej niż ogólna średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji występowały opinie części respondentów uznających, że postrzegają oni korzystanie z rowerów w gminie jako zjawisko o niskim stopniu ważności. Inni respondenci uznali, że osobom na kierowniczych stanowiskach udało się dostrzec ruch rowerowy jako równie ważny co inne rodzaje transportu.

Na pytanie, jakie komisje i grupy robocze funkcjonują w gminie, respondenci odpowiedzieli zgodnie, że w gminie nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową. Na pytanie o sposób komunikowania polityki rowerowej decydującym respondenci uznali, że informacja na ten temat nie jest komunikowana. W odpowiedzi na pytanie dotyczące koordynacji i komunikacji respondenci uznali, że współpraca między sąsiadującymi społecznościami lokalnymi ma miejsce wtedy, gdy pojawiają się problemy. Część respondentów uznała, że koordynacja i komunikacja działań w zakresie polityki rowerowej nie występuje.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,25	31,25%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	1,75	43,75%					
MODUŁ 3	1,50	37,50%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 1,50 (37,50%), czyli względnie wysoko. Większość respondentów uznała, że dokumenty strategiczne nie zawierają zapisów dotyczących lokalnej polityki rowerowej, inni zaś uznali, że polityka rowerowa składa się z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem, jak i prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu wdrażania zapisów dokumentów strategicznych przez władze gminy respondenci w większości uznali, że są podejmowane krótkofalowe działania pozwalające rozwiązać problemy wynikające z różnych przyczyn.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

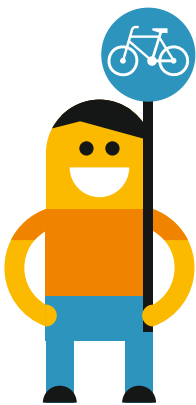
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,50	37,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,00	25,00%					
MODUŁ 4	1,42	35,42%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,42 (35,42%), to znaczy na poziomie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące finansowania polityki rowerowej znalazły się w dwóch przeciwstawnych grupach: część respondentów uznała, że w budżecie gminy nie zapewnia się środków na finansowanie działań z zakresu polityki rowerowej, inni uznali, że jest dostępny ograniczony budżet na jednorazowe projekty, głównie dotyczące infrastruktury.

Respondenci jednoznacznie stwierdzili także, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialny jest personel wydziału infrastruktury. Niektórzy respondenci uznali, że działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu realizującego politykę rowerową nie są podejmowane, inni zaś byli zdania, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,50	37,50%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	0,75	18,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	0,75	18,75%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	0,50	12,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,25	31,25%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	0,96	23,96%					







Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 0,96 (23,96%), to znaczy na poziomie niższym od średniej oceny. W odpowiedzi na pytanie o jakość i rozległość istniejącej sieci tras rowerowych w gminie respondenci uznali, że w gminie podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury, głównie tam, gdzie nie było konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.

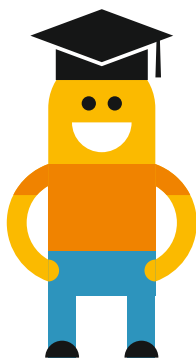
W świetle opinii przeważającej części respondentów w gminie nie podejmowano działań na rzecz rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu samochodów i rowerów. Znaczna część respondentów uważa, że bieżące utrzymanie infrastruktury ogranicza się do prac konserwacyjnych w przypadku poważnych problemów, druga część respondentów oceniła, że działania w zakresie bieżącego utrzymania infrastruktury rowerowej nie są prowadzone.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące działań podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów respondenci w większości ocenili, że działania takie albo nie są prowadzone, albo też modyfikacje infrastruktury są podejmowane jedynie wtedy, gdy nastąpi wypadek z udziałem rowerzysty.

W zakresie działań podejmowanych w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym respondenci w większości uznali, że działania takie nie są prowadzone. Na poziomie 1,00 (25,00%) oceniono działania podejmowane na rzecz poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów. Przeważająca część respondentów uznała, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,25	31,25%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,25	31,25%					
MODUŁ 6	1,17	29,17%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,17 (29,17%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest upowszechniana incydentalnie.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się jedynie do oznakowania głównych celów podróży przy pomocy drogowych znaków.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,50	12,50%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,00	25,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,50	12,50%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,00	25,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	0,88	21,88%					





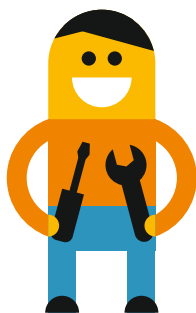
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%) – co oznacza praktycznie brak działań w zakresie polityki rowerowej w tym obszarze. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów do pracy rowerem nie są podejmowane.

Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły nie są prowadzone przez władze gminy. Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są podejmowane. Jedynym przejawem działań na rzecz promocji dojazdów rowerem po zakupy jest umieszczenie na terenach handlowych stojaków do parkowania rowerów z inicjatywą właścicieli placówek handlowych.

Inicjatywy prowadzące do przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie według respondentów nie były podejmowane. Niektórzy respondenci uznali, że gmina wykorzystuje okazjonalnie pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element reklamujący swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni nie zauważyli podejmowania takich działań ze strony gminy.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	0,75	18,75%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,00	25,00%					
MODUŁ 8	0,88	21,88%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%), czyli na poziomie poniżej pierwszego poziomu jakości polityki rowerowej. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów nie są podejmowane lub sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół).

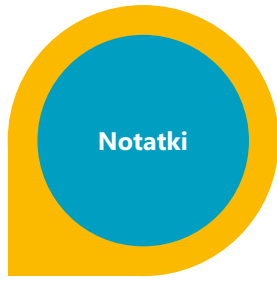
W ocenie części respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego gminy nie wspiera polityki rowerowej; inni uznali, że przejawia się ona w formie równego traktowania różnych rodzajów transportu przy realizacji niektórych projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,00	25,00%					
MODUŁ 9	0,88	21,88%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%), co świadczy o tym, że polityka rowerowa w tym obszarze nie funkcjonuje lub jest bardzo niskiej jakości. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie są zbierane. Inni uznali, że dane na temat problemowej lokalizacji zbierane są wtedy, gdy pojawiają się problemy bezpieczeństwa. Respondenci uznali także, że dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w gminie nie były zbierane, a gmina korzysta jedynie z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

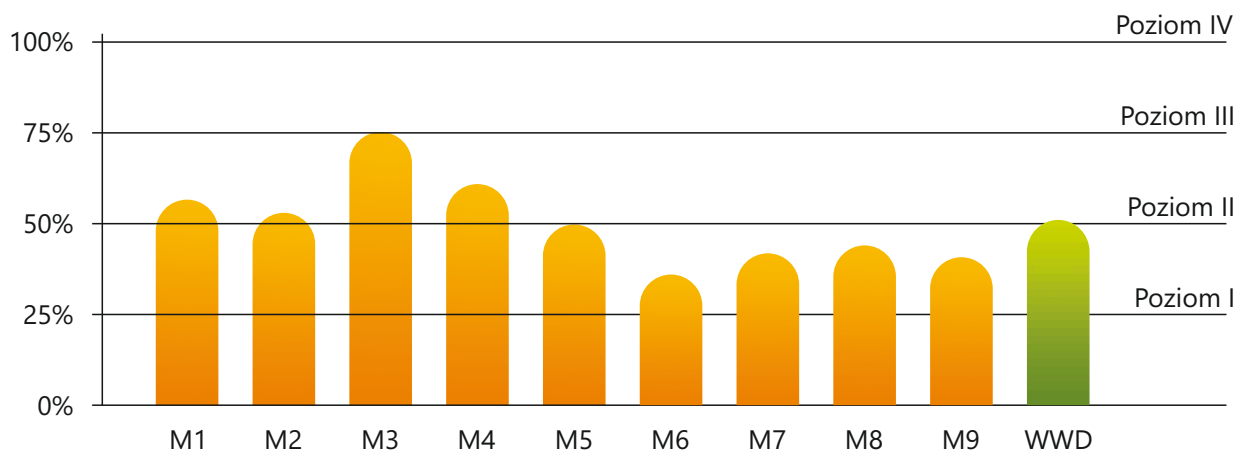


2.10

SOPOT

Zbiorcze
wyniki badania

SOPOT



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,13	53,13%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	3,00	75,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,42	60,42%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,00	50,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,42	35,42%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,67	41,67%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,75	43,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,63	40,63%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,01

50,16%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez miasto Sopot w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 2,01, to znaczy 50,16% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez Sopot słabego drugiego poziomu rozwoju polityki rowerowej, charakteryzującego się podejściem izolowanym (wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, lecz nie zwracamy uwagi na to, co robią inni).

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona jeszcze ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną i polityką dotyczącą ochrony środowiska.

Głównym przedmiotem zainteresowania decydentów w Sopocie jest nadal dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające. Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach znacznie odbiegają od średniej, co oznacza, że wszystkie obszary polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo różnicowany, wykazując istotne dysproporcje.

Najwyżej oceniony moduł to „Polityka w dokumentach”: osiągnięty wynik to 3,00 (75,00%). Oznacza to, że komponent osiągnął poziom podejścia zintegrowanego z ogólną polityką mobilności w mieście. Świadczy to o tym, że w dokumentach strategicznych miasta deklarowana jest często wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów.

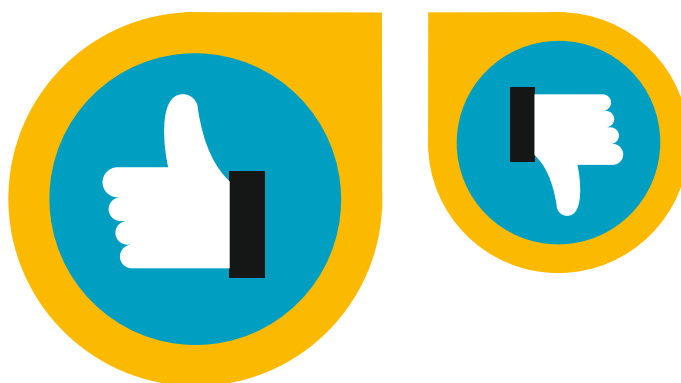
Najniżej ocenionym modułem była „Informacja i edukacja” (osiągnięty wynik to 1,42 (35,42%)). Może to oznaczać, że w mieście są prowadzone działania w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego, a także że prowadzone są działania informacyjno-edukacyjne dotyczące korzystania z rowerów, ale nie docierają one z odpowiednią skutecznością do odbiorców.



2.10.1

SOPOT

Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym



1

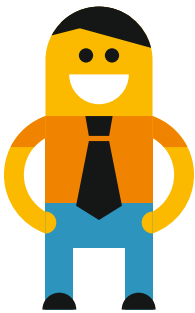
MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,50	62,50%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 1	2,25	56,25%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), czyli na poziomie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej. W ocenie ustalania rzeczywistych potrzeb użytkowników daje się zauważyć znaczna rozbieżność opinii. Z jednej strony część respondentów twierdzi, że potrzeby użytkowników są ustalane i poruszane jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy. Z drugiej strony, respondenci uważają, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników jest wzbogacana przez nich samych, poprzez zgłaszanie wniosków w ramach określonych procedur. Respondenci uznali także, że sposób angażowania użytkowników w przygotowanie i realizację polityki rowerowej odbywa się nieregularnie, tylko wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,75	43,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	2,00	50,00%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,00	50,00%					
MODUŁ 2	2,13	53,13%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 2,13 (53,13%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,75 (68,75%) została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Wynika to z faktu, że według respondentów interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę, gdy omawiane są zagadnienia mobilności.

Na pytanie o funkcjonujące w mieście komisje i grupy robocze respondenci w większości uznali, że w mieście funkcjonuje wewnętrzna grupa zajmująca się polityką rowerową. Respondenci w dużej części uznali także, że decydenci dowiadują się o planowanych lub wdrażanych działaniach z zakresu polityki rowerowej za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące koordynacji i komunikacji między radami dzielnic a władzami miasta respondenci zajmowali bardzo zróżnicowane stanowiska. Na podstawie ich opinii nie jest możliwe sformułowanie żadnego miarodajnego wniosku.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	3,00	75,00%					
MODUŁ 3	3,00	75,00%					

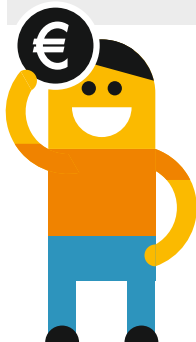


Moduł 3 „Polityka w dokumentach” uzyskał, jak stwierdzono powyżej, względnie najwyższą ocenę respondentów: 3,00 (75,00%). Ocena respondentów dotycząca treści lokalnej polityki rowerowej oscylowała wokół dwóch bliskich sobie stwierdzeń. Część z nich była zdania, że strategia rowerowa jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego, inni oceniali ją wyżej, uznając, że składa się zarówno z działań zachęcających do korzystania z roweru jak i działań prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów.

Ocena wdrażania działań formułowanych w dokumentach polegała albo na stwierdzeniu, że program doraźnych działań, które mogą być wdrożone natychmiast, stanowi część strategii rowerowej, albo że istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla miasta. Jeszcze inna część oceniła, że działania prowadzone są w ujęciu terytorialnym we współpracy z władzami wyższego szczebla.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

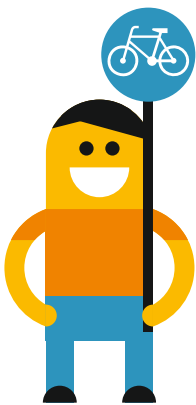
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	2,50	62,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
MODUŁ 4	2,42	60,42%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 2,42 (60,42%), to znaczy znacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta. Większość respondentów oceniła, że w mieście od czasu do czasu przeznaczane są środki budżetowe na rzecz konkretnych działań rowerowych (głównie infrastrukturalnych).

Respondenci mają świadomość istnienia w mieście dedykowanego stanowiska, odpowiedzialnego za prowadzenie polityki rowerowej, z dobrze opisanym zakresem działań w zakresie przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Respondenci uznali także, że miasto umożliwia poprawę poziomu wiedzy i umiejętności osoby zajmującej to stanowisko poprzez samokształcenie.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,75	68,75%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,50	37,50%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,00	50,00%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,25	56,25%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,50	37,50%					
MODUŁ 5	2,00	50,00%					



Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 2,00 (50,00%), to znaczy na poziomie bardzo zbliżonym do ogólnej oceny. Najwyżej (na poziomie 2,75, czyli 68,75%) została oceniona jakość i rozległość istniejącej sieci dróg rowerowych miasta. Respondenci uznali, że w mieście zostały już zbudowane główne trasy sieci dróg rowerowych.

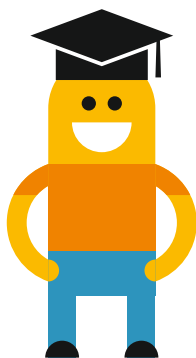
W świetle opinii respondentów problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego są nadal aktualne. Tylko niektóre strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego.

W kwestii utrzymania infrastruktury respondenci stwierdzili, że służby drogowe zapewniają bezproblemową jazdę rowerem przez cały rok. Zdecydowana większość respondentów uznała, że w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów na większości ulic miasta obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h, z wyjątkiem głównych dróg tranzytowych.

Oceny respondentów dotyczące podejmowania działań na rzecz integracji połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym spotkały się ze stwierdzeniem, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone nieregularnie, przy stacjach kolejowych i niektórych przystankach autobusowych. Relatywnie niska ocena (na poziomie 2,00) podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez wielu respondentów, że stojaki do parkowania są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,75	43,75%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,25	31,25%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,25	31,25%					
MODUŁ 6	1,42	35,42%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,42 (35,42%), to znaczy względnie najniżej ze wszystkich modułów. Najniżej oceniona została kwestia działań podejmowanych w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego. Respondenci w dużym stopniu uznali, że edukacja rowerowa wśród uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym, wymaganym poziomie. Kursy jazdy rowerem skupiają się głównie na edukacji w zakresie przepisów prawa o ruchu drogowym.

Kwestia informowania mieszkańców o polityce rowerowej według respondentów sprowadza się do incydentalnego informowania mieszkańców o podejmowanych działaniach.

W kwestii działań prowadzonych w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w mieście, respondenci zauważyli, że w mieście została opublikowana mapa rowerowa (mapa rekreacyjnych tras rowerowych), a główne szlaki rowerowe zostały oznakowane przy pomocy drogowiskazów.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2,25	56,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,75	43,75%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,75	43,75%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,25	31,25%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,50	37,50%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
MODUŁ 7	1,67	41,67%					



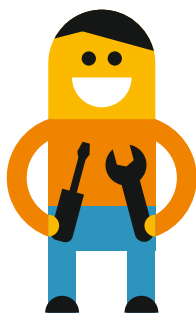
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,67 (41,67%) – znacznie niżej niż ocena ogólna. W części dotyczącej kwestii podnoszenia świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem część respondentów uznała, że jazda rowerem jest promowana jako sposób uprawiania rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych, oraz okazjonalnie organizowane są imprezy rowerowe zachęcające do korzystania z roweru. Ocena działań podejmowanych w celu promowania dojazdów rowerem do pracy według przeważającej części respondentów sprowadza się do faktu, że przy większości budynków administracji publicznej znajdują się stojaki do parkowania rowerów.

W kwestii promowania dojazdów rowerem do szkoły, respondenci zauważyli, że jedynie niektóre szkoły podejmują inicjatywę promowania dojazdów do szkoły rowerem i poprawiania poziomu bezpieczeństwa, ale robią to wyłącznie ze swojej własnej inicjatywy. W ramach działań promocji jazdy rowerem po zakupy respondenci zauważyli, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone przy ważnych centrach handlowych.

Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane lub miały charakter jedynie okazjonalny w formie informacji praktycznych i literatury promocyjnej. Zdarza się, że miasto podkreśla pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie w ramach podejmowanych działań na rzecz wspierania polityki rowerowej.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,75	43,75%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,75	43,75%					
MODUŁ 8	1,75	43,75%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%). Respondenci zauważyli działania podejmowane przez miasto w celu uspokojenia ruchu samochodów na znacznym obszarze centrum miasta a także w konkretnych miejscach, na przykład w pobliżu szkół.

Respondenci zauważyli również, że wspieranie polityki rowerowej poprzez politykę przestrzenną ogranicza się do równego traktowania transportu w przypadku niektórych projektów strategicznych. Duża grupa respondentów nie zauważyła wsparcia polityki rowerowej przez politykę przestrzenną.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	1,75	43,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,50	37,50%					
MODUŁ 9	1,63	40,63%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%). W ocenie respondentów dane na temat korzystania z rowerów nie są zbierane lub zbierane są jedynie wtedy, gdy pojawią się problemy bezpieczeństwa. Z drugiej strony respondenci zauważyli, że wykorzystanie danych na temat bezpieczeństwa oparte jest o analizy wypadków prowadzonych przez policję i roczne statystyki wypadków, co świadczy o niskim poziomie refleksji na temat przyczyn wypadków z udziałem osób korzystających z roweru w mieście i możliwości zmniejszenia ich liczby.

