

Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością

Warsztaty Dzień 2. - Projekt Pilotaż SUMP

Przebudowa drogi krajowej po budowie obwodnicy zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności



Jacek Orych
Burmistrz Miasta Marki

Położenie:

Województwo Mazowieckie

- Powiat Wołomiński
- Część Aglomeracji Warszawskiej - Warszawski Obszar Funkcjonalny
- Miasto bezpośrednio graniczące z m. st. Warszawą

Informacje ogólne:

- Powierzchnia -2603 ha
- Liczba ludności -wg GUS 36 000 mieszkańców (ok 50.000 -szacunki własne)
- Bezpośrednie powiązanie z systemem komunikacji transportu zbiorowego m. st. Warszawy -I strefa biletowa
- Dogodne połączenie komunikacyjne po przez Węzły drogowe na istniejącej trasie S8





Source: <http://marki.wikia.com> by Cruiser

Koncepcja obsługi komunikacyjnej Miasta Marki

Tranzyt oraz obsługa transportem indywidualnym w obrębie aglomeracji będzie zapewniona głównie przez (kolor zielony):

Trasę S8

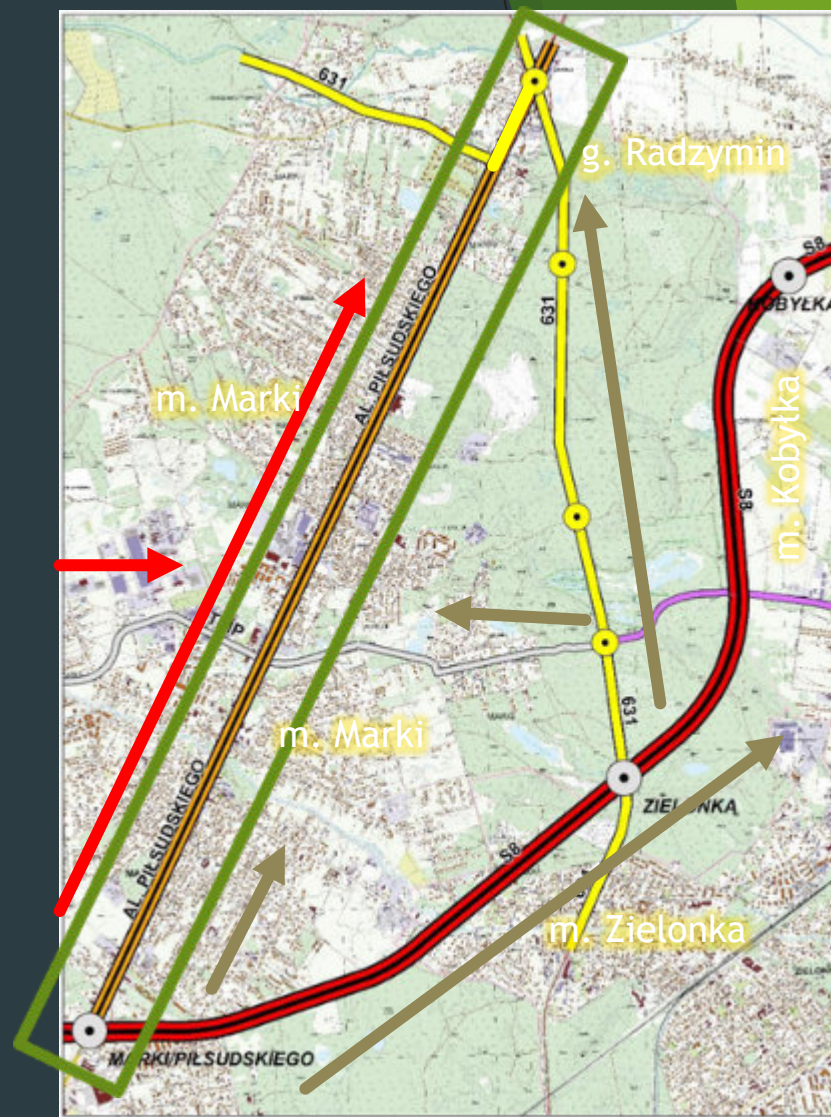
Drogę wojewódzką nr 631 po przez powiązanie z układem komunikacyjnym miasta

planowaną „Trasą Mostu Północnego”, w tym postulowaną linią tramwajową

Obsługa komunikacyjna transportem publicznym będzie odbywała się głównie przez (kolor czerwony):

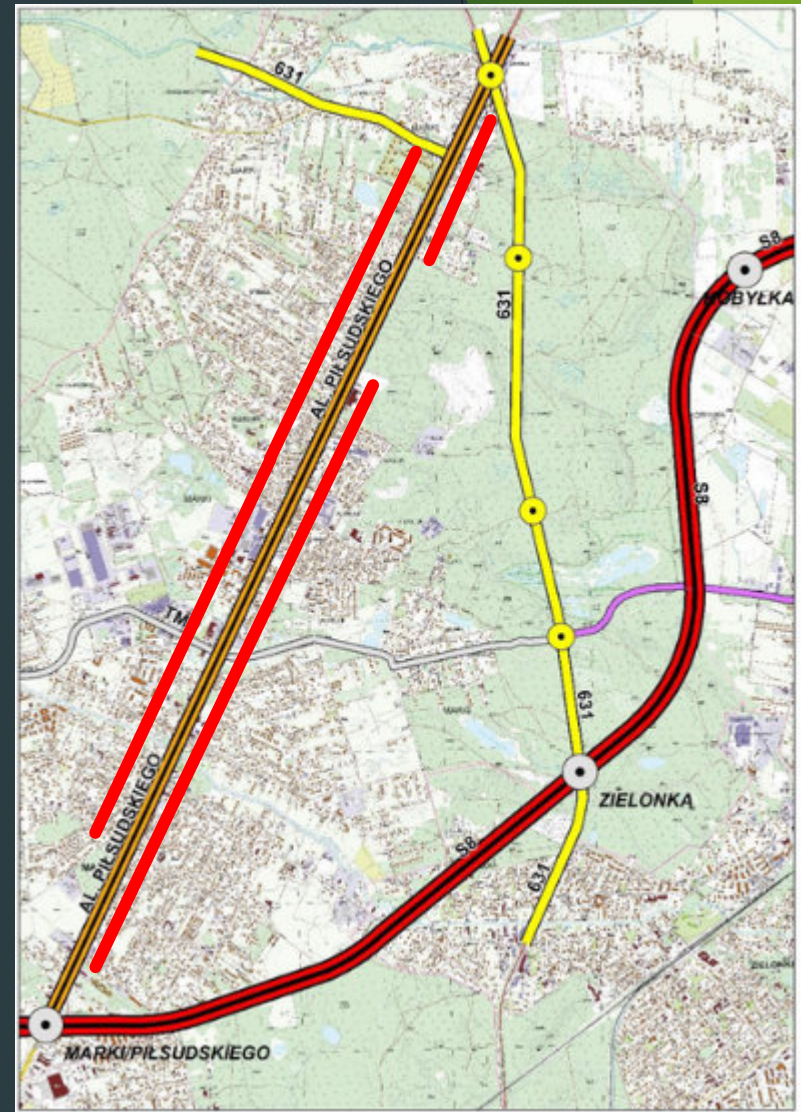
Al. Piłsudskiego

planowaną „Trasą Mostu Północnego”, w tym postulowaną linią tramwajową istniejącymi drogami



Aktualna sytuacja – Al. Piłsudskiego w strukturze gminy:

- Al. Piłsudskiego pełni rolę serca miasta łącząc wszystkie rodzaje obiektów użyteczności publicznej oraz główne punkty usługowe oraz wyznacza linearny obszar przestrzeni publicznej miasta.
- Al. Piłsudskiego dzieli miasto na dwie części – zachodnią i wschodnią
- Brak reprezentacyjnego charakteru głównej ulicy miasta.
- Geometria drogi dostosowana do ruchu tranzytowanego a nie ruchu miejskiego: szerokość pasa ruchu – 3,5m/3,75m -> standard dla drogi ekspresowej/autostrady, brak otwarcia dróg poprzecznych.
- Aktualnie (przed obwodnicą) wieloaspektowa uciążliwość komunikacyjna:
 - ✓ natężenie ruchu i bezpieczeństwo (70 tys. pojazdów dziennie),
 - ✓ fatalny stan chodników, brak dróg rowerowych, zieleni urządzonej (wysokiej i niskiej).
- W aktualnym PZPWM droga wskazana jako droga krajowa o obniżonej klasie.



Historia

–Al. Piłsudskiego



Obecnie – Al. Piłsudskiego



Obecnie – Al. Piłsudskiego



Obecnie – Al. Piłsudskiego



Obecnie – Al. Piłsudskiego



Obecnie – Al. Piłsudskiego



**Cel miasta – stworzenie miastotwórczej,
miejskiej reprezentacyjnej drogi –
wymaga zmiany charakteru**



- Koncepcja zakłada podniesienie bezpieczeństwa:
 - ✓ zmianę geometrii jezdni głównej
 - ✓ budowę chodników,
 - ✓ budowę dróg rowerowych,
 - ✓ wyznaczenie miejsc parkingowych,
 - ✓ zieleni wysoką i niską,
 - ✓ nowe przejścia i przejazdy;
- Stworzenie warunków do rozwoju gospodarczego i przestrzennego miasta
- Pogodzenie funkcji komunikacyjnej i społecznej

Ład przestrzenny i estetyka

Zielonai błękitna infrastruktura

- ✓ Likwidacja elementów szpecących – likwidacja wrażeńia trasy szybkiego ruchu → zastąpienie elementami miejskiej architektury
- ✓ Kompleksowa modernizacja oświetlenia → nowe słupy – ok. 350 szt., oprawy LED – ok. 850 opraw
- ✓ Nowa mała architektura – ławki, kosze na śmieci, podpórki rowerowe i inne
- ✓ Zieleń urządzona: drzewa (ok. 800 szt.), klomby kwiatowe, krzewy i trawy ozdobne (40 000 szt.)



Dostępność i bezpieczeństwo:

- ✓ Zmiana geometrii – szerokość pasów ruchu (3m-3,25m), inne – naturalne uspokajanie ruchu -> poprawa bezpieczeństwa
- ✓ Zwiększenie dostępności alei poprzez włączenie ulic poprzecznych – otwarcie ulic bocznych oraz budowa nowych skrzyżowań – 7 nowych skrzyżowań -> poprawa dostępności
- ✓ Oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego -> poprawa bezpieczeństwa
- ✓ Wyznaczenie nowych miejsc parkingowych – ok. 400 nowych miejsc -> poprawa dostępności



Komunikacja publiczna

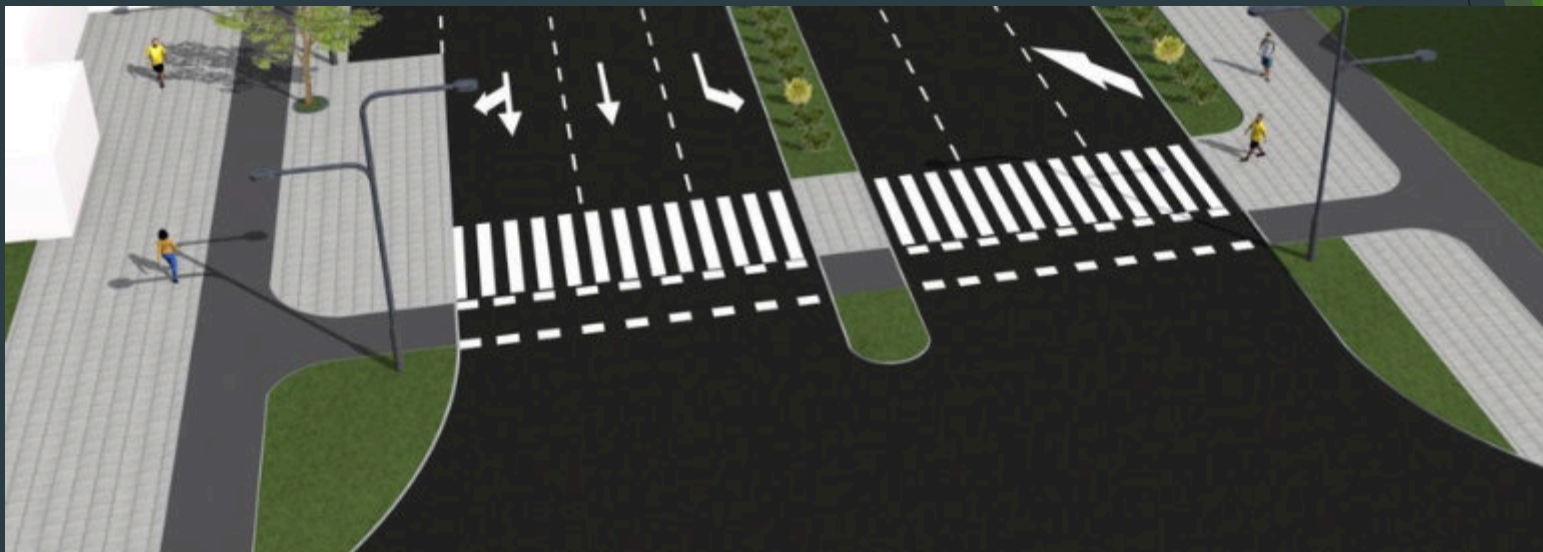
Kompleksowa modernizacja przystanków komunikacji miejskiej (22 lokalizacje) – nowe wiaty, nowa nawierzchnia peronów, dostosowanie do osób niepełnosprawnych

- ✓ Włączenie parkingów w systemie P+R – parking dla samochodów, rowerów, stacje ładowania samochodów elektrycznych
- ✓ Integracja różnych form transportu → realizacja celów zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego



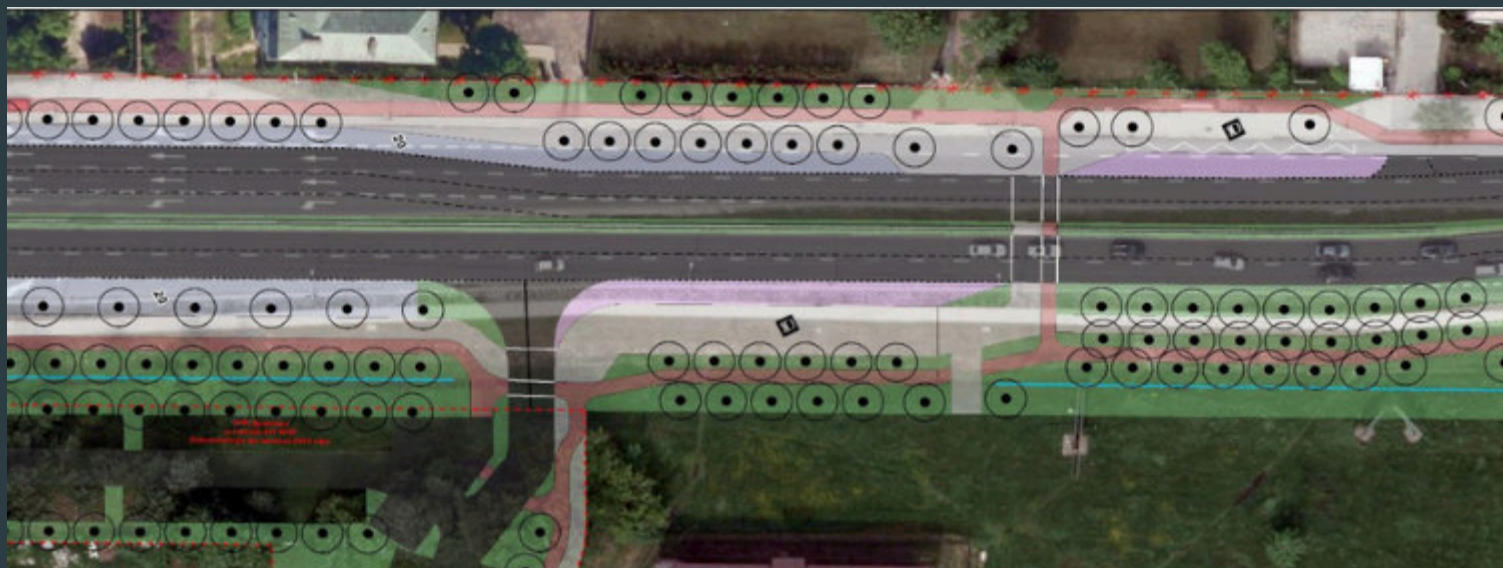
Piesi i rowerzyści:

- Budowa nowych chodników obustronnych chodników -modernizacja chodników oraz budowa nowych ciągów z płyt betonowych 50x50
- Budowa dróg rowerowych obustronnych bitumicznych dla większego komfortu korzystania.
- Organizacja nowych przejść dla pieszych oraz organizacja przejazdów rowerowych



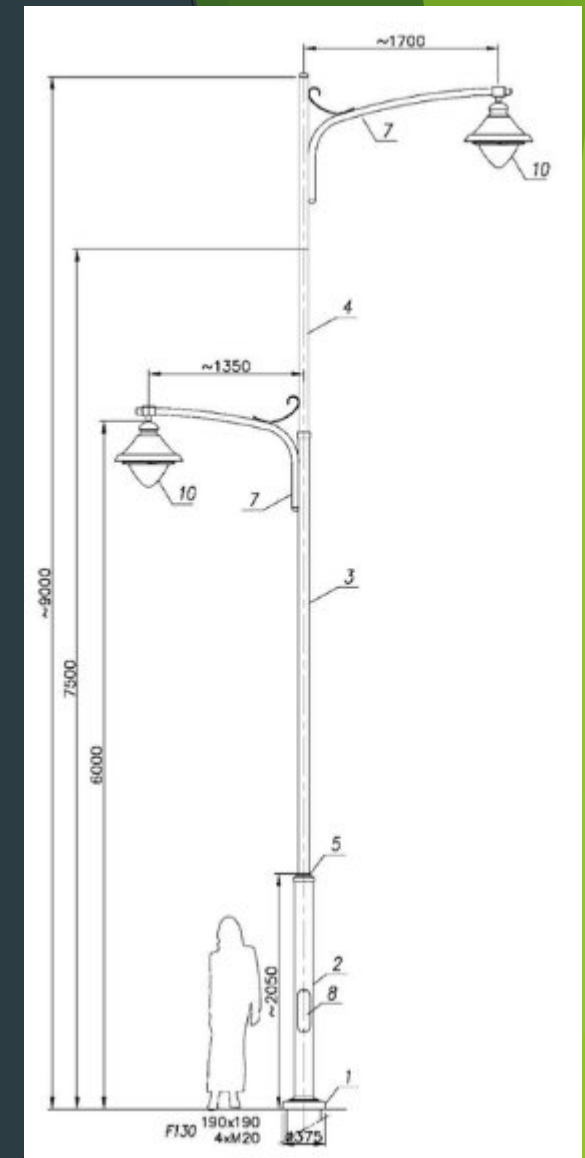
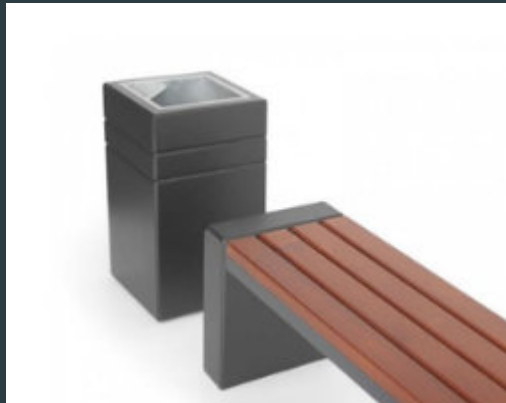
Parkuj i jedź

- Budowa parkingów w systemie P+R „Sportowa” i „Duża” zintegrowana z przebudową Al. Piłsudskiego
- Integracja i stworzenie nowych węzłów przesiadkowych zlokalizowanych bezpośrednio przy Al. Piłsudskiego, np. parkingi dla rowerów na przystankach



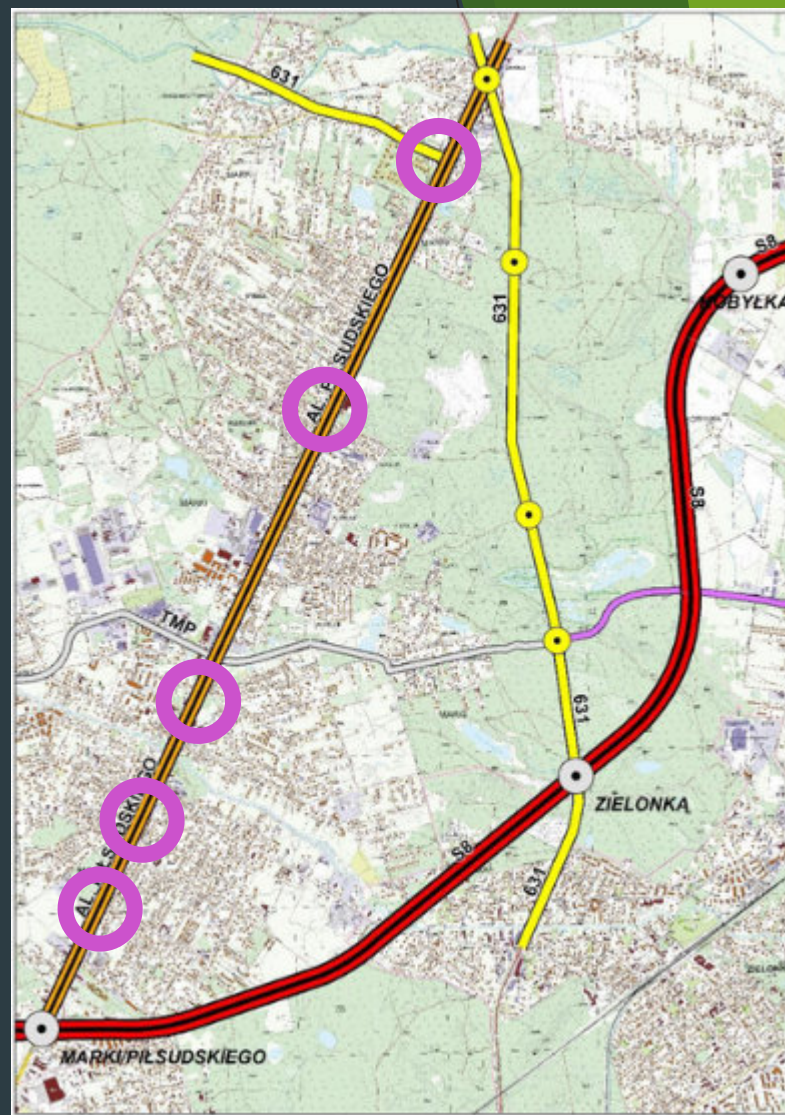
Ład przestrzenny, estetyka, mała architektura

- Wymiana oświetlenia – niższe słupy, stylizowane oprawy – oświetlenie dla miejskiej ulicy
- Wprowadzenie małej architektury jako jednego z kluczowych elementów urządzenia miejskiej ulicy



Nowe przestrzenie publiczne

- Stworzenie miejsca które spaja obszar miasta, a nie stanowiąca jego barierę
- Stworzenie przestrzeni będącej nie tylko przestrzenią komunikacyjną ale również stanowiącą przestrzeń publiczną i miejsce spotkań
- Stworzenie nowych skwerów i placyków publicznych jako miejsca spotkań dla mieszkańców
- W ramach przebudowy istnieje możliwość stworzenia 5 miejsc o charakterze skweru/placyku miejskiego





Funkcja komunikacyjna

Zintegrowany węzeł przesiadkowy
(Autobus -B+R, P+R)

Parking P+R
Inwestycja
dofinansowana w
ramach ZIT WOF

Miejsca
parkingowe

Zieleń wysoka

Zieleń niska

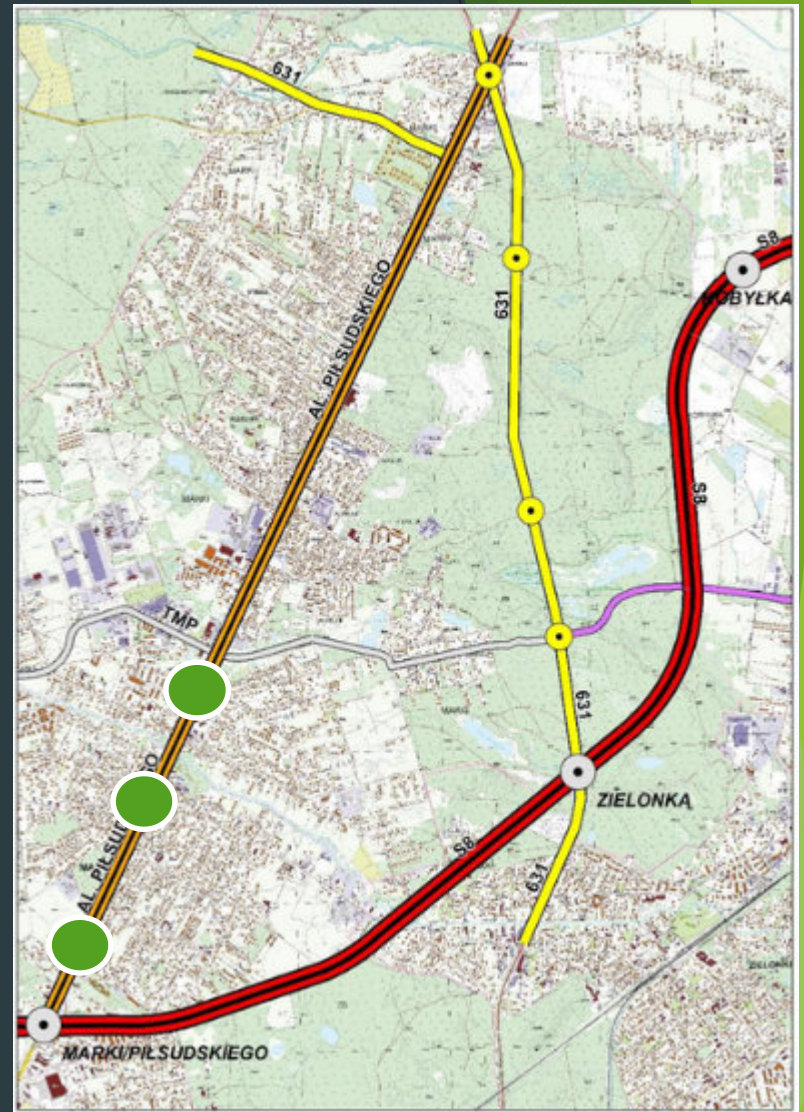
Chodniki

Droga
rowerowa



KIEDY TE ZMIANY?

