

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU**

z dnia 2024 r.

w sprawie Polityki Rowerowej Miasta Elbląg

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 2 w związku z art. 7 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 i 1572) uchwala się, co następuje:

§ 1. Ustala się kierunki działania w zakresie ogółu zagadnień związanych z organizacją i planowaniem ruchu rowerowego, określonych w opracowaniu pod nazwą Polityka Rowerowa Miasta Elbląg, które stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc Uchwała Nr XI/294/2011 Rady Miejskiej z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie Polityki Rowerowej Miasta Elbląg.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Elbląg.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady
Miejskiej w Elblągu

Grażyna Kluge

POLITYKA ROWEROWA MIASTA ELBLĄG

Rozdział 1.

Cele polityki rowerowej w Elblągu

§ 1.

1. Jednym z najistotniejszych czynników jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez rozrost transportu samochodowego są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość miejskiego środowiska życiowego. Wspieranie transportu rowerowego jako alternatywy dla przemieszczania się samochodem po mieście wiąże się z wieloma korzyściami ekonomicznymi, ekologicznymi i społecznymi do których należy zaliczyć:

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

§ 2.

1. Głównym celem prowadzonej polityki powinien być znaczący wzrost udziału podróży rowerowych w ogólnej liczbie przemieszczeń pieszych. Udział komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2035 roku docelowo powinien stanowić 15% (obecnie nie przekracza 2%). Realizacja tego celu odbywać się będzie pod hasłem: Rowerowy Elbląg.

2. W trakcie realizacji celu strategicznego realizowane będą cele towarzyszące:

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

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

- 1) rozwój sieci dróg rowerowych tak, by tworzyły spójną sieć,

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

Rozdział 2.

Infrastruktura rowerowa w Elblągu

§ 3.

1. Elbląg jest miastem położonym na styku Żuław Wiślanych i Wysoczyzny Elbląskiej. Zdecydowana większość dzielnic jest na poziomie Żuław Wiślanych, co powoduje że po mieście jeździ się bez większego wysiłku z powodu płaskiego ukształtowania terenu. W zasadzie tylko osiedla Kamionka, Nad Jarem i Metalowców oraz Bielany i Dąbrowa są położone na tzw. górnym tarasie, co wiąże się z koniecznością podjazdów w trakcie jazdy rowerem. Poza korzystnym ukształtowaniem terenu rowerowy potencjał Elbląga wzmacnia znaczna ilość parków miejskich, z Bażantarnią na czele, która, zwłaszcza w weekendy staje się popularnym celem rekreacyjnych wycieczek rowerowych oraz innych form aktywności fizycznej. Poza tym w mieście jest znaczna ilość ogrodów działkowych i innych użytków zielonych stanowiących naturalny cel przejazdów rowerowych. Należy także wspomnieć o rzece Kumieli, wzdłuż której części przebiega popularny ciąg rekreacyjny.

Istotne wydaje się także dość liczne środowisko akademickie, tradycyjnie otwarte na nowe koncepcje i wspierające ekologiczne formy transportu oraz współczesne trendy ekologiczne. W tym miejscu należy wspomnieć, że Miasto Elbląg jest laureatem wielu nagród z dziedziny ekologii, co wskazuje na prowadzenie konsekwentnej polityki na rzecz poprawy środowiska i jakości życia w mieście. Istnieje także szereg nowoczesnych firm dostrzegających korzyści płynące z faktu, że ich pracownicy przemieszczając się rowerami do pracy efektywniej pracują, są w lepszej kondycji fizycznej i rzadziej chorują.

Najbliższe okolice miasta to tereny bardzo atrakcyjne pod kątem turystyki rowerowej, zarówno lokalnej, jak i długodystansowej. Unikatowy na skalę światową Kanał Elbląski z rezerwatem przyrody Jezioro Druzno oraz Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej obejmujący najciekawsze przyrodniczo tereny Wysoczyzny Elbląskiej są miejscem wartym niejednokrotnej rowerowej eksploracji. Także Żuławy Wiślane, na pierwszy rzut oka kraina nudna i monotonna krajobrazowo, po bliższym zetknięciu się z nimi zyskują i zaskakują bogactwem kultury materialnej oraz przyrodniczej. Elbląg atrakcyjnie wpisuje się także w sieć tras rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym – znajduje się na trasie następujących szlaków rowerowych wytyczonych i utrzymywanych przez organizacje turystyczne:

- 1) Międzynarodowy szlak R-1 prowadzący w Polsce z Kostrzyna nad Odrą do Gronowa na granicy z Rosją (oznakowany w terenie),
- 2) Międzynarodowy szlak EuroVelo 10 (Nadmorski Bałtycki Szlak Hanzeatycki) prowadzący w Polsce ze Świnoujścia do Gronowa na granicy z Rosją. (nieoznakowany w Elblągu),
- 3) Międzynarodowy szlak EuroVelo 13 (Szlak Żelaznej Kurtyny) w Polsce pokrywający się w zasadzie ze szlakiem R-10 (nieoznakowany w Elblągu),
- 4) Szlak rowerowy GreenVelo, mający swój początek/koniec w Elblągu (oznakowany) prowadzący przez województwa Polski wschodniej.