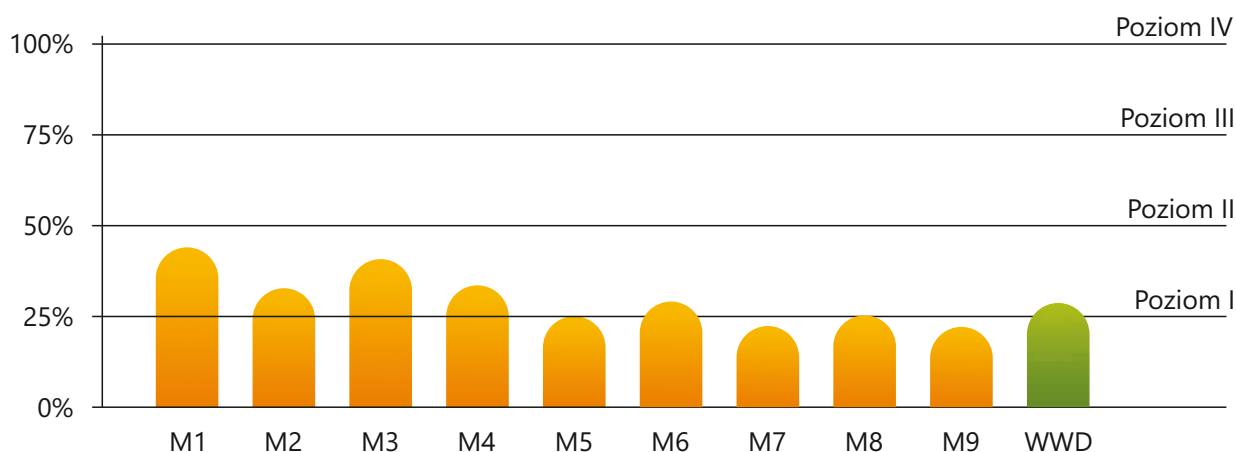


2.11

STĘŻYCA

Zbiorcze
wyniki badania

STĘŻYCA



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	1,75	43,75%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,31	32,81%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	1,63	40,63%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,33	33,33%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,00	25,00%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,17	29,17%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,88	21,88%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,00	25,00%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,88	21,88%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,16

29,06%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Stężyca w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,16 (to znaczy 29,06% na 4 (100%)), co oznacza osiągnięcie przez gminę Stężyca słabego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne. Na tym poziomie występuje jakaś forma polityki rowerowej, ale ma ona minimalny charakter. Polityka rowerowa ogranicza się głównie do rozwiązywania problemów. W wyniku wąskiego rozumienia tej polityki, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach gminy).

Najwyższy poziom 1,75 (43,75%) gmina osiągnęła w module 1 „Potrzeby użytkowników” oraz w module 3: „Polityka w dokumentach”. Oznacza to, że samorząd lokalny osiąga w tych obszarach polityki względnie dobre rezultaty, ale można także powiedzieć, że gmina bierze pod uwagę potrzeby użytkowników w niewielkim stopniu, a polityka rowerowa w dokumentach jest również dość niskiej jakości.

Najniższą ocenę gmina uzyskała w module 7: „Promocja i partnerstwa” 0,88 (21,88%) – poniżej pierwszego szczebla drabiny poziomów polityki rowerowej, co zgodnie z metodologią BYPAD oznacza praktyczny brak polityki rowerowej w tym obszarze. Wynik poniżej 1 gmina osiągnęła również w module „Ewaluacja i efekty”.



2.11.1

STĘŻYCA

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

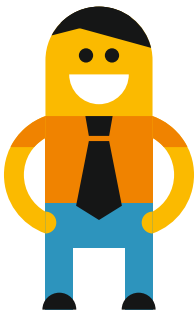
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	1,75	43,75%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
MODUŁ 1	1,75	43,75%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%), czyli na poziomie zdecydowanie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Względnie wysoki wynik w obszarze ustalania rzeczywistych potrzeb użytkowników wynika z faktu, że część respondentów oceniła, że potrzeby użytkowników nie są brane pod uwagę lub są badane nieregularnie, wtedy gdy realizowane są konkretne projekty. W świetle opinii respondentów, grupy użytkowników są angażowane w przygotowanie i realizację polityki rowerowej wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	0,75	18,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	1,00	25,00%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,00	25,00%					
MODUŁ 2		1,31	32,81%				



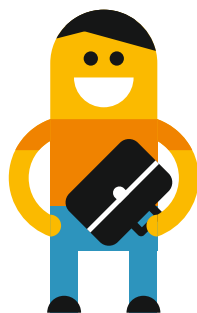
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” uzyskał ocenę 1,31 (32,81%), to znaczy nieco wyżej niż ogólna średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji występowały opinie części respondentów uznających, że postrzegają oni korzystanie z rowerów w gminie jako zjawisko o niskim stopniu ważności.

Na pytanie, jakie komisje i grupy robocze funkcjonują w gminie, respondenci odpowiedzieli zgodnie, że w gminie nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową. Na pytanie o sposób komunikowania polityki rowerowej decydom respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań promocyjnych, edukacyjnych czy infrastrukturalnych jest przekazywana personelowi oficjalnymi kanałami za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej. Na pytanie dotyczące koordynacji i komunikacji respondenci uznali, że współpraca między sąsiadującymi społecznościami lokalnymi ma miejsce jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy, lub też nie występuje w ogóle.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	1,75	43,75%					
MODUŁ 3	1,63	40,63%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 1,63 (40,63%), czyli względnie wysoko. Większość respondentów uznała, że dokumenty strategiczne nie zawierają zapisów dotyczących lokalnej polityki rowerowej, inni zaś uznali, że polityka rowerowa koncentruje się na projektach bezpieczeństwa i płynności ruchu samochodów, a ruch rowerowy traktowany jest w tych projektach jako element o drugorzędym znaczeniu. W odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu wdrażania zapisów dokumentów strategicznych przez władze gminy respondenci w większości uznali, że są podejmowane krótkofalowe działania pozwalające rozwiązać problemy wynikające z różnych przyczyn.

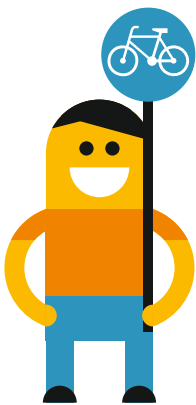
4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,25	31,25%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,00	25,00%					
MODUŁ 4	1,33	33,33%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,33 (33,33%), to znaczy na poziomie nieznacznie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące finansowania polityki rowerowej znalazły się w dwóch przeciwstawnych grupach: część respondentów uznała, że w budżecie gminy nie zapewnia się środków na finansowanie działań z zakresu polityki rowerowej, inni uznali, że jest dostępny ograniczony budżet na jednorazowe projekty, głównie dotyczące infrastruktury. Respondenci jednoznacznie stwierdzili także, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialny jest personel wydziału infrastruktury.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,50	37,50%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	0,75	18,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	0,75	18,75%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	0,75	18,75%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,25	31,25%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	1,00	25,00%					







Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,00 (25,00%), to znaczy na poziomie niższym od średniej oceny ogólnej. W odpowiedzi na pytanie o jakość i rozległość istniejącej sieci tras rowerowych w gminie respondenci uznali, że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe.

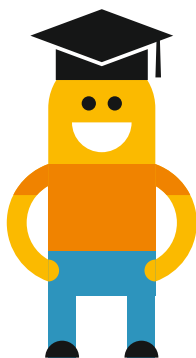
W świetle opinii przeważającej części respondentów w gminie nie podejmowano działań na rzecz rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu samochodów i rowerów. Znaczna część respondentów uznała, że bieżące utrzymanie infrastruktury ogranicza się do prac konserwacyjnych podejmowanych w przypadku pojawienia się poważnych problemów, druga część respondentów uznała, że działania na rzecz utrzymania infrastruktury rowerowej nie są prowadzone.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące działań podejmowanych na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów respondenci w większości ocenili, że działania takie nie są prowadzone. Na pytanie o działania podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym respondenci w większości odpowiedzieli również, że działania takie nie są prowadzone. Respondenci ocenili działania podejmowane na rzecz poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów na dość niskim poziomie, uznając, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.



6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,25	31,25%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,25	31,25%					
MODUŁ 6			1,17	29,17%			



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,17 (29,17%), co oznacza, że polityka rowerowa w tym obszarze jest prowadzona w bardzo ograniczonym zakresie. Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest upowszechniana incydentalnie lub w ogóle nie jest komunikowana.

Uznali oni również, że działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania jedynie niektórych celów podróży przy pomocy drogowiskazów.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,50	12,50%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,00	25,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,50	12,50%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,00	25,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	0,88	21,88%					





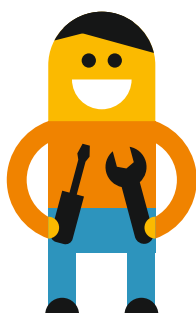
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%) – co oznacza praktycznie brak jakichkolwiek istotnych działań polityki rowerowej w tym obszarze. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie są w gminie podejmowane.

Respondenci stwierdzili również, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły nie są prowadzone przez władze gminy.

Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są podejmowane. Jedynym przejawem działań na rzecz promocji dojazdów rowerem po zakupy jest umieszczenie przy niektórych placówkach handlowych stojaków do parkowania rowerów z inicjatywy ich właścicieli. Według respondentów inicjatywy prowadzące do przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Niektórzy respondenci uznali, że gmina wykorzystuje okazjonalnie pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie jako element reklamujący swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Inni nie zauważyli podejmowania takich działań ze strony gminy.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,00	25,00%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,00	25,00%					
MODUŁ 8	1,00	25,00%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,00 (25,00%), czyli na poziomie pierwszego piętra polityki rowerowej. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów nie są podejmowane lub sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie części respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego gminy nie wspiera polityki rowerowej. Inni uznali, że wspiera ona politykę rowerową jedynie w przypadku niektórych projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,00	25,00%					
MODUŁ 9	0,88	21,88%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,88 (21,88%), co świadczy o tym, że polityka rowerowa w tym obszarze nie funkcjonuje lub jest bardzo niskiej jakości. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie są zbierane. Inni uznali, że dane na temat problemowej lokalizacji zbierane są wtedy, gdy pojawiają się problemy bezpieczeństwa. Respondenci uznali także, że dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w gminie nie są zbierane, a gmina korzysta jedynie z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

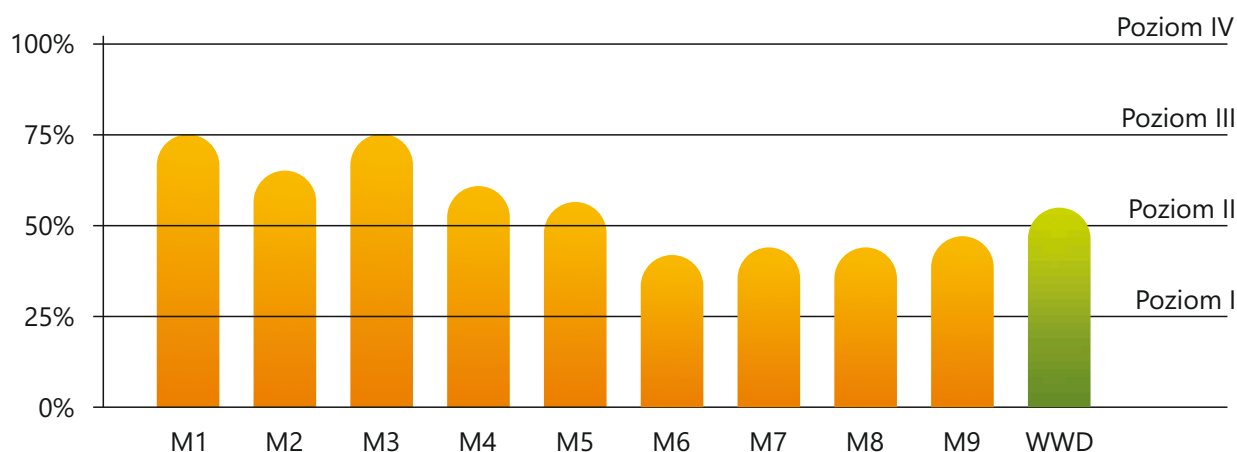


2.12

TCZEW

Zbiorcze
wyniki badania

TCZEW



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	3,00	75,00%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,56	64,06%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	3,00	75,00%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,42	60,42%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,25	56,25%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,67	41,67%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,75	43,75%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,75	43,75%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,88	46,88%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

2,18

54,58%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez miasto Tczew w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 2,18, to znaczy 54,58% na 4 (100%), co oznacza wejście przez miasto Tczew na drugi poziom rozwoju polityki rowerowej, charakteryzujący się podejściem izolowanym (wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, lecz nie zwracamy uwagi na to, co robią inni).

Mamy do czynienia z polityką rowerową, ale nie jest ona jeszcze ani dobrze zakotwiczona w ogólnej polityce transportowej, ani też nie jest odpowiednio koordynowana z polityką przestrzenną, polityką zdrowotną i polityką dotyczącą ochrony środowiska. Głównym przedmiotem zainteresowania decydentów w Tczewie jest nadal dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są także pewne działania uzupełniające.

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach znacznie odbiegają od średniej, co oznacza, że poszczególne obszary polityki rowerowej realizowane są w sposób mocno zróżnicowany, wykazując niejednokrotnie znaczące dysproporcje. Tym niemniej warto zauważyć, że odpowiedzi różnych grup interesariuszy w ankiecie wykazują w poszczególnych modułach znaczącą zbieżność odpowiedzi, co może świadczyć o względnie wysokiej świadomości i znajomości zasad polityki rowerowej prowadzonej w mieście.

Dwa moduły polityki rowerowej Tczewa zostały ocenione względnie najwyżej. Zarówno moduł „Potrzeby użytkowników” jak i moduł „Polityka w dokumentach” osiągnęły wynik 3,00 (75%), co jest najwyższym wynikiem osiągniętym w przedmiotowych modułach w badanych miastach i gminach OMG-G-S. Oznacza to, że moduły te uzyskały ocenę świadczącą o zbliżeniu się przez miasto Tczew do poziomu oznaczającego stosowanie w polityce rowerowej podejścia zintegrowanego z ogólną polityką mobilności w mieście. Świadczy to o tym, że potrzeby użytkowników są poważnie brane pod uwagę przy podejmowaniu działań mających prowadzić do poprawy warunków funkcjonowania ruchu rowerowego w mieście, a w dokumentach strategicznych miasta deklarowana jest często wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów.

Najniżej ocenionym modułem była „Informacja i edukacja” (osiągnięty wynik to 1,67 (41,67%)). Może to oznaczać, że w mieście są prowadzone pewne działania w zakresie promocji, edukacji i szkolenia rowerowego, ale nie docierają one z odpowiednią skutecznością do odbiorców.



2.12.1

TCZEW

Diagnoza polityki rowerowej w ujęciu modułowym








1

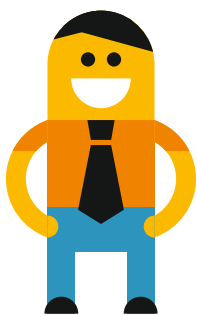
MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	3,00	75,00%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
MODUŁ 1	3,00	75,00%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 3,00 (75,00%), czyli na poziomie znacznie wyższym niż średnia wartość oceny jakości polityki rowerowej. Większość respondentów uznała, że ustalanie rzeczywistych potrzeb użytkowników realizowane jest poprzez organizowanie regularnych spotkań z przedstawicielami grup użytkowników (osób codziennie korzystających z roweru w dojazdach do pracy, szkoły etc.), w czasie których ich potrzeby są odpowiednio identyfikowane i artykułowane. Zdaniem dużej części respondentów, w mieście ma miejsce regularny dialog dotyczący potrzeb mobilności użytkowników między urzędnikami, radnymi i ekspertami.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	2,75	68,75%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	2,50	62,50%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 2	2,56	64,06%					



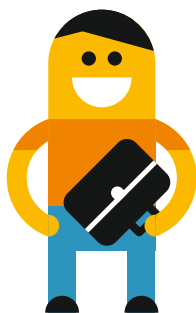
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 2,56 (64,06%), to znaczy znacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,75 (68,75%) – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Jednakże oceny tego aspektu wykazywały w ocenie poszczególnych respondentów znaczące różnice. Z jednej strony kilku respondentów stwierdziło, że organ legislacyjny wspiera działania na rzecz cyklistów, jedynie dopóki nie są zagrożone interesy innych grup użytkowników; z drugiej zaś niektórzy z nich uznali, że radnym i urzędnikom na kierowniczych stanowiskach zajmujących się sprawami rowerowymi udało się doprowadzić do uznania polityki rowerowej za charakteryzujący miasto element działań public relations. Inaczej mówiąc, uznali oni, że w mieście dostrzeżono potencjał promocyjny miasta jako miasta rowerowego.

60% respondentów zauważyło, że w strukturze urzędu miasta funkcjonuje grupa zajmująca się polityką rowerową oraz kwestiami mobilności aktywnej, pozostała część respondentów uznała, że w mieście funkcjonuje stała komisja ds. polityki rowerowej, mająca wyraźnie określoną rolę w procesie podejmowania decyzji w procesie rozwoju miasta. Znaczna część respondentów uznała, że istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z innymi wydziałami urzędu miejskiego i radą miasta. Respondenci zauważyli także funkcjonowanie dedykowanej polityce rowerowej miasta strony internetowej. Jeśli chodzi o kwestię koordynacji i komunikacji między radami dzielnic a władzami miasta, respondenci uznali, że powołana jest w tym celu specjalna grupa robocza, która regularnie zajmuje się współpracą w tych relacjach.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

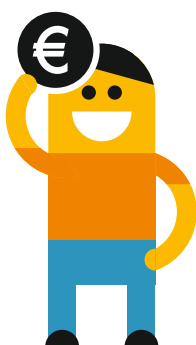
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	3,00	75,00%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	3,00	75,00%					
MODUŁ 3	3,00	75,00%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” uzyskał, jak stwierdzono powyżej, względnie najwyższą ocenę respondentów: 3,00 (75%). Ocena respondentów dotycząca treści lokalnej polityki rowerowej zawierała się w stwierdzeniu, że polityka rowerowa Tczewa składa się zarówno z działań zachęcających do jazdy rowerem, jak i prowadzących do zmniejszenia skłonności do korzystania z samochodów. Ocena wdrażania działań formułowanych w dokumentach polegała na stwierdzeniu, że w mieście istnieje program działań zawierający wiążące ustalenia: harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne za jego realizację.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

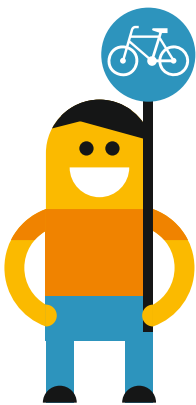
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	2,50	62,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
MODUŁ 4	2,42	60,42%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 2,42 (60,42%), to znaczy lepiej niż średnia ocena polityki rowerowej miasta. Większość respondentów oceniła, że w mieście istnieje roczny budżet na działania rowerowe, a także podejmowane są strukturalne inwestycje w postaci wysokobudżetowych projektów strategicznych, które bywają realizowane etapami w kolejnych latach; przy czym jednocześnie podejmowane są niskonakładowe działania spójne z ogólną polityką mobilności (uspokajanie ruchu, poszerzanie stref miasta wolnych od parkujących i jeżdżących samochodów etc.).