PRZYKŁADY ZMIAN





























Dziękuję za uwagę



Ostatni Bezpieczny Kilometr

Kształtowaniu mobilności wokółszkół



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Agenda

1. Sytuacja mobilnościowa w Skawinie
2. Mobilność wokół szkół
3. Ostatni Bezpieczny Kilometr - logika interwencji - MID
4. Ostatni Bezpieczny Kilometr podejście strategiczne - MFP

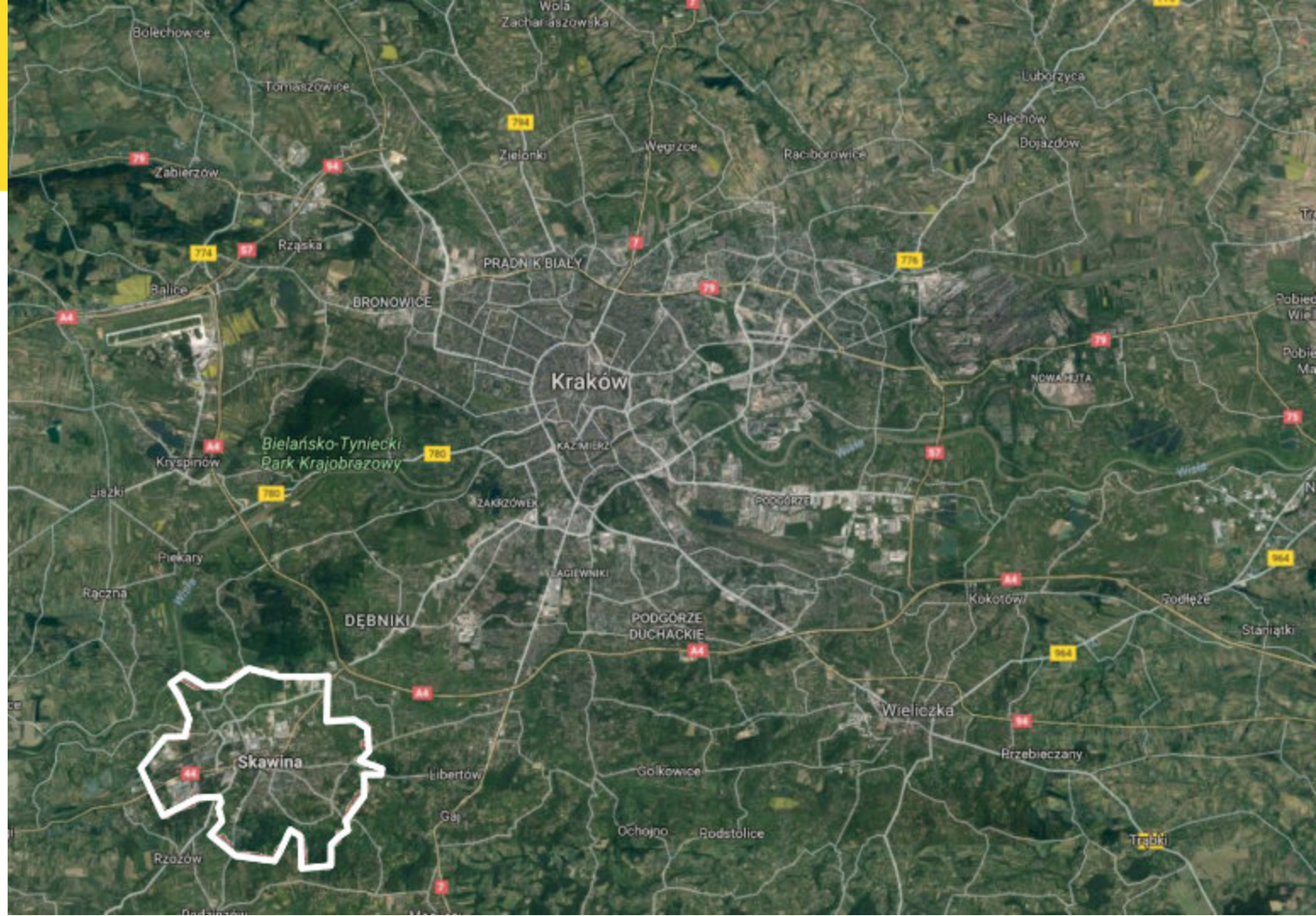


Skawina
Miasto i Gmina





Kraków FUA

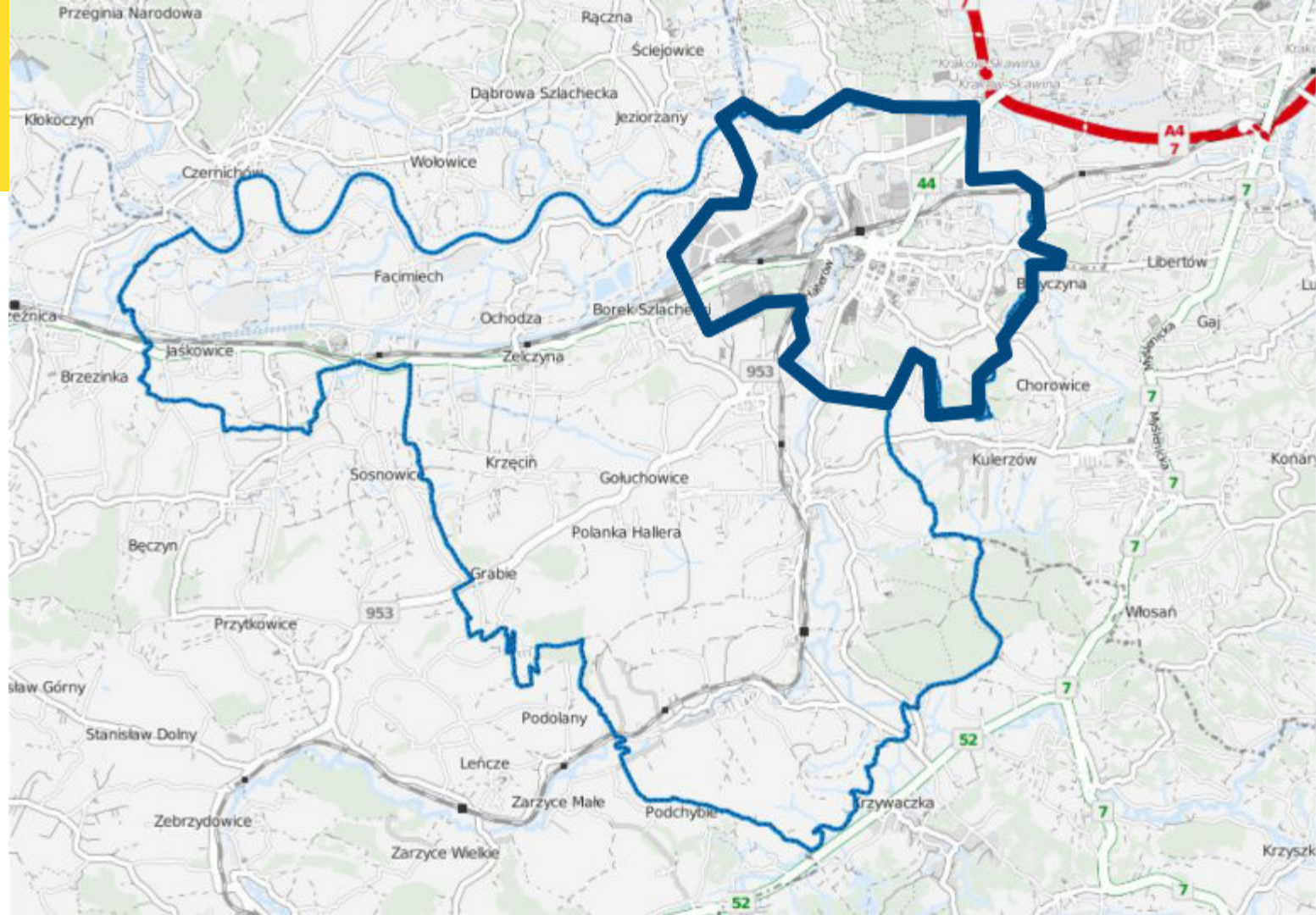


A: 100,15km²

P: 43 235

PD: 433p/km²

CI: 1,1car/p



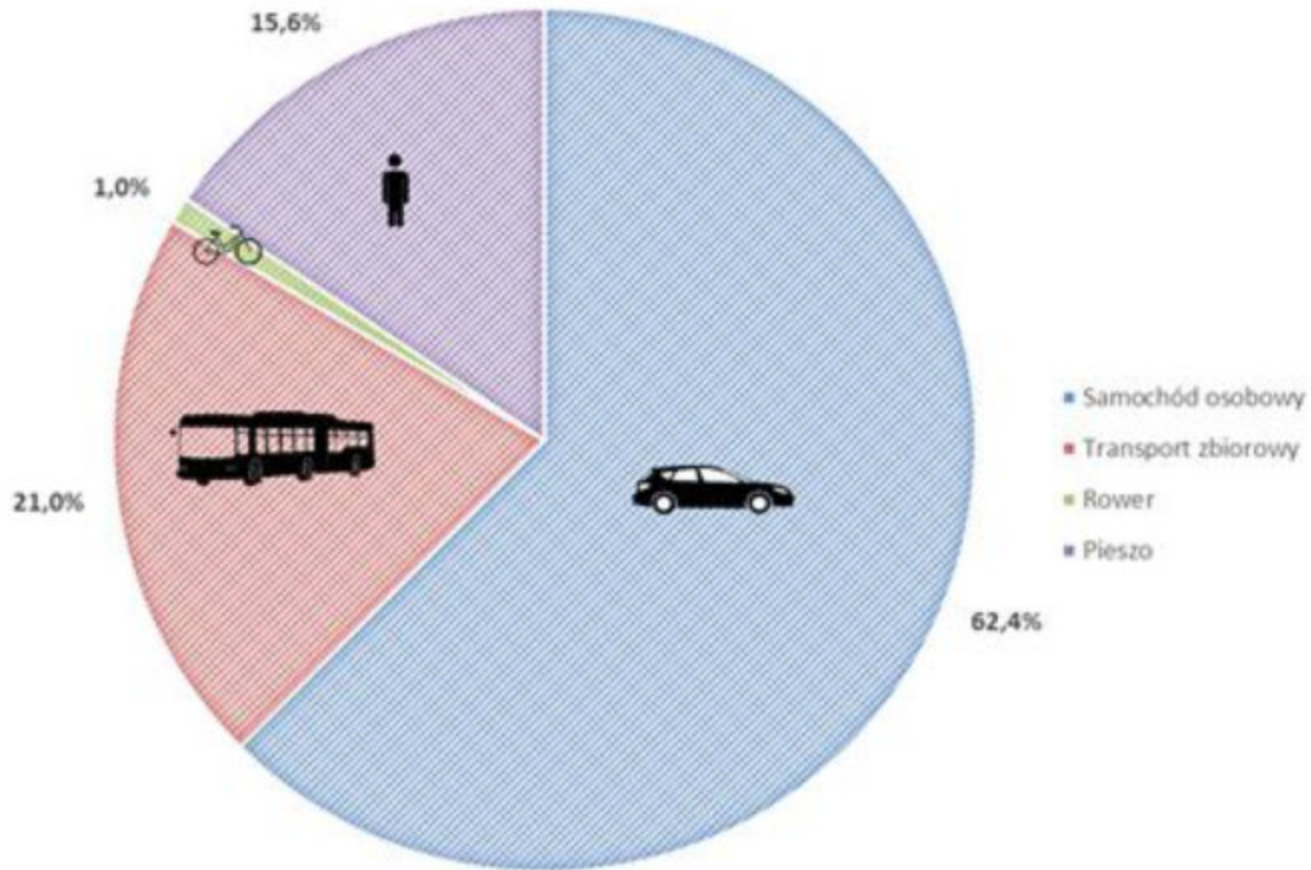
Mobilna
Skawina



Hello Kitty

Aktualna Sytuacja

Podział
modalny
mobilności
w mieście



Aktualna sytuacja

W Skawinie jest więcej samochodów niż mieszkańców...

Ponad 1000 samochodów na **1000 mieszkańców!!!**

Dla porównania:

Polska - 642 samochodów / 1000 mieszkańców

Kraków - 730 samochodów / 1000 mieszkańców

Rzym - 635 samochodów / 1000 mieszkańców

Praga - 538 samochodów / 1000 mieszkańców

Wiedeń - 373 samochodów / 1000 mieszkańców

Bruksela - 346 samochodów / 1000 mieszkańców

Paryż - 320 samochodów / 1000 mieszkańców

Berlin - 289 samochodów / 1000 mieszkańców

Amsterdam - 247 samochodów / 1000 mieszkańców

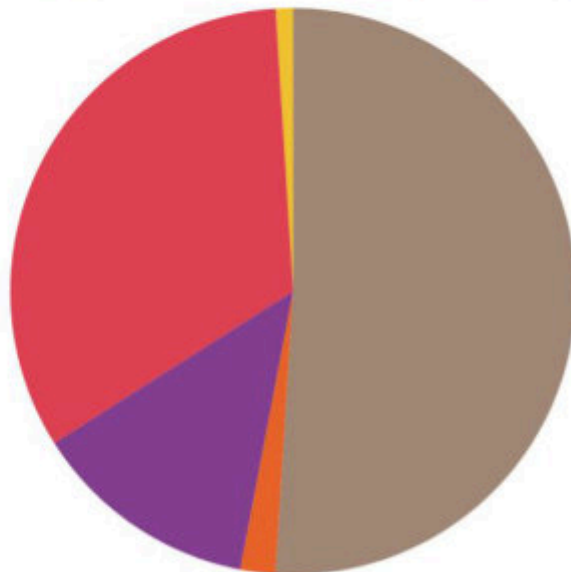


Mobilność dzieci MIASTO

Badania
2019



Podróże do i ze szkoły w Skawinie Badania 1723 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019

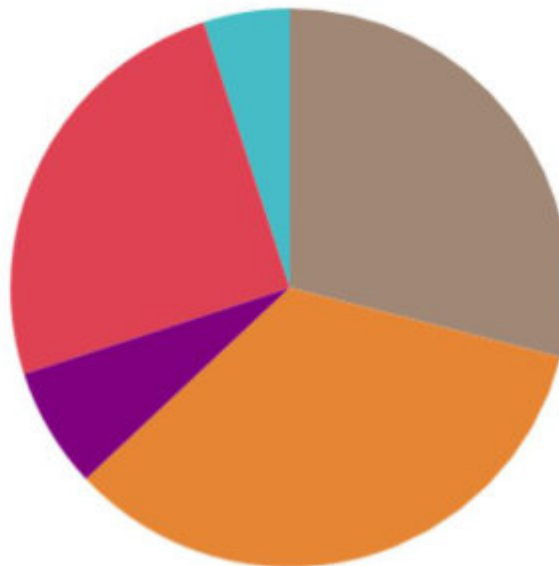


Mobilność dzieci MIASTO

Badania
2019



Pożądane sposoby podróży do i ze szkoły w Skawinie Badania 1723 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019

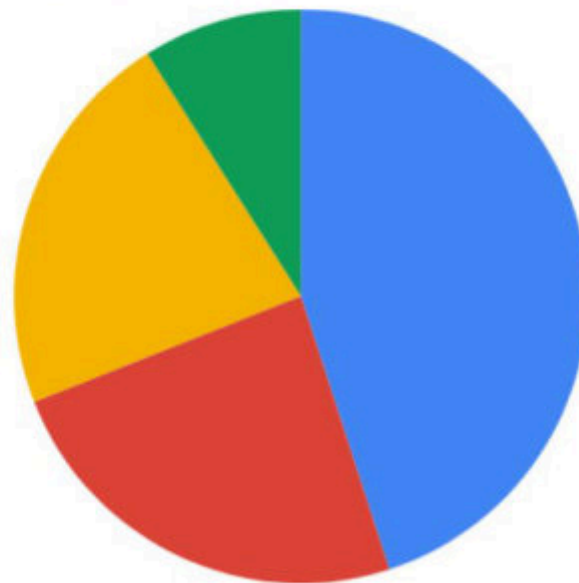


Mobilność dzieci MIASTO

Badania
2019



Podróże do i ze szkoły w Skawinie Badania 1723 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019



 >1 km 45%

 1-2 km 24%

 2-5 km 22%

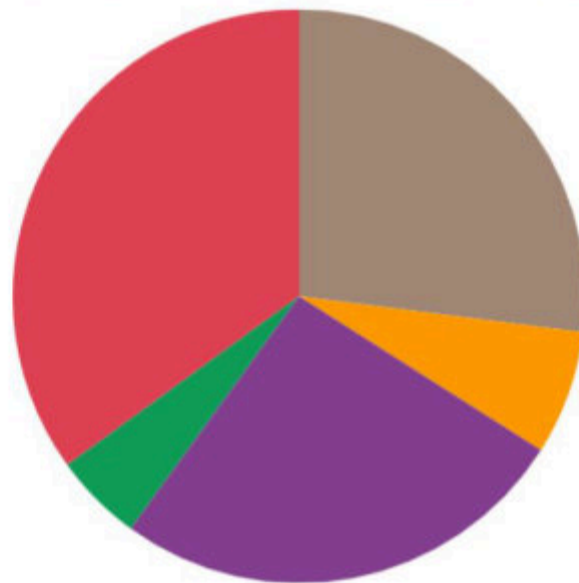
 <5 km 9%

Mobilność dzieci WIEŚ

Badania
2019



Podróże do i ze szkoły na terenie gminy Skawina Badania 1519 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019

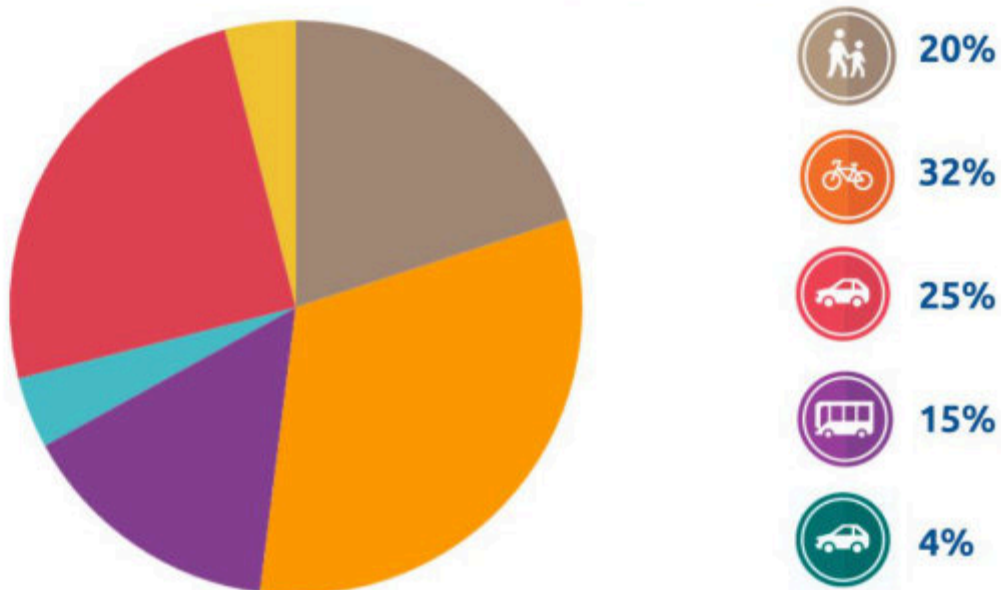


Mobilność dzieci WIEŚ

Badania
2019



Pożądané sposoby podróży do i ze szkoły na terenie gminy
Badania 1519 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019

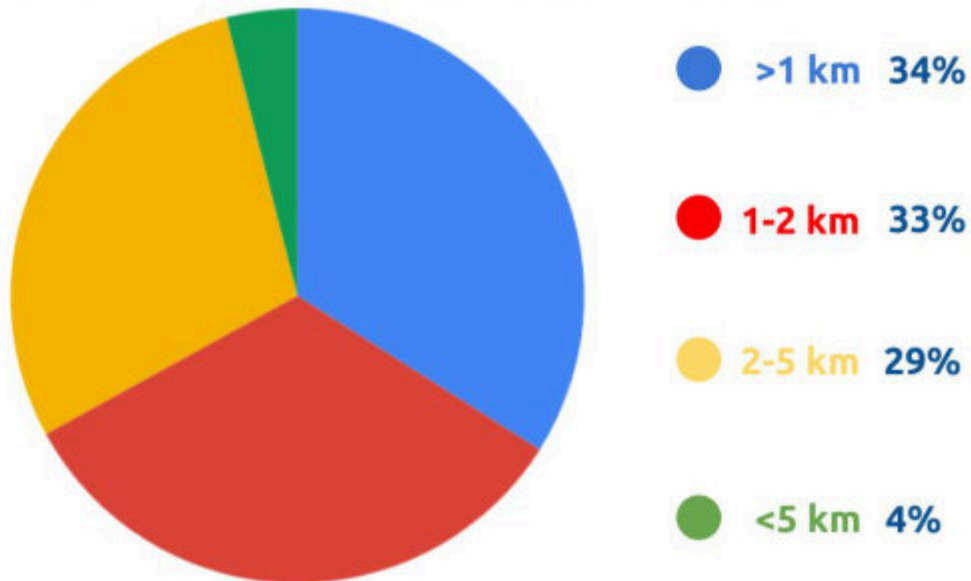


Mobilność dzieci WIEŚ

Badania
2019



Podróże do i ze szkoły na terenie gminy Skawina Badania 1519 uczniów w wieku 7-15, styczeń - luty 2019



Mobilność dzieci

monitoring





Legenda

Szkoły i przedszkola:

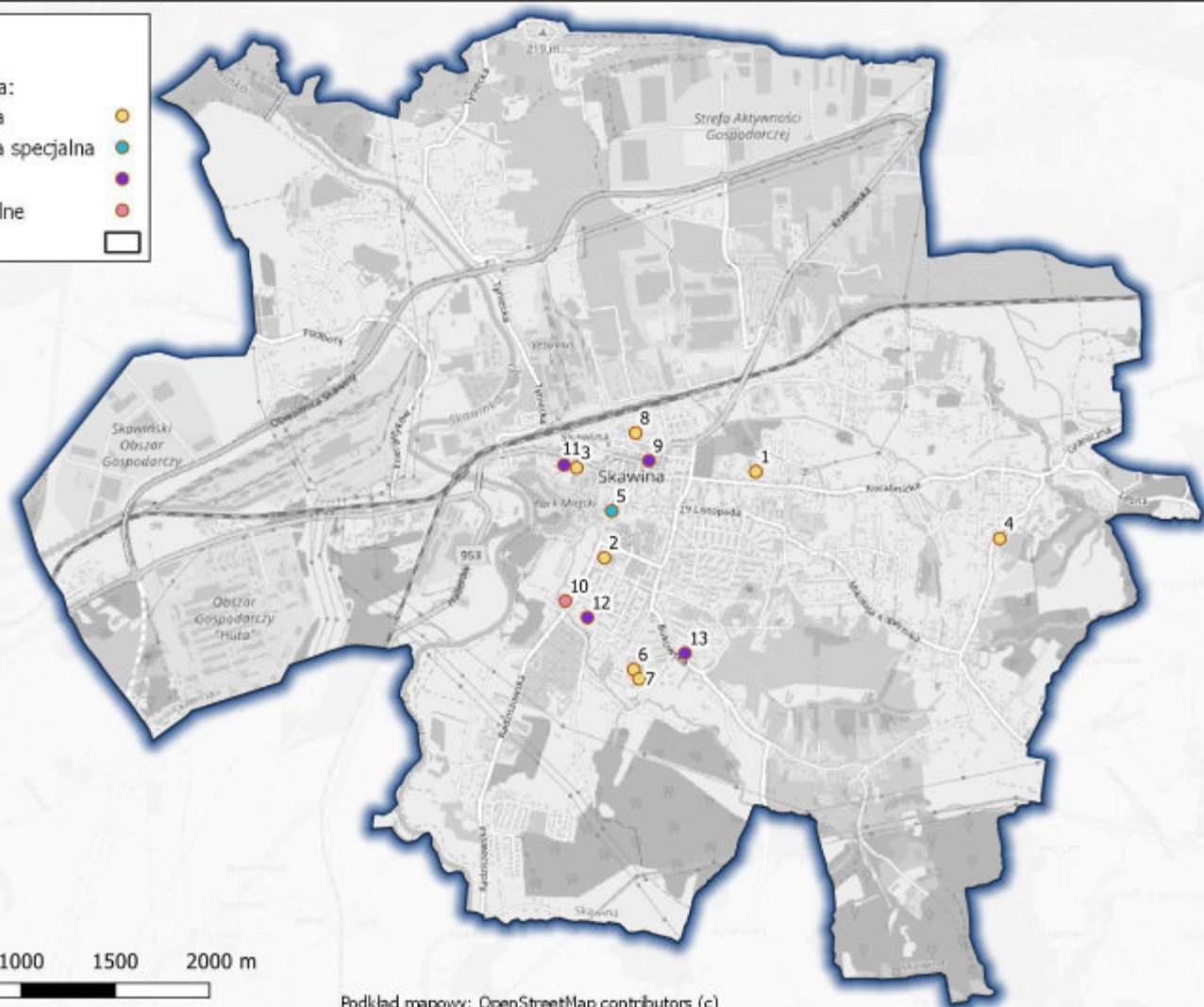
Szkoła podstawowa

Szkoła podstawowa specjalna

Przedszkole

Przedszkole Specjalne

Miasto Skawina



0 500 1000 1500 2000 m



Legenda

Szkoły i przedszkola:

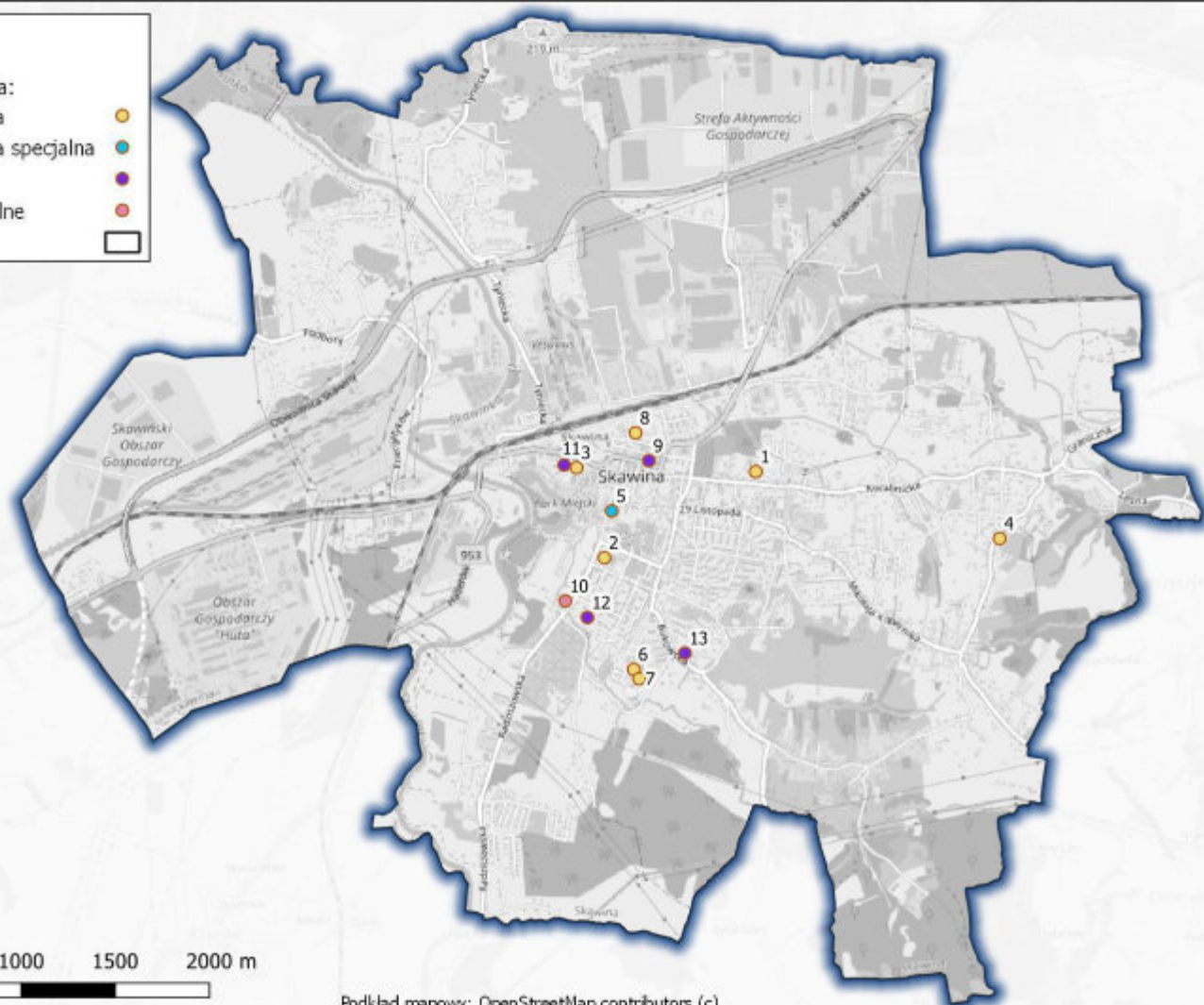
Szkoła podstawowa

Szkoła podstawowa specjalna

Przedszkole


Przedszkole Specjalne


Miasto Skawina




Legenda

Szkoły i przedszkola objęte analizą:

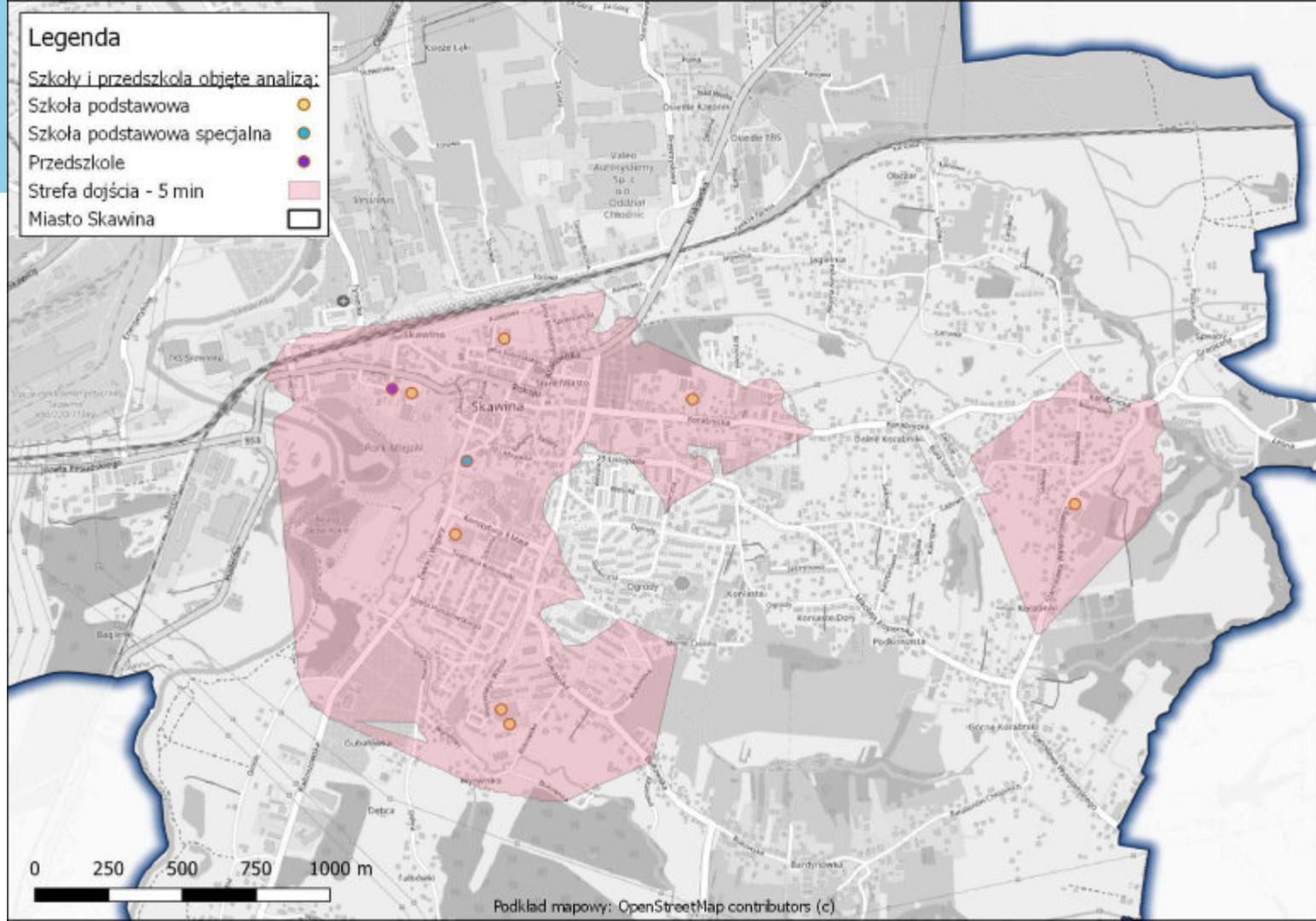
Szkoła podstawowa 

Szkoła podstawowa specjalna 

Przedszkole 

Strefa dojścia - 5 min 

Miasto Skawina 



0 250 500 750 1000 m

Podkład mapowy: OpenStreetMap contributors (c)

Legenda

Szkoły i przedszkola:

Szkoła podstawowa

Szkoła podstawowa specjalna

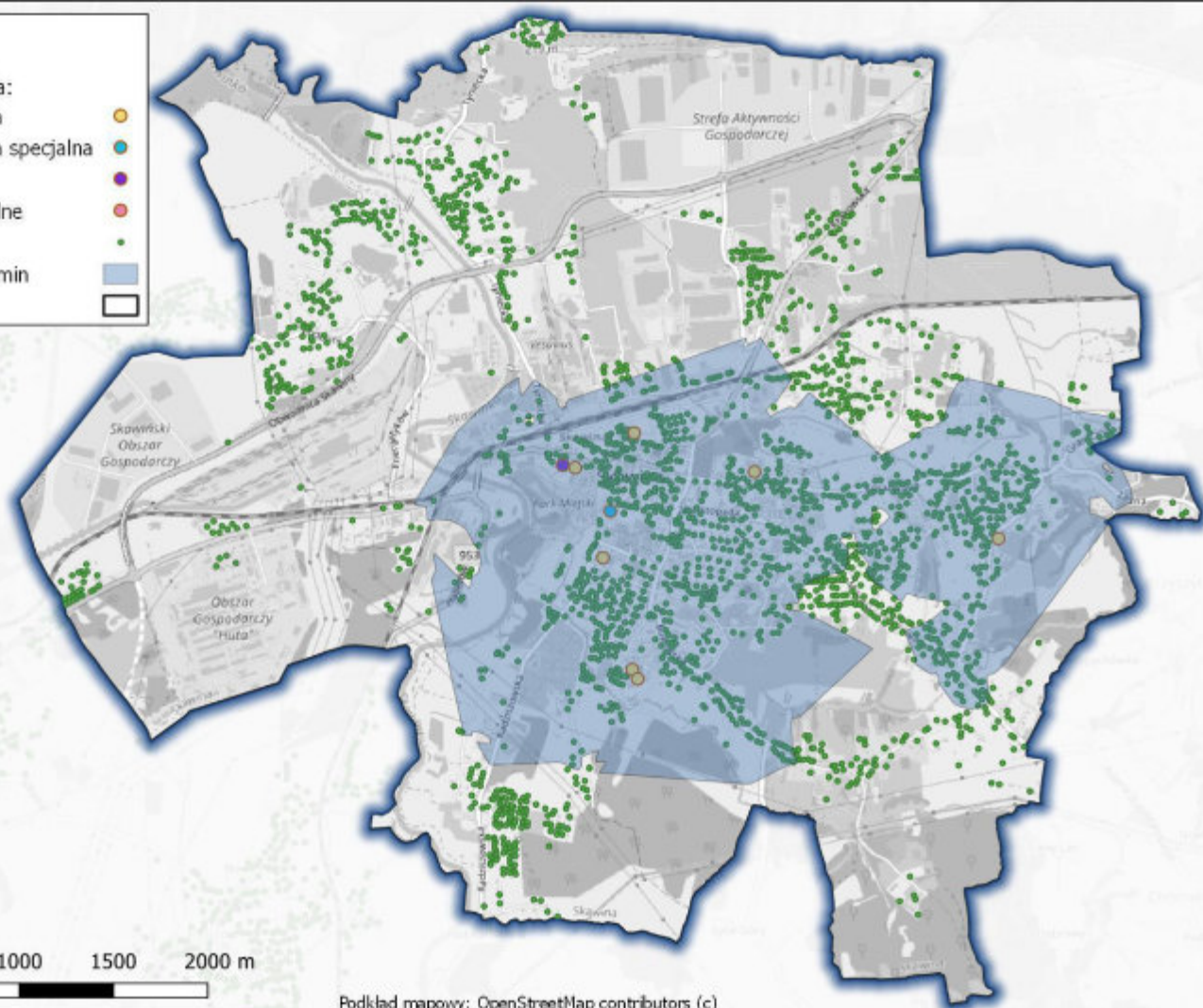
Przedszkole

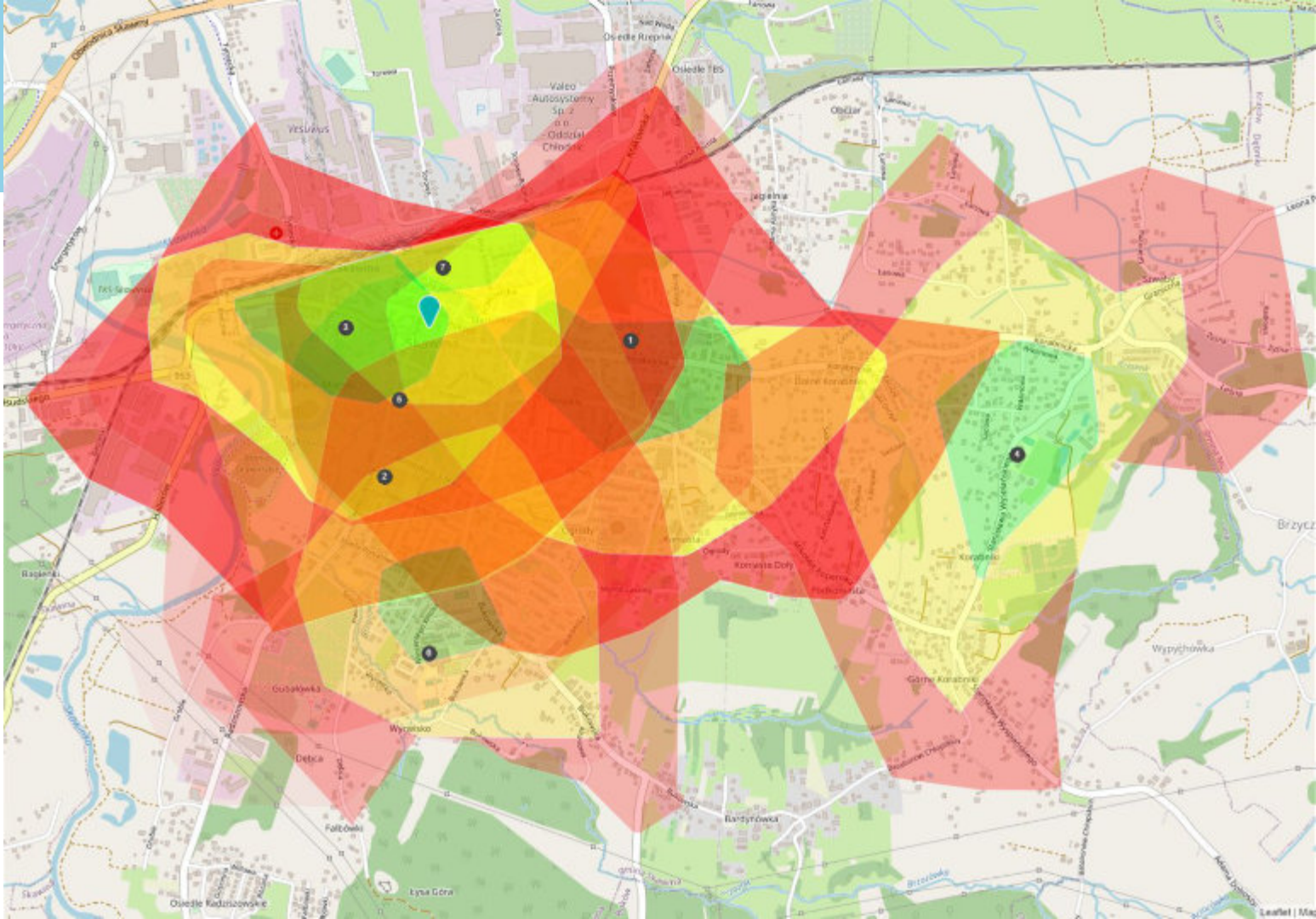
Przedszkole Specjalne

Punkty adresowe

Strefa dojazdu - 10 min

Miasto Skawina





Logika Interwencji

CELE

1. Zapewnienie bezpiecznego dojścia do szkoły dla dzieci na ostatnim kilometrze od placówki edukacyjnej
2. Podniesienie samodzielności dzieci w zakresie mobilności
3. Zmniejszenie natężenia ruchu kołowego w rejonie szkół

Logika Interwencji

DZIAŁANIA

1. Zbieranie danych - Evidence Based Management

Mapowanie sytuacji SP 1



Ocena bezpieczeństwa wa otoczenia szkoły wraz z propozycjami rozwiązań

BEZPIECZEŃSTWO NA TERENIE SZKOŁY

Ograniczenie prędkości



Na całym terenie szkoły rekomenduje się wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h

REDUKCJA PRĘDKOŚCI W OKOLICY SZKOŁY

Oznakowanie eksperymentalne



Wprowadzenie eksperymentalnego oznakowania w postaci kolorowego malowania w obszarze przyległym do szkoły. Celem wykonania zwiększenia uwagi kierowców wjeżdżających na ten teren, a w efekcie jazdy z niższą prędkością.

ROZWIĄZANIA W SZERSZYM SĄSIĘDZTWIE SZKOŁY

Nowe miejsca parkingowe



1. Propozycja parkingu przy ul. Krakowskiej (parking bezpłatny przy cmentarzu) – obecny parking ma być rozbudowany. Celem umożliwienia przełączenia się między parkingiem a szkołą należy stworzyć nowy odłamek placu – nowostawę.

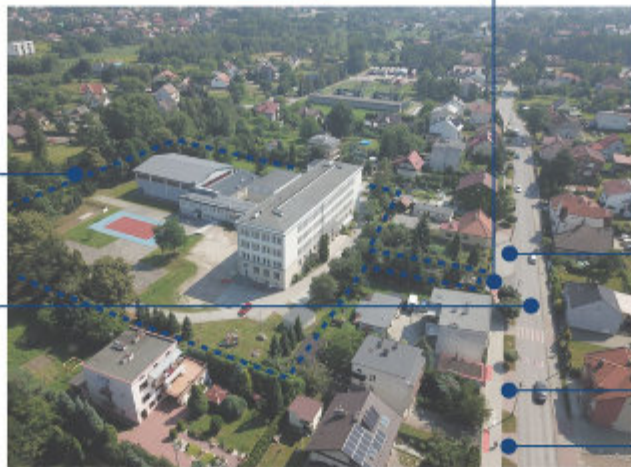
2. Propozycja parkingu przy ul. Brozowej dla rodziców dowożących uczniów. Należy zapewnić uczniom możliwość komunikacji pieszej z nowego parkingu na teren szkoły od jej główną stronę

UNIEMOŻLIWIENIE WJAZDU NIEUPRAWNIONYM POJAZDOM



Montaż szlabanu

Na wylocie na teren szkoły przy bramie asfaltowej jest znak zakazu wjazdu (B-1) z tabliczką "inne dotyczy pracowników szkoły i zaparkowania" oraz tabliczką "inne dotyczy rowerów". Wzrostu osłabiono pojazdów wjeżdżających na teren szkoły. Rekomenduje się, aby na wylocie na teren szkoły zamontowany został szlaban wykonany z aluminium poprzez system w technologii BTDO lub poprzez równoległy system, obsługiwany dla osi, dla których byłby dostępny wjazd na teren szkoły. W tym przypadku tylko osoby uprawnione mogłyby wjechać na teren szkoły.



Poprawa widoczności



dotychczasowe oznakowanie znakami Agatka



prawy akustyczny przed przejściem dla pieszych.



dotychczasowe malowanie przejścia dla pieszych czarną farbą

montaż parkingowych elementów odstawiających IPED1 przed przejściem dla pieszych działających w oparciu o sygnał z łuszkami

dotychczasowe przejście dla pieszych w przypadku niedostatecznego ich oświetlenia

PRZECIWDZIAŁANIE PARKOWANIU NA CHODNIKU



Dostry odwołując dalsi do szkoły zatrzymują się na chodniku pomimo znaku pomimo znaku zakazu zatrzymywania i stojącej (B-36), utrudniając swobodny przebieg pieszy.

Montaż słupków



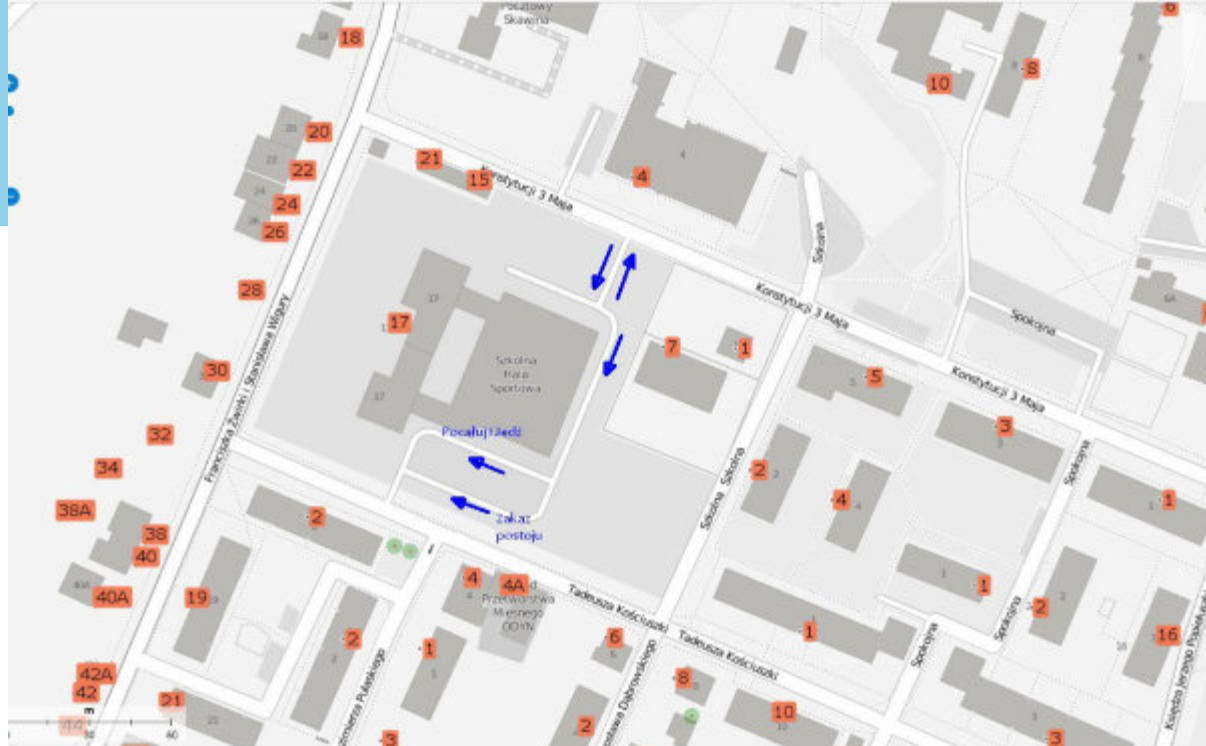
Zaleca się montaż słupków ograniczających możliwość parkowania na chodniku w ciągu ulicy Korabnickiej. W szczególności chodzi o odcinek chodnika na wschód od wjazdu na teren szkoły skrajnie wyjeżdżający na wysypisko powyżej.