5) Trzy szlaki regionalne Stowarzyszenia Łączy Nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania w Elblągu prowadzące w krainę Kanału Elbląskiego, mające swój początek w Elblągu:

- a) szlak żółty z Elbląga do Gorynia koło Kisielic (oznakowany w terenie),
- b) szlak zielony z Elbląga do Iławy (oznakowany w terenie),
- c) szlak pomarańczowy z Elbląga do Ostródy (oznakowany w terenie).

§ 4.

1. Klasyczna infrastruktura rowerowa to:

- 1) wydzielone poza jezdnią drogi rowerowe,
- 2) pasy ruchu dla rowerów w jezdni,
- 3) ciągi pieszo-rowerowe,
- 4) śluzy rowerowe w jezdni na skrzyżowaniach,
- 5) kontrapasy i kontraruch na drogach jednokierunkowych,
- 6) sygnalizacja dla rowerzystów,
- 7) stojaki rowerowe,
- 8) windy, pochylnie, rynny, wyciągi rowerowe.

Podstawową, a zarazem jedyną koncepcją tworzenia infrastruktury rowerowej w Elblągu było przez lata tworzenie wydzielonych dróg rowerowych poza jezdnią przy okazji modernizacji lub budowy ulic samochodowych. Była to metoda charakterystyczna dla tzw. „podejścia liniowego” zakładającego całkowitą separację ruchu kołowego od rowerowego i koncentrującego się na budowie wydzielonych dróg rowerowych, tak aby docelowo rowerzyści w mieście na jezdni się nie pojawiali.

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

- 1) strefy tempo 30,
- 2) strefy zamieszkania,
- 3) woonerfy,
- 4) małe ronda z jednym pasem uspokajającym,
- 5) zwężenia jezdni, progi zwalniające, szykany, podniesione tarcze skrzyżowań,
- 6) opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum miasta.

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

Rozdział 3.

Transport rowerowy w Elblągu

§ 5.

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

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

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

Rozdział 4.

Instrumenty polityki rowerowej

§ 6.

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

- 1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Elbląg oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- 2) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Elbląg,
- 3) Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego,
- 4) Strategia rozwoju Elbląga 2020+,
- 5) Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP),
- 5) MOF ELBLĄGA 2030 Strategia rozwoju ponadlokalnego,
- 6) Budżet Miasta Elbląg,
- 7) Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Miasta Elbląg na lata 2024-2036,
- 8) Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Elbląga do roku 2030,
- 9) Strategia rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+.

§ 7.

1. W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Miasta Elbląg używane będą następujące instrumenty organizacyjne:

1) Zespół Mobilności Aktywnej, który składa się z przedstawicieli departamentów Urzędu Miejskiego w Elblągu. Do podstawowych zadań Zespołu należy doradzanie w zakresie realizacji zadań zapisanych w Gdańskiej Karcie Mobilności Aktywnej oraz Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

2) Pełnomocnik Prezydenta Miasta Elbląg ds. Koordynacji i Rozwoju Ruchu Rowerowego i Pieszego w strukturach Urzędu Miejskiego w Elblągu. Jego zadaniem jest przygotowywanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej, w tym m.in.:

a) przygotowywanie projektów elementów składowych dokumentów planistycznych i finansowych Miasta Elbląg odnoszących się do działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego,

b) opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie udogodnień dla rowerzystów,

c) monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras/dróg rowerowych,

d) przygotowywanie materiałów i informacji o przebiegu inwestycji dotyczących infrastruktury rowerowej,

e) współpraca z organizacjami pozarządowymi i stowarzyszeniami zrzeszającymi rowerzystów,,

f) prowadzenie kampanii promujących jazdę rowerem we współpracy z Biurem Prezydenta Miasta, Departamentem Edukacji oraz Departamentem Sportu i Rekreacji.

Rozdział 5. Monitoring

§ 8.

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

2. Czynniki będące przedmiotem analiz:

1) udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście (cykliczne badania ruchu rowerowego, co kilka lat),

2) stopień zadowolenia rowerzystów (sprawdzenie raz na 2 lata poprzez badania ankietowe) oraz sprawdzane na koniec każdego roku kalendarzowego parametry:

a) statystyka wypadków rowerowych,

b) liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów,

c) długość wybudowanych lub wyznaczonych nowych dróg rowerowych (założenie i prowadzenie ewidencji dróg rowerowych, stan techniczny obecnych ciągów rowerowych, określenie potrzeb bieżących (nawierzchnia, oznakowanie, wyposażenie) i możliwości zmian/przebudowy),

d) roczne nakłady na infrastrukturę rowerową.

Uzasadnienie

Uchwała w sprawie Polityki Rowerowej Miasta Elbląg stanowi wyraz dążenia do poprawy sytuacji transportowej na terenie miasta poprzez tworzenie systemowych rozwiązań zachęcających do korzystania z tej aktywnej formy komunikacji.

Uchwała nie wywołuje skutków finansowych.