Respondenci mają świadomość istnienia w mieście stanowiska eksperta ds. mobilności, odpowiedzialnego za prowadzenie polityki rowerowej miasta, z dobrze opisanym zakresem działań w zakresie przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej. Respondenci uznali także, że miasto umożliwi poprawę poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym przez to, że pracownicy mogą brać udział w konferencjach i warsztatach, jeśli potrafią przekonać do tego swoich przełożonych.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,50	62,50%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,75	43,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,25	56,25%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,50	62,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,50	62,50%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	2,00	50,00%					
MODUŁ 5	2,25	56,25%					



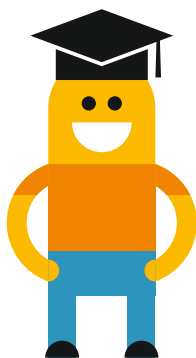
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), to znaczy na poziomie najbardziej zbliżonym do ogólnej oceny. Jedni respondenci, oceniając jakość i rozległość istniejącej sieci rowerowej miasta, uznali, że w mieście zostały zbudowane niektóre główne trasy sieci dróg rowerowych, inni zaś uznali, że główne trasy sieci dróg rowerowych zostały już zbudowane. W świetle opinii respondentów problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego są nadal aktualne. Tylko niektóre strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego. W kwestii utrzymania infrastruktury respondenci stwierdzili, że prace naprawcze prowadzone są w miejscach, które wywołują wiele skarg, a użytkownicy są zachęceni do przekazywania informacji o szkodach za pośrednictwem strony internetowej.

Przeważająca część respondentów uznała, że w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów miasto prowadzi kampanie na rzecz podnoszenia świadomości znaczenia kwestii bezpieczeństwa, oddziałując na świadomość kierowców. Oceny respondentów dotyczące podejmowania działań na rzecz integracji połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym były dość zróżnicowane. Z jednej strony niektórzy respondenci uznali, że stojaki do parkowania rowerów i schowki do przechowywania rowerów są umieszczone przy większości głównych przystanków transportu publicznego. Pewna grupa respondentów uznała także, że przy węzłach przesiadkowych instalacje do parkowania rowerów zaspokajają faktyczne potrzeby użytkowników w kategoriach pojemności, lokalizacji, standardu technicznego i komfortu użytkownika.

Ocena warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów oparta jest o opinie, że stojaki do parkowania są umieszczone w większości najważniejszych punktów docelowych. Wielu respondentów uznało także, że stojaki do parkowania rowerów instalowane w mieście spełniają standardy jakości i funkcjonalności.

6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	2,50	62,50%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,00	25,00%					
MODUŁ 6	1,67	41,67%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,67 (41,67%), to znaczy względnie najniżej ze wszystkich modułów. Najniżej ocenione zostały działania podejmowane w zakresie ułatwiania rowerzystom orientacji w mieście. Duża liczba respondentów uznała, że działania takie nie są podejmowane, inni zaś uznali, że jedynie niektóre trasy i punkty docelowe zostały oznakowane przy pomocy drogowskazów. Respondenci w dużym stopniu uznali, że edukacja rowerowa wśród uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym, wymaganym poziomie. W opinii przeważającej grupy respondentów wiadomości dotyczące lokalnej polityki rowerowej są regularnie publikowane na dedykowanej stronie internetowej.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	2,75	68,75%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	2,25	56,25%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	2,00	50,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,00	25,00%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,50	37,50%					
MODUŁ 7	1,75	43,75%					



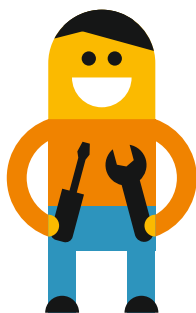
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%) – znacznie niżej niż ocena ogólna. W części dotyczącej kwestii podnoszenia świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem respondenci uznali, że w mieście organizowane są konkursy mające na celu pozyskanie partnerów (przedsiębiorców, organizacji pozarządowych), którzy będą mogli przyczynić się do wdrażania polityki rowerowej w mieście. Ocena działań podejmowanych w celu promowania dojazdów rowerem do pracy według przeważającej części respondentów sprowadza się do faktu, że miasto podejmuje pewne działania w dziedzinie stymulowania korzystania z rowerów na rzecz dojeżdżania rowerem do pracy poprzez zachęty finansowe, stojaki rowerowe, prysznice itp.

Niektórzy respondenci zauważali, że przy większości budynków administracji publicznej znajdują się stojaki do parkowania rowerów.

W kwestii promowania dojazdów rowerem do szkoły, respondenci uznali, że działania promocyjne ograniczają się do dostarczania szkołom przez miasto podstawowych materiałów na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym. W ramach działań promocji jazdy rowerem po zakupy niektórzy respondenci uznali, że w mieście nie są prowadzone jakiegokolwiek działania w tym zakresie, inni respondenci uznali, że przy ważnych centrach handlowych umieszczone są stojaki do parkowania rowerów. Większość respondentów uznała, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Wielu respondentów uznało także, że miasto incydentalnie podkreśla pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, wykorzystując to jako argument na rzecz wspierania polityki rowerowej.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,50	37,50%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	2,00	50,00%					
MODUŁ 8	1,75	43,75%					



Moduł 8 'Działania uzupełniające' został oceniony na poziomie 1,75 (43,75%). Respondenci uznali, że działania podejmowane przez miasto w celu uspokojenia ruchu samochodów podejmowane są na znacznych obszarach centrum miasta. Wielu badanych uznało jednak, że jak do tej pory działania w tym zakresie nie były podejmowane. Respondenci zauważyli, że wspieranie polityki rowerowej poprzez politykę przestrzenną ma miejsce w przypadku niektórych projektów strategicznych.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	3,00	75,00%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,75	18,75%					
MODUŁ 9	1,88	46,88%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 1,88 (46,88%). W ocenie respondentów dało się zauważyć znaczną spójność ocen. Lwia część respondentów zauważyła istnienie stałych punktów automatycznego liczenia rowerzystów w mieście, umożliwiających pozyskanie danych na temat korzystania z sieci dróg rowerowych w ciągu całego roku. Z drugiej strony respondenci zauważyli, że wykorzystanie danych na temat bezpieczeństwa oparte jest o analizy wypadków prowadzonych przez policję i roczne statystyki wypadków, co świadczy o niskim poziomie refleksji na temat przyczyn wypadków z udziałem osób korzystających z roweru w mieście i możliwości zmniejszenia ich liczby.

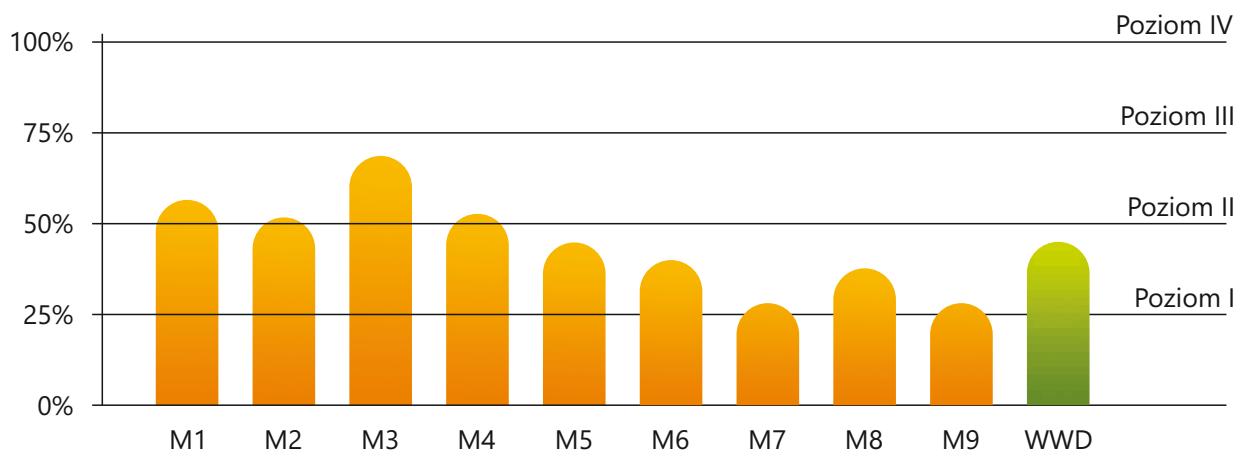


2.13

WŁADYSŁAWOWO

Zbiorcze
wyniki badania

WŁADYSŁAWOWO



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,25	56,25%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,06	51,56%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,75	68,75%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,08	52,08%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,79	44,79%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,58	39,58%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,13	28,13%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,50	37,50%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	1,13	28,13%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,79

44,69%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez gminę Władysławowo w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,79 (to znaczy 44,69% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez gminę Władysławowo stabilnego poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją lekko wykraczającą poza działania doraźne (wkraczamy do akcji, kiedy występuje jakiś problem – tak długo, jak występuje ten problem, i tylko tam, gdzie on występuje).

Na tym poziomie funkcjonuje polityka rowerowa, ale w niewielkim stopniu wykracza poza podstawowe minimum. W wyniku wąskiego rozumienia polityki rowerowej, działania są ograniczane do takich, które są skupione na infrastrukturze lub bezpieczeństwie ruchu w konkretnych miejscach (rejonach miasta i gminy).

Wyniki osiągnięte w poszczególnych modułach w wielu przypadkach znacząco odbiegają od średniej, co oznacza, że poziomy jakości działania w wielu obszarach polityki rowerowej realizowane są w sposób bardzo zróżnicowany, wykazując znaczne dysproporcje.

Najwyżej oceniony moduł to „Polityka w dokumentach” (2,75/68,75%). Dwa najniżej ocenione moduły to „Promocja i partnerstwa” (1,13/28,13%) oraz „Ewaluacja i efekty” (1,13/28,13%).



2.13.1

WŁADYSŁAWOWO

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

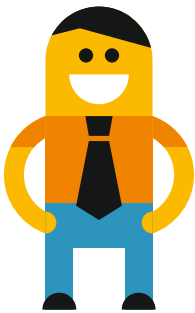
1 MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,25	56,25%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,25	56,25%					
MODUŁ 1	2,25	56,25%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,25 (56,25%), czyli na poziomie znacznie wyższym niż średnia oceny jakości polityki rowerowej. Znaczna część respondentów uznała, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszane wnioski. Inni uznali, że potrzeby użytkowników badane są nieregularnie, tylko wtedy, gdy realizowane są konkretne projekty, a także że organizowane są regularne spotkania z przedstawicielami użytkowników w celu ustalenia ich potrzeb. Angażowanie grup użytkowników w przygotowanie i realizację działań polityki rowerowej sprowadza się do okazjonalnego zapraszania ich w celu przedyskutowania różnych tematów.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,75	68,75%					
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,50	37,50%					
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	1,75	43,75%					
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	2,25	56,25%					
MODUŁ 2	2,06	51,56%					



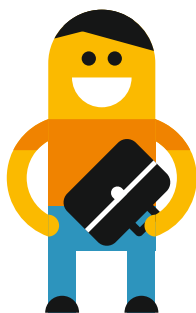
Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” został oceniony na poziomie 2,06 (51,56%), to znaczy nieznacznie wyżej niż wynik ogólny. Najwyżej w ramach tego modułu – na poziomie 2,75 – została oceniona kwestia wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego. Respondenci uznali, że interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę w trakcie ogólnych rozważań polityki lokalnej.

Część respondentów uznała, że w mieście nie ma komisji i grup roboczych zajmujących się polityką rowerową, inni byli zdania, że w mieście istnieją wewnętrzne grupy robocze zajmujące się polityką rowerową, które zbierają się wtedy, gdy pojawiają się problemy. Respondenci uznali, że informacje na temat planowanych lub wdrażanych działań (promocyjnych, edukacyjnych, infrastrukturalnych) są przekazywane personelowi oficjalnymi kanałami. Pytanie dotyczące organizowania koordynacji i komunikacji spotkało się z bardzo zróżnicowanymi ocenami respondentów. Na podstawie zebranych opinii nie ma możliwości ustalenia spójnej opinii na temat zdań respondentów na ten temat.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	2,50	62,50%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	3,00	75,00%					
MODUŁ 3	2,75	68,75%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 2,75 (68,75%), czyli względnie wysoko (zdecydowanie wyżej niż średnia ocena jakości polityki). Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu.

Respondenci uznali także, że władze miasta i gminy realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych, przejawem czego jest program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla miasta i gminy.

4 MODUŁ 4. Personel i środki

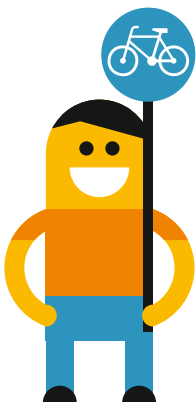
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,50	37,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
MODUŁ 4	2,08	52,08%					

Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 2,08 (52,08%), to znaczy nieznacznie wyżej niż średnia ocena jakości polityki rowerowej miasta i gminy. W dużej mierze przeważa opinia, że zapewnienie finansowania polityki rowerowej przejawia się faktem, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na realizację odosobnionych projektów głównie dotyczących infrastruktury.



Respondenci jednoznacznie stwierdzili, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe. Respondenci uznali także, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	2,00	50,00%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,75	43,75%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	2,25	56,25%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	1,50	37,50%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	2,00	50,00%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,25	31,25%					
MODUŁ 5	1,79	44,79%					



Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,79 (44,79%), to znaczy na poziomie średniej oceny ogólnej. Respondenci uznali, że w mieście i gminie zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. W świetle opinii wielu respondentów na niektórych skrzyżowaniach wprowadzono rozwiązania przyjazne dla rowerów, głównie tam, gdzie nie było jakiegokolwiek konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.

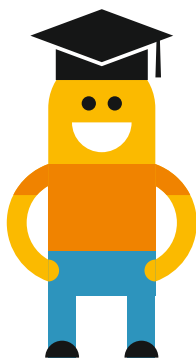
W opinii części respondentów w mieście prowadzone są prace naprawcze zwykle w miejscach, które wywołują wiele skarg. Inni uznali, że służby drogowe dbają o zapewnienie bezproblemowej jazdy rowerem przez cały rok. Respondenci uznali, że na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów działania infrastrukturalne są modyfikowane, jeśli miał miejsce wypadek z udziałem rowerzysty.

Znaczna część respondentów uznała jednoznacznie, że działania podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym sprowadzają się do nieregularnego rozmieszczania stojaków do parkowania rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Relatywnie niska ocena – na poziomie 1,25 (31,25%) – podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.



6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,75	43,75%					
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,50	37,50%					
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,50	37,50%					
MODUŁ 6	1,58	39,58%					



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,58 (39,58%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest komunikowana społeczeństwu za pomocą oficjalnych kanałów, takich jak strona internetowa.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego, a szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie sprowadzają się do oznakowania przy pomocy drogowiskazów niektórych tras rekreacyjnych lub celów podróży.



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,25	31,25%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,00	25,00%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,00	25,00%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	0,75	18,75%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	1,50	37,50%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,25	31,25%					
MODUŁ 7	1,13	28,13%					



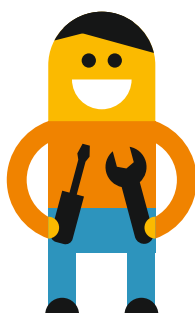
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 1,13 (28,13%) – wyraźnie niżej niż ocena ogólna. Niektórzy respondenci wskazali, że jazda rowerem nie jest promowana, inni, że jest ona promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu. Działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie są podejmowane.

Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły albo nie są podejmowane, albo też że niektóre szkoły same podejmują inicjatywę na rzecz promowania dojazdów do szkoły rowerem i poprawy poziomu bezpieczeństwa, ale robią to wyłącznie z własnej inicjatywy. Respondenci uznali, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są podejmowane albo też ograniczają się do umieszczania stojaków rowerowych na terenach handlowych z inicjatywy placówek handlowych. Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Zdarza się jednak, że miasto wykorzystuje pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, reklamując swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.



8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	1,25	31,25%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,75	43,75%					
MODUŁ 8	1,50	37,50%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,50 (37,50%), czyli na poziomie niższym niż średnia. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta wspiera politykę rowerową w przypadku niektórych projektów strategicznych, gdzie różne rodzaje transportu są równo traktowane.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	1,50	37,50%					
MODUŁ 9	1,13	28,13%					

Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 1,13 (28,13%), co świadczy o tym, że jakość działań w tym zakresie polityki jest bardzo niska. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie były zbierane lub też były zbierane wtedy, gdy pojawiały się problemy bezpieczeństwa. Dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście pochodzą jedynie z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.



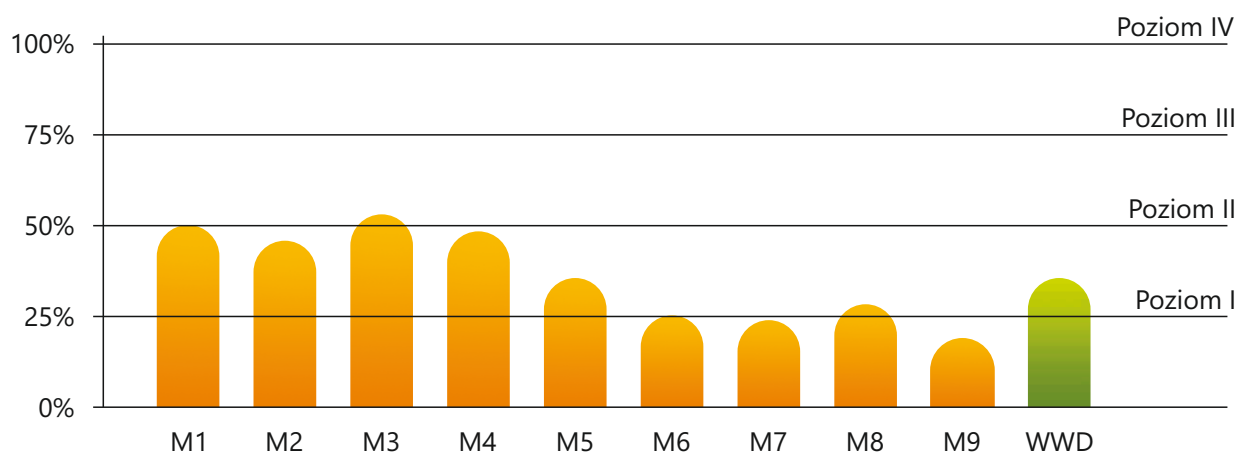


2.14

ŻUKOWO

Zbiorcze
wyniki badania

ŻUKOWO



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,00	50,00%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	1,81	45,31%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,13	53,13%
Moduł 4	M4	Personel i środki	1,92	47,92%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	1,42	35,42%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,00	25,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	0,96	23,96%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	1,13	28,13%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	0,75	18,75%

WAŻONY WYNIK DIAGNOZY

WWD

1,43

35,68%

Analiza wyników oceny polityki rowerowej



Średnia ważona ocen uzyskanych przez Żukowo w roku 2017 w 9 modułach BYPAD wynosi 1,43, to znaczy 35,68% na 4 (100%), co oznacza osiągnięcie przez miasto i gminę Żukowo poziomu pierwszego, charakteryzującego się orientacją na działania doraźne.