Zatoki krótkiego postoju



Proponuje się utworzenie zatoki krótkiego postoju oznaczonej jako miejsce do zatrzymania się i powołania do oznakowania znakiem zakazu postoju (B-35) pomogły odznakami z obrotami na wjazdach na teren posesji (oznaczenie na rysunku). Także nowostawę placem na posesji krótkoterminowy postój, a z uwagi na zastosowanie znaku B-35 umożliwia wyjazd osobom z terenu posesji w czasie poniżej 3 minut. Zakłada się, że pojazdy mogą poruszać maksymalnie 3 minuty zgodnie z przepisami.

Mapowanie sytuacji SP 2



Ocena bezpieczeństwa w otoczeniu szkoły wraz z propozycjami rozwiązań

PRZECIWDZIAŁANIE PARKOWANIU NA CHODNIKU

Montaż słupków



Rekomenduje się montaż słupków ograniczających parkowanie przy ul. Konstytucji 3 Maja i ul. Kościuski, przy czym należy się głównie ich montaż przy ul. Konstytucji 3 Maja w obszarze skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury. Celem głównym jest ograniczenie możliwości parkowania przy ścieżkach.

ZMIANA ORGANIZACJI RUCHU W OTOCZENIU SZKOŁY

Wariant I



Wariant I zakłada zmianę przewiercenia w obszarze skrzyżowania ul. Żwirki i Wigury i ul. Konstytucji 3 Maja (uczyniła to organizacja przy Wariantie II) oraz przekształcenie ul. Konstytucji 3 Maja oraz Kościuski na ulic jednokierunkowe (zgodnie ze schematem), czego skutkiem jest konieczność zmiany lokalizacji przystanku autobusowego na jednym z kierunków.

Dzięki wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na powyższych ulicach uzyskuje się dodatkową przestrzeń, która może uzyskać funkcję parkingu, zieleni rekreacyjnej, czy ciągu pieszkiego, co pozwoli na dodatkowe uspołecznienie ruchu.

POPRAWA WIDOCZNOŚCI



dotychczasowe oznakowanie znakami Agاتا



pasły akustyczne przed przejściem dla pieszych.



dotychczasowe malowanie przejścia dla pieszych czarnymi farbami



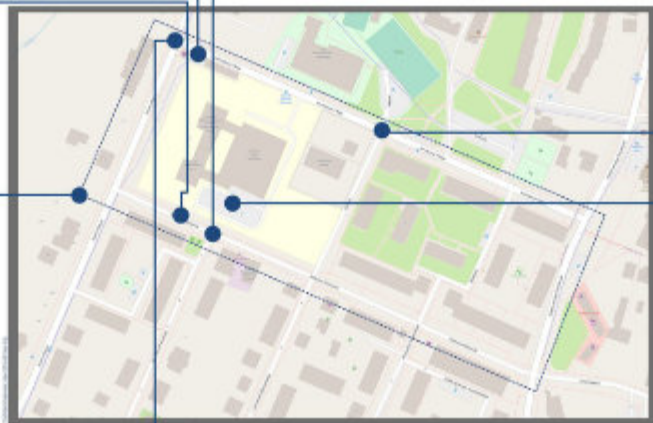
montaż punktowych elementów odbłaskowych (PED) przed przejściem dla pieszych działających w oparciu o sygnał z fotokomórki



doboleńczenie przejść dla pieszych w przypadku niedostatecznej ich oświetlenia



Wprowadzenie eksperymentalnego oznakowania w postaci jednokolorowego malowania odcem zwiększenia uwagi kierowców



Wariant II



Schematem zalecanym w obszarze szkoły jest zmiana organizacji ruchu na następującą: ul. Żwirki i Wigury i Konstytucji 3 Maja. Przewidziano również być „bananem” wzdłuż ul. Konstytucji 3 Maja i dalej w lewo w ul. Żwirki i Wigury. W kierunku przeciwnym kierunkowo należy ustawić wzdłuż ul. Żwirki i Wigury i dalej w prawo w ul. Konstytucji 3 Maja. Powinno się wyznaczyć ruch dla taksówek, autobusów oraz pojazdów w tej sekcji.

ZMIANA ORGANIZACJI RUCHU NA TERENIE SZKOŁY

Ograniczenie prędkości

Na całym terenie szkoły zainstalować 100 km/h w przypadku ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Uniemogżliwienie przejazdu między parkingami

W dotychczasowych warunkach niekorzystnie się montaż słupków lub innych elementów PPS, które byłyby łatwe w demontażu w przypadku konieczności przejazdu pojazdów, skutki, np. zmiany organizacji ruchu, oświetlenia, oznakowania itp. koniecznością przejazdu pojazdów.



Kiss & Ride

Realizacja zakłada, że od strony ul. Kościuski wjazd może odbywać się na odcinku podziemnego drogi w systemie Kiss and Ride. Pożyczy wystąpić na terenie szkoły, po czym wysiadają dzieci i wysiadają tym samym pojazdem.

Parkowanie wokół posesy ruchu - Wewnątrz składowo uszczelnionej szkoły mogą parkować, przy zachowaniu minimalnych szerokości korytarzy, jest ograniczenie parkowania na kółkach, jest to możliwe do utrzymania przy wykorzystaniu elementów małej architektury (np. donice lub inne elementy) umożliwiające do przemieszczania.

Reorganizacja miejsc parkingowych

Miejsca do parkowania przy budynkach i na sportowisku powinny być utrzymane, jednak w miarę możliwości należy je ograniczyć na korzyść dla wszystkich użytkowników, a miejsca dla osób niepełnosprawnych dokonywać bliżej wejścia (fotografia 2).



Ocena bezpieczeństwa wa otoczenia szkoły wraz z propozycjami rozwiązań

BEZPIECZEŃSTWO NA TERENIE SZKOŁY

Ograniczenie prędkości



Na całym terenie szkoły rekomenduje się wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h

BEZPIECZNY DOJAZD ROWEREM

Droga rowerowa od ul. Niepodległości



Z uwagi na bliskość parku oraz doprowadzone infrastruktury rowerowej w obszar ul. Niepodległości, rekomenduje się utworzenie łącznika rowerowego wykonanego jako ciąg pieszo – rowerowy w takiej samej technologii, jak infrastruktura rowerowa w Skawinie.

Dobrym też powinien zapewnienie połączenie pomiędzy Parkiem Miejskim, poza terenem przedszkola nr 3, na teren os. Górnik ten z uwagi na swoją charakterystykę, mogły ograniczyć bramką lub kurtką, stawianą podczas zajęć ورزشowych. Dobrym temm umozliwić dojazd dzieci na teren szkoły bez konieczności dojazdu rankiem ul. Mickiewicza. Dodatkowo rekomenduje się lokalizację zadziornego parkingu rowerowego na terenie szkoły.

REDUKCJA PRĘDKOŚCI W OTOCZENIU SZKOŁY

Pręgi zwalniające



Zaleca się montaż pręgów zwalniających płytowych przed przejściami dla pieszych w ciągu ul. Mickiewicza załem spełnienia ruchu w okolicy szkoły.

UNIEMOŻLIWIENIE WJAZDU NIEUPRAWNIONYM POJAZDOM

PROJEKCYJA PODWÓJNA



Montaż szlabanu

Rekomenduje się, aby na wjeździe na teren szkoły zamontowany został szlaban wjazdowy uruchamiany poprzez kartę w technologii RFID lub poprzez równoważny system, dedykowany dla osób, do których byłby dostępny wjazd na teren szkoły. W tym przypadku tylko osoby uprawnione mogłyby wjechać na teren szkoły, a karty powinny być wydawane nauczycielom, dostawcom oraz osobom dowożącym np. uczniów z ograniczoną możliwością poruszania się na teren szkoły. Kwota dobowości powinna pomieścić bez zmian, natomiast zmiana powinien ulec sposób kontroli dostępu.



USPRAWNIENIE PODWOŻENIA UCZNIÓW

Utworzenie zatoki Kiss and Ride



Z uwagi na możliwości infrastrukturalne w obrębie Szkoły Podstawowej nr 3 rekomenduje się utworzenie zatoki umożliwiającej kierowcom podwożenie dzieci przy jednoczesnym zachowaniu możliwości postawu autobusów dowożących dzieci na teren szkoły. W obecnej zatoczce na terenie szkoły po lewej stronie (strona północna) powinny parkować autobusy, a po południowej stronie byłaby przeznaczona na zatokę oznaczoną znakiem B-35 gdzie rodzice mogłyby podwozić dzieci.

POPRAWA WIDOCZNOŚCI



• dodatkowe oznakowanie znakami Agatko



• montaż punktowych elementów odblaskowych (PED) przed przejściem dla pieszych działających w oparciu o sygnał z fotokamery



• gazy akustyczne przed przejściem dla pieszych.



• doświetlenie przejść dla pieszych w przypadku niedostatecznego ich oświetlenia



• dodatkowe malowanie przejścia dla pieszych czerwony łóżką



• Wprowadzenie eksperymentalnego oznakowania w postaci jaskrawego malowania celem zwiększenia uwagi kierowców



Logika Interwencji

DZIAŁANIA

2. Kameralizacja ulic w rejonie szkół
 - a. Warsztaty placemakingowe - **Place Game** -
współtworzenie bezpiecznej przestrzeni
 - Pilotaż** - **Lighter Quicker Cheaper**
 - c. Wdrożenie

Inne działania

Ekspertyzy
w przestrzeni



Inne działania

Eksperymenty
w przestrzeni



Logika Interwencji

DZIAŁANIA

-
-
3. Budowa, remont i rozbudowa sieci dojazdów pieszych i ciągów pieszo-rowerowych w rejonie szkół



Logika Interwencji

DZIAŁANIA

4. Instalacja zadaszonych stojaków na rowery oraz skrytek na UTO przy szkołach



Logika Interwencji

DZIAŁANIA

5. Opracowanie i wprowadzenie akcji informacyjnych i edukacyjnych



Skawina
Miasto i Gmina





Inne działania

Udział
w akcjach



Logika Interwencji

DZIAŁANIA

6. Wprowadzenie wewnętrznej linii autobusowej
łączącej szkoły

Inne działania

Interreg CE
Low-Carb





Poziom
strategiczny

STRATEGIA ROZWOJU GMINY SKAWINA 2020-2030

ŚRODOWISKO	MOBILNOŚĆ	EKONOMIA	ŻYCIE	LUDZIE	ZARZĄDZANIE
------------	-----------	----------	-------	--------	-------------

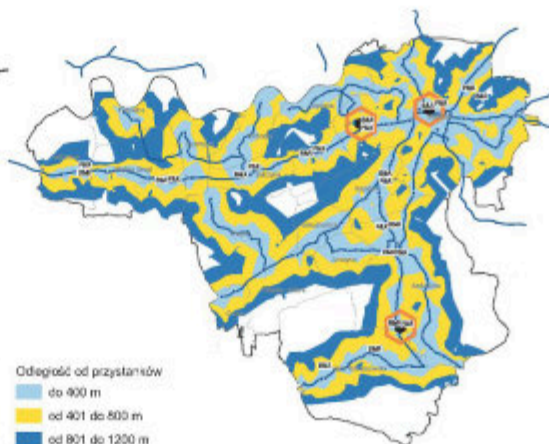
Poziom
operacyjny

PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA	SUMP	PROGRAM ROZWOJU GOSPODARKI	SUiKZP	PROGRAM ROZWOJU OŚWIATY	PROGRAM LEAN GOVERNMENT
PLAN ADAPTACJI DO ZMIAN KLIMATU	SULP	WPF	MPZP	GMINNY PROGRAM PROFILAKTYKI...	PROGRAM KOMUNIKACJI
		PLANY INWESTYCYJNE	GPR	PROGRAM ROZWOJU SPORTU	

Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej



Cel IV.1.A. Poprawa dostępności komunikacyjnej - kolej



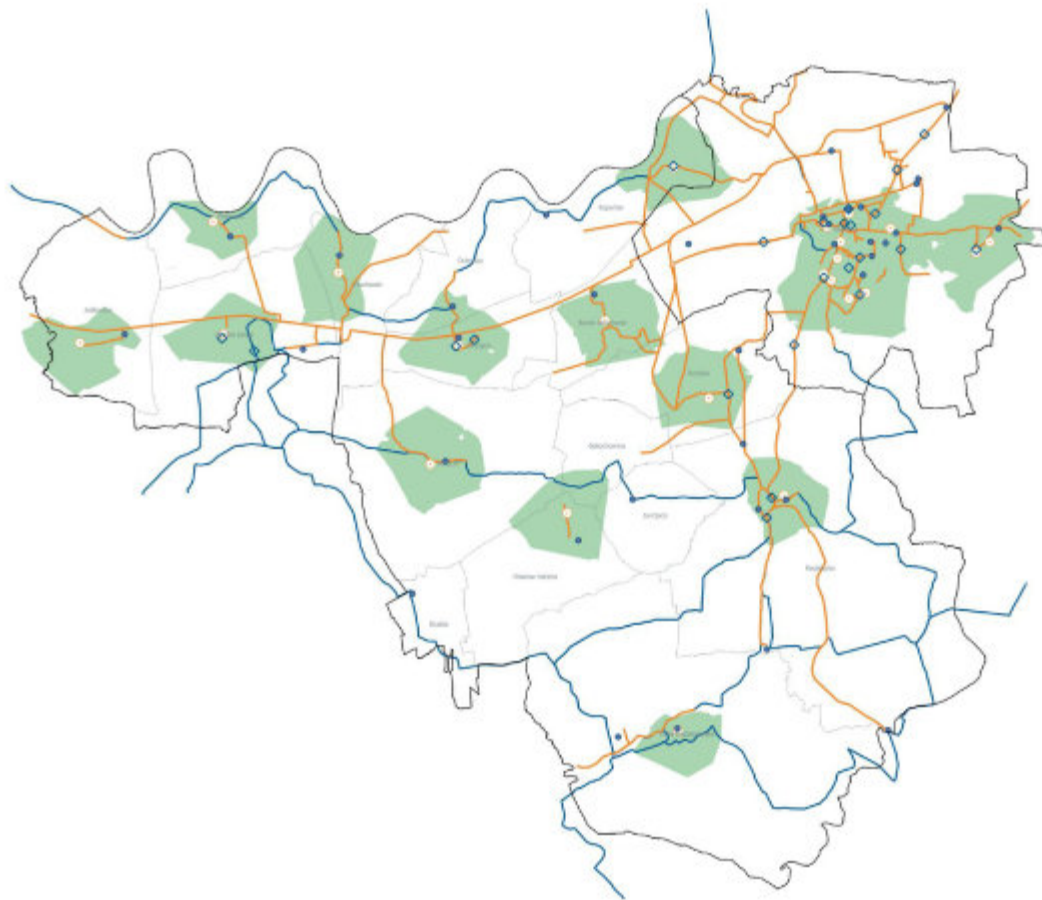
Cel IV.1.B. Poprawa dostępności komunikacyjnej - autobus/bus



Cel IV.1.C. Poprawa dostępności komunikacyjnej

- granice gminy
- granice sołectw
- Cel IV.1.A**
- węzły integrujące
- przystanki kolejowe
- linie kolejowe
- Cel IV.1.B**
- P-R parkingi w systemie Parkuj i Jedź (dla samochodów)
- B-R parkingi w systemie Parkuj i Jedź (dla rowerów)
- węzły integrujące
- przystanki autobusowe
- linie autobusowe
- Cel IV.1.C**
- rzeka Wisła
- rzeki
- główne zewnętrzne bariery przestrzenne
- miejsca przekroczenia linii kolejowej
- miejsca przekroczenia rzek
- drogi główne
- drogi zbiorcze
- linie kolejowe
- kluczowe planowane inwestycje komunikacyjne
- 1. łącznik z Beskidzką Drogą Integrującą
- 2. nowa linia kolejowa w kierunku lotniska w Balicach
- 3. most na Wiśle wraz z układem drogowym
- 4. łącznik obwodnicy z węzłem autostradowym
- 5. Beskidzka Droga Integrująca
- 6. obwodnica miasta

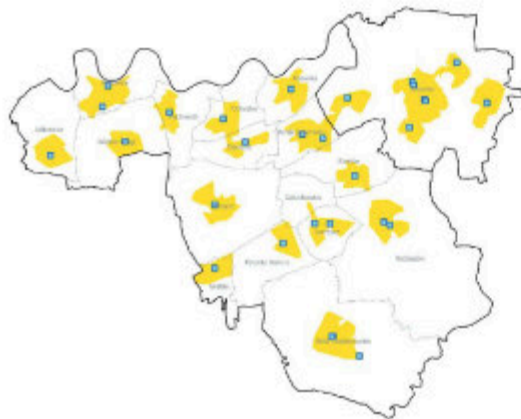
Model Struktury Funkcjonalno- Przestrzennej



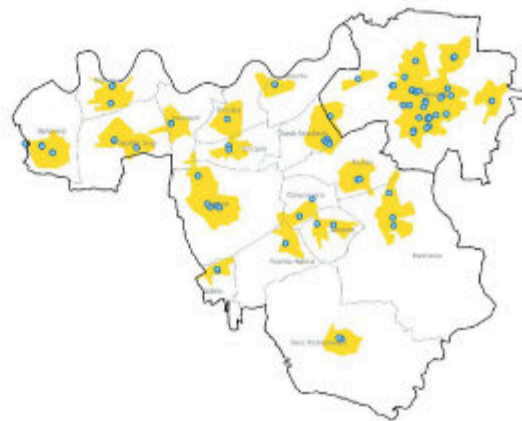
- Cel IV.2 i 3**
- działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu
 - poprawa infrastruktury mikromobilności
 - szkoły
 - strefa bezpiecznego dojścia do szkoły
- Infrastruktura pieszo-rowerowa**
- sieć dróg pieszo-rowerowych
 - trasy rowerowe

Cel IV.2. Rozwój zrównoważonej mobilności
Cel IV.3. Poprawa bezpieczeństwa mobilności

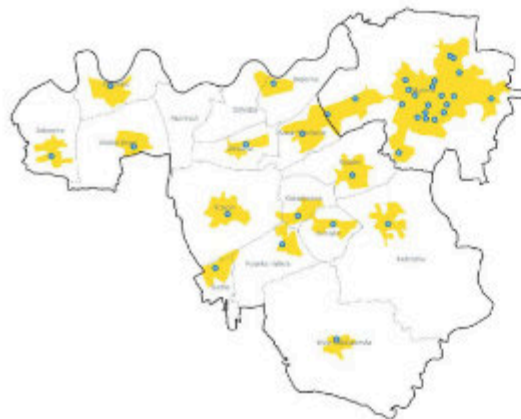
**Model
Struktury
Funkcjonalno-
Przestrzennej**



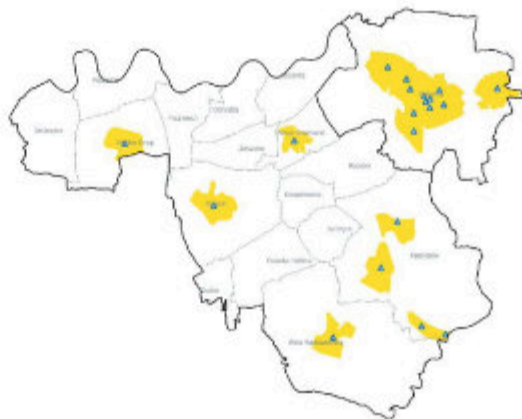
Cel II.2. Szeroki dostęp do kultury



Cel II.3. Szeroki dostęp do oferty sportowej i rekreacyjnej boiska, siłownie



Cel II.3. Szeroki dostęp do oferty sportowej i rekreacyjnej - place zabaw



Cel II.3. Szeroki dostęp do podstawowej opieki zdrowotnej

- ▭ granice gminy
- ▭ granice sołectw
- 800 m strefa dojazdu do obiektu
- Cel II.2.**
- obiekty infrastruktury służącej kulturze
- Cel II.3.**
- obiekty infrastruktury sportowej i rekreacyjnej
- place zabaw
- ▲ placówki Podstawowej Opieki Zdrowotnej (POZ)

Dziękuję
za uwagę!



Logistyka w planowaniu mobilności miejskiej

Alicja Pawłowska, Paweł Kimel, Justyna Suchanek
Wydział Inwestycji, Referat Zrównoważonej Mobilności,
Urząd Miasta Gdyni

dr Daniel Kaszubowski
Politechnika Gdańska

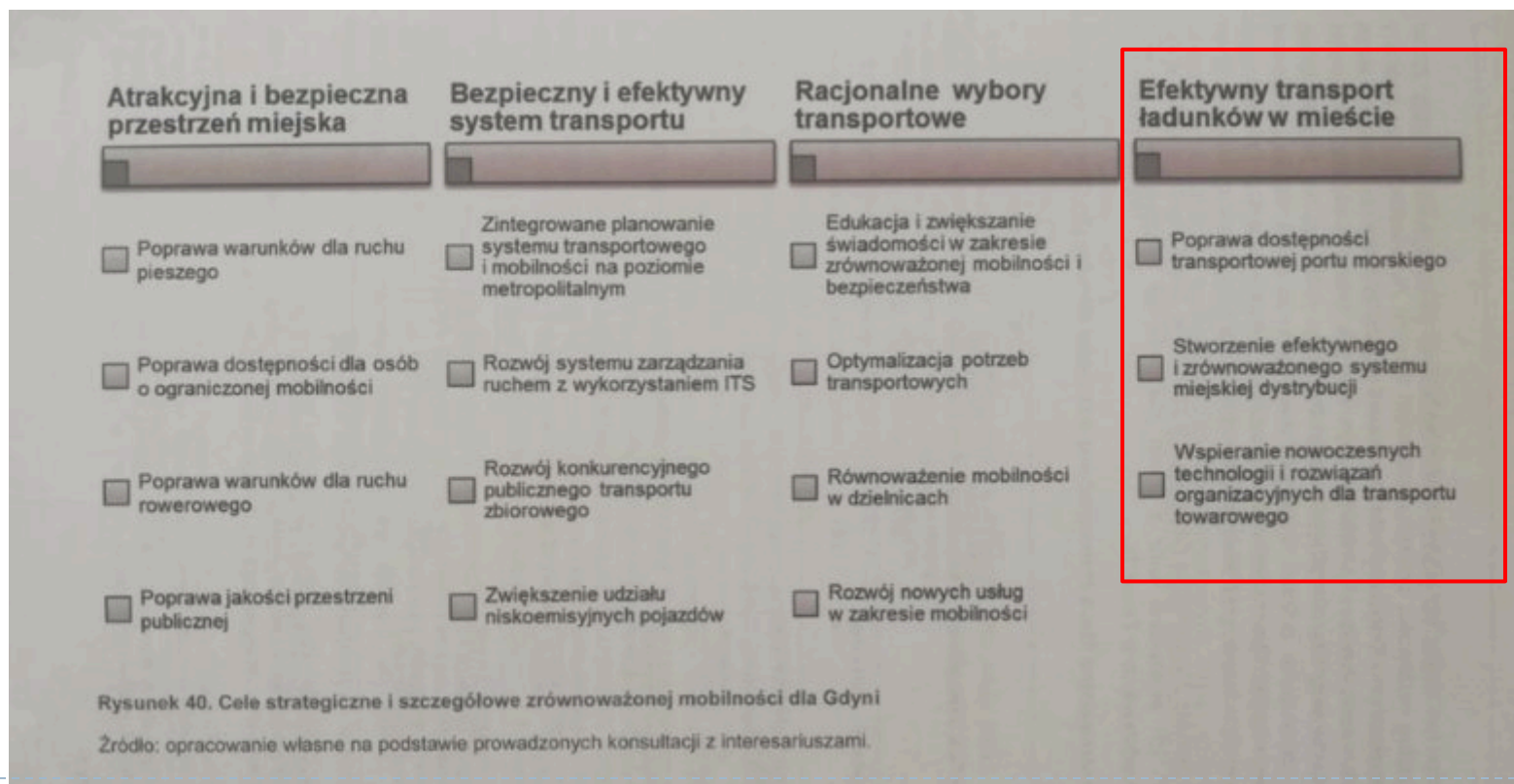
a.pawlowska@gdynai.pl

p.kimel@gdynia.pl

j.suchanek@gdynia.pl

Gdynia –SUMP

Dokument opracowany został w ramach projektu unijnego CIVITAS DYN@MO, dofinansowanego z 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej, realizowanego w Gdyni w latach 2012-2016.