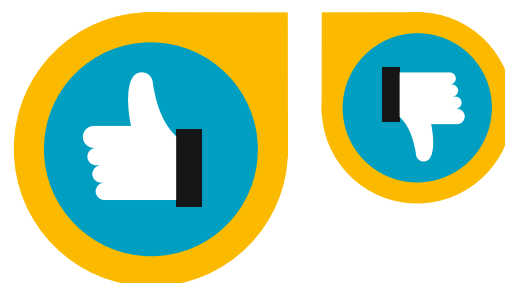
W dwóch modułach: „Potrzeby użytkowników” i „Polityka w dokumentach” Żukowo osiągnęło poziom 2 sugerujący stosowanie izolowanego podejścia do kwestii ujętych w tych obszarach polityki rowerowej. W praktyce oznacza to, że samorząd lokalny posiada w swoich dokumentach pewne dane na temat mobilności i dysponuje pewnymi zasobami wiedzy na temat potrzeb rowerzystów oraz ich priorytetów.

W module „Ewaluacja i efekty” ocena polityki Żukowa została ustalona na poziomie bardzo niskim – poniżej szczebla drabiny poziomów polityki rowerowej. Świadczy to o niepodejmowaniu wysiłku oceny efektywności działań na rzecz poprawy warunków korzystania z roweru realizowanych w gminie.



2.14.1

ŻUKOWO

Diagnoza
polityki rowerowej
w ujęciu modułowym

1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

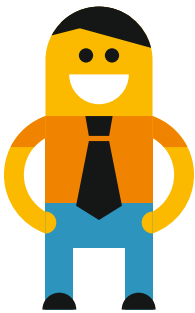
Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	2,00	50,00%					
2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	2,00	50,00%					
MODUŁ 1	2,00	50,00%					



Moduł 1 „Potrzeby użytkowników” został oceniony na poziomie 2,00 (50,00%), czyli na poziomie wyraźnie wyższym niż średnia ocena jakości polityki rowerowej gminy. Największa grupa (ponad połowa respondentów) oceniła, że potrzeby użytkowników są badane, ale nieregularnie – tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Niektórzy respondenci uznali, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników jest wzbogacana przez nich samych, w formie postulatów zgłaszanych przez poszczególnych rowerzystów w ramach określonych procedur.

Respondenci uznali także, że grupy użytkowników są angażowane w przygotowanie i realizację polityki rowerowej nieregularnie – wtedy gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów. Z podobną częstotliwością respondenci odpowiadali, że grupy użytkowników są okazjonalnie zapraszane przez urzędników w celu przedyskutowania różnych tematów. Na podkreślenie zasługuje fakt, że zarówno mieszkańcy, jak i radni uznali, że propozycje nowych projektów zgłaszane przez użytkowników są przedmiotem poważnych analiz.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%	
3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,50%						
4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	1,50	37,50%						
5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydom?	1,50	37,50%						
6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	1,75	43,75%						
MODUŁ 2		1,81	45,31%					



Moduł 2 „Przywództwo i koordynacja” uzyskał ocenę 1,81 (45,31%), to znaczy nieco wyżej niż ocena ogólna. Respondenci najczęściej wskazywali na fakt, że pojedyncze osoby, na samodzielnych stanowiskach podejmują w mieście i gminie pionierskie działania na rzecz rozwoju polityki rowerowej. Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące wpływu głównych decydentów na proces podejmowania decyzji pojawiły się z równą częstotliwością dwa stanowiska: część respondentów uznała że w gminie nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową, druga część uznała, że w gminie gremia takie spotykają się, ale nieregularnie, wtedy, gdy pojawiają się problemy.

Największa liczba respondentów uważa, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań promocyjnych, edukacyjnych czy dotyczących infrastruktury jest przekazywana pracownikom kanałami oficjalnymi, przy pomocy ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej. Podobnie liczna grupa respondentów wyraziła opinię, że polityka rowerowa nie jest komunikowana decydom. Rozbieżność między opiniami wynika z faktu, że oficjalne procedury komunikowania są stosowane przez zainteresowanych urzędników, ale ich istnienie nie jest znane mieszkańcom. Respondenci w większości uznali, że planowane lub wdrażane działania w zakresie infrastruktury są komunikowane innym samorządom na ich żądanie.



3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,75	43,75%					
8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	2,50	62,50%					
MODUŁ 3	2,13	53,13%					



Moduł 3 „Polityka w dokumentach” został oceniony na poziomie 2,13 (53,13%), czyli względnie wysoko (najwyżej ze wszystkich modułów). Większość respondentów uznała, że treść lokalnej polityki rowerowej koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego, a ruch rowerowy w tych projektach traktowany jest jako element drugorzędny znaczeniu.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące sposobu wdrażania zapisów dokumentów strategicznych przez władze miasta respondenci wykazali się znaczną rozbieżnością opinii. Część z nich uznała, że podejmowane są krótkookresowe działania pozwalające rozwiązać problemy, druga część zaś jest zdania, że działania władz miasta wykraczają poza granice administracyjne, są prowadzone systematycznie i w porozumieniu z sąsiednimi samorządami i władzami wyższego szczebla.

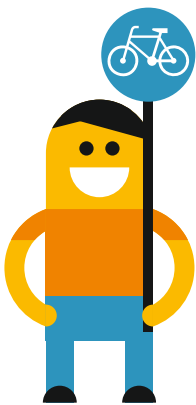
4 MODUŁ 4. Personel i środki

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,75	68,75%					
10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	1,50	37,50%					
11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	1,50	37,50%					
MODUŁ 4	1,92	47,92%					



Moduł 4 „Personel i środki” został oceniony na poziomie 1,92 (47,92%), to znaczy na poziomie bliskim średniej oceny jakości polityki rowerowej miasta i gminy. Respondenci dość zgodnie uznali, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na realizację konkretnych projektów, głównie dotyczących infrastruktury. Respondenci jednoznacznie stwierdzili, że w gminie nie ma dedykowanego personelu wdrażającego politykę rowerową. Za realizację zadań w tym zakresie odpowiedzialny jest personel wydziału infrastruktury. Respondenci uznali także, że pracownicy biorą niekiedy udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem.

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	1,50	37,50%					
13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	1,25	31,25%					
14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	1,50	37,50%					
15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	2,00	50,00%					
16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	1,25	31,25%					
17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	1,00	25,00%					
MODUŁ 5	1,42	35,42%					



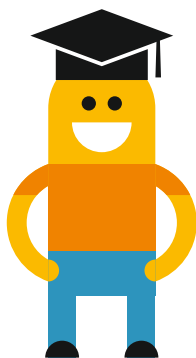
Moduł 5 „Infrastruktura i bezpieczeństwo” został oceniony na poziomie 1,42 (35,42%), to znaczy na poziomie bardzo zbliżonym do ogólnej średniej oceny. Respondenci uznali, że w gminie podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury rowerowej, głównie tam, gdzie nie ma konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg. W świetle opinii wielu respondentów nie podejmuje się w gminie działań na rzecz rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się ruchu samochodów i rowerów. Znaczna część respondentów uważa, że bieżące utrzymanie infrastruktury ogranicza się do prac konserwacyjnych w przypadku poważnych problemów, a także że prace naprawcze prowadzone są (jedynie) w miejscach, które wywołują wiele skarg.

Respondenci ocenili, że działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów albo nie są prowadzone, albo też modyfikacje infrastruktury są podejmowane jedynie wtedy, gdy nastąpi wypadek z udziałem rowerzysty. Za element działań podejmowanych w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym respondenci uznali fakt, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone okazjonalnie przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Relatywnie niska ocena – na poziomie 1,00 (25,00%) – podejmowanych działań w zakresie poprawy warunków parkowania i zapobiegania kradzieżom rowerów wynikała z uznania przez przeważającą część respondentów, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone jedynie w pojedynczych lokalizacjach.



6 MODUŁ 6. Informacja i edukacja

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,00	25,00%		■			
19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,00	25,00%		■			
20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?	1,00	25,00%		■			
MODUŁ 6	1,00	25,00%		■			



Moduł 6 „Informacja i edukacja” został oceniony na poziomie 1,00 (25,00%). Respondenci uznali, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań dotyczących polityki rowerowej jest upowszechniana incydentalnie, przy pomocy oficjalnych kanałów informacyjnych gminy.

W ocenie respondentów działania podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego zorganizowane są na minimalnym, wymaganym poziomie, skupiając się głównie na egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego, a szkolenia mają charakter teoretyczny lub odbywają się na wydzielonym terenie. Respondenci uznali także, że działania na rzecz ułatwienia cyklistom orientacji w terenie nie są podejmowane lub sprowadzają się wyłącznie do oznakowania przy pomocy drogowiskazów niektórych głównych szlaków (celów podróży).



Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?	1,00	25,00%					
22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	0,50	12,50%					
23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,50	37,50%					
24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	1,00	25,00%					
25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	0,75	18,75%					
26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	1,00	25,00%					
MODUŁ 7	0,96	23,96%					



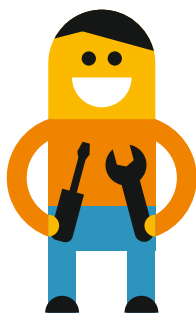
Moduł 7 „Promocja i partnerstwa” został oceniony na poziomie 0,96 (23,96%) – co oznacza praktycznie brak działań w zakresie polityki rowerowej w tym obszarze. Respondenci jednoznacznie wskazali, że jazda rowerem nie jest promowana albo jest promowana raczej jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych niż jako codzienny środek transportu.

Działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy nie są podejmowane. Respondenci stwierdzili, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem do szkoły podejmowane są niekiedy w formie dostarczania podstawowych materiałów edukacyjnych na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym. Jednocześnie respondenci wskazują, że niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów rowerem do szkoły.

Respondenci uznali także, że działania na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy nie są podejmowane albo też ograniczają się do tego, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone na terenach handlowych jedynie z prywatnej inicjatywy użytkowników rowerów lub właścicieli placówek handlowych. Wielu respondentów uznało, że działania w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane. Zdarza się, że miasto wykorzystuje pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie, reklamując swoje działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.

8 MODUŁ 8. Działania uzupełniające

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	0,75	18,75%					
28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?	1,50	37,50%					
MODUŁ 8	1,13	28,13%					



Moduł 8 „Działania uzupełniające” został oceniony na poziomie 1,13 (28,13%), czyli na poziomie niższym niż średni. Respondenci uznali, że działania podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów nie są podejmowane lub sprowadzają się do uspokojenia ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół). W ocenie respondentów realizowana polityka rozwoju przestrzennego miasta nie wspiera polityki rowerowej, a przy planowaniu nowych obszarów miasta nowa infrastruktura rowerowa jest planowana po zakończeniu budowy.

9 MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty

Pytanie	ocena	wynik %	0%	I 25%	II 50%	III 75%	IV 100%
29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	0,75	18,75%					
30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,75	18,75%					
MODUŁ 9	0,75	18,75%					



Moduł 9 „Ewaluacja i efekty” został oceniony na poziomie 0,75 (18,75%), co świadczy o tym, że jakość działań w tym zakresie polityki jest bardzo niska. Przeważająca część respondentów uznała, że dane na temat skali korzystania z rowerów nie były zbierane lub też były zbierane wtedy, gdy pojawiały się problemy bezpieczeństwa. Respondenci uznali, że również dane na temat bezpieczeństwa rowerzystów w mieście nie były zbierane albo pochodzą z analiz wypadków prowadzonych przez policję lub z rocznych statystyk wypadków.

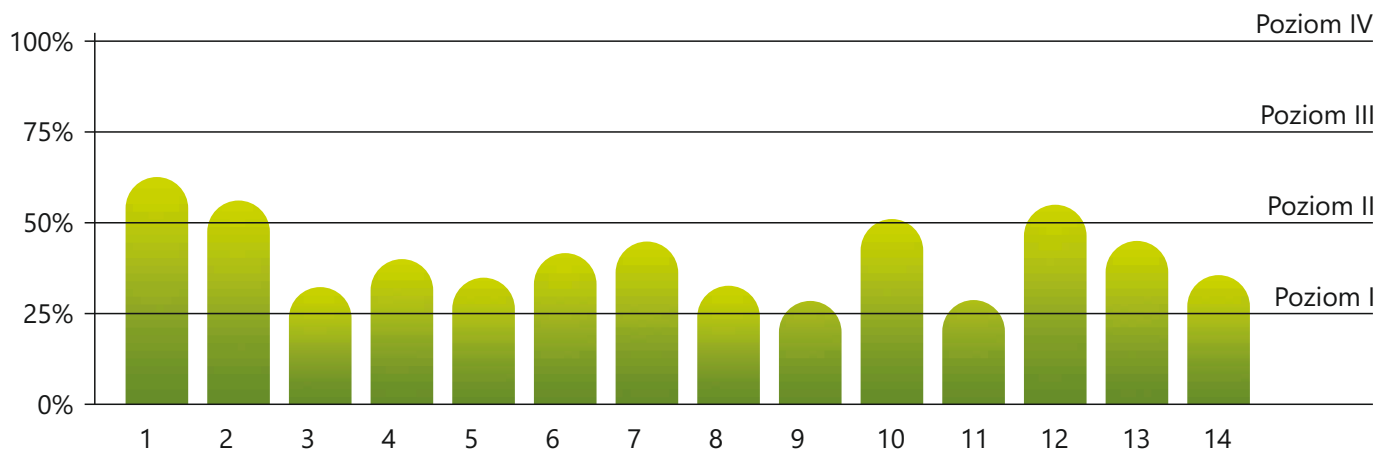


PODSUMOWANIE

Ważone
wyniki
diagnozy
14 gmin



	miasto	WWD	WWD%
1	Gdańsk	2,50	62,50%
2	Gdynia	2,24	55,99%
3	Kartuzy	1,30	32,45%
4	Pruszcz Gdański	1,58	39,43%
5	Puck	1,39	34,64%
6	Reda	1,66	41,51%
7	Rumia	1,76	44,01%
8	Sierakowice	1,29	32,24%
9	Somonino	1,11	27,81%
10	Sopot	2,01	50,16%
11	Stężycza	1,16	29,06%
12	Tczew	2,18	54,58%
13	Władysławowo	1,79	44,69%
14	Żukowo	1,43	35,68%



3

Zbiorcze wyniki diagnozy jakości polityki rowerowej OMG-G-S



3.1

Metoda ustalania zbiorczych wyników diagnozy jakości polityki rowerowej

Waga wyniku według liczby ludności poszczególnych miejscowości

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, w ramach którego funkcjonuje 14 miast i gmin, gdzie przewiduje się uruchomienie systemu roweru metropolitalnego, jest zamieszkały ogółem przez około 1.046 tysięcy mieszkańców.

Trzy z tych jednostek samorządu terytorialnego (Gdańsk, Sopot i Gdynia) stanowią rdzeń metropolii i są uznawane za centralną oś rozwojową tego obszaru.

Cztery kolejne miasta: Tczew, Pruszcz Gdański, Rumia i Reda są położone wzdłuż strategicznej osi rozwojowej, której kręgosłupem jest linia kolei regionalnej. Spełnia ona kryteria Szybkiej Kolei Miejskiej między Gdańskiem a Wejherowem.

Kolejne gminy – Kartuzy i Żukowo – są położone wzdłuż metropolitalnej osi rozwojowej, której podstawowym wyznacznikiem jest linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Puck i Władysławowo to miasta położone poza zasięgiem linii SKM, ale są obsługiwane przez kolej regionalną Gdynia – Władysławowo.

Sierakowice, Somonino oraz Stężyca należą do zachodniej strefy zewnętrznej OMG-G-S.

	nazwa miasta	liczba mieszkańców	udział w ocenie
1	Gdańsk	464 000	44,36%
2	Gdynia	247 000	23,61%
3	Kartuzy	33 000	3,15%
4	Pruszcz Gdański	30 000	2,87%
5	Puck	11 000	1,05%
6	Reda	25 000	2,39%
7	Rumia	48 000	4,59%
8	Sierakowice	19 000	1,82%
9	Somonino	10 000	0,96%
10	Sopot	37 000	3,54%
11	Stężyca	10 000	0,96%
12	Tczew	60 000	5,74%
13	Władysławowo	15 000	1,43%
14	Żukowo	37 000	3,54%

W związku z faktem, że oceny jakości polityki rowerowej w poszczególnych modułach i w poszczególnych gminach i miastach objętych badaniem wykazują znaczne różnice, autorzy niniejszego opracowania podjęli próbę ustalenia syntetycznej oceny jakości tej polityki, ważąc poszczególne oceny przy pomocy współczynników ustalonych na podstawie liczby mieszkańców poszczególnych jednostek administracyjnych.

Umożliwiło to przeliczenie wyników tak, by oceny miejscowości mających większą liczbę ludności w większym stopniu wpłynęły na wynik ogólny ustalany dla całej metropolii.

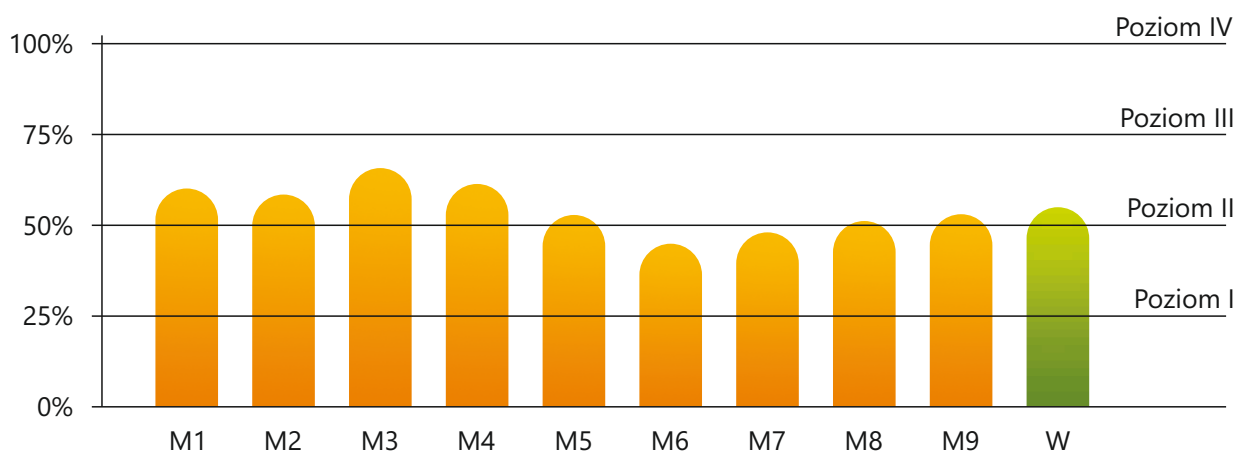
Innymi słowy, ważony wynik oceny jakości polityki rowerowej poszczególnych miejscowości został przemnożony przez wskaźnik procentowy udziału ogólnej liczby ludności danej miejscowości w całej populacji metropolii. Suma poszczególnych wyników ważonych liczbą mieszkańców dała ogólny ważony wynik dla całego obszaru metropolitalnego.

Tak obliczony wynik dał wartość 2,18 (54,42%), co może świadczyć o tym, że poziom jakości polityki rowerowej w badanym obszarze kształtuje się na stabilnym poziomie 2 określanym jako stosowanie podejścia izolowanego (zasada Robinsona Crusoe: wykonujemy swoją pracę tak dobrze, jak tylko można, ale nie zwracamy uwagi na to, co robią inni). Ten stosunkowo wysoki wynik został osiągnięty w związku z faktem, że najbardziej licznie zamieszkałe miasta metropolii (Gdańsk, Gdynia, Tczew i Sopot), czyli najbardziej ważące w całym zespole miejscowości wdrażających system roweru metropolitalnego, przeprowadziły już w ostatnich latach pełny proces certyfikacji polityki rowerowej metodą BYPAD i osiągnęły już względnie zaawansowany poziom jakości tej polityki.

Prosta średnia arytmetyczna wszystkich ocen jakości polityki rowerowej byłaby znacznie niższa: wyniosłaby jedynie 1,67; wynik ten nie odzwierciedlałby jednak właściwie postępu osiągniętego w rdzeniu obszaru metropolitalnego.

Osiągnięty drugi poziom jakości polityki rowerowej w świetle doświadczeń projektu BYPAD charakteryzuje się tym, że:

- są dostępne pewne dane na temat mobilności i pewne zasoby wiedzy na temat potrzeb użytkowników. Oznacza to, że nie są one kompletne ani systematycznie zbierane; nie są one także jeszcze wystarczająco brane pod uwagę. Wyższy poziom jakości polityki rowerowej cechuje się tendencją do długookresowego planowania, uwzględniającego wysokiej jakości dane o potrzebach użytkowników umożliwiającymi tworzenie solidnych podstaw polityki rowerowej.
- podejmowane są pewne decyzje na temat ogólnych zasad prowadzenia polityki rowerowej, ale niewiele z nich ma wiążący lub obligatoryjny charakter. Nie występuje wystarczająca wola polityczna stymulowania korzystania z rowerów, wyrażana przez podejmowanie apolitycznych decyzji na rzecz zaawansowanej polityki rowerowej oraz alokowanie wystarczających zasobów kadrowych i środków budżetowych.
- jako że polityka rowerowa nie jest koordynowana z innymi obszarami polityki, decyzje podejmowane przez inne wydziały (referaty) mogą być podejmowane tak, że ich skutki mogą okazać się działaniami o negatywnym wpływie na proces promocji zwiększania roli rowerów w zaspokajaniu codziennych potrzeb mobilności,
- nie ma gwarancji ciągłości polityki rowerowej, alokowane na rzecz rozwoju ruchu rowerowego środki budżetowe nie są zabezpieczone w długiej perspektywie czasowej. Trudno realizować projekty wspólne, wymagające tworzenia formalnych układów partnerstwa między różnymi aktorami (wydziałami/referatami urzędu miasta lub gminy, szkołami, pracodawcami, placówkami opieki zdrowotnej etc.).



Moduł 1	M1	Potrzeby użytkowników	2,40	59,91%
Moduł 2	M2	Przywództwo i koordynacja	2,32	58,03%
Moduł 3	M3	Polityka w dokumentach	2,64	65,86%
Moduł 4	M4	Personel i środki	2,46	61,60%
Moduł 5	M5	Infrastruktura i bezpieczeństwo	2,13	53,34%
Moduł 6	M6	Informacja i edukacja	1,80	45,00%
Moduł 7	M7	Promocja i partnerstwa	1,91	47,64%
Moduł 8	M8	Działania uzupełniające	2,05	51,33%
Moduł 9	M9	Ewaluacja i efekty	2,15	53,67%

WYNIK	W	2,18	54,42%
--------------	----------	-------------	---------------

3.2

Analiza wyników w ujęciu modułowym



1

MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników

Ocena
2,40
59,91%



Ocena: 2,40 (59,91%) względnie wyższa niż ocena ogólna

Największa liczba respondentów uznała, że w ramach ustalania rzeczywistych potrzeb użytkowników prowadzone są nieregularne badania, podejmowane tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty. Na względnie wysoki wynik w tym module zapracowała opinia kolejnej grupy respondentów, którzy byli zdania, że ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników lokalnych jest zgłaszana przez nich samych, w ramach ustalonych procedur. Jeszcze inni respondenci byli zdania, że potrzeby użytkowników są ustalane i poruszane jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy.

W odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób użytkownicy są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej, największa grupa respondentów uznała, że grupy użytkowników są angażowane nieregularnie; wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów. Na wysoki wskaźnik w tym module zapracowały odpowiedzi respondentów, którzy uważali, że grupy użytkowników są okazjonalnie zapraszane w celu przedyskutowania kolejnych tematów, albo wskazywali na istnienie regularnego dialogu dotyczącego potrzeb użytkowników pomiędzy urzędnikami, radnymi, ekspertami a grupami użytkowników.

Ocena
2,32
58,03%



Ocena: 2,32 (58,03%) – nieco wyższa niż ocena ogólna

W odpowiedzi na pytanie, jaki wpływ mają decydenci na proces podejmowania decyzji, duża liczba respondentów uznała, że urzędnikom zajmującym kierownicze stanowiska udało się dostrzec ruch rowerowy jako ważny rodzaj transportu. Inni ocenili, że korzystanie z roweru jest postrzegane jako zjawisko o niskim poziomie ważności.

W odpowiedzi na pytanie, jakie komisje i grupy robocze funkcjonują w jednostkach samorządu terytorialnego, największa grupa respondentów uznała, że w ich miejscowościach nie ma komisji ani grup roboczych zajmujących się polityką rowerową.

Kolejna duża grupa respondentów uznała, że w urzędach funkcjonują wewnętrzne grupy zajmujące się polityką rowerową lub kwestiami mobilności aktywnej.

Na pytanie dotyczące sposobów komunikowania polityki rowerowej decydentom respondenci odpowiedzieli w znacznej liczbie, że informacja na temat planowanych lub wdrażanych działań w zakresie polityki rowerowej (promocyjnych, edukacyjnych i informacyjnych) jest przekazywana personelowi za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej. Inni respondenci uznali, że cele polityki rowerowej komunikowane są pomiędzy wydziałami.

Na pytanie dotyczące koordynacji i komunikacji pomiędzy radami dzielnic/sołectw a władzami JST wystąpiła znaczna rozbieżność odpowiedzi. Część respondentów uznała, że koordynacja i komunikacja w tym obszarze polityki rowerowej nie jest realizowana w ogóle, inni wyrazili skrajnie odmienną opinię, uznając, że działania w tym obszarze są regularnie komunikowane społeczności lokalnej.

Ocena
2,64
65,86%

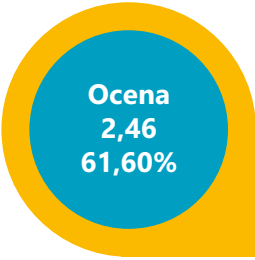


Ocena: 2,64 (65,86%) – znacznie wyżej niż średnia

Odpowiedzi na pytanie o treść lokalnej polityki rowerowej można podzielić na trzy względnie równoliczne grupy. Pewna część respondentów uznała optymistycznie, że strategia rowerowa jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu w JST, obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu. Druga część respondentów uznała, że polityka rowerowa składa się z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem, jak i z działań prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów. Trzecia grupa respondentów uznała, że polityka rowerowa koncentruje się na projektach bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienia płynności ruchu samochodów, a ruch rowerów w tych projektach traktowany jest jako zjawisko o drugorzędym znaczeniu.

Na pytanie o sposób traktowania przez władze miasta zapisów dokumentów strategicznych, respondenci w dominującej części uznali, że podejmowane są krótkofalowe działania, pozwalające na rozwiązanie bieżących problemów, lub też że istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla poszczególnych JST.

4 MODUŁ 4. Personel i środki



Ocena
2,46
61,60%

**Ocena: 2,46 (61,60%) – wyżej niż średnia**

Na pytanie o sposób finansowania polityki rowerowej zdecydowana większość respondentów odpowiedziała, że od czasu do czasu środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych, głównie działań infrastrukturalnych.

W opinii respondentów podmioty odpowiedzialne za przygotowanie i wdrażanie ogólnych projektów infrastrukturalnych są również odpowiedzialne za infrastrukturalne projekty rowerowe. Spora grupa respondentów uznała, że w danej JST zatrudniony jest co najmniej jeden ekspert do spraw mobilności odpowiedzialny za proces przygotowania i wdrażania polityki rowerowej. W opinii znacznej części respondentów w JST nie ma dedykowanego personelu odpowiedzialnego za politykę rowerową.

Na pytanie dotyczące działań podejmowanych na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym, respondenci wskazali, że czasami pracownicy biorą udział w szkoleniach ogólnych, a edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem. Druga co do wielkości grupa respondentów była zdania, że działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności nie są podejmowane.

5 MODUŁ 5. Infrastruktura i bezpieczeństwo



Ocena
2,13
53,34%

**Ocena: 2,13 (53,34%) – praktycznie na poziomie średniej**

Na pytanie dotyczące jakości i rozległości sieci tras rowerowych respondenci w większości uznali, że zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe. Znaczna grupa respondentów uznała, że zostały podjęte pewne działania z zakresu budowy infrastruktury, głównie tam, gdzie nie ma konfliktów z innymi użytkownikami dróg. Trzecia co do liczebności grupa respondentów była zdania, że zostały zbudowane główne elementy sieci dróg rowerowych.

Na pytanie o stopień rozwiązywania problemów wynikających z krzyżowania się dróg ruchu rowerów i samochodów, dwie największe grupy respondentów uznały, że albo na niektórych skrzyżowaniach wprowadzono rozwiązania przyjazne dla rowerzystów, głównie tam, gdzie nie było jakichkolwiek konfliktów interesów z innymi użytkownikami, albo że działania w tym zakresie nie były podejmowane.

W kwestii bieżącego utrzymania infrastruktury rowerowej, respondenci ocenili z jednej strony, że prace naprawcze prowadzone są w miejscach, które wywołują wiele skarg, inni uznali, że służby drogowe dbają o zapewnienie bezproblemowej jazdy rowerem przez cały rok.

W odpowiedzi na pytanie o działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów, opinie respondentów rozłożyły się na trzy mniej więcej równoliczne grupy. Część z nich uznała, że działania takie nie są prowadzone, druga część odpowiedziała, że działania infrastrukturalne są modyfikowane, jeśli miał miejsce wypadek z udziałem rowerzysty, trzecia zaś była zdania, że na większości ulic obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h, co istotnie poprawia bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.

Wśród odpowiedzi na pytanie dotyczące jakości powiązań ruchu rowerowego z transportem publicznym największa grupa respondentów uznała, że działania takie ograniczają się do nieregularnego rozmieszczania stojaków do parkowania rowerów przy stacjach kolejowych i przystankach autobusowych. Druga znacząca grupa respondentów była zdania, że do stacji kolejowych i przystanków autobusowych można łatwo dotrzeć rowerem.

W odpowiedzi na pytanie o działania podejmowane na rzecz poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania kradzieży zdecydowanie największa grupa respondentów uznała, że działania te ograniczają się jedynie do umieszczania stojaków w pojedynczych lokalizacjach.

Ocena
1,80
45,00%



Ocena: 1,80 (45,00%) – znacznie poniżej średniej, na pierwszym poziomie jakości polityki rowerowej

Moduł ten w prawie wszystkich badanych miastach i gminach uzyskiwał najniższą ocenę. Sugeruje to, że działania w tym obszarze wymagają starannego namysłu i podjęcia przekonujących działań.

Osiągnięcie jedynie pierwszego poziomu jakości polityki rowerowej oznacza bowiem, że mamy do czynienia z:

- niskim i nieregularnym alokowaniem środków budżetowych;
- niskim (jeżeli w ogóle jakimkolwiek) poziomem zaangażowania ze strony polityków;
- zaangażowaniem niewielu pracowników urzędu (jeśli w ogóle występują jacykolwiek), niskim poziomem umiejętności, brakiem kompetencji lub zaangażowania;
- ograniczoną komunikacją (ze społeczeństwem i między urzędnikami);
- nieformalnymi strukturami i uzgodnieniami dotyczącymi kwestii polityki rowerowej;
- sytuacją, w której osiągnięta jakość ma charakter raczej przypadkowy i zależy wyłącznie od indywidualnych wysiłków.

Na pytanie dotyczące sposobów informowania mieszkańców o polityce rowerowej na czoło wysunęły się dwa typy opinii. Część respondentów była zdania, że informacja na temat upowszechniana jest incydentalnie, druga zaś uważała, że planowane lub wdrażane działania dotyczące infrastruktury komunikowane były za pomocą oficjalnych kanałów informacyjnych.

Na kolejne pytanie dotyczące działań w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego, podobnie jak w przypadku poprzedniego pytania, opinie zostały zdominowane przez dwie grupy odpowiedzi. Część respondentów była zdania, że edukacja związana z jazdą na rowerze dla uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym wymaganym poziomie. Druga grupa respondentów była zdania, że szkolenie rowerowe koncentruje się głównie na egzekwowaniu znajomości przepisów ruchu drogowego i ich przestrzeganiu.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące działań ułatwiających osobom korzystającym z roweru orientację na obszarze miasta lub gminy, respondenci uznali, że niektóre trasy rekreacyjne i punkty docelowe oznakowane są przy pomocy drogowskazów, inni byli zdania, że JST opublikowała mapę rowerową, jeszcze inni stwierdzili, że działania w tym obszarze nie są podejmowane.



7 MODUŁ 7. Promocja i partnerstwa

Ocena
1,91
47,64%



Ocena: 1,91 (47,64%) – kolejny moduł, którego ocena kształtuje się poniżej poziomu 2

W odpowiedzi na pytanie, jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem, przeważająca część respondentów odpowiedziała, że jazda rowerem jest promowana jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych, a nie jako środek codziennego transportu. Druga co do wielkości, ale znacznie mniej liczna grupa respondentów zauważyła, że w JST są okazjonalnie organizowane imprezy zachęcające do korzystania z roweru.

Na pytanie dotyczące działań na rzecz promowania dojazdów rowerem do pracy, zdecydowanie największa grupa respondentów wyraziła opinię, że jak do tej pory działania w tym zakresie nie były podejmowane. Druga co do wielkości, ale zdecydowanie mniej liczna grupa respondentów była zdania, że przy większości budynków administracji publicznej znajdują się stojaki do parkowania rowerów.

Na pytanie dotyczące promowania dojazdów rowerem do szkoły, dwie grupy respondentów wyraziły bliskie sobie opinie: jedna grupa uznała, że działania takie nie były prowadzone, inna grupa odpowiedziała, że tylko niektóre szkoły prowadziły działania w tym zakresie, ale robiły to wyłącznie z własnej inicjatywy.

W odpowiedzi na pytanie o działania podejmowane na rzecz promowania dojazdów rowerem po zakupy, większość respondentów stwierdziła brak działań w tym zakresie. Kolejna grupa respondentów oceniła, że stojaki do parkowania rowerów są umieszczone przy placówkach handlowych z inicjatywą ich właścicieli.

Na pytanie o prowadzenie w JST kampanii promowania jazdy rowerem przez całe życie, dominująca część respondentów nie zauważyła prowadzenia takich działań. Pewna część uznała, że ograniczają się one do publikowania praktycznych porad i literatury promocyjnej w tym zakresie.

Na pytanie, w jaki sposób JST wykorzystuje pozytywny wpływ jazdy rowerem do wspierania polityki rowerowej, przeważająca część respondentów odpowiedziała, że zdarza się, że JST wymienia jazdę rowerem jako działanie korzystne dla zdrowia i kondycji, reklamując swoje działania na rzecz ruchu rowerowego.



Ocena
2,05
51,33%



Ocena: 2,05 (51,33%) – nieznacznie poniżej średniej

Na pytanie, jakie działania podejmowane są w celu ograniczenia korzystania z samochodów, respondenci w dominującej części odpowiedzieli, że wprowadzane jest uspokojenie ruchu (strefa 30 km/h) w konkretnych lokalizacjach, takich jak rejon w pobliżu szkół. Druga grupa respondentów nie zauważyła podejmowania działań w tym zakresie.

Na pytanie, w jaki sposób polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową, respondenci w przeważającej części uznali, że w przypadku niektórych projektów strategicznych różne rodzaje transportu są równo traktowane. Jednak druga co do wielkości grupa respondentów była zdania, że nie ma korelacji między obiema politykami.

Ocena
2,15
53,67%



Ocena: 2,15 (53,67%) – praktycznie równa średniej

W kwestii oceny sposobów monitorowania danych na temat stopnia korzystania z rowerów przeważająca grupa respondentów opowiedziała się za opinią, że działania w tym zakresie nie były podejmowane. Inna grupa uznała, że w JST dane te zbierane są w przypadku pojawienia się problemów z bezpieczeństwem.

Na pytanie dotyczące sposobu zbierania i wykorzystywania danych na temat bezpieczeństwa, dominująca część respondentów stwierdziła, że JST korzysta z analiz wypadków prowadzonych przez policję i rocznych statystyk wypadków. Kolejna grupa respondentów była zdania, że działania w tym zakresie nie były podejmowane.



ANEKS

Kwestionariusz diagnozy polityki rowerowej oparty o metodologię BYPAD realizowany na terenie 14 gmin przystępujących do realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S



Zdiagnozowanie warunków korzystania z rowerów jest podyktowane potrzebą znalezienia możliwości poprawy komfortu i bezpieczeństwa jego użytkowników. Zgodnie z zastosowaną metodologią wymagane jest zebranie opinii, w ramach partnerskiej współpracy, trzech grup interesariuszy: pracowników urzędów, radnych i mieszkańców – lokalnych liderów opinii. Diagnoza zakłada ocenę prowadzonych przez miasta czy gminy działań w zakresie polityki rowerowej w 9 modułach: potrzeby użytkowników, przywództwo i koordynacja, polityka w dokumentach, personel i zasoby, infrastruktura i bezpieczeństwo, informacja i edukacja, promocja i partnerstwa, działania uzupełniające, ewaluacja i efekty.

Do każdego z 30 pytań kwestionariusza przyporządkowano kilka odpowiedzi/stwierdzeń opisujących problematykę poruszoną w pytaniu. Prosimy wybranie tylko jednej odpowiedzi, która według Państwa najlepiej opisuje i kojarzy się z sytuacją w Państwa mieście/gminie.