Gdynia –SUMP:Logistyka miejska



Gdynia, a w szczególności jej śródmieście są obszarem koncentracji handlu detalicznego, usług oraz restauracji, hoteli oraz innych form działalności gospodarczej wymagających regularnych dostaw różnego rodzaju towarów.

W związku z tym należy podjąć działania zmierzające do poznania specyfiki miejskiego transportu ładunków w Gdyni oraz stopniowego wdrażania rozwiązań zwiększających jego efektywność przy jednoczesnym ograniczeniu niepożądanego oddziaływania.



Gdynia –SUMP:Logistyka miejska

Wjakisposóbmiastoradzisobie z wyzwaniami?

- Bezpłatne użyczenieprzedsiębiorcom rowerów towarowych
- Dedykowane miejsca dla dostawców
- Ujednolicenie systemu ograniczeń wagowych w Śródmieściu
- Punkty przeładunkowe narowerycargo-w planach



Rowery towarowe



Projekt CoBiUM – Cargo Bikes in Urban Mobility współfinansowany z programu Interreg Południowy Bałtyk na lata 2016-2020

Głównym celem projektu zmniejszenie ruchu samochodowego i hałasna obszarach mi poprzez poprawę zrównoważonych usług transportowych

W ramach działań pilotażowych prezentujemy możliwości rowerów towarowych wśród gdyńskich przedsiębiorców, organizacji pozarządowych i jednostek miejskich



Rowery towarowe w Gdyni



Bezpłatne użyczenie rowerów towarowych,
Okres wypożyczenia to maksymalnie 28 dni,
5 modeli rowerów:

- 2-kołowe z zamykaną skrzynią
- 2-kołowe z otwartą gondolą
- 3-kołowe z zamykaną skrzynią
- 3-kołowe ze skrzynią otwieraną z przodu
- 3-kołowe z otwartą gondolą

Wszystkie rowery mają wspomaganie elektryczne oraz dodatkowe wyposażenie: zabezpieczenia i pokrowce.



www.mobilnagdynia.pl/rowercargo



ROWER CARGO DLA GDYŃSKICH PRZEDSIĘBIORCÓW (FIRM), INSTYTUCJI I ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH

[Informacje](#)

[Regulamin](#)

[Zarezerwuj](#)

[Aktualności](#)



European
Regional
Development
Fund

Projekt COBUM (STHB.03.01.00-SE-0114/17-00), współfinansowany ze środków Europejskiego Fundusza Rozwoju Regionalnego w ramach programu Interreg Północny Bałtyk na lata 2014-2020.

Rowery towarowe w Gdyni -DPD

DPDPolska testowało 2 rowery cargo na potrzeby realizacji doręczeń przesyłek przez jednego z przewoźników DPDgroupna terenie miasta

DPDzakupiło własne dwa pojazdy do realizacji dostaw



Dedykowane miejsca dostaw

Zainicjowanie przez Miasto współpracy pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w funkcjonowanie dostaw w Śródmieściu.

Identyfikacja potrzeb Miasta i sektora prywatnego oraz praktycznych możliwości ich realizacji.

Analiza struktury dostaw na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i Abrahama.

Zwiększenie świadomości roli transportu dystrybucyjnego w funkcjonowaniu miasta.

Opracowanie metodyki oraz projektu rozmieszczenia dedykowanych miejsc dostaw.



Wybór obszaru docelowego

Wybrane ulice tworzą handlowo-usługową oś śródmieścia Gdyni.

Rosnąca intensywność i różnorodność prowadzonej działalności wpływa na rosnące zapotrzebowanie na dostawy towarów.

Ulice przechodzą przeobrażenia z uwagi na potrzeby wszystkich użytkowników, w tym pieszy i rowerzystów.

Niezbędne są rozwiązania równoważące swobodę prowadzenia działalności gospodarczej z wymaganiami w zakresie zarządzania dostępnością do przestrzeni miejskiej.



Definicja dostaw

Specjalnie oznaczone miejsce przeznaczone wyłącznie do obsługi dostaw na rzecz pobliskich podmiotów.

Dostawa to dostarczenie towarów, produktów niezbędnych w codziennej działalności handlowo –usługowej.

Dostawa oznacza ciągłą czynność związaną z przemieszczaniem towarów pomiędzy pojazdem a siedzibą odbiorcy.

Nie powinno się uwzględniać np.: postoju pojazdów firm budowlanych oraz innych przypadków, kiedy następuje długotrwałe zajęcie miejsca dostaw.

Miejsca dostaw nie powinny służyć do postoju pojazdów dostawczych, których właścicielami są pobliskie podmioty gospodarcze.



Procedura wyznaczania miejsc dostaw

- 1) klasyfikacja odbiorców komercyjnych,
analiza struktury dostaw,
analiza struktury rodzajowej pojazdów,
- 2) identyfikacja miejsc o dużej koncentracji dostaw,
ocena dostępności badanego obszaru,
obliczenie ilości niezbędnych miejsc dostaw,
wybor odpowiedniego projektu miejsc dostaw.
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)



Synteza wyników badania profilu dostaw

Badanie przeprowadzono za pomocą wywiadu bezpośredniego z odbiorcami towarów oraz obserwacji kontrolnej.

Celem zastosowania dwóch metod była kontrola uzyskanych wyników.

Na 1 odbiorcę przypada przeciętnie 10 dostaw tygodniowo.

Najwięcej dostaw dziennie przypada na: apteki (5), sprzęt elektroniczny/AGD (4) gastronomię (3,5) i artykuły spożywcze (3),

Przeciętny czas trwania dostawy to 10 minut (mediana),

93% dostaw wykonywano pojazdami do 3,5 tony.

25% dostaw wykonywano na chodniku, 30% na jezdni.



Metodyka obliczania

liczby dedykowanych miejsc dostaw

Okres najbardziej intensywnego wykorzystania miejsc dostaw: 9 -17 (8 godzin).

Rotacja w miejscu dostawy, z uwzględnieniem zajęcia jej przez pojazdy nieuprawnione -20 minut (3 dostawy na godzinę).

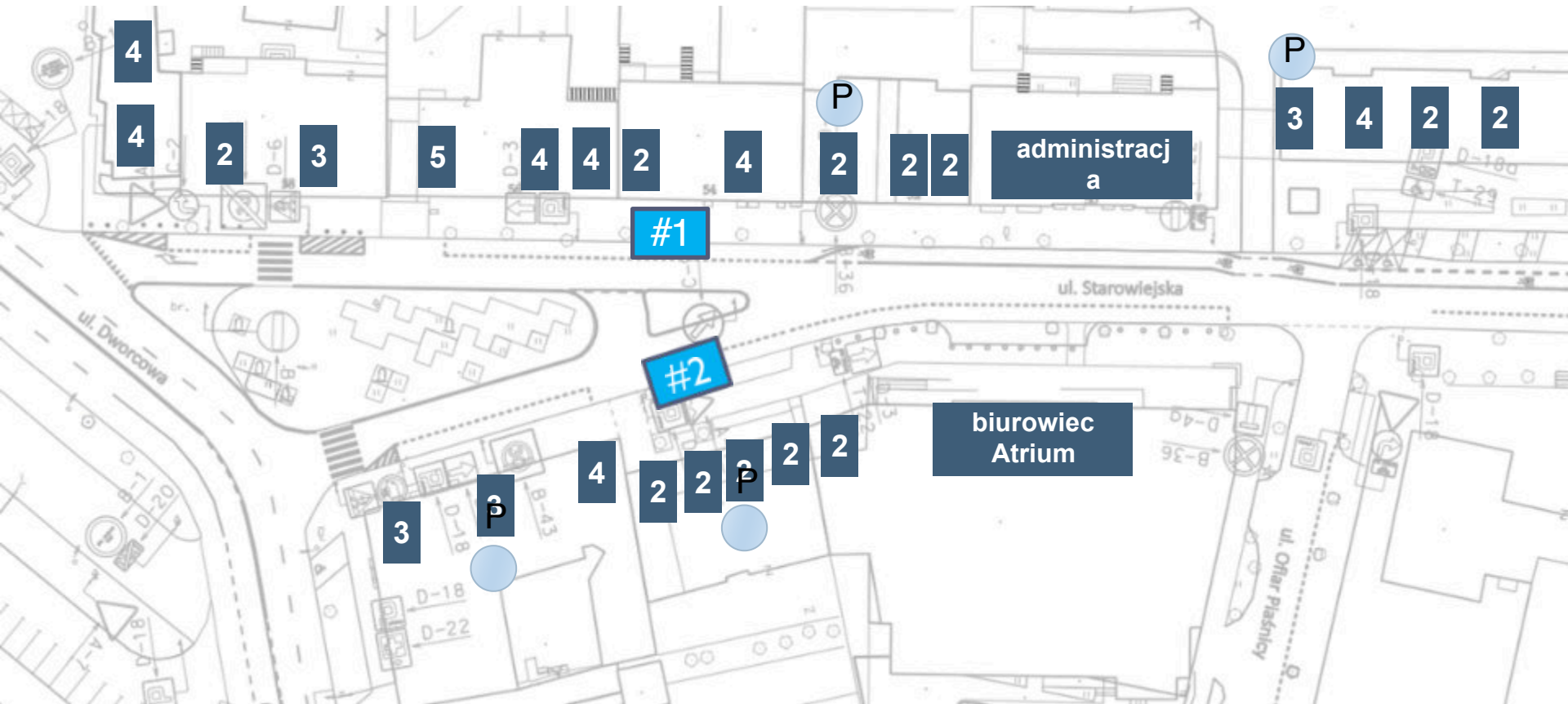
W przyjętym przedziale każde miejsce może przyjąć 24 dostawy.

Znane dzienne zapotrzebowanie na dostawy pozwala obliczyć niezbędną liczbę miejsc dedykowanych.

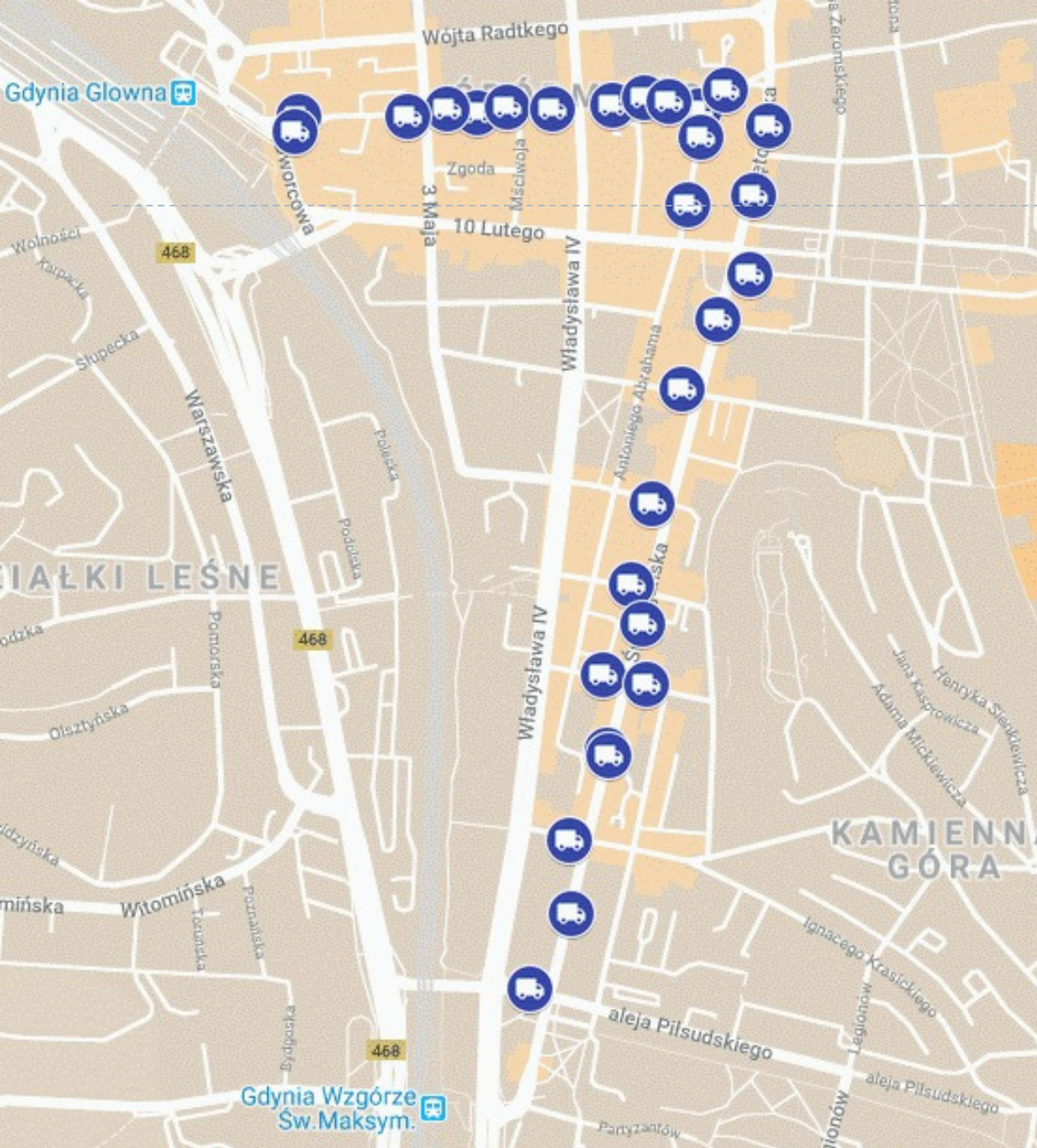
Analiza uwzględniała alternatywność realizacji dostaw np.: od strony dziedzińca –mniej miejsc dostaw od strony ulicy.



Przykład wyznaczania miejsc dostaw -Ul. Starowiejska



#1 Przybliżona lokalizacja miejsca dostawy **P** deklarowane dostawy na paletach



28 miejsc dostaw



Ujednoczenie systemu ograniczeń wagowych

Zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg

Ograniczenie degradacji dróg miejskich przez duże pojazdy ciężarowe

Ograniczenie kosztów odtwarzania infrastruktury

Utworzenie strefy objętej jednolitym systemem limitów wagowych

Zwiększenie czytelności regulacji dla użytkowników

Ułatwienie egzekwowania regulacji



Ograniczenia wagowe w Śródmieściu

Ograniczenia jedynie

na wybranych ulicach

Zróznicowane limity wagowe
(10t, 5t, 3,5t)

Wyjątki dla zaopatrzenia
definiują maksymalnej masy
pojazdu ciężarowego

Niewielka czytelność

wcześniejszego „systemu”



Założenia nowego systemu ograniczeń wagowych

Kombinacja limitów wagowych 3,5t dmc i 10t dmc oraz czasowego 5.00 – 10.00 oraz 18.00 – 21.00

Trzy warianty:

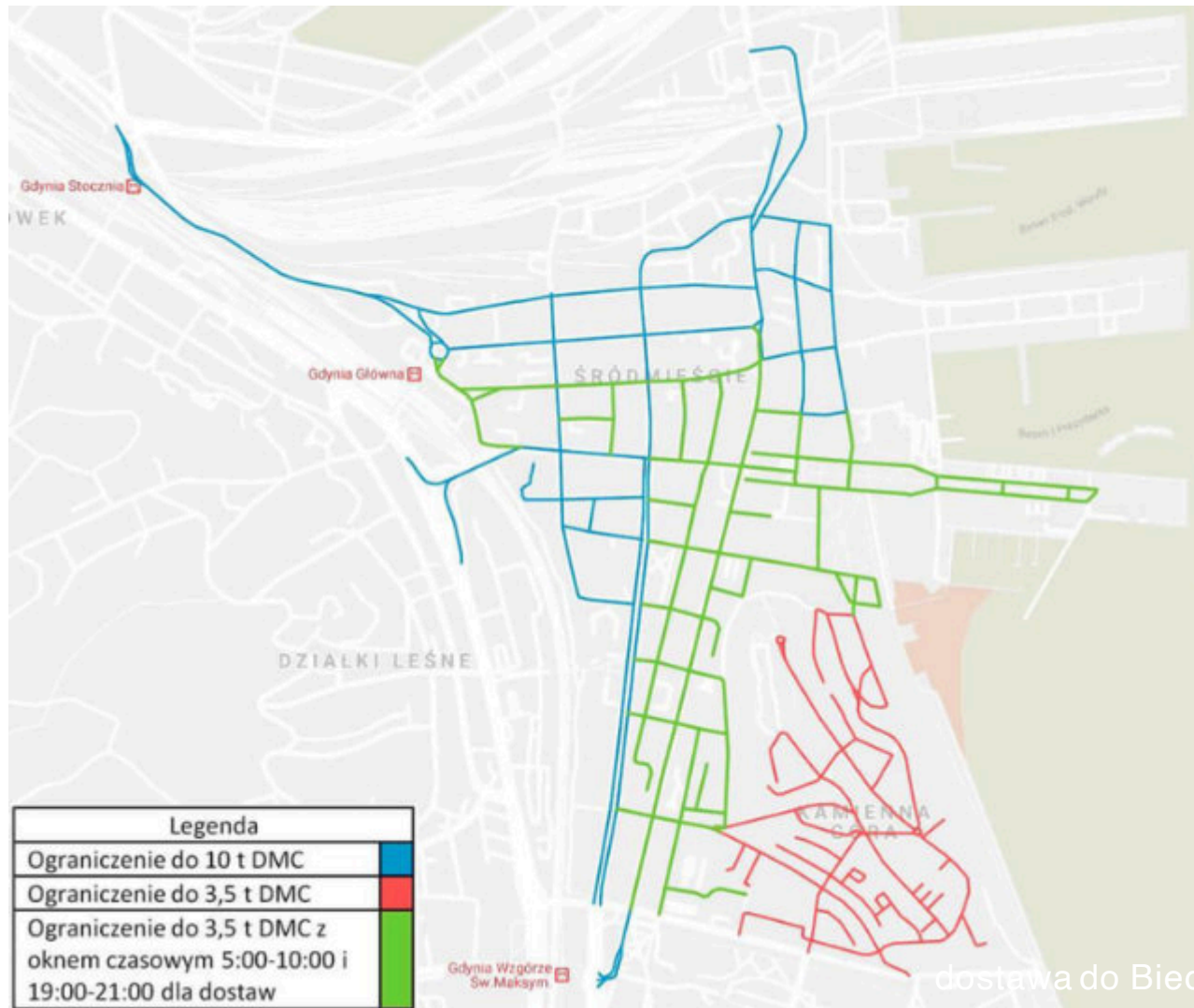
- strefa 10t bez dodatkowych wyjątków
- strefa 3,5t z dopuszczeniem 10t w g. 5.00 – 10.00 oraz 18.00 – 21.00
- strefa 3,5t bez dodatkowych wyjątków

Przestrzenna struktura regulacji wynika z badań dostaw:
rodzaj i rozmieszczenie odbiorców oraz typ pojazdów

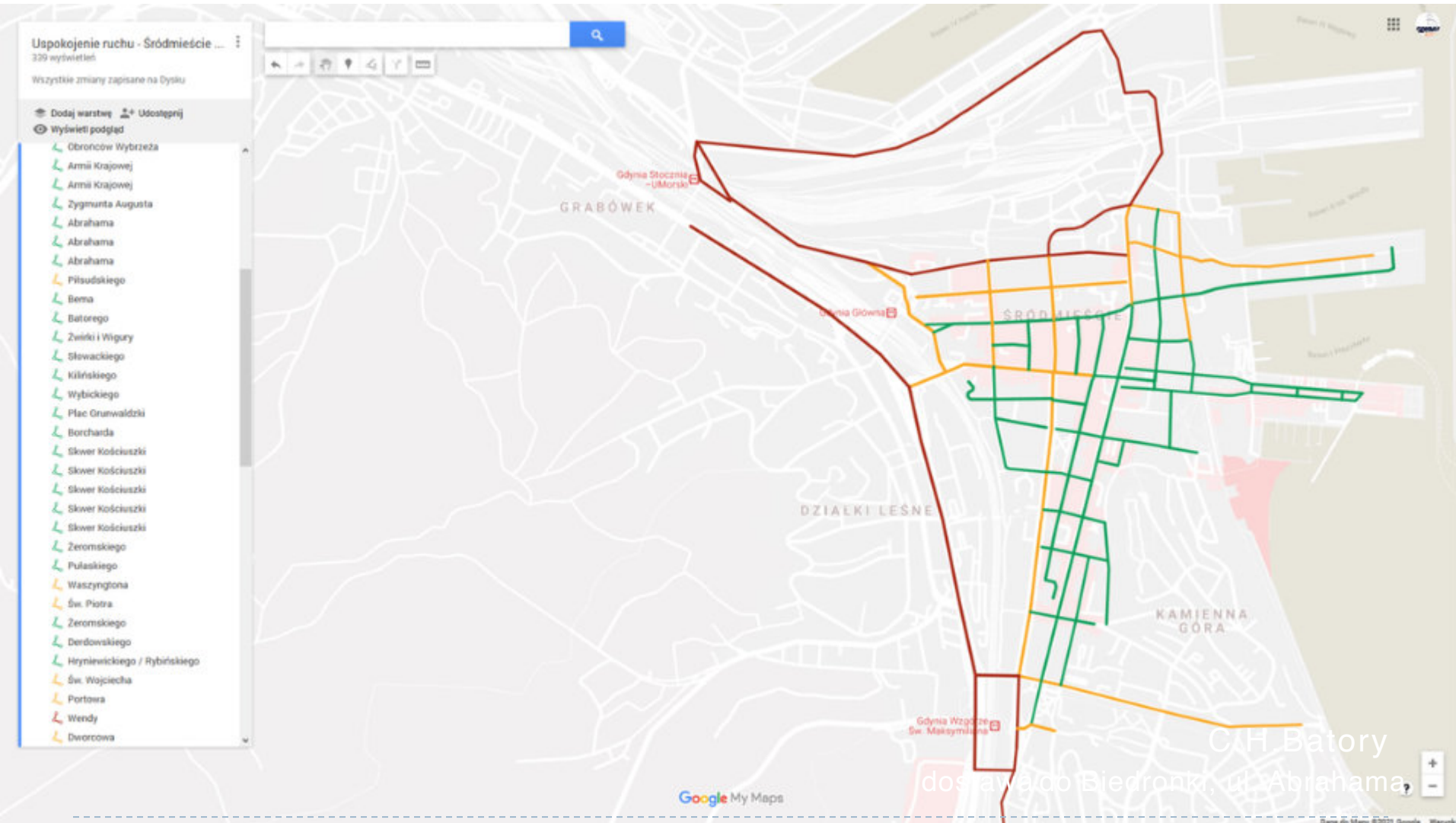
Oznakowanie oparte na dopuszczalnej masie całkowitej (dmc)



System ograniczeń wagowych



Propozycja systemu klasyfikacji ulic Śródmieścia



Założenia systemu klasyfikacji ulic Śródmieścia

	strefa I - zielona	stefa II - żółta	drogi okalające centrum - czerwone
opis docelowego charakteru	drogi z małym natężeniem ruchu samochodowego, ruch uspokojony, w tym strefy piesze (np. odc. Starowiejskiej), strefy współdzielone (np. odc. ul. Abrahama), ulice o ruchu jednokierunkowym (np. ul. Świętojańska),	drogi wyprowadzające ruch na drogi okalające ściśle centrum, optymalne wykorzystanie obecnych przekrojów, ograniczenie liczby pasów dla samochodów w jednym kierunku (np. 3Maja, WRW)	drogi okalające ściśle centrum, preferowane dla dojazdu do/wyjazdu z centrum, pasy o zmiennym kierunku ruchu, tranzyt
ruch pieszy	1) ciągłość chodników również w odniesieniu do innych użytkowników -> chodnik "przecina" infrastrukturę rowerową i samochodową, wyniesione skrzyżowania, szerokość chodnika min 2m. 2) ławki w odległości max. 50m. 3) elementy zwiększające atrakcyjność przestrzeni (wówczas skłonność do pokonania 3x odległości pieszo) 4) zakaz parkowania na chodnikach	dogodne warunki dla ruchu pieszego, w tym 1) atrakcyjna przestrzeń w okolicy przystanków TZ, 2) ławki w odległości max. 50m, 3) chodnik szerokość min. 2m, 4) zakaz parkowania na chodnikach	chodniki min. 1,5m po obu str. ulicy, ławki w odległości min 50
zieleń	parki kieszonekowe, zielone mikro przestrzenie w odległości max. 300m, „drzewa, zieleń średniej wysokości	drzewa, zieleń średniej wysokości (zapewnia lepszą jakość powietrza, ogranicza poziom hałasu i zwiększa poczucie bezpieczeństwa w ruchu)	drzewa, wyższa zieleń np. żywopłoty (zapewnia lepszą jakość powietrza, ogranicza poziom hałasu i zwiększa poczucie bezpieczeństwa w ruchu)
ruch rowerowy	ruch na zasadach ogólnych, pasy rowerowe, kontraruch	uprzywilejowanie rowerzystów w stosunku do ruchu samochodowego, np. drogi rowerowe lub pasy wydzielone z jezdni (NIE chodnika/zieleni), kontrapasy/kontraruch, śluz, sierzanty	chodnika/zieleni), ew. przekierowanie ruchu rowerowego na drogi w strefie II- żółtej (mniejsze narażenie rowerzystów na zanieczyszczenie powietrza), separowany ruch rowerowy
transport zbiorowy	ruch na zasadach ogólnych, przystanki w odległości max. 300m., przystanki bez zatok	buspasy, przystanki w odległości max. 500m., przystanki bez zatok	buspasy, przystanki w odległości max. 500m., zatoki przystankowe
ruch samochodowy	dopuszczony niezbędny ruch dojazdowy (os. niepełnosprawne, mieszkańcy okolic), pojedyncze pasy ruchu w 1 kierunku,	ruch ograniczony, pojedyncze pasy ruchu w 1 kierunku, łączenie relacji ruchu na 1 pasie, szczególnie prawoskrętów z jazdą na wprost	optymalne wykorzystanie pasów w 2 kierunkach, pasy o zmiennym kierunku ruchu
dopuszczalna prędkość	max. 30	max 50	50
przejścia dla pieszych	NIE	TAK - naziemna, uszy myszki miki na granicy z ulicami strefy I - zielonej	TAK - naziemna, dodatkowe kładki pieszo rowerowe nad torami
sygnalizacja świetlna	NIE	ew. TAK + dodatkowa faza zielona dla pieszych na wszystkich wlotach	TAK
parkowanie wzdłuż ulicy	brak lub równoległe, ograniczone do minimum	równoległe	równoległe/skośne
parkowanie dla rowerów	stojaki w ramach dostępnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy - min 20% każdej przestrzeni parkingowej	stojaki w ramach dostępnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy i w ramach parkingów rowerowych - min 20% każdej przestrzeni parkingowej	stojaki w ramach dostępnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy i w ramach parkingów rowerowych - min. 10% każdej przestrzeni parkingowej
parkingi dla samochodów	NIE	TAK - podziemne przy nowych inwestycjach - dla mieszkańców Śródmieścia (na Identyfikatorze do parkowania wskazany dodatkowo parking)	TAK - buforowe, naziemne, kubaturowe dla mieszkańców Gdyni, turystów, ko za niż zv niż is 7P
koszt parkowania	wg nowej stawki - ŚSPP	wg nowej stawki - ŚSPP	SPP np. o Działki Leśne, ew do ul. Warszawskiej włączr ie.
ograniczenie czasowe parkowania wzdłuż ulic	TAK - max. 3h	TAK - max. 6h	NIE

Klimatyczne Centrum

KLIMATyczne
centrum

TRAUGUTTA, KILIŃSKIEGO, OBROŃCÓW WYBRZEŻA, ŻWIRKI I WIGURY

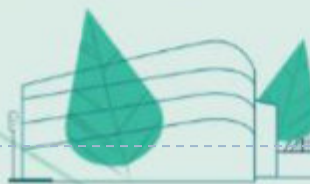
W celu zwiększenia bezpieczeństwa i dostępności obszaru dla pieszych, stworzona zostanie przyjazna przestrzeń otoczona zielenią, która będzie zachęcać do przemieszczania się pieszo lub rowerem po Śródmieściu oraz do spędzania w nim czasu. Powstaną także specjalnie zaprojektowane skrzyżowania, na których pieszy będzie miał do pokonania krótszy odcinek drogi, a samochód bezpieczniej i spokojniej poruszać się będzie w ruchu drogowym. Ponadto, poprzez uporządkowanie sposobu parkowania, zwiększona zostanie powierzchnia chodników dostępna dla pieszych.



Bezpieczne skrzyżowania, regulacja parkowania oraz nasadzenie zieleni na ulicach: Obrońców Wybrzeża, J. Kilińskiego, R. Traugutta oraz Żwirki i Wigury.

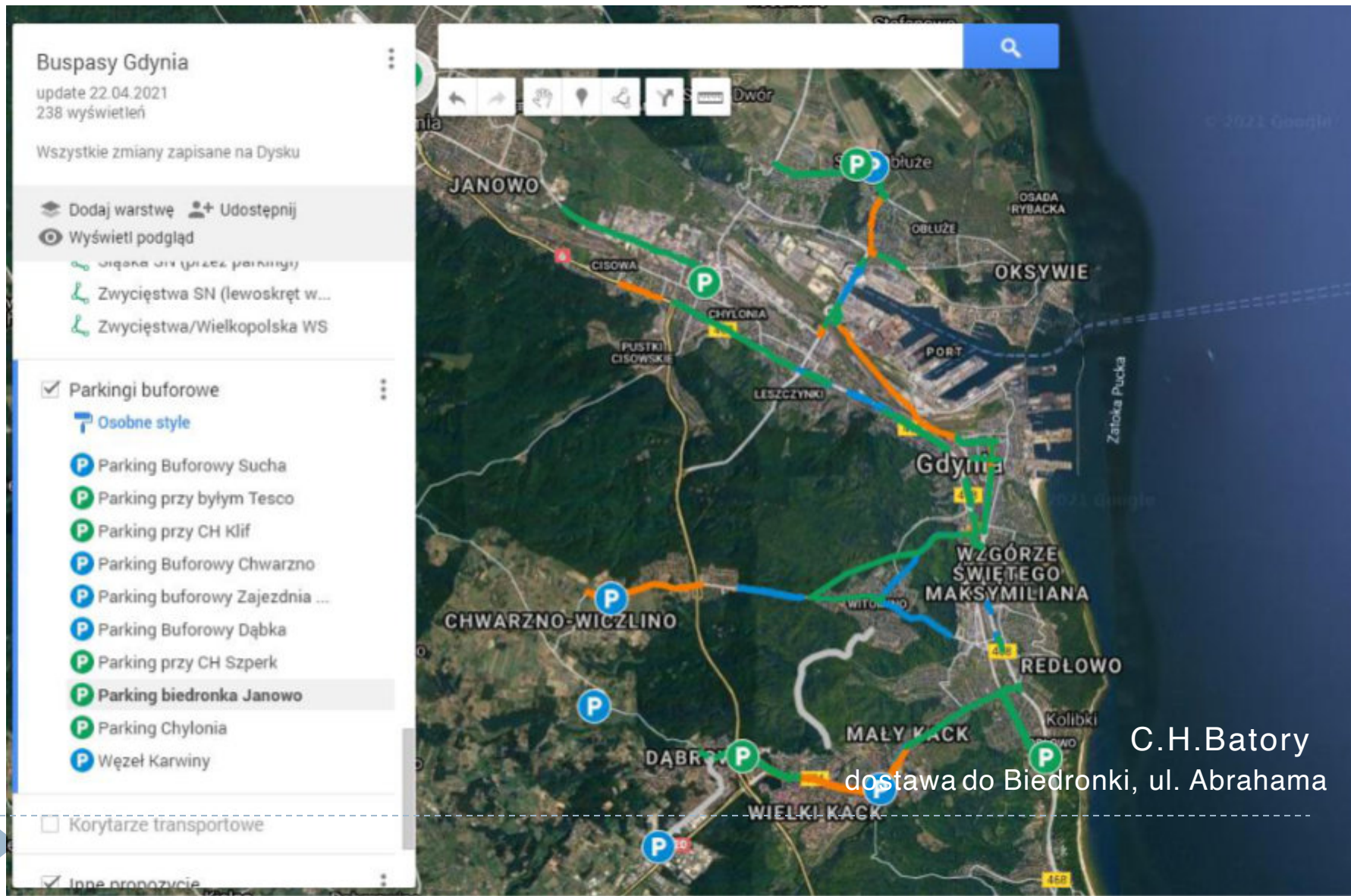


KLIMATyczne
centrum



dostawa d

Polityka parkingowa i korytarze buspasów



Dziękuję za uwagę!

Alicja Pawłowska
a.pawlowska@gdynia.pl



INFRASTRUKTURA TO NIE WSZYSTKO

Tczew, 28.05.2021r.



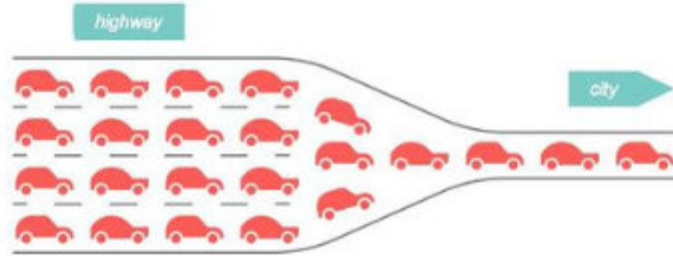
Samochodoza – choroba miast



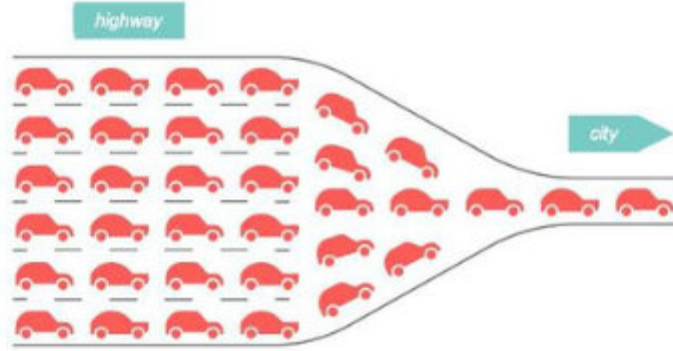


The Bottleneck

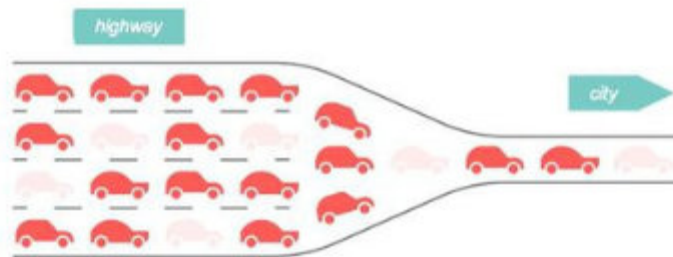
If this is your problem...



...then this **isn't** your solution



...this is!



space required
to transport **60 people**



car



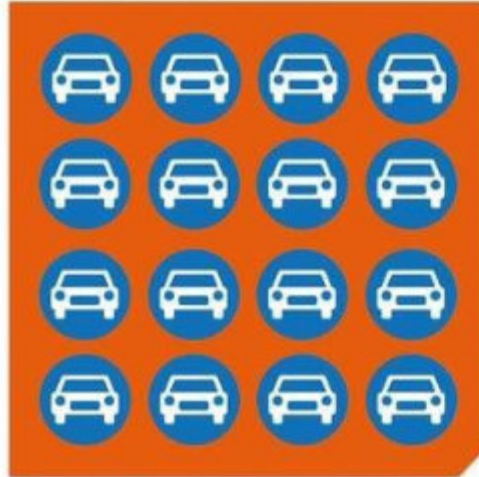
uber



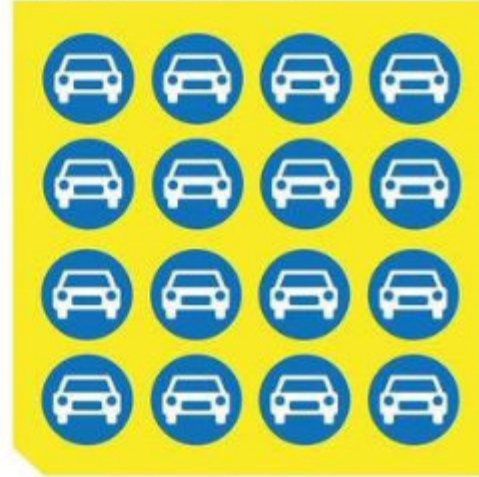
autonomous car



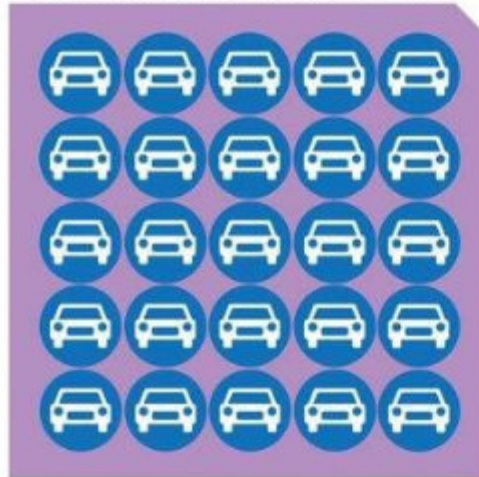
Life with cars.



Life with electric cars.



Life with autonomous cars.



Life in a modern city.



coltite
anderson
studio



W okolicach szkoły, do której uczęszcza Jasiu, jest zbyt duży ruch samochodowy, aby samemu mógł tam bezpiecznie chodzić.

Dlatego odwozimy go do szkoły.



U nas nie ma kultury rowerowej
– nie jesteśmy Amsterdamem!





Jak komunikować nasze rowerowe działania?

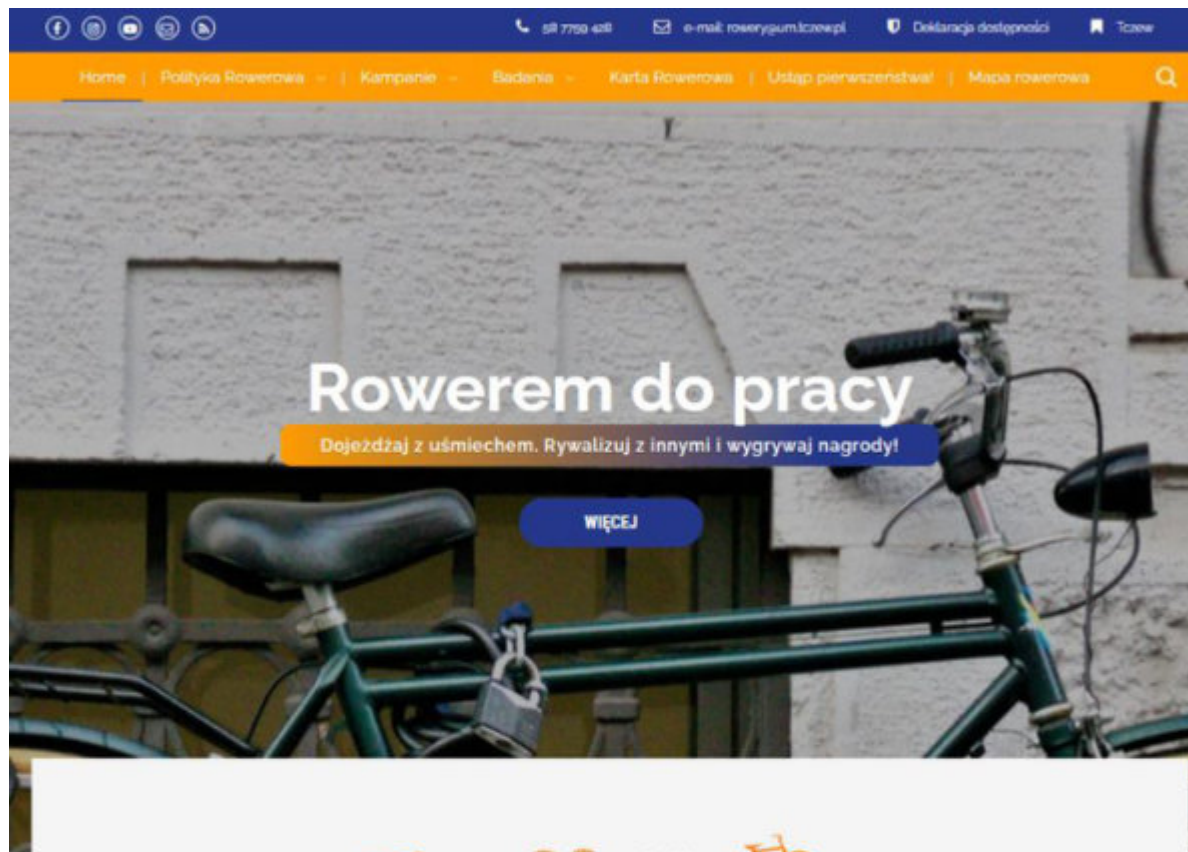


Press

“Oficer rowerowy” - osoba pierwszego kontaktu dla mieszkańca, koordynator wiedzy i informacji wew. urzędu



Dedykowana działaniom rowerowym strona www / zakładka strony miejskiej - zbiór informacji o działaniach miasta (promocja i edukacja)



28



kilometrów dróg

Długość dróg rowerowych na terenie miasta Tczewa

587



tysiący przejazdów

Wykonane przejazdy na rowerze w ciągu jednego roku na terenie miasta Tczewa

500



uczestników

Uczestnicy w konkursie Rowerem do Pracy w ciągu jednego roku



Biuletyn miejski, strona na Facebooku jako narzędzia
taniej komunikacji i edukacji mieszkańców
Warto aktywnie informować w grupach tematycznych,
dotyczących życia Gminy

miasto dla
rowerów

The screenshot shows the Facebook profile of 'Tczew - Miasto dla Rowerów'. The page has 58,775,428 likes. A recent post from October 14, 2019, at 09:55, thanks ZUK (Zakład Usług Komunalnych) for making it easier to cycle to the PKP station by lowering curbs on Pomorskiej, Północnej, and Dworcowej streets. The post includes a grid of six photos showing various cycling paths and infrastructure improvements.

Tczew - Miasto dla Rowerów
58 775 428

Tak Nie mam ... Nie

Zdjęcia Wyświetl wszystko

Filmy Wyświetl wszystko

Tczew - Miasto dla Rowerów
14 października o godzinie 09:55 · 🌐

Dzięki ZUK - Zakład Usług Komunalnych w Tczewie wygodniejszy dojazd rowerem do dworzec PKP. Obniżone zostały krawężniki na Pomorskiej oraz na Północnej i Dworcowej. Wiemy jak dużo z Was korzysta z dojazdu rowerem na dworzec. Dziękujemy!

#rower #Tczew #dworzecpkp #roweremnapociąg

“Zespół Rowerowy” i przejazdy rowerowe jako narzędzia do włączania mieszkańców w politykę miasta



Ruch rowerowy w Tczewie w 2019 roku

– raport z badania opinii rowerzystów

Michał Kwiatkowski

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu,
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej,
Katedra Studiów Miejskich
i Rozwoju Regionalnego,
ul. Lwowska 1, 87-100 Toruń,
kwiat@umk.pl

Grzegorz Pawlikowski

Urząd Miejski w Tczewie,
Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej,
Pl. Marszałka Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew,
rowery@um.tczew.pl



Badanie Rowerowe 2019

Szanowne mieszkanki i mieszkańcy Tczewa
Urząd Miejski w Tczewie wraz z Wydziałem Nauk o Ziemi Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, zwracają się do Państwa z uprzejmą prośbą o wypełnienie poniższej ankiety.

Jej wyniki zostaną wykorzystane w celu zbadania Waszych potrzeb i oczekiwań odnośnie działań rowerowych miasta Tczewa na 2020 rok i kolejne lata.

Ponadto z uwagi na temat bezpieczeństwa jakim zajmuje się Zespół ds. Polityki Rowerowej, Państwa uwagi pomogą w zdiagnozowaniu trudnych i niebezpiecznych miejsc dla rowerzystów w Tczewie, a w dalszej kolejności wypracowania rozwiązań usprawniających.

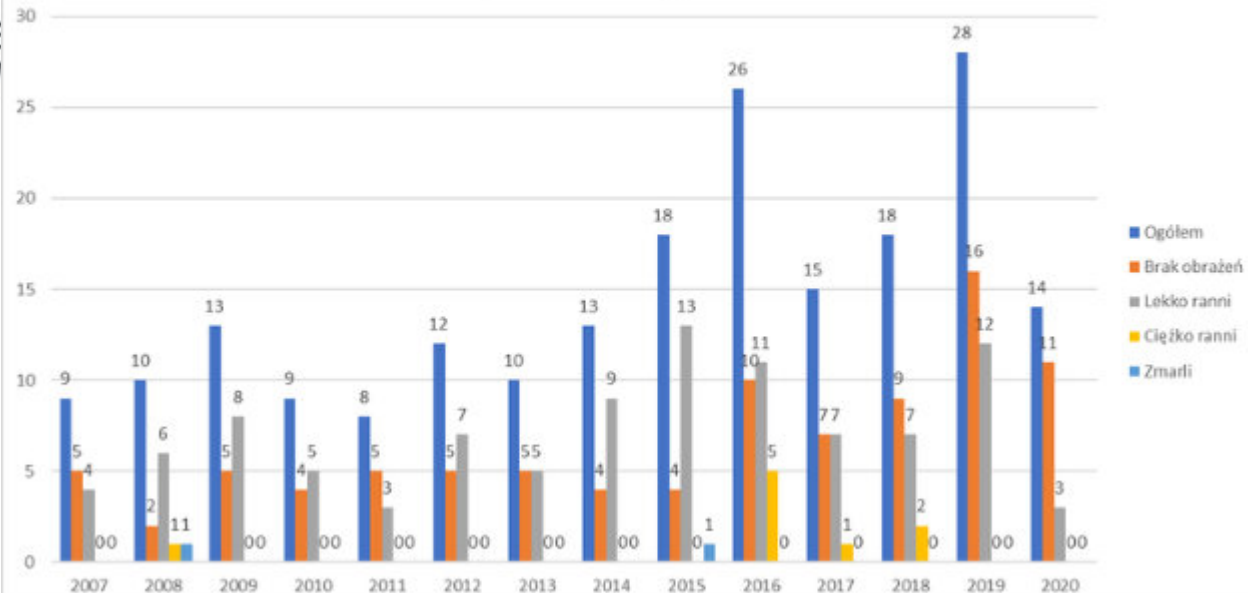
Podane informacje zostaną wykorzystane wyłącznie w celach statystyczno-merytorycznych i będą prezentowane do publicznej wiadomości tylko w formie zbiorczej.

ANKIETA JEST ANONIMOWA!



miasto dla rowerów

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (lata 2007-2020) z podziałem na typ obrażeń



Rower jako transport,
a nie jako sport czy rekreacja



ADAM

ROWER TO DLA MNE PRZED
WSZYSTKIM DOSKONAŁY
ŚRODEK KOMUNIKACJI. JAZDĘ
NA ROWERZE TRAKTUJĘ TAKŻE
JAKO JEDNĄ Z FORM
AKTYWNOŚCI ORAZ RELAKSU.
OCZYWIŚCIE IM STARSZY
ROWER, TYM PIĘKNIEJSZY.



EWA

ROWER TO DLA MNE
FANTASTYCZNY ŚRODEK
KOMUNIKACJI, ALE PRZED
WSZYSTKIM JAZDA NA NIM
SPRAWIA MI OGROMNĄ
PRZYJEMNOŚĆ.
CZUJĘ SIĘ WTEDY WOLNA
I ZRELAKSOWANA.
PO PROSTU SZCZĘŚLIWA.

Tczew Miasto dla Rowerów



KAMILA

ROWER DLA MNE TO ZŁOTY ŚRODEK
NA STRES, PORANNE PRZEBUDZENIE,
POPÓŁDNIOWE ODREAGOWANIE,
WIECZORNY TRENING.

Tczew Miasto dla Rowerów



SEBASTIAN

JEŹDŹ NA ROWERZE, BO DAJE
MI TO WOLNOŚĆ PORUSZANIA
SIĘ.

Tczew Miasto dla Rowerów



KASIA

NAUCZYŁAM SIĘ JEŹDZIĆ ROWEREM JAK MIAŁAM 5 LAT. (POZDRO DLA DZIADKA STASIA, KTÓRY ODKRECIŁ MI BOCZNE KÓŁKA!), JEŹDŹĘ DO DZIŚ. LOVE ROWER!

Tczew Miasto dla Rowerów



RAFAŁ

MAM DWA RÓŻNE ROWERY. MIEJSKIE OSTRE KOŁO TO DLA MNIE STYL ŻYCIA, BYCIE EKO, OSZCZĘDNOŚĆ CZASU W PORUSZANIU SIĘ PO MIEŚCIE. A MTB TO TRENINGI, ADRENALINA I RYWALIZACJA.



MICHAŁ

ROWER TO DLA MNIE SWOBODA, WOLNOŚĆ OD ŚCISKU. SPOŚÓB NA RELAKS.

Tczew Miasto dla Rowerów



ASIA

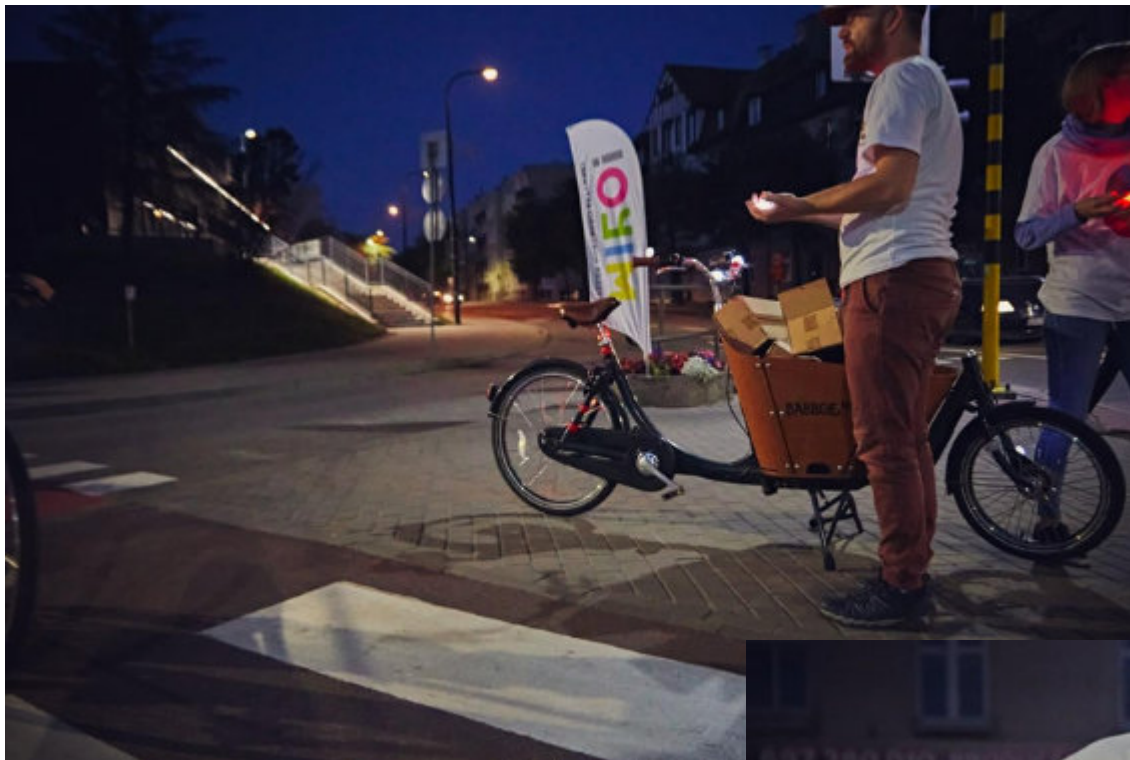
ROWER TO DLA MNIE OTWARTA PRZESTRZEŃ. I WIATR WE WŁOSACH. ŚWIAT WIDZIANY Z POZYCJI SIODELKA JEST JAKIS TAKI MIŁSZY.

Tczew Miasto dla Rowerów

Edukacja i promocja ruchu rowerowego







miasto dla rowerów

Tczew

miasto dla rowerów



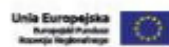
CZY WIESZ, ŻE...

**KIEDY PRZECINASZ
PRZEJAZD DLA
ROWERÓW AUTEM,
MUSISZ USTĄPIĆ
PIERWSZEŃSTWA
ROWERZYŃCIE!**

(art. 27 ust. 3a - Prawo o ruchu drogowym)

WIĘCEJ NA:

WWW.ROWER.TCZEW.PL



miasto dla
rowerów



DOBRE MANIERY

SAMOCHODY PIESI ROWERY



- Ależ proszę. - Ależ dziękuję.

Tczew i dla rowerów

WYPOSAŻENIE ROWERU



- 1 LAMPKA Z PRZODU** - obowiązkowy element podczas jazdy po zmroku. Może świecić lub migać na biało lub żółto. Bardzo ważne, aby świeciła drogą, ale nie oślepiała innych uczestników ruchu. Powinna być zamontowana na wysokości do 150 cm od ziemi.
- 2 DZWONEK** - lub inny sygnał dźwiękowy o nieprzerwanym dźwięku. Przydatny w awaryjnych sytuacjach, choć lepiej go nie nadużywać.
- 3 HAMELCE** - każdy rower musi mieć przynajmniej jeden sprawni hamulec. Choć niektóre typy rowerów mają hamulec tylko na przednim kole, nie jest to najbezpieczniejsze rozwiązanie. Dla bezpieczeństwa i skuteczności hamowania warto mieć dwa hamulce.
- 4 ŚWIATELKO POZYCyjne** - czerwone z tyłu. Obowiązkowe po zmroku.
- 5 CZERWONY ODBŁASK** - obowiązkowy akcesoriów od pory dnia.

PRZEPISY

- KODEKS RUCHU DROGOWEGO

Rowerzysta to pełnoprawny uczestnik ruchu drogowego



C-12 Droga dla rowerów - Jeśli rowerzysta może obowiązek z nim korzystać. Kiedy droga dla rowerów się kończy (C-11a), oznacza włączenie się do ruchu na jezdni czy innej ścieżce, na którą wchodzi.



Droga dla rowerzystów i pieszych - To połączenie na jednej jezdni znaków **C-52 i C-56**. Organizacja ruchu na takiej drodze wskazuje dodatkowy symbol kierunki. Pionowa (C-13/14) oznacza, że którą stronę drogi poruszają się piesi, a po której rowerzyści. Pionowa (C-16/17) informuje, że zarówno piesi, jak i rowerzyści mogą poruszać się po całej szerokości drogi. **Uwaga!** Pierwszeństwo ma pieszy!



T-22 Tabliczka z napisem i symbolem roweru - „Nie dotyczy rowerów” - Tabliczka umieszczona pod znakiem informuje, że nie dotyczy on rowerów.



D-4a Przejazd dla rowerzystów - Ostrzega miejsce przejazdu rowerów w poprzek jezdni. Umieszczenie bezpośrednio przed przejazdem informuje kierowców, że powinni zmniejszyć prędkość i zachować szczególną ostrożność. Gdy obok przejazdu jest przejście dla pieszych, informacja o tym znak (lub gestyjkę dla pieszych) i przejazd dla rowerów. Trzymaj się wytyczonych liniami przejazdu i nie skręcaj sobie drogi przez pasy!



A-24 Uwaga rowerzyści - Znak ostrzega kierowców, że zbliżają się do przejazdu dla rowerzystów lub innego miejsca, w którym rowerzyści włączają się do ruchu samochodowego.



B-9 Zakaz wjazdu rowerów - Zakaz obowiązuje na jezdni i poboczu. Znak ten jest stosowany nie tylko na drogach o dużej natężeniu ruchu i dużej dopuszczalnej prędkości, ale też tam, gdzie w pobliżu została wytyczona droga dla rowerów.

Znaki zakazu, nakazu, ostrzegawcze, informacyjne lub oznaczeń ruchu drogowego muszą być znanymi i do wszystkich się stosować. Nie tylko do tych, na których widnieje symbol roweru.

TCZEWSKI *Boh* ROWEROWY

NAPRAWIMY **TWÓJ** ROWER I NAUCZYMY **CIĘ**
BEZPIECZNIE JEŹDZIĆ PO TCZEWIE

Więcej informacji pod adresem www.rower.tczew.pl

Organizator



miasto
dla
rowerów

Partnerzy

KORBA

KURIERZY



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

miasto
dla
rowerów





HOP! NA ROWER





Zarządzenie Nr 27 /11/2020
Prezydenta Miasta Tczewa
z dnia 06.11.2020 r.

w sprawie: przyjęcia Regulaminu przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową w szkołach podstawowych na terenie miasta Tczewa

Na podstawie art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 713),

**Prezydent Miasta Tczewa
zarządza, co następuje:**

§ 1

Celem zwiększenia frekwencji dzieci posiadających uprawnienia do poruszania się rowerami wprowadza się ujednolicone zasady przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową w szkołach podstawowych na terenie miasta Tczewa w formie „*Regulaminu przeprowadzania egzaminów na kartę rowerową w szkołach podstawowych na terenie miasta Tczewa*”, stanowiącego załącznik do niniejszego zarządzenia.



MIŁO!

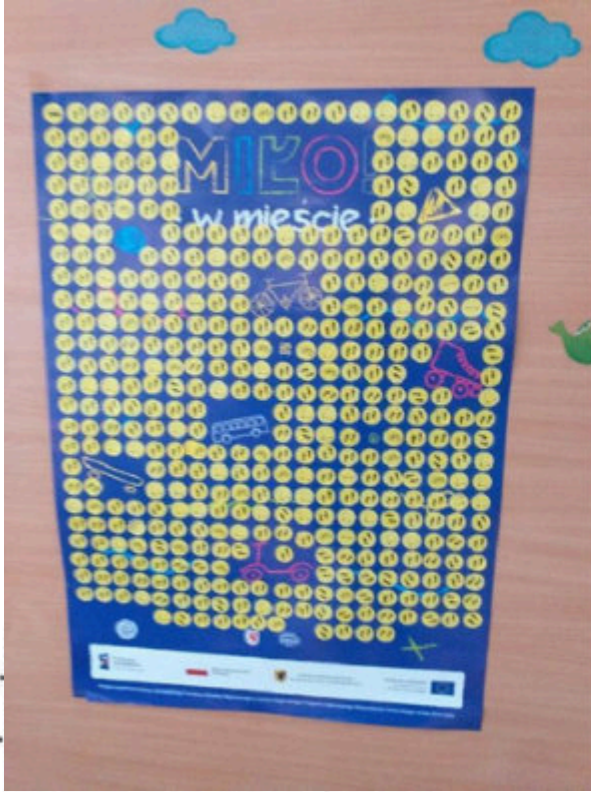
• w mieście •



ZACZNIJ DZIEŃ MIŁO

Kampania promująca mobilność miejską
wśród najmłodszych









KONKURS
2021

Dojeżdżaj z uśmiechem
Rywalizuj z innymi
Wygrywaj nagrody!



miasto dla
rowerów



TCZ.PL



flex.

BONDARIEW
SALON ROWEROWY



KURIERZY



12.04

rejestracja uczestników
i firm

19.04

start konkursu

31.10

koniec konkursu



Pobierz aplikację
STRAVA



miasto dla
rowerów





Dojeżdżaj z uśmiechem.

Rywalizuj z innymi i wygrywaj nagrody!

Rankingi

Ranking Firm		Ranking Pracowników			
Lp. ▲	Firma	Wielkość firmy	Przejazdy	Dystans (km)	Punkty
1	Flex	1000+ największa firma	2039	14641	121325
2	HUBER+SUHNER Sp. z o. o.	251 - 1000 duża firma	765	5432	45471
3	PRESS GLASS S.A.	251 - 1000 duża firma	654	4505	41140

HARMONOGRAM KONKURSU

12.04

rejestracja uczestników i firm

19.04

start konkursu

31.10

koniec konkursu



Moje statystyki

1413

Twoje Szprychy

291

Przejechany dystans (km)

65

Liczba przejazdów

Moje odznaki



Ranny ptaszek

Za przejazdy rowerem przynajmniej 15 razy przed godziną 9.00 rano



Nocny Marek

Za przejazdy rowerem przynajmniej 15 razy po godzinie 18.00 wieczorem



Weekend

Za przejazdy rowerem przynajmniej 6 razy w weekend



2914



W tym tygodniu zdobyłeś premię za aktywność!

Jak zdobywa się punkty w konkursie?

Zasady przyznawania punktów będą następujące:

Za każdy dojazd lub wyjazd z przypisanego użytkownikowi miejsca pracy (np. obszar na mapie o promieniu 300 m), z ograniczeniem do punktowania 2 razy dziennie w 5 dowolnych dniach w tygodniu – 50 punktów

Za każdy przejechany rowerem kilometr – 1 punkt

Za każdy inny przejazd czyli nie dotyczący dojazdu i powrotu z pracy punkty będą przyznawane w następujący sposób:





Talon na 2 gałki lodów z JASNEJ

Spółdzielnia Lodziarska Jasna - lody dla ochłody po miejskich i szosowych podróżach! Jeden talon, DWIE gały, miszmasz smaków i moc naturalnych produktów. Cyklistki i cykliści, zapraszamy do lokalu przy ul. WĄSKA 55. Godziny otwarcia i menu tutaj

<https://www.facebook.com/JasnaLodziarnia>
UWAGA! TALON WAŻNY PO 24H OD MOMENTU ZAKUPU!

Szprychy: 1250

Dostępność: 119 szt.

KUPUJĘ



Komin wielofunkcyjny z logo konkursu Rowerem do Pracy

Termoaktywny komin z logo konkursu Rowerem do Pracy. Szybkoschnący. Wymiary: 50x25. Materiał: 81% poliester, 19% elastan. Gramatura: 125g/m2. Odbiór nagrody w Urzędzie Miejskim w Tczewie. Sprawdź termin!

Szprychy: 2500

Dostępność: 75 szt.



Kawa + ciasto w Plumkafce Art Cafe & Wine Bar (dla dwojga)

Voucher o wartości 50 zł do wykorzystania w kawiarni Plumkafka Art Cafe & Wine Bar dla dwóch osób. W ofercie pyszne kawy, herbaty oraz ciasta, w tym wegańskie! Voucher do wykorzystania od 01.06.2021r. UWAGA! TALON WAŻNY PO 24H OD MOMENTU ZAKUPU!

Szprychy: 6250

Dostępność: 25 szt.





Lunch/Kolacja z YOU

Voucher o wartości 50 zł, dzięki któremu skorzystasz z pełnej oferty YOU. Pizza, burgery, chrupiące kurczaki, dania obiadowe i wiele innych - z EKO dostawą dzięki Tczewskim Kurierom Rowerowym. Zapraszamy! UWAGA! TALON WAŻNY PO 24H OD MOMENTU ZAKUPU!

Szprychy: 6250

Dostępność: 25 szt.



Worek sportowy z logo konkursu RdP

Worek sportowy bawełniany w naturalnym kolorze ze sznurkami do zapinania. Wymiary produktu: 45 x 51. Gramatura: 120g/m2. Czarne logo konkursu Rowerem do Pracy. Odbiór nagrody w Urzędzie Miejskim w Tczewie. Sprawdź termin!

Szprychy: 1500

Dostępność: 8 szt.



Stalowy dzwonek rowerowy

Dzwonek z napisem I LOVE MY BIKE. Materiał wykonania: stal + plastik. Kolor: biały. Waga: 30 g. Średnica dzwonka: 55 mm. Średnica mocowania: 22 mm. Odbiór nagrody w Urzędzie Miejskim w Tczewie. Sprawdź termin!

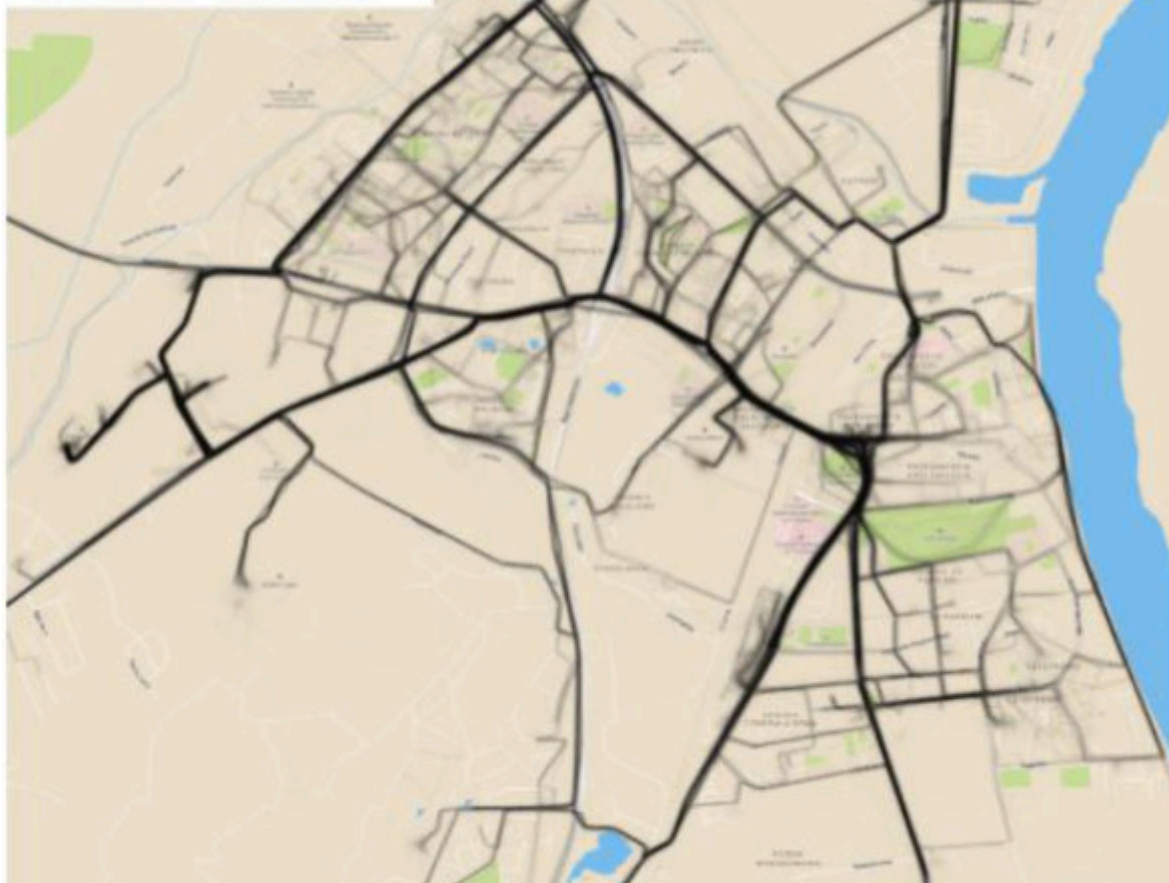
Szprychy: 1500

Dostępność: 3 szt.



MAPA CIEPŁA
- ROWEREM DO PRACY -
EDYCJA 2019, TCZEW

miasto dla 
rowerów

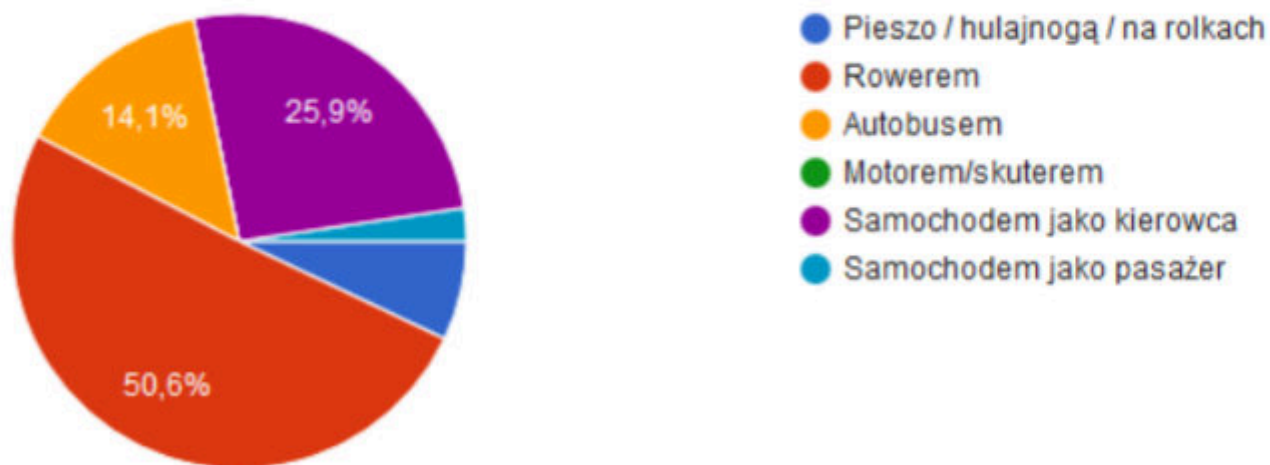


miasto dla 
rowerów





Jak najczęściej docierałeś/aś do pracy PRZED konkursem Rowerem do Pracy edycja 2020?





miasto dla rowerów





miasto dla rowerów



Dziękuję za uwagę

Grzegorz Pawlikowski –Oficer Rowerowy
e-mail:rowery@um.tczew.pl;tel.:587759 428

Samodzielne stanowisko ds. polityki rowerowej
Urząd Miejski w Tczewie
Plac Marszałka Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew
<https://rower.tczew.pl><https://www.facebook.com/mdrtczew>

Jak zmienialiśmy mobilność miejską w Jaworznie?



Pierwsze słowa Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Jaworzna. Marzec 2016

Miasta mogą istnieć nie planując przestrzeni. Mogą istnieć nie planując transportu. Mogą istnieć nie planując miejskiej mobilności.

Ale wówczas będą to miasta nieznośne do życia.

Mamy ambicję by równać do miast gdzie jakość życia jest najwyższa. Aby znaleźć się wśród nich nie musimy szukać nowych ścieżek zmian

– wystarczy skorzystać z procedur i doświadczeń innych.

Chodziło nam by miasto było
przyjemne do życia



© PLANTY w Jaworznie

Mobilność to polityka.

Komunikacja publiczna i miejska mobilność

Zanim przystąpiliśmy do przebudowania dróg w Jaworznie, korzystając z zaleceń autorów Studium Komunikacyjnego, corocznie ginęło na drogach jaworznickich kilkunastu mieszkańców miasta. Efekt zmian, jakie nastąpiły na drogach był spodziewany, ale jego skala okazała się zaskakująca nawet dla autorów tych zmian – radykalnie spadła ilość wypadków śmiertelnych.

Przebudowaniem dróg ocaliliśmy już dziesiątki ludzkich istnień. Nie zamierzamy na tym poprzestać. Dlatego naszym celem jest zwiększanie poziomu bezpieczeństwa i dążenie do całkowitego wyeliminowania ofiar transportu. Będziemy to osiągać sprawdzonymi w krajach skandynawskich metodami – walcząc z zatłoczeniem dróg, wyprowadzając tranzyt wewnątrzmijski poza obszary zabudowy, monitorując ruch. Dzięki zastosowaniu rozwiązań sugerowanych przez specjalistów zmniejszymy ilość pojazdów i ich prędkość. Większe wsparcie uzyska komunikacja publiczna.

Jednym z pierwszych zadań nowej Rady Miejskiej będzie uchwalenie Planu Mobilności Miejskiej Jaworzna i Planu Transportowego dla komunikacji publicznej. Pozostało nam dokończenie docelowego układu dróg dla samochodów i zbudowanie sieci połączeń rowerowych.

Jaworzno prowadzi niesamochodowe polityki



To coś innego niż antysamochodowe



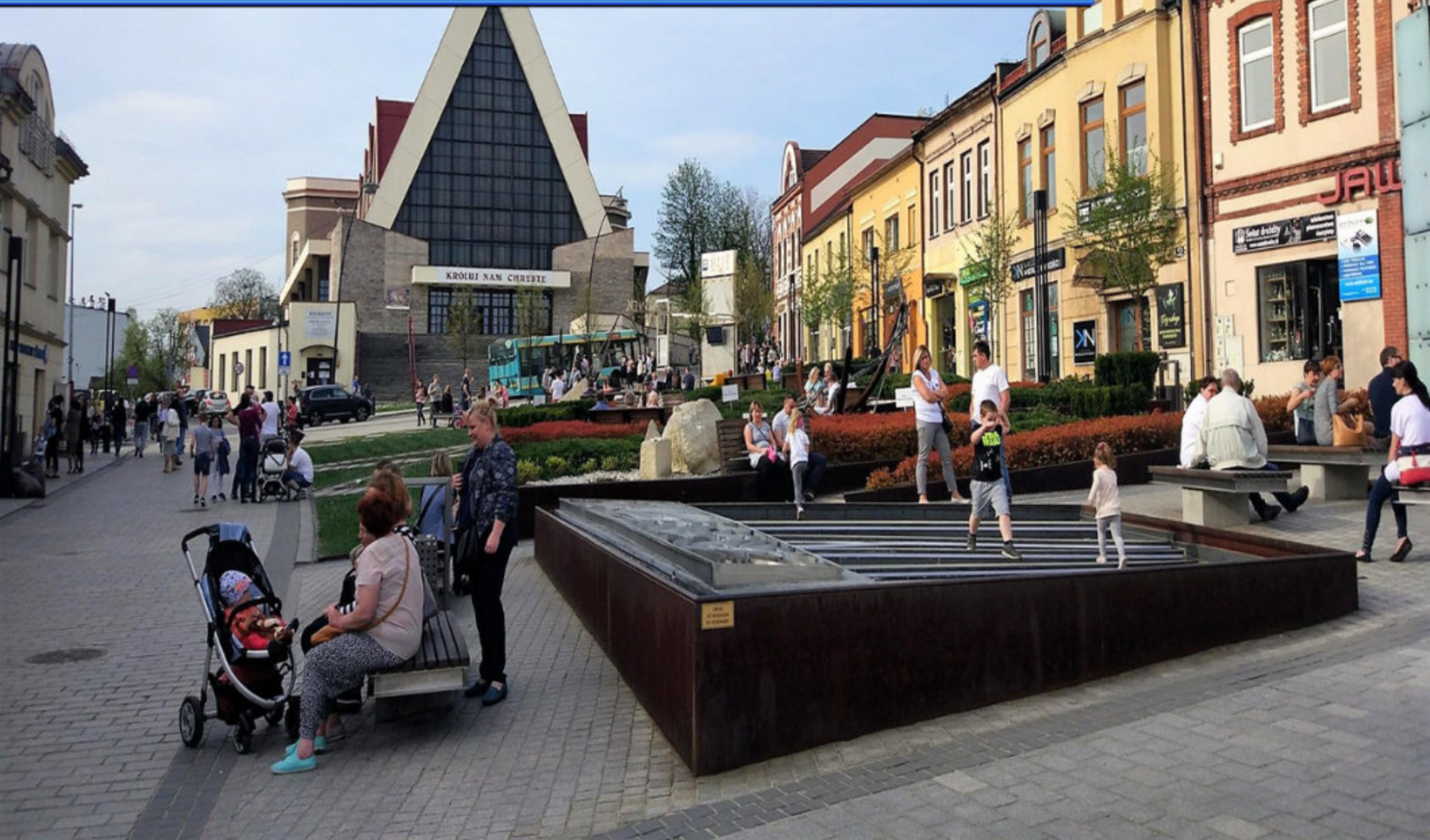
Ta sama przestrzeń może wyglądać tak...



Albo tak...



A gdy projektuje się dla ludzi,
pojawiają się ludzie



Transport publiczny nie jest problemem. Jest rozwiązaniem problemu



Abonament na autobusy i 5 milionów wozokilometrów na 90 tysięcy ludzi

Nowa rewolucyjna taryfa PKM

OD 4 CZERWCA 2018 R.

- od 50 gr dziennie
 - od 15 zł miesięcznie
- 180 zł cały rok bez ograniczeń / 90 zł - bilet ulgowy**

Nowy poziom mobilności dla każdego

Cała sieć, od Chrzanowa do Katowic i Sosnowca w PKM Jaworzno



Jaworzno
źródło energii

Pierwsza polska Velostrada...



Są już ogłoszenia: mieszkanie przy
velostradzie kupię/sprzedam



To jest....



...parking dla rowerów w trakcie budowy



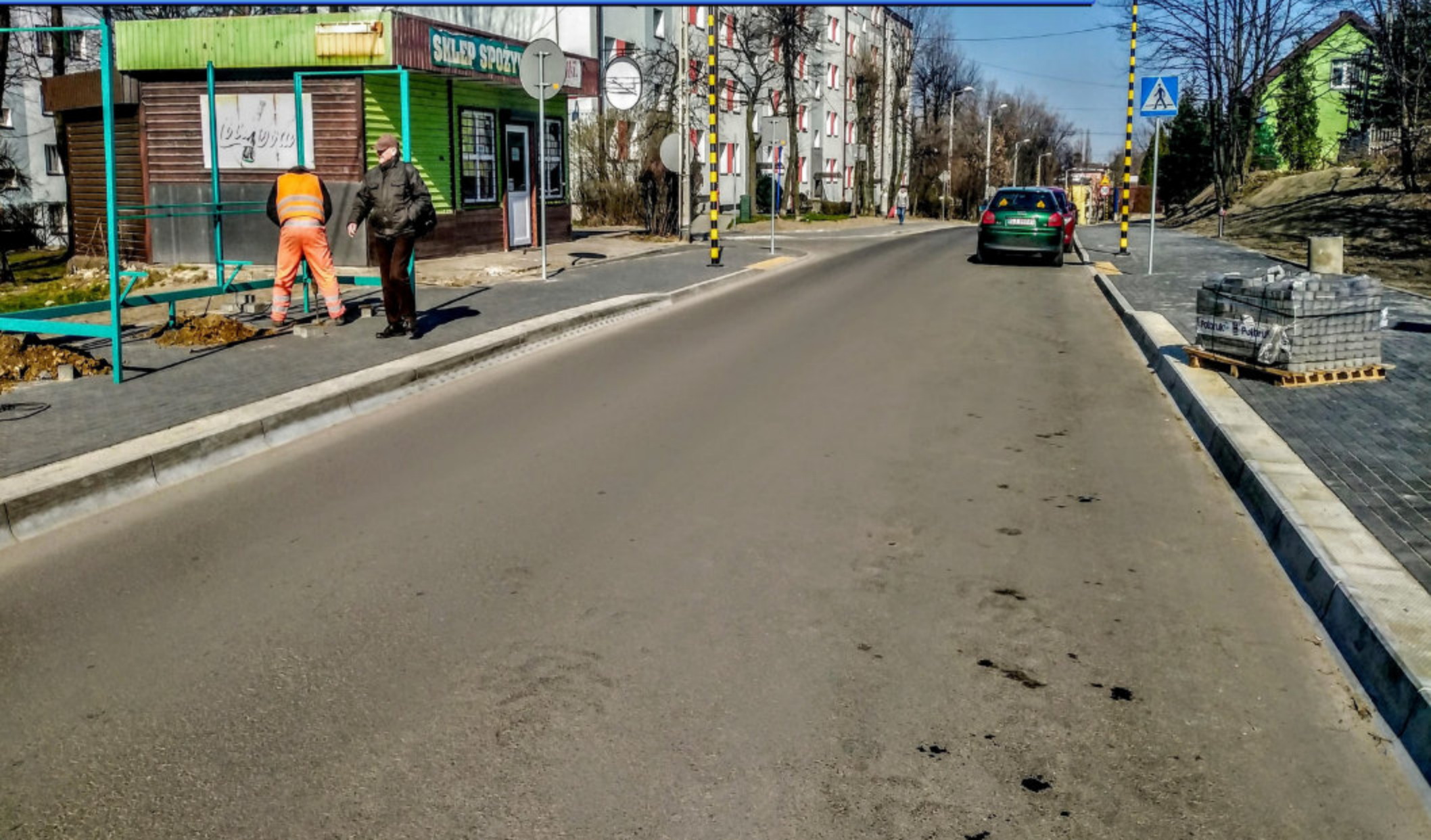
Ulica na której doszło do pierwszego po 19 miesiącach wypadku śmiertelnego przed przebudową



Vision ZERO było naturalną
konsekwencją budowania miasta dla
ludzi...



Ulica dziś – węższa, doświetlona i
zbliżone do bezzatokowego
przystanku przejście dla pieszych



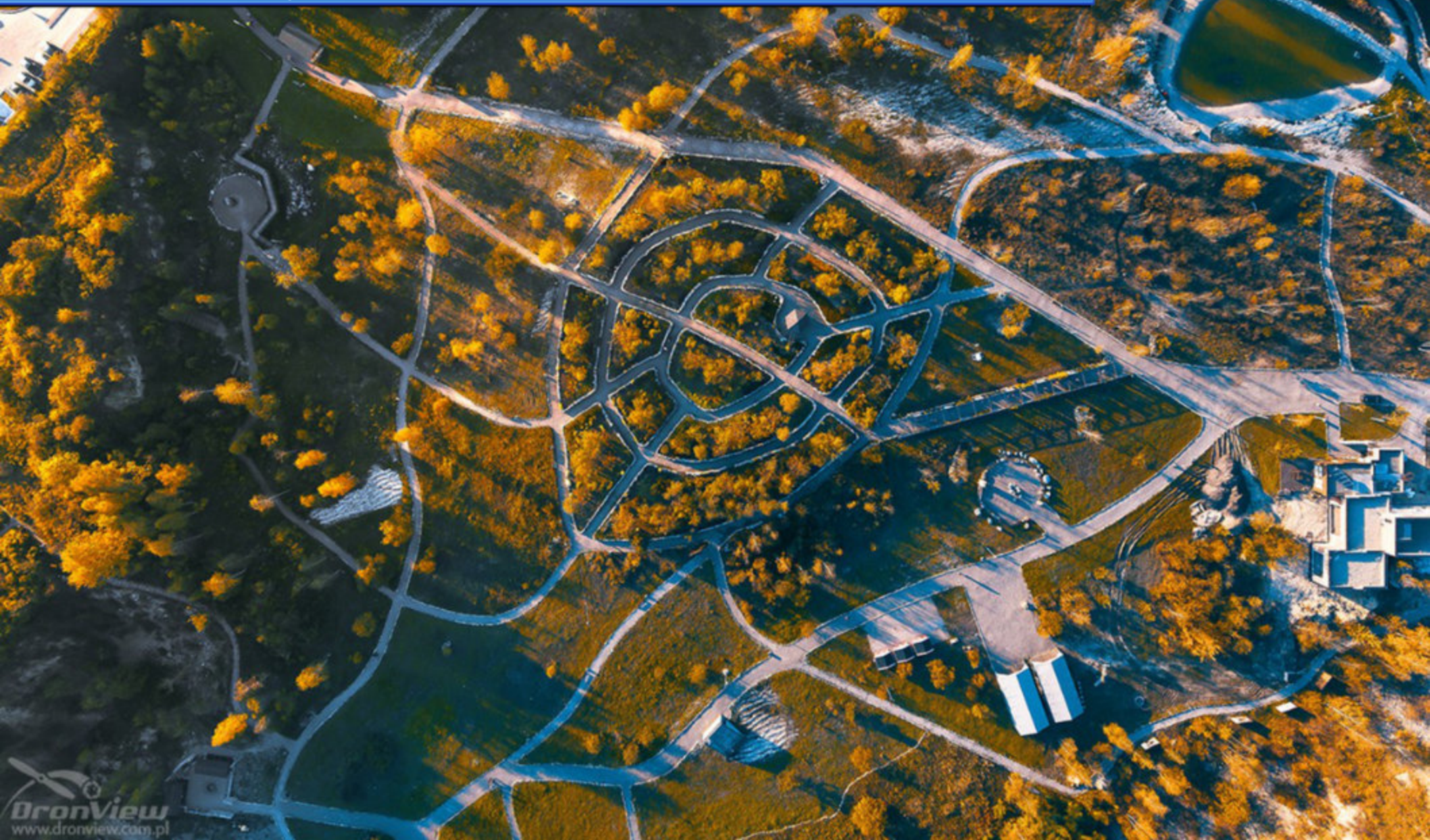
A to zdjęcie pokazuje właściwe proporcje wielkości infrastruktury



Dziś wydajemy więcej na przestrzenie publiczne niż na drogi



Tworzymy obecnie pięć dużych parków, każdy z DDR i transportem publicznym



Miasto z inną, zaplanowaną i realizowaną mobilnością zaczęło przyciągać ludzi. O to nam chodziło

Tomasz Tosza, Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie

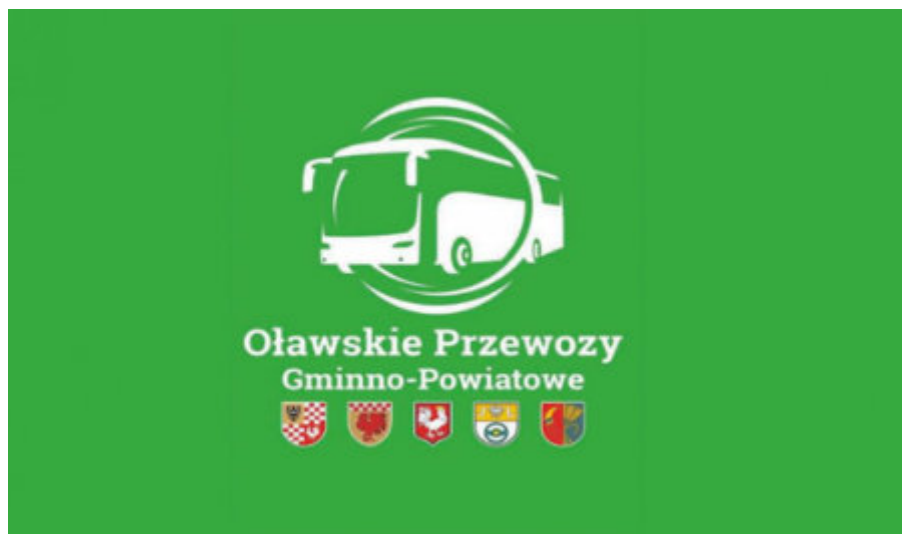


OŁAWSKIE PRZEWOZY GMINNO-POWIATOWE



OŁAWSKIE PRZEWOZY GMINNO- POWIATOWE

Związek powiatowo-gminny „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” został zarejestrowany 20 grudnia 2019 r. w rejestrze związków powiatowo-gminnych działających w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.



STATUT ZWIĄZKU



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 21 stycznia 2020 r.

Poz. 635

Elektronicznie podpisany przez:
Mirosław Piętarowicz / Fikera, DUW we Wrocławiu
Data: 2020-01-21 08:10:23

OBWIESZCZENIE WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

z dnia 20 stycznia 2020 r.

**w sprawie ogłoszenia statutu Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”
z siedzibą w Oławie**

Na podstawie § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie rejestru związków powiatowo-gminnych oraz ogłaszania statutów związków i ich zmian (Dz. U. z 2015 r. poz. 2385)

**zarządzam ogłoszenie tekstu statutu Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy
Gminno-Powiatowe” z siedzibą w Oławie o następującej treści:**

STATUT ZWIĄZKU POWIATOWO – GMINNEGO „OLAWSKIE PRZEWOZY GMINNO-POWIATOWE”

Celem wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin i powiatu tworzących związek powiatowo-gminny, na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4a w zw. z art. 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 72a w zw. z art. 65 ust. 1, art. 76 ust. 2, art. 69, art. 70, art. 71, art. 72 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 511, z późn. zm.), Powiat Oławski i Gminy powiatu oławskiego postanawiają przyjąć i stosować postanowienia niniejszego Statutu.

Rozdział 1. Postanowienia ogólne

§ 1. Powiat Oławski, zwany dalej Powiatem, oraz następujące gminy:

- 1) Gmina Miasto Oława;
- 2) Miasto i Gmina Jelcz- Laskowice;
- 3) Gmina Oława;
- 4) Gmina Domaniów;

zwane dalej Gminami, oraz zwani dalej łącznie Członkami Związku, tworzą związek powiatowo – gminny pod nazwą „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”, zwany dalej Związkiem.

§ 2. Związek wykonuje przekazane mu przez Członków Związku zadania w zakresie powiatowo- gminnych przewozów pasażerskich – zgodnie z art. 4 pkt 10a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym -, w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność.

ZAŁOŻYCIELE ZWIĄZKU

Powiat Oławski

Miasto Oława

Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice

Gmina Oława

Gmina Domaniów



NOWI CZŁONKOWIE ZWIĄZKU OD 20.11.2020 r.

Miasto i Gmina Siechnice



NOWI CZŁONKOWIE ZWIĄZKU OD 20.11.2020 r.

Gmina Żórawina



NOWI CZŁONKOWIE ZWIĄZKU OD 20.11.2020 r.



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 20 listopada 2020 r.

Poz. 6311

Elektronicznie podpisany przez:
Milena Pigdanowicz-Fidera
Data: 2020-11-20 15:48:43



OBWIESZCZENIE WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

z dnia 20 listopada 2020 r.

w sprawie zmiany statutu związku powiatowo-gminnego "Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe"

Na podstawie § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie rejestru związków powiatowo-gminnych oraz ogłaszania statutów związków i ich zmian (Dz. U. z 2015 r. poz. 2282)

zarządzam ogłoszenie zmiany tekstu statutu związku powiatowo-gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” z siedzibą w Oławie o następującej treści:

W statucie związku powiatowo-gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” wprowadza się następujące zmiany:

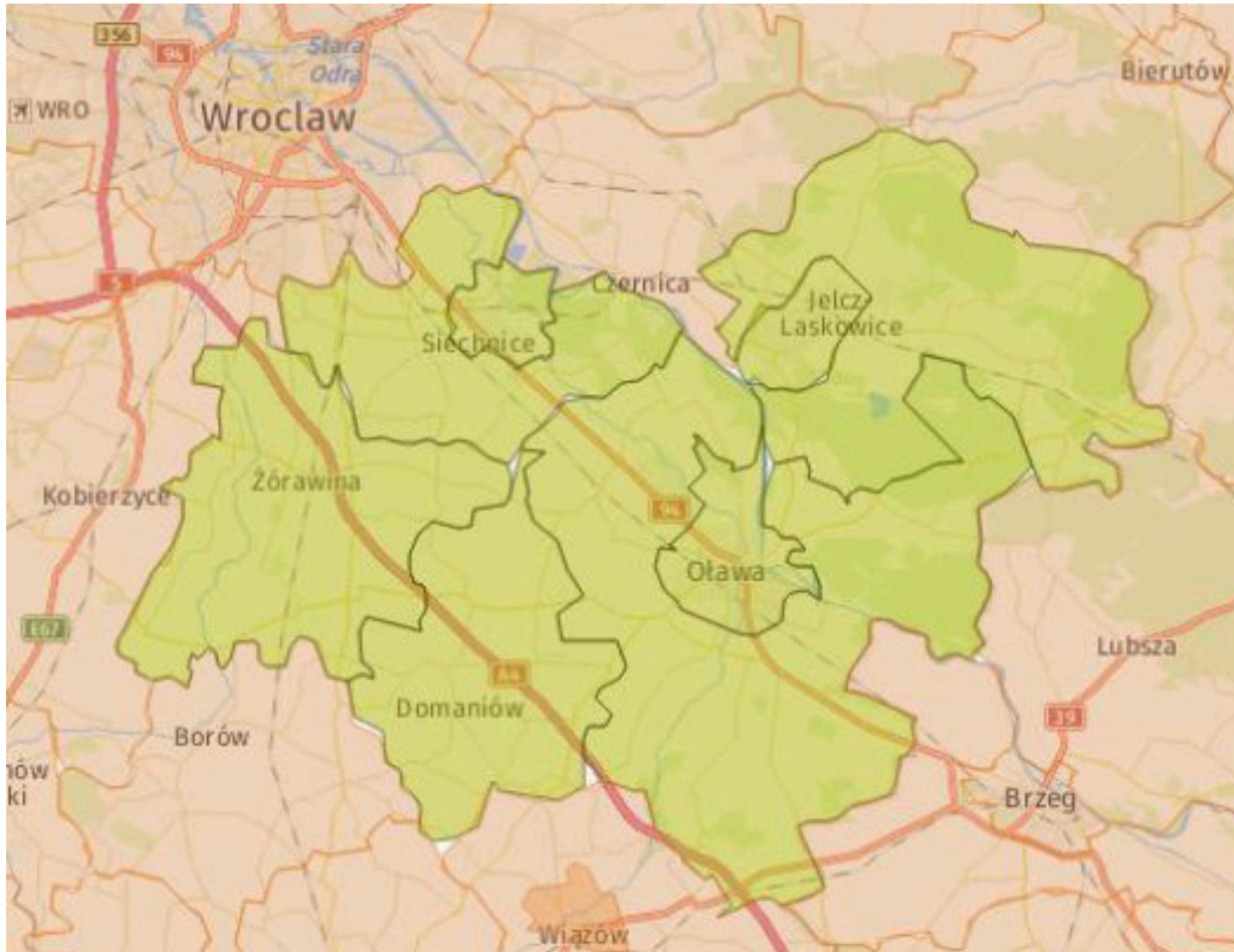
1) w § 1 dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) Gmina Siechnice;

6) Gmina Żórawina.”.

Wojewoda Dolnośląski:
Jarosław Obremski

OŁAWSKIE PRZEWOZY GMINNO-POWIATOWE – OBSZAR DZIAŁANIA



OŁAWSKIE PRZEWOZY GMINNO- POWIATOWE: LICZBA MIESZKAŃCÓW

POWIAT	GMINA	LICZBA MIESZKAŃCÓW stan na 31.12.2019 r. źródło GUS
POWIAT OŁAWSKI	MIASTO OŁAWA	33 108
	GMINA OŁAWA	15 190
	MIASTO I GMINA JELCZ-LASKOWICE GMINA DOMANIÓW	23 292
		5 162
POWIAT WROCLAWSKI	MIASTO I GMINA SIECHNICE	22 878
	GMINA ŻÓRAWINA	11 156
RAZEM		110 786

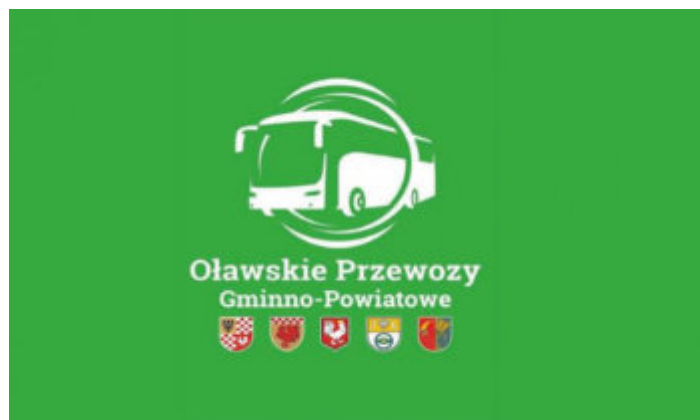
WYBÓR OPERATORA

Na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z uwzględnieniem Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. operatorem OPGP zostało Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.



UMOWA Z OPERATOREM

**Umowa została zawarta w dniu 27.03.2020 r.
w Oławie.**



URUCHOMIENIE PIERWSZYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH

1 kwietnia 2020 r. utworzono pierwsze nowelnie komunikacyjne pod szyldem Oławskich Przewozów Gminno-Powiatowych.

Na terenie miasta Oławy powstały linie o nr 0, 1, 3, 4, 10, 13, 17, 18, 19.

Na terenie miasta i gminy Jelcz-Laskowice powstały linie o nr 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 34, 38, 39



URUCHOMIENIE KOLEJNYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH

1maja2020r. utworzono cztery nowelinie komunikacyjne (61, 62, 63, 64) pod szyldem Oławskich Przewozów Gminno-Powiatowych na terenie gminy Domaniów



URUCHOMIENIE LINII KOMUNIKACYJNYCH NA TERENIE CAŁEGO POWIATU OŁAWSKIEGO

**1 czerwca 2020 r. utworzono 43 nowe linie
komunikacyjne pod szyldem Oławskich Przewozów
Gminno-Powiatowych na terenie całego powiatu**



Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

Dofinansowanie w wysokości: 2 520 497,43 zł
Największy beneficjent w woj. dolnośląskim
66 linii komunikacyjnych z dopłatą 3 zł do
wozokilometra do końca 2020 r.



Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych –2021 r.

Złożono wniosek na dofinansowanie 86 linii komunikacyjnych na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład Związku

Planowana liczba wozokilometrów: 2 022 007,60 km

Planowana kwota dofinansowania: 6066022,80 zł