1		MODUŁ 1. Potrzeby użytkowników
1	Pytanie 1. W jaki sposób miasto/gmina ustala rzeczywiste potrzeby użytkowników (mieszkańców)?	
A	Jak do tej pory potrzeby użytkowników nie były brane pod uwagę.	
B	Potrzeby użytkowników są ustalane i poruszane jedynie wtedy, gdy pojawiają się problemy.	
C	Istniejące (dostępne) informacje o potrzebach użytkowników (np. podręczniki projektowania, wytyczne) są opracowywane incydentalnie.	
D	Potrzeby lokalnych użytkowników są badane nieregularnie – tylko wtedy, gdy są realizowane konkretne projekty np. badanie w formie kilku samodzielnie zrealizowanych zapytań.	
E	Analiza potrzeb użytkowników prowadzona jest według etapów proponowanych w istniejących podręcznikach projektowania/wytycznych.	
F	Badania ankietowe (potencjalnych) użytkowników są prowadzone regularnie w celu wypracowania solidnych założeń polityki rowerowej np. badanie przyjaznego nastawienia wobec ruchu rowerowego raz na pięć lat.	
G	Ogólna wiedza na temat potrzeb użytkowników lokalnych jest wzbogacana przez nich samych poprzez zgłaszanie ich wniosków w ramach określonych procedur np. do lokalnych baz skarg i wniosków.	
H	Organizowane są regularne spotkania z przedstawicielami grup użytkowników w celu ustalenia ich potrzeb np. grupy użytkowników – osoby dojeżdżające rowerem do szkoły lub pracy, osoby parkujące rowery przy stacjach kolejowych, cykliści w podeszłym wieku.	
I	Przy prowadzeniu analiz dotyczących ruchu rowerowego brana jest pod uwagę kwestia ich potrzeb i problemów wynikających z różnic płci.	
J	Opracowywane są nowe metody w celu ustalenia potrzeb poszczególnych grup użytkowników np. uczniowie w czasie zajęć szkolnych wypełniają kwestionariusze na temat sposobów docierania do szkoły, następnie dane są wprowadzane do bazy danych przez sekretarkę szkoły przez internet i są one bezpośrednio udostępniane miejskim planistom ruchu.	
K	Członkostwo w organizacjach zrzeszających władze lokalne stanowi ważne źródło informacji na temat potrzeb użytkowników oraz metod ich ustalania i analizowania.	
L	Realizowane są eksperymenty, badania i projekty pilotażowe w celu otrzymania wartościowych informacji na temat potrzeb użytkowników np. we współpracy ze szkołami wyższymi i instytucjami badawczymi.	
2	Pytanie 2. W jaki sposób użytkownicy/grupy użytkowników są angażowani w przygotowanie i realizację polityki rowerowej?	
A	Grupy użytkowników nie są angażowane.	
B	Grupy użytkowników są angażowane, jeśli wywierają wystarczający nacisk na urzędników oraz/lub radnych.	
C	Skargi i wnioski użytkowników są brane pod uwagę w sposób przypadkowy.	
D	Grupy użytkowników są angażowane nieregularnie - tylko wtedy, gdy planowana jest realizacja konkretnych projektów.	
E	Grupy użytkowników są okazjonalnie zapraszane przez urzędników w celu przedyskutowania różnych tematów.	

F	Istnieje regularny dialog dotyczący potrzeb użytkowników między urzędnikami, radnymi, ekspertami i grupami użytkowników (dialog wewnętrzny i związany z tematem mobilności).	
G	Grupy użytkowników mogą jedynie zgłaszać propozycje nowych projektów. Te inicjatywy są poważnie analizowane.	
H	Grupy użytkowników są angażowane od samego początku procesu kształtowania polityki rowerowej miasta/gminy.	
I	Decyzje dotyczące polityki rowerowej są zawsze poprzedzone konsultacjami z grupą (grupami) użytkowników.	
2	MODUŁ 2. Przywództwo i koordynacja	
3	Pytanie 3. Jaki wpływ mają główni decydenci (urzędnicy i radni) na proces podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	
A	Radni i urzędnicy nie mają wpływu na proces podejmowania decyzji.	
B	Wpływ radnych i urzędników ma charakter losowy i ograniczony, ponieważ elementy zakresu odpowiedzialności za politykę rowerową są przypisane różnym szczeblom administracji.	
C	Pojedyncze osoby (radni oraz/lub urzędnicy na samodzielnych/kierowniczych stanowiskach) podejmują pionierskie działania opracowując politykę rowerową miasta/gminy.	
D	Organ legislacyjny wspiera działania na rzecz cyklistów dopóki nie są zagrożone interesy innych grup np. miejsca do parkowania rowerów są tworzone, o ile nie trzeba zlikwidować jakichkolwiek miejsc do parkowania samochodów.	
E	Korzystanie z roweru jest nadal postrzegane jako zjawisko o niskim stopniu ważności.	
F	Interesy cyklistów są zawsze brane pod uwagę, gdy jest mowa o zagadnieniach mobilności.	
G	Radnym/urzędnikom zajmującym kierownicze stanowiska udało się dostrzec ruch rowerowy jako równie ważny rodzaj transportu i jest on systematycznie porównywany do innych rodzajów transportu.	
H	Interesy ruchu rowerowego są zawsze brane pod uwagę w trakcie ogólnych rozważań związanych z zagadnieniami polityki lokalnej.	
I	Radnym/urzędnikom na kierowniczych stanowiskach, zajmującym się sprawami rowerowymi udało się doprowadzić do uznania polityki rowerowej za charakteryzujący miasto/gminę element działań public relations.	
J	Kluczowi urzędnicy udowodnili, że w zakresie polityki rowerowej posiadają wizję i są zorientowani na realizację celu, są dobrze przygotowani i dysponują odpowiednimi umiejętnościami. Dlatego też są bardzo poważnie traktowani na szczeblu politycznym.	
4	Pytanie 4. Jakie komisje lub grupy robocze funkcjonują w mieście/gminie?	
A	W mieście/gminie nie ma komisji i grup roboczych zajmujących się polityką rowerową.	
B	Wewnętrzne grupy robocze zbierają się wtedy, gdy pojawiają się problemy.	
C	Konsultacje z podmiotami zewnętrznymi (władzami wyższego szczebla, operatorami transportu publicznego) są prowadzone wtedy, gdy pojawiają się problemy.	
D	W strukturze Urzędu Miasta/Gminy funkcjonuje wewnętrzna grupa zajmująca się polityką rowerową oraz/lub zagadnieniami mobilności aktywnej.	

E	Odbywają się okazjonalne spotkania z zewnętrznymi grupami roboczymi (np. inne władze, podmioty zewnętrzne) zajmującymi się poszczególnymi kwestiami polityki rowerowej.	
F	Na szczeblu kierowników wydziałów/departamentów funkcjonuje stała wewnętrzna grupa ds. polityki rowerowej oraz/lub zagadnień mobilności aktywnej.	
G	Istnieje regularny proces wymiany informacji z władzami wyższych szczebli oraz/lub samorządami lokalnymi zajmującymi się polityką rowerową.	
H	Funkcjonuje stała komisja ds. polityki rowerowej mająca wyraźnie określoną rolę w procesie podejmowania decyzji w zakresie rozwoju miasta/gminy, składająca się z radnych oraz urzędników z różnych obszarów (promocji, finansów, transportu, ochrony środowiska, zdrowia, edukacji).	
I	Występuje pro-aktywna współpraca z władzami wyższego szczebla w opracowywaniu strategii dotyczących polityki rowerowej oraz wdrażania działań wspierających korzystanie z rowerów; np. oddziaływanie na kształt rozwiązań legislacyjnych na poziomie krajowym, takich jak pozwolenie na ruch rowerów pod prąd na ulicach jednokierunkowych.	
5	Pytanie 5. W jaki sposób polityka rowerowa komunikowana jest decydującym?	
A	Polityka rowerowa nie jest komunikowana decydującym.	
B	Informacja na temat planowanych lub wdrożonych działań (infrastrukturalnych) jest przekazywana do innych wydziałów Urzędu Miasta/Gminy oraz Radzie Miasta/Gminy jedynie po wystosowaniu przez nie zapytania.	
C	Informacja na temat planowanych lub wdrożonych działań (promocyjnych, edukacyjnych, infrastrukturalnych) jest przekazywana pracownikom/personelowi kanałami oficjalnymi, za pośrednictwem ustalonych procedur komunikacji wewnętrznej.	
D	Cele polityki rowerowej są komunikowane innym wydziałom Urzędu Miasta/Gminy i Radzie Miasta/Gminy.	
E	Istnieje systematyczna komunikacja dotycząca polityki rowerowej z innymi wydziałami Urzędu Miasta/Gminy i Radą Miasta/Gminy (cele, strategie, projekty, rezultaty) np. istnieje portal intranetowy zawierający informacje na temat polityki rowerowej miasta/gminy.	
F	Publikowane są zagraniczne informacje z zakresu polityki rowerowej w celu rozpowszechnienia najlepszych praktyk i promocji innowacyjnych pomysłów np. za pomocą internetu, mediów drukowanych, wykładów na konferencjach międzynarodowych krajowych, materiałów filmowych itp.	
G	Pomiędzy referatem polityki rowerowej (referatem mobilności aktywnej) a obieralnymi w wyborach decydentami ma miejsce ciągła wymiana informacji, argumentów i narzędzi służących włączaniu polityki rowerowej w inne obszary polityki miasta/gminy.	
H	Rezultaty i uzasadnienia konieczności prowadzenia studiów i projektów pilotażowych dla celów ustalania potrzeb użytkowników są komunikowane ekspertom i decydującym miejskim/gminnym w sposób ustrukturyzowany.	
6	Pytanie 6. Jak zorganizowana jest koordynacja i komunikacja między radami dzielnic/sołectw a władzami miasta/gminy?	
A	Koordynacja i komunikacja nie jest podejmowana.	
B	Konsultacje między samorządami lokalnymi a władzami odbywają się wtedy, gdy pojawiają się problemy np. gdy ma miejsce wypadek z udziałem rowerzysty i tramwaju, podejmowane są konsultacje między różnymi samorządami lokalnymi.	
C	Planowane lub wdrażane działania (dotyczące infrastruktury) są komunikowane innym samorządom lokalnym i władzom na ich żądanie.	

D	Planowanie dróg rowerowych ma miejsce do granicy danej miejscowości.
E	Istnieje grupa robocza ds. polityki rowerowej złożona z urzędników i polityków różnych samorządów, której spotkania odbywają się okazjonalnie.
F	Planowane lub wdrażane działania na rzecz ruchu rowerowego są okazjonalnie komunikowane innym społecznościom lokalnym i ich władzom samorządowym.
G	Okazjonalnie ma miejsce współpraca z sąsiadującymi społecznościami lokalnymi. Np. rozbudowa infrastruktury rowerowej, prowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych.
H	Istnieje grupa robocza ds. polityki rowerowej złożona z urzędników i polityków różnych samorządów, której spotkania odbywają się regularnie np. co dwa miesiące.
I	Projekty, podstawowe informacje i decyzje dot. polityki rowerowej są regularnie komunikowane innym społecznościom lokalnym i władzom.
J	Centralnie położone centrum miasta/miejscowość centralna i dzielnice/miejscowości peryferyjne regularnie koordynują swoje działania np. wdrażanie dróg rowerowych wysokiej jakości.
K	Istnieje stała komisja ds. polityki rowerowej składająca się z polityków i lokalnych urzędników wyższego szczebla z różnych miejscowości, która przygotowuje decyzje i doradza w sprawach dotyczących polityki transportowej.
L	Przegląd nowych projektów, wyników badań i decyzji jest udostępniany społecznościom lokalnym wchodzącym w skład aglomeracji oraz ich władzom w sposób ustrukturyzowany np. istnieją wspólne bazy danych i strony internetowe, gdzie najnowsze informacje i decyzje mogą być konsultowane i uaktualniane.

3 MODUŁ 3. Polityka w dokumentach

7 Pytanie 7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?

A	Polityka rowerowa w dokumentach strategicznych nie jest uwzględniana.
B	Koncentruje się na projektach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego. Ruch rowerowy w tych projektach jest traktowany jako element o drugorzędym znaczeniu.
C	Jeśli istnieje przykładowy plan rozwoju ruchu rowerowego opracowany przez władze wyższego szczebla (np. Krajowa Strategia Rowerowa), jest on przyjmowany bez dostosowania do warunków lokalnych.
D	Istniejąca strategia rowerowa miasta/gminy skupia się głównie na działaniach dotyczących infrastruktury, bez powiązania z innymi rodzajami transportu lub innymi obszarami polityki miasta/gminy.
E	Strategia rowerowa jest istotną częścią planu zrównoważonego transportu miejskiego/gminnego obejmującego relacje między różnymi rodzajami transportu.
F	Strategia rowerowa posiada mierzalne cele i jasno określony okres ich realizacji np. wzrost udziału ruchu rowerowego w podziale modalnym o 10 punktów procentowych w ciągu najbliższych dziesięciu lat.
G	Polityka rowerowa składa się z działań zarówno zachęcających do jazdy rowerem jak i prowadzących do zmniejszenia skali korzystania z samochodów.
H	Planowanie polityki rowerowej jest zgodne z programami dotyczącymi innych dziedzin (zdrowie, ochrona środowiska, edukacja, planowanie przestrzenne etc.) np. rekomendacje krajowych i zagranicznych organizacji zdrowotnych (Karta Zdrowia WHO, Środowisko i Transport (Londyn 99), sieci organizacji europejskich) dotyczące aktywności fizycznej i ruchu rowerowego są stosowane w lokalnej polityce rowerowej.

8	Pytanie 8. W jaki sposób władze miasta/gminy praktycznie realizują działania proponowane w dokumentach strategicznych miasta/gminy?	
A	Praktyczne działania proponowane w dokumentach nie są realizowane.	
B	W przypadku trudności podejmowane są krótkofalowe działania pozwalające rozwiązać problemy wynikające z różnych przyczyn.	
C	Program doraźnych działań, które mogą zostać wdrożone natychmiast, stanowi część strategii rowerowej.	
D	Istnieje program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) zawierający wiążące ustalenia dla miasta/gminy.	
E	Usystematyzowany plan działań priorytetowych stanowi przewodnik służący realizacji strategii rowerowej.	
F	Działania, które wymagają przekraczania granic administracyjnych są brane pod uwagę okazjonalnie.	
G	Program działań (harmonogram, finansowanie, podmioty odpowiedzialne) jest wdrażany ze zwróceniem uwagi na partnerstwa z podmiotami zewnętrznymi oraz z wiążącymi ustaleniami między partnerami np. umowa między miastem/gminą a szkołami na temat tworzenia udogodnień rowerowych i opracowywania rowerowych planów dojazdów do szkoły.	
H	Działania związane z przekraczaniem granic administracyjnych są prowadzone systematycznie np. współpraca między miejscowościami i władzami wyższego szczebla administracji (regionu/kraju).	
4	MODUŁ 4. Personel i środki	
9	Pytanie 9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	
A	W budżecie miasta/gminy nie zapewnia się środków na finansowanie polityki rowerowej.	
B	Środki z budżetu miasta/gminy są wykorzystywane na finansowanie działań rowerowych, gdy drogowe „czarne punkty” stają się przedmiotem zainteresowania politycznego.	
C	Zdarza się, że pieniądze z budżetu miasta/gminy są wykorzystywane do finansowania działań rowerowych, jeśli pod koniec roku budżet wykazuje nadwyżkę.	
D	Pomysły przedstawiane przez strony trzecie są subsydiowane, jeśli wywierany jest wystarczający nacisk.	
E	Od czasu do czasu, środki budżetowe są przeznaczane na rzecz konkretnych działań rowerowych (głównie infrastrukturalnych).	
F	Ograniczony budżet jest dostępny na jednorazowe projekty podmiotów zewnętrznych.	
G	Istnieje roczny budżet na działania rowerowe.	
H	Podejmowane są strukturalne inwestycje w politykę rowerową np. wysokobudżetowe projekty strategiczne nie są odrzucane, ale wdrażane etapami w kolejnych latach. Jednocześnie podejmowane są niskonakładowe działania spójne z ogólną polityką mobilności (np. otwarcie ulic jednokierunkowych dla przeciwbieżnego ruchu rowerowego, strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h).	
I	Podmiotom prywatnym zapewniają się środki finansowe na uruchomienie nowych projektów, które choć pożądane z politycznego punktu widzenia, nie są zyskowe przez pierwszych kilka lat. np. wsparcie finansowe ruchomego warsztatu rowerowego w postaci dotacji lub nie oprocentowanych pożyczek.	

J	Miasto/gmina ustala budżety wieloletnie.	
K	Rada Miasta/Gminy w większości przypadków podejmuje decyzje o inwestycjach w kompleksowe projekty, których integralną częścią są działania pro-rowerowe.	
L	Wsparcie finansowe projektów innowacyjnych jest stałym i normalnym elementem budżetów dedykowanych rozwojowi systemu rowerowego i/lub zrównoważonemu rozwojowi miasta/gminy.	
10	Pytanie 10. Jakie podmioty przygotowują i wdrażają politykę rowerową?	
A	Nie ma personelu wdrażającego politykę rowerową.	
B	Personel odpowiedzialny za wdrażanie projektów infrastrukturalnych jest także odpowiedzialny za infrastrukturalne projekty rowerowe.	
C	Jest zatrudniony co najmniej jeden ekspert ds. mobilności lub istnieje wydział mobilności z jednym pełnym etatem dedykowanym polityce transportowej (od fazy przygotowania do wdrożenia) i odpowiedzialnym za politykę rowerową.	
D	W ramach wydziału transportu, istnieje samodzielne stanowisko (ds. rowerowych) lub sekcja posiadająca dobrze opisany zakres zadań w zakresie przygotowywania i wdrażania polityki rowerowej.	
E	Inne wydziały (planowania przestrzennego, edukacji, ochrony środowiska i inne) są aktywnie zaangażowane w przygotowywanie polityki rowerowej.	
F	Liczba realizatorów polityki rowerowej jest związana z ilością niezbędnej do wykonania pracy. Jest ona mniej więcej proporcjonalna do liczby osób odpowiedzialnych za ruch samochodowy, parkowanie i transport publiczny.	
11	Pytanie 11. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności personelu zajmującego się ruchem rowerowym?	
A	Działania na rzecz poprawy poziomu wiedzy i umiejętności nie są podejmowane.	
B	Czasami pracownicy biorą udział w szkoleniach ogólnych. Dalsza edukacja w zakresie polityki rowerowej nie jest priorytetem np. szkolenie w zakresie korzystania z komputerów, komunikacji między ludzką, zarządzania projektami i inne.	
C	Pracownicy mogą sporadycznie brać udział w regionalnych sympozjach lub warsztatach na temat ruchu rowerowego, jeśli potrafią przekonać do tego swoich przełożonych.	
D	Personel dysponuje czasem, który może przeznaczyć na samokształcenie (przez Internet, podręczniki, czasopisma i inne).	
E	Istnieje wydzielony budżet na dalszą edukację personelu.	
F	Istnieje specjalnie przygotowany program edukacyjny dla wszystkich pracowników, obejmujący udział w krajowych i zagranicznych imprezach dotyczących ruchu rowerowego np. szkolenia dla młodszych ekspertów, nowych pracowników.	
G	Organizowane są regularne dyskusje, w których uczestniczą inne samorządy, władze krajowe oraz pozostali (potencjalni) uczestnicy działań (eksperci wymieniają się doświadczeniami).	

5	MODUŁ 5. Infrastruktura i bezpieczeństwo	
12	Pytanie 12. Jaka jest jakość i jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych?	
A	Nie są realizowane inwestycje w zakresie budowy dróg rowerowych.	
B	Podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury, głównie w celu eliminacji wąskich gardeł ruchu rowerowego lub gdy zdarzyły się wypadki z udziałem rowerzystów.	
C	Podjęto pewne działania z zakresu budowy infrastruktury, głównie tam, gdzie nie ma konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.	
D	Zostały zbudowane niektóre główne drogi rowerowe.	
E	Został wprowadzony w życie łatwo i szybko przynoszący efekty program doraźnych działań np. rozwiązanie problemu 'czarnych punktów' dla cyklistów.	
F	Zostały zbudowane główne trasy sieci dróg rowerowych.	
G	Zostały opracowane i wprowadzone w życie lokalne wytyczne dotyczące projektowania tras rowerowych.	
H	Została stworzona gęsta sieć dróg rowerowych, pokrywająca całość obszaru miasta/gminy.	
I	Sieć dróg rowerowych została stworzona zgodnie z międzynarodowymi standardami projektowymi, tak by spełniała główne wymagania takie jak spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo i komfort np. zgodnie z holenderskim podręcznikiem projektowania 'Tekenen voor de fiets' / 'Sign up for the bike' / 'Radverkehrsplanung von A bis Z' (Zdecyduj się na rower)	
13	Pytanie 13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego? W jakim stopniu wyeliminowano fizyczne bariery dla ruchu rowerowego?	
A	Nie podejmowane są działania w tym zakresie.	
B	Na niektórych skrzyżowaniach, podjęto działania na rzecz wyeliminowania rowerowych „czarnych punktów”.	
C	Na niektórych skrzyżowaniach wprowadzono rozwiązania przyjazne dla rowerów, głównie tam, gdzie nie było jakiegokolwiek konfliktu interesów z innymi użytkownikami dróg.	
D	Istnieje program przebudowy skrzyżowań i likwidacji przeszkód dla ruchu rowerowego.	
E	Niektóre złożone i strategiczne skrzyżowania zostały przebudowane pod kątem cyklistów, a także/lub zostały wyeliminowane przeszkody utrudniające ruch rowerów.	
F	Istnieje program działań dotyczący analizy i przystosowywania skrzyżowań oraz likwidacji przeszkód w ruchu rowerowym np. przygotowanie listy objazdów, barier, miejsc niebezpiecznych, czasów oczekiwania na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.	
G	Została opracowana sieć dróg rowerowych i jest ona stopniowo realizowana. Przy jej opracowaniu uwzględniono następujące kwestie: odległości objazdów, przeszkody do zlikwidowania oraz skrzyżowania, które należy przebudować (ze względów bezpieczeństwa i czas oczekiwania).	
H	Wszystkie istotne przeszkody występujące w sieci dróg rowerowych zostały zlikwidowane.	
I	Skrzyżowania głównych dróg rowerowych i samochodowych zostały przebudowane w celu zredukowania do minimum czasu oczekiwania i zapewnienia rozsądnego poziomu bezpieczeństwa (np. mosty, tunele, szybkie połączenia alternatywne).	

14	Pytanie 14. Jak zorganizowane jest bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej?	
A	Działania w zakresie bieżącego utrzymania infrastruktury nie są prowadzone.	
B	Prace konserwacyjne podejmowane są wtedy, gdy pojawiają się poważne problemy np. wypadki spowodowane uszkodzeniami infrastruktury rowerowej.	
C	Prace naprawcze prowadzone są w miejscach, które wywołują wiele skarg.	
D	Użytkownicy są zachęceni do przekazywania informacji o szkodach za pośrednictwem infolinii / internetu.	
E	Służby drogowe dbają o zapewnienie bezproblemowej jazdy rowerem przez cały rok np. oczyszczanie, naprawy, przycinanie zieleni, istnieje program zimowego utrzymania dróg rowerowych umożliwiający jazdę rowerem zimą.	
F	Podczas wykonywania prac drogowych zwraca się szczególną uwagę na umieszczanie oznakowania dla cyklistów.	
G	Proces zgłaszania uszkodzeń i skarg jest ustandaryzowany, a jego efektem jest prowadzenie napraw według listy priorytetów w oparciu o ustalone procedury.	
H	Władze miasta/gminy przywiązują dużą wagę do zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa cyklistów, dlatego infrastruktura rowerowa zajmuje wysoką pozycję w programie utrzymania infrastruktury miejskiej/gminnej.	
I	W celu utrzymania obowiązujących w mieście/gminie wysokich standardów (jakości, czasu) został zakupiony specjalistyczny sprzęt służący do bieżącej konserwacji udogodnień dla rowerzystów.	
15	Pytanie 15. Jakie działania są realizowane w celu poprawy bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów?	
A	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa nie są prowadzone.	
B	Działania infrastrukturalne są modyfikowane, jeśli miał miejsce wypadek z udziałem rowerzysty.	
C	Został opracowany program zapobiegania wypadkom, który jest skupiony na kształtowaniu zachowań cyklistów np. korzystanie z kasków rowerowych, ubrań odblaskowych, świateł rowerowych. Nie jest zwracana uwaga na zachowania użytkowników samochodów.	
D	Istnieje program poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.	
E	Miasto/gmina prowadzi kampanie/działania na rzecz podnoszenia świadomości znaczenia kwestii bezpieczeństwa np. ruchome ekrany pokazujące prędkość, zachowanie właściwej odległości podczas wyprzedzania, właściwe zachowania przy otwieraniu drzwi samochodu.	
F	Na większości ulic miasta/gminy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h (za wyjątkiem głównych dróg tranzytowych).	
G	Na skrzyżowaniach i ulicznych odcinkach dróg rowerowych wprowadzono w szerokim zakresie bezpieczne udogodnienia dla ruchu rowerowego.	
H	Wdrażany jest program działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.	
I	Istnieje współpraca z policją w zakresie egzekwowania ograniczenia prędkości w miejscach o dużym ryzyku kolizji np. otoczenie szkół, strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h.	
J	Prawie powszechnie obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h (poza drogami głównymi) i jest surowo egzekwowane.	
K	W ruchu drogowym wdrażane są innowacyjne działania na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów.	

16	Pytanie 16. Jakie działania są podejmowane w celu udoskonalenia połączeń transportu publicznego z ruchem rowerowym?	
A	Działania w tym zakresie nie są prowadzone. B Stojaki do parkowania rowerów są rozmieszczane nieregularnie przy stacjach kolejowych, przystankach autobusowych.	
C	Stojaki do parkowania oraz / lub schowki do przechowywania rowerów są umieszczone przy większości głównych przystanków transportu publicznego.	
D	Do stacji kolejowych oraz głównych przystanków autobusowych można łatwo dotrzeć rowerem.	
E	Przy instalacjach do parkowania rowerów (stojaki do parkowania i strzeżone parkingi rowerowe), prowadzone są działania w celu zaspokojenia faktycznych potrzeb użytkowników w kategoriach pojemności, lokalizacji, standardu technicznego i komfortu użytkowania.	
F	Koleje pozwalają na przewóz rowerów w swoich wagonach w wyznaczonych godzinach (poza godzinami szczytu).	
G	Na wszystkich stacjach lub przy większych węzłach przesiadkowych, instalacje do parkowania rowerów (obejmujące zarówno stojaki do parkowania jak i strzeżone parkingi rowerowe) zaspokajają faktyczne potrzeby użytkowników w kategoriach pojemności, lokalizacji, standardu technicznego i komfortu użytkowania.	
H	Zostały zawarte formalne umowy z operatorami transportu publicznego w celu umożliwienia przewożenia rowerów w wagonach pociągów regionalnych/lokalnych oraz w autobusach pod warunkiem zgodności z pojemnością przewozową tych pojazdów.	
I	Na końcowych przystankach linii transportu publicznego (zautomatyzowany) system wynajmu rowerów zachęca do korzystania z roweru w celu dotarcia do celu podróży.	
17	Pytanie 17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	
A	Stojaki do parkowania rowerów nie są instalowane.	
B	Stojaki do parkowania rowerów są umieszczane w pojedynczych lokalizacjach.	
C	Rowerzyści mają obowiązek wypełniania karty identyfikacyjnej roweru.	
D	Dla ułatwienia odzyskiwania skradzionych rowerów są one niekiedy i/lub w niektórych miejscach znakowane i rejestrowane.	
E	W urządzeniach do parkowania rowerów są stosowane standardy jakości np. funkcjonalność, kształt, ochrona przed kradzieżą, pojemność, lokalizacja.	
F	Stojaki parkingowe i schowki do przechowywania rowerów są umieszczone przy większości najważniejszych punktów docelowych.	
G	Przy głównych punktach docelowych tworzone są strzeżone parkingi rowerowe.	
H	Jest wdrożony, opracowany w oparciu o szczegółową analizę, system parkowania na niestrzeżonych parkingach rowerowych, który obejmuje cały obszar miasta/gminy.	
I	Policja i Straż Miejska poważnie traktują walkę z kradzieżami rowerów. Regularnie poszukują skradzionych rowerów w okolicach parkingów rowerowych.	
J	Dla ułatwienia odzyskiwania skradzionych rowerów, rowery są regularnie rejestrowane np. w cyklu tygodniowym / miesięcznym we współpracy ze sprzedawcami rowerów, policją, strażą miejską i organizacjami użytkowników	

K	Jest wdrożony, opracowany w oparciu o szczegółową analizę miejsc, ryzyka kradzieży, potrzeb i profili użytkowników, system parkowania na strzeżonych i niestrzeżonych parkingach, obejmujący cały obszar miasta/gminy np. urządzenia do parkowania rowerów są eksploatowane przez operatora parkingów miejskich/gminnych, system obejmuje również urządzenia (łącznie z wynajmem) do przechowywania rowerów dla mieszkańców obszarów, gdzie nie ma pomieszczeń do przechowywania rowerów w domach/mieszkaniach.	
L	Lokalne przepisy budowlane są sformułowane w sposób korzystny dla ruchu rowerowego: udogodnienia do parkowania rowerów w budynkach publicznych i prywatnych są obowiązkowe i muszą spełniać standardy jakości oraz pojemności.	
M	W celu zwalczania kradzieży i handlu skradzionymi rowerami, zostały opracowane procedury kontroli, identyfikacji, rejestracji i odzyskiwania skradzionych rowerów.	
6	MODUŁ 6. Informacja i edukacja	
18	Pytanie 18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	
A	Mieszkańcy nie są informowani o polityce rowerowej.	
B	Informacja na temat poszczególnych działań jest upowszechniana incydentalnie.	
C	Planowane lub wdrażane działania (dotyczące infrastruktury) są komunikowane za pomocą oficjalnych kanałów informacyjnych np. strony internetowej.	
D	Informacja na temat nowych projektów przekazywana jest za pomocą komunikatów prasowych.	
E	Okazjonalnie realizowane są projekty informacyjne i edukacyjne adresowane do wszystkich mieszkańców, skupiające się głównie na kwestiach infrastruktury np. wystawy przedstawiające istotne plany lub (duże) projekty infrastrukturalne.	
F	Wiadomości dotyczące lokalnej polityki rowerowej (tj. decyzje rady miasta/gminy, planowane lub zrealizowane działania) są regularnie publikowane na stronie internetowej.	
G	Informacje wyjaśniające korzyści z używania roweru (wpływ na lokalną gospodarkę, jakość życia zdrowie, środowisko) są szeroko komunikowane.	
H	Prowadzone są regularne działania informacyjno-edukacyjne skierowane do wszystkich mieszkańców, które mają na celu wyjaśnienie ogólnej wizji, celów oraz planowanych i zrealizowanych projektów.	
I	Została opracowana strategia komunikacji mająca na celu przekazanie różnym grupom użytkowników informacji dopasowanej do ich potrzeb i oczekiwań.	
19	Pytanie 19. Jakie działania podejmowane są w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	
A	Działania w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego nie są podejmowane.	
B	Edukacja związana z jazdą na rowerze dla uczniów szkół podstawowych zorganizowana jest na minimalnym, wymaganym poziomie.	
C	Szkolenie rowerowe koncentruje się głównie na przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego np. szkolenia rowerowe mają charakter teoretyczny lub odbywa się na wydzielonym terenie.	
D	Miasto/gmina okazjonalnie organizuje kursy jazdy rowerem dla uczniów szkół podstawowych w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego skupiając się głównie na edukacji w zakresie przepisów i zaznajamiania się z ruchem drogowym.	
E	Szkolenie rowerowe dla uczniów wszystkich szkół podstawowych jest organizowane regularnie w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego.	

F	Doraźne szkolenia rowerowe dla różnych grup docelowych są regularnie organizowane we współpracy z innymi partnerami np. kursy dla dorosłych, dla osób w podeszłym wieku organizowane we współpracy z policją, lokalnymi grupami użytkowników.
G	Program szkolenia rowerowego dla wszystkich grup dzieci i dorosłych jest systematycznie organizowany przez profesjonalistów we współpracy z innymi partnerami.
H	Profesjonalni instruktorzy są zatrudniani w celu organizacji szkoleń rowerowych dla różnych grup docelowych.
I	Regularnie organizowane jest profesjonalne szkolenie dla instruktorów rowerowych szkolących dzieci i dorosłych.

20 Pytanie 20. Jakie działania podejmowane są w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście/gminie?

A	W mieście/gminie działania w tym zakresie nie są podejmowane.
B	Niektóre ważne dla cyklistów punkty docelowe są oznakowane przy pomocy drogowskazów.
C	Niektóre trasy rekreacyjne /punkty docelowe są oznakowane przy pomocy drogowskazów.
D	Główne szlaki /cele podróży są oznakowane przy pomocy drogowskazów.
E	Miasto/gmina opublikowała rowerową mapę.
F	Istnieje wdrożony, obejmujący całe miasto/gminę program oznakowania.
G	Plany miasta/gminy są zainstalowane przy głównych skrzyżowaniach sieci dróg rowerowych.
H	Znakowanie jest regularnie uaktualniane i konserwowane np. zniszczone, uszkodzone, skradzione znaki są natychmiast wymieniane przez odpowiednie służby.
I	Mapa rowerowa miasta/gminy jest regularnie uaktualniana.

7 **MODUŁ 7. Promocja i partnerstwa**

21 Pytanie 21. Jaką rolę odgrywa podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z jazdy rowerem?

A	Korzyści z jazdy rowerem nie są przedmiotem rozważań.
B	Jazda rowerem jest promowana jako sposób rekreacji lub źródło korzyści zdrowotnych.
C	Okazjonalnie, jazda rowerem jest promowana jako tani środek transportu w krótkich podróżach.
D	Okazjonalnie organizowane są imprezy rowerowe zachęcające do korzystania z rowerów np. imprezy rodzinne z wystawami, konkursami, testy wykorzystujące specjalne tandemy rowerowe, przyczepki rowerowe, przyczepki do przewozu dzieci.
E	Okazjonalnie, lokalni liderzy (politycy, radni, urzędnicy, osoby opiniotwórcze) są zapraszani na wykłady mające podnieść ich świadomość na temat pozytywnych skutków jazdy rowerem i podkreślenia roli podejmowanych przez nich działań np. pracodawcy, szkoły, właściciele sklepów.
F	Reprezentanci liderów są regularnie zapraszani do udziału w dyskusjach rowerowego okrągłego stołu na temat dojazdów rowerem do pracy np. pracodawcy lub przedstawiciele stowarzyszeń pracodawców na dyskusję o dojazdach do pracy; kupcy lub przedstawiciele stowarzyszeń kupców na dyskusję dotyczącą zakupów z użyciem rowerów rowerem; dyrektorzy szkół, nauczyciele, przedstawiciele rodziców na dyskusję o dojazdach rowerem do szkoły.

G	Organizowane są konkursy mające na celu pozyskanie partnerów, którzy będą mogli przyczynić się do wdrażania polityki rowerowej np. konkurs na najbardziej przyjaznego dla rowerów pracodawcę/zarządcę domu/ dyrektora szkoły/ właściciela sklepu/zarządcę parku.
H	W celu zachęcenia lokalnych partnerów do promocji korzystania z rowerów, miasto/gmina dostarcza obszerny podręcznik będący zbiorem wiedzy, argumentów, możliwych działań i dobrych praktyk np. (a) dotyczących jazdy rowerem do pracy, szkoły, po zakupy, (b) miasto/gmina dostarcza wiedzę, argumenty oraz instrumenty potrzebne do planowania i lokalizacji dobrych urządzeń parkingowych dla rowerów. Adresatami są właściciele/administratorzy budynków prywatnych i publicznych, osoby zajmujące się planowaniem miasta/gminy i transportu, architekci, operatorzy transportu publicznego, firmy architektoniczne i budowlane.
I	Organizowane są kampanie promocyjne z udziałem lokalnych VIP-ów (np. lokalni politycy) – którzy wykorzystują rower jako codzienny środek transportu.
J	Korzyści z codziennego korzystania z roweru są aktywnie reklamowane.
K	Miasto/gmina inicjuje debatę publiczną w celu podniesienia świadomości znaczenia ruchu rowerowego.
L	Istnieje stała strategia komunikacji w ramach, której dopasowane do grup odbiorców informacje, argumenty. Komunikaty te są przekazywane wszystkim aktualnym i potencjalnym odbiorcom przy wykorzystywaniu różnych kanałów i mediów.
M	W ramach działań public relations miasto/gmina promuje rower jako efektywny środek transportu i integralny element systemu transportowego. Dzięki rowerom miasto/gmina jest miejscem o wysokiej jakości życia i dużej dostępności.
N	We współpracy z partnerami i dostosowane do wymagań odbiorców organizowane są kampanie w ramach, których uczestnicy mogą testować nowe pakiety usług transportowych oraz/lub pojazdów np. osoby dojeżdżające do pracy mogą kupić rower wysokiej jakości + pakiet serwisowy, płaszcz przeciwdeszczowy, badanie lekarskie. jeśli zobowiążą się do dojeżdżania rowerem do pracy przez pewien okres czasu.
Pytanie 22. Jakie działania podejmowane są w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	
A	Jak do tej pory działania na rzecz promowania dojazdów do pracy rowerem nie były podejmowane.
B	Od czasu do czasu w biuletynie informacyjnym miasta/gminy publikowany jest artykuł pro-rowerowy C Artykuły w lokalnej gazecie lub materiały prasowe na temat dojazdu rowerem do pracy pojawiają się od czasu do czasu.
D	Przy większości budynków administracji miejskiej/gminnej znajdują się stojaki do parkowania rowerów przeznaczone dla urzędników.
E	Miasto/gmina podejmuje pewne działania w dziedzinie stymulowania korzystania z rowerów np. zachęty finansowe na rzecz dojeżdżania rowerem do pracy, instalacje do parkowania rowerów w pomieszczeniach zamkniętych, prysznic, szatnie, zestawy narzędzi, pompki rowerowe.
F	Urzędnikom dojeżdżającym rowerem do pracy udzielana jest praktyczna pomoc np. publikacja w wewnętrznym biuletynie informacyjnym zestawienia opisów tras dojazdowych opracowana przez pracowników dojeżdżających do pracy rowerem; publikacja ulotki zawierającej praktyczne porady i argumenty dla urzędników, którzy chcą dojeżdżać do pracy rowerem.
G	We wszystkich budynkach administracji miejskiej/gminnej jest wystarczająca liczba dostępnych do użytku rowerów.
H	Funkcjonuje grupa robocza osób dojeżdżających rowerem do pracy, która prowadzi regularnie konsultacje z przedstawicielami pracodawców, działając jako centralny punkt kontaktowy i koordynacyjny dla wszystkich działań w zakresie wspierania dojazdów rowerem do pracy.

I	Korzyści z dojazdu rowerem do pracy (korzyści ekonomiczne dla pracodawców, korzyści zdrowotne dla cyklistów i systemu zdrowia publicznego) są przedmiotem pełnych, intensywnych działań informacyjnopromocyjnych.
J	Cykliści mają lepszy dostęp do budynków urzędów miejskich/gminnych niż kierowcy samochodów np. urzędnicy do parkowania rowerów są umieszczone bliżej wejścia niż parkingi dla samochodów, cykliści mogą wjeżdżać do podziemnego parkingu rowerowego umieszczonego wewnątrz budynku; kierowcy samochodów są obciążani opłatą za parkowanie.
K	Istnieje lokalne centrum mobilności, które koordynuje opracowywanie planów podróży w przedsiębiorstwach, gdzie rower odgrywa ważną rolę.
23	Pytanie 23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?
A	Jak do tej pory działania na rzecz promowania dojazdów do szkoły rowerem nie były podejmowane.
B	Działania są podejmowane, gdy szkoły sygnalizują konkretne problemy np. działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa przy wejściach do szkoły: oznakowane przejścia przez jezdnię, światła ostrzegawcze, oddzielenie jezdni i chodnika, nadzór policji lub osoby upoważnionej przy wejściu do szkoły.
C	Niektóre szkoły same podejmują inicjatywę promowania dojazdów do szkoły rowerem i poprawiania poziomu bezpieczeństwa, ale robią to wyłącznie ze swojej własnej inicjatywy.
D	Badania ankietowe dotyczące sposobu docierania do i ze szkoły prowadzone są w celu ustalenia „wąskich gardeł”.
E	Niektóre tereny wokół szkół są przebudowywane w celu poprawy bezpieczeństwa i stworzenia bardziej przyjaznego otoczenia dzięki, m.in. redukcji prędkości ruchu samochodowego.
F	Miasto/gmina dostarcza szkołom podstawowe materiały edukacyjne na temat bezpiecznych zachowań w ruchu pieszym i rowerowym.
G	Dla wszystkich szkół opublikowany jest przewodnik z informacjami na temat sposobów dotarcia do szkoły piechotą, rowerem i środkami transportu publicznego.
H	Drogi do szkół, jak również (pre)projektowanie otoczenia szkół są traktowane kompleksowo w kontekście planu zrównoważonego transportu miejskiego/gminnego.
I	Polityka kształtowania dojazdów do szkół ma na celu wpływanie na strukturę modalną podróży tak, by następowało zwiększenie udziału dojazdów rowerami np. wspieranie tworzenia systemów bicycle pooling (małych grup dojeżdżających wspólnie rowerem do i ze szkoły pod nadzorem dorosłego rowerzysty), indywidualna informacja na temat bezpiecznych dróg do szkoły, konkursy oparte o monitorowanie sposobu docierania do szkół.
J	Opracowana jest szkolna strategia dojazdów dla dzieci, która obejmuje zagadnienia edukacyjne, transportowe, zdrowotne.
K	Zawarte są umowy porozumienia między szkołami a miastem/gminą, w których obie strony zobowiązują się do podejmowania określonych działań np. umowa pomiędzy szkołami podstawowymi a miastem/gminą dotycząca przeprojektowania dróg rowerowych i wejść do szkół oraz opracowywania szkolnych planów podróży.
L	Uczniowie, nauczyciele i rodzice od początku procesu są zaangażowani w opracowywanie szkolnych planów podróży (ang. green travel plans).
M	Istnieje grupa ds. dojazdów do szkół składająca się z radnych, urzędników i przedstawicieli szkół, która spotyka się częściej niż dwa razy w roku.

24	Pytanie 24. Jakie działania są podejmowane w celu promowania jazdy rowerem po zakupy?	
A	Jak do tej pory działania na rzecz promowania dojazdów na zakupy rowerem nie były podejmowane.	
B	Stojaki do parkowania rowerów są umieszczone na terenach handlowych jedynie z prywatnej inicjatywy użytkowników rowerów lub właścicieli placówek handlowych.	
C	Dostępność do ważnych centrów handlowych jest poprawiana przez łączenie ich przy pomocy sieci dróg rowerowych.	
D	Stojaki do parkowania rowerów są umieszczane przy ważnych centrach handlowych.	
E	Podejmowane są pojedyncze inicjatywy adresowane do mieszkańców, klientów i właścicieli sklepów zachęcające do zakupów przy pomocy rowerów np. publikowany jest przewodnik po sklepach wskazujący dostępność dla rowerów i udogodnienia do ich parkowania, kampanie zachęcające właścicieli sklepów do umieszczania przed nimi stojaków rowerowych.	
F	Realizowany jest program parkingów rowerowych dla wszystkich dużych centrów handlowych.	
G	W okolicy centrów handlowych istnieje sieć strzeżonych parkingów rowerowych wraz z ofertą usług dedykowanych w celu zwiększenia atrakcyjności zakupów przy pomocy roweru np. wynajem wózków dziecięcych, przyczepek, zamykane schowki na bagaż, tanie usługi dostaw towarów do domu.	
H	Cykliści mają łatwiejszy i bardziej bezpośredni dostęp do terenów handlowych w centrum miasta/gminy niż samochody np. przez ograniczanie dostępu samochodów do terenów handlowych, redukcję liczby miejsc parkingowych, podnoszenie opłat za parkowanie samochodów.	
25	Pytanie 25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu przekonania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie?	
A	Jak do tej pory działania w celu przekonywania mieszkańców do korzystania z rowerów przez całe życie nie były podejmowane.	
B	Informacja, praktyczne porady i literatura promocyjna na temat jazdy rowerem z dziećmi są publikowane incydentalnie np. informacja na temat rowerów dla dzieci, bezpiecznych fotelików, przyczepek rowerowych.	
C	Miasto/gmina okazjonalnie organizuje działania mające przekonać nowe grupy docelowe do korzystania z roweru np. szkolenie rowerowe dla rodziców i dzieci, czeki urodzinowe na pierwszy rower, oferowanie kart rowerowych, szkolenie w jeźdźeniu rowerem dla cudzoziemców.	
D	Miasto/gmina regularnie podejmuje kampanie adresowane do osób znajdujących się w kluczowych/ważnych momentach życia, takich jak zmiana szkoły, pracy lub miejsca zamieszkania, uzyskanie prawa jazdy, przejście na emeryturę np. (a) pakiety powitalne dla nowych mieszkańców/pracowników zawierające mapę rowerową, kupony upominkowe do wykorzystania w rowerowym punkcie serwisowym (b) miasto/gmina zakupuje odpowiednie wyposażenie do rowerów dla przewożenia lub jazdy rowerem z dziećmi (np. przyczepek) i przekazuje je szkołom/stowarzyszeniom, gdzie rodzice mogą je bezpłatnie przetestować.	
E	Miasto/gmina nadaje wysoki priorytet programom pozyskiwania, utrzymania i ponownego pozyskania klientów rowerowych przez firmy działania te są prowadzone w sposób ciągły i regularnie udoskonalane.	
F	Konkretnym grupom docelowym przyznawane są zachęty finansowe mające na celu zwiększenie skali posiadania rowerów i przewyższania barier np. subsydia dla prywatnej wypożyczalni rowerów i sprzętu do przewożenia dzieci, środki na uruchomienie działalności gospodarczej.	
G	Wszystkie ważne codzienne punkty docelowe są łatwo i bezpiecznie osiągalne rowerem. np. obiekty sportowe, boiska, łaźnie, stacje, zoo, szkoły, sklepy, przychodnie lekarskie.	

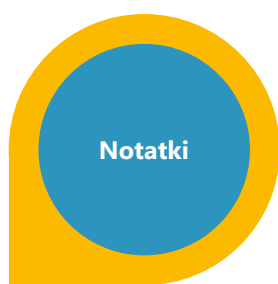
26	Pytanie 26. W jaki sposób pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie wykorzystywany jest do wspierania polityki rowerowej?	
A	Jak do tej pory argument ten nie był wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej.	
B	Zdarza się, że miasto/gmina wymienia jazdę rowerem jako działanie korzystne dla zdrowia i kondycji fizycznej reklamując swoje działania na rzecz ruchu rowerowego.	
C	Ulotka informacyjna na temat pro-zdrowotnych efektów aktywności fizycznej, szczególnie jazdy na rowerze jest publikowana i rozpowszechniana.	
D	Organizowane są rekreacyjne przejazdy rowerowe we współpracy z firmami ubezpieczeniowymi zajmującymi się ubezpieczeniami zdrowotnymi.	
E	Miasto/gmina okazjonalnie organizuje działania informacyjne na temat stylu życia i zdrowia, podczas których poruszany jest temat jazdy rowerem np. ekspert ds. zdrowia publicznego wygłasza skierowany do mieszkańców wykład na temat skutków zdrowotnych jazdy rowerem.	
F	Kampanie promujące jazdę rowerem i zdrowie są organizowane we współpracy z organizacjami prozdrowotnymi np. kampania „1000 km dla mojego zdrowia” we współpracy z towarzystwami ubezpieczeniowymi, fundacjami, etc. w której uczestnicy zobowiązują się do przejechania rowerem określonej liczby kilometrów w założonym okresie i dokumentowania dziennych dystansów w dzienniku.	
G	Istnieje system wymiany informacji i doświadczeń między różnymi stronami zainteresowanymi prozdrowotnymi efektami jazdy rowerem np. debaty dla przedstawicieli towarzystw ubezpieczeniowych, pracodawców, nauczycieli, organizacji cyklistów, lekarzy etc.	
H	We współpracy z ekspertami zdrowotnymi został opracowany dla różnych grup docelowych pakiet informacyjny, który przedstawia zdrowotne korzyści wynikające z jazdy na rowerze.	
I	Zalecenia krajowych i zagranicznych organizacji zajmujących się ochroną zdrowia dot. aktywności fizycznej i jazdy rowerem są stosowane w lokalnej polityce rowerowej np. krajowe organizacje promujące aktywność fizyczną, Karta WHO nt. Zdrowia, Środowiska i Transportu (Londyn 99), sieci europejskie etc.	
J	W ramach promocji korzyści zdrowotnych wynikających z jazdy rowerem istnieje intensywna współpraca pomiędzy ważnymi sieciami organizacji krajowych i zagranicznych. np. Zdrowe Szkoły, Sieć Zdrowych Miast etc.	
8	MODUŁ 8. Działania uzupełniające	
27	Pytanie 27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów?	
A	Jak do tej pory działania w tym zakresie nie były podejmowane.	
B	Uspokojenie ruchu (strefa 30 km/h) jest wprowadzane w konkretnych miejscach (np. w pobliżu szkół).	
C	Niskie opłaty za parkowanie samochodów stosowane są na ograniczonej liczbie ulic.	
D	Opracowany i stosowany jest plan regulacji ruchu kołowego w celu zmniejszenia/wyeliminowania przejazdów samochodów przez centrum miasta/gminy. Na głównych drogach rowerowych cykliści mają prawo jeżdżenia w obu kierunkach.	
E	Uspokojenie ruchu (strefy 30 km/h) obejmuje znaczne obszary centrum miasta/gminy.	

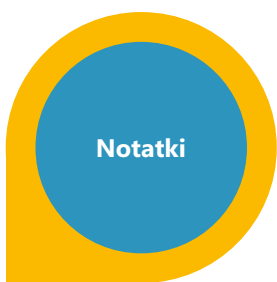
F	Wprowadzona jest polityka parkingowa mająca na celu organizację i równomierne rozłożenie parkowania samochodów w centrum miasta/gminy, przy zachowaniu niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego. Celem polityki nie jest konieczne powstrzymywanie samochodów od wjazdu do centrum.
G	Podejmowane są działania na rzecz ograniczenia i zniechęcania do korzystania z samochodów w centrum miasta/gminy i jego bezpośrednim sąsiedztwie, podczas gdy rowery mają wolny dostęp do całego obszaru centrum miasta/gminy.
H	W centrum występują duże obszary ruchu pieszego. Jazda rowerem na tych obszarach jest dozwolona za wyjątkiem miejsc, gdzie pozostaje to w konflikcie z dużym ruchem pieszych.
I	Aby uniknąć przejazdów samochodów przez centrum miasta/gminy, stosowany jest plan regulacji ruchu z preferencją ruchu jednokierunkowego, przy czym jazda rowerem pod prąd ulicami jednokierunkowymi jest ogólnie dopuszczana.
J	Jasno określona strategia parkingowa mająca na celu redukcję liczby samochodów w centrum miasta/gminy i stymulowanie alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych jest wprowadzona na terenie całego centrum miasta/gminy. Parkowanie samochodów jest ograniczone w czasie i dozwolone tylko w kilku miejscach centrum miasta/gminy.
K	Polityka redukcji korzystania z samochodu jest stosowana na całym obszarze podległym jurysdykcji władz miasta/gminy.
L	Miasto/gmina ma strategię regulowania wjazdu i parkowania motocykli w centrum miasta/gminy np. oddzielne obszary do parkowania, opłaty parkingowe dla motocykli, kontrola policyjna korzystania z pasów dla rowerów na jezdni.
M	Dostęp do dużej części centrum miasta/gminy (min. 50%) jest ograniczony. Istnieją specjalne przepisy (regulujące dostęp w różnych porach dnia) dla mieszkańców, dostaw towarów do sklepów. np. opłaty za wjazd (opłaty kongestyjne: opłaty za wjazd do pewnych części miasta/gminy).
N	Miejsca do parkowania dłuższego niż 15 minut są dostępne poza centrum miasta/gminy lub/oraz na peryferiach.
28	Pytanie 28. W jaki sposób realizowana obecnie polityka rozwoju przestrzennego wspiera politykę rowerową?
A	Jak do tej pory nie było korelacji w tym zakresie.
B	Przy planowaniu nowych obszarów miasta/gminy (osiedli/ nowych dzielnic) nowa infrastruktura rowerowa jest planowana po zakończeniu ich budowy.
C	W przypadku niektórych projektów strategicznych różne rodzaje transportu są równo traktowane np. rewitalizacja okolic centralnej stacji kolejowej.
D	Miasto/gmina stosuje jasną politykę lokalizacyjną prowadzącą do ograniczenia odległości między (nowymi) miejscami zamieszkania a (nowymi) punktami docelowymi takimi, jak szkoły, biura, obiekty sportowe, miejsca spędzania czasu wolnego. (maksimum 5 km, jeśli możliwe < 2 km).
E	Parkowanie rowerów jest uwzględniane przy wszystkich nowych projektach urbanistycznych np. na nowych osiedlach mieszkaniowych istnieje obowiązek tworzenia urządzeń do parkowania rowerów wewnątrz budynków, jeśli nie są dostępne tereny publiczne, gdzie byłoby to możliwe.
F	Istnieje pozytywna dyskryminacja na rzecz rowerów przy realizacji nowych inwestycji budowlanych np. skróty dla ruchu rowerowego, objazdy dla samochodów, osiedla wolne od ruchu samochodowego, zagęszczanie sieci osiedleńczej i projektowanie nowych inwestycji na terenach przemysłowych.
G	Przy składaniu wniosków do planu zagospodarowania przestrzennego istnieje obowiązek sporządzania ocen wpływu na mobilność generujących znaczny ruch samochodów.
H	Istnieją przepisy dotyczące tworzenia urządzeń do parkowania rowerów przy (prze)budowie budynków.

9	MODUŁ 9. Ewaluacja i efekty	
29	Pytanie 29. W jaki sposób są monitorowane i wykorzystywane dane na temat korzystania z rowerów?	
A	Jak do tej pory dane na temat korzystania z rowerów nie były zbierane.	
B	Dane na temat problemowej lokalizacji są zbierane wtedy, gdy pojawiają się problemy bezpieczeństwa.	
C	Na głównych trasach prowadzone są badania ankietowe dotyczące jazdy rowerem (liczenie rowerzystów), które są wykorzystywane w celu poprawy sieci dróg rowerowych.	
D	Systematyczne liczenie rowerzystów dostarcza danych dotyczących całej sieci (stałe dni, pory dnia i miejsca liczenia) i jest wykorzystywane w celu poprawy sieci dróg rowerowych, szczególnie przy określaniu przebiegu dróg na poziomie osiedli.	
E	Reprezentatywne badania ankietowe na temat mobilności na poziomie gospodarstw domowych są przeprowadzane co najmniej raz na dziesięć lat i są wykorzystywane przy formułowaniu głównych wątków planu rowerowego.	
F	Przy realizacji niektórych dużych projektów ma miejsce pre- i post monitoring.	
G	Zainstalowane są punkty stałego (automatycznego) liczenia rowerzystów w celu pozyskania danych na temat korzystania z sieci w ciągu całego roku.	
H	Badania ankietowe gospodarstw domowych i analizy przejazdów rowerowych prowadzone są regularnie. Opracowywane są profile użytkowników rowerów (demograficzne, funkcjonalne, rekreacyjne).	
30	Pytanie 30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	
A	Jak do tej pory dane na temat bezpieczeństwa nie były zbierane.	
B	Miasto/gmina korzysta z analiz wypadków prowadzonych przez policję i z rocznych statystyk wypadków.	
C	Miasto/gmina i policja wzajemnie udostępniają informacje na temat rowerowych czarnych punktów.	
D	Przeprowadzona została długookresowa analiza wypadków, obejmująca ewaluację miejsc wypadków.	
E	Statystyki wypadków są analizowane szczegółowo, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii przyczyn wypadku, jego skutków oraz kształtowania się trendu liczby wypadków.	
F	Analiza statystyk wypadków jest wykorzystywana na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.	
G	Prowadzone są długookresowe analizy wypadków, obejmujące szczegółowe analizy w czarnych punktach (analiza protokołów powypadkowych).	
H	Istnieje stała grupa robocza ds. wypadków z udziałem rowerzystów, w skład której wchodzi lokalna grupa użytkowników.	
I	Starannie zaprojektowane i połączone bazy danych dotyczące ruchu i bezpieczeństwa cyklistów są regularnie uaktualniane, analizowane i wykorzystywane.	
J	Długookresowe analizy wypadków, zawierające pogłębione etapy ewaluacji (szczegółowa ewaluacja w podziale na grupy wiekowe, czarne punkty) są prowadzone regularnie.	

K	Dla oszacowania liczby nie zgłaszanych wypadków z udziałem rowerzystów (miejsce i przebieg wypadków) prowadzone są dodatkowe badania w ambulatoriach, szpitalach i szkołach.	
L	W przypadku większych projektów infrastrukturalnych prowadzone są szczegółowe analizy wypadków przed i po realizacji projektu.	
30	Pytanie 30. W jaki sposób gmina zbiera i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	
A	Jak do tej pory dane na temat bezpieczeństwa nie były zbierane.	
B	Miasto/gmina korzysta z analiz wypadków prowadzonych przez policję i z rocznych statystyk wypadków.	
C	Miasto/gmina i policja wzajemnie udostępniają informacje na temat rowerowych czarnych punktów.	
D	Przeprowadzona została długookresowa analiza wypadków, obejmująca ewaluację miejsc wypadków.	
E	Statystyki wypadków są analizowane szczegółowo, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii przyczyn wypadku, jego skutków oraz kształtowania się trendu liczby wypadków.	
F	Analiza statystyk wypadków jest wykorzystywana na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.	
G	Prowadzone są długookresowe analizy wypadków, obejmujące szczegółowe analizy w czarnych punktach (analiza protokołów powypadkowych).	
H	Istnieje stała grupa robocza ds. wypadków z udziałem rowerzystów, w skład której wchodzi lokalna grupa użytkowników.	
I	Starannie zaprojektowane i połączone bazy danych dotyczące ruchu i bezpieczeństwa cyklistów są regularnie uaktualniane, analizowane i wykorzystywane.	
J	Długookresowe analizy wypadków, zawierające pogłębione etapy ewaluacji (szczegółowa ewaluacja w podziale na grupy wiekowe, czarne punkty) są prowadzone regularnie.	
K	Dla oszacowania liczby nie zgłaszanych wypadków z udziałem rowerzystów (miejsce i przebieg wypadków) prowadzone są dodatkowe badania w ambulatoriach, szpitalach i szkołach.	
L	W przypadku większych projektów infrastrukturalnych prowadzone są szczegółowe analizy wypadków przed i po realizacji projektu.	











**Dokument
współfinansowany
ze środków
Unii Europejskiej
w ramach
Programu Operacyjnego
Pomoc Techniczna
2014-2020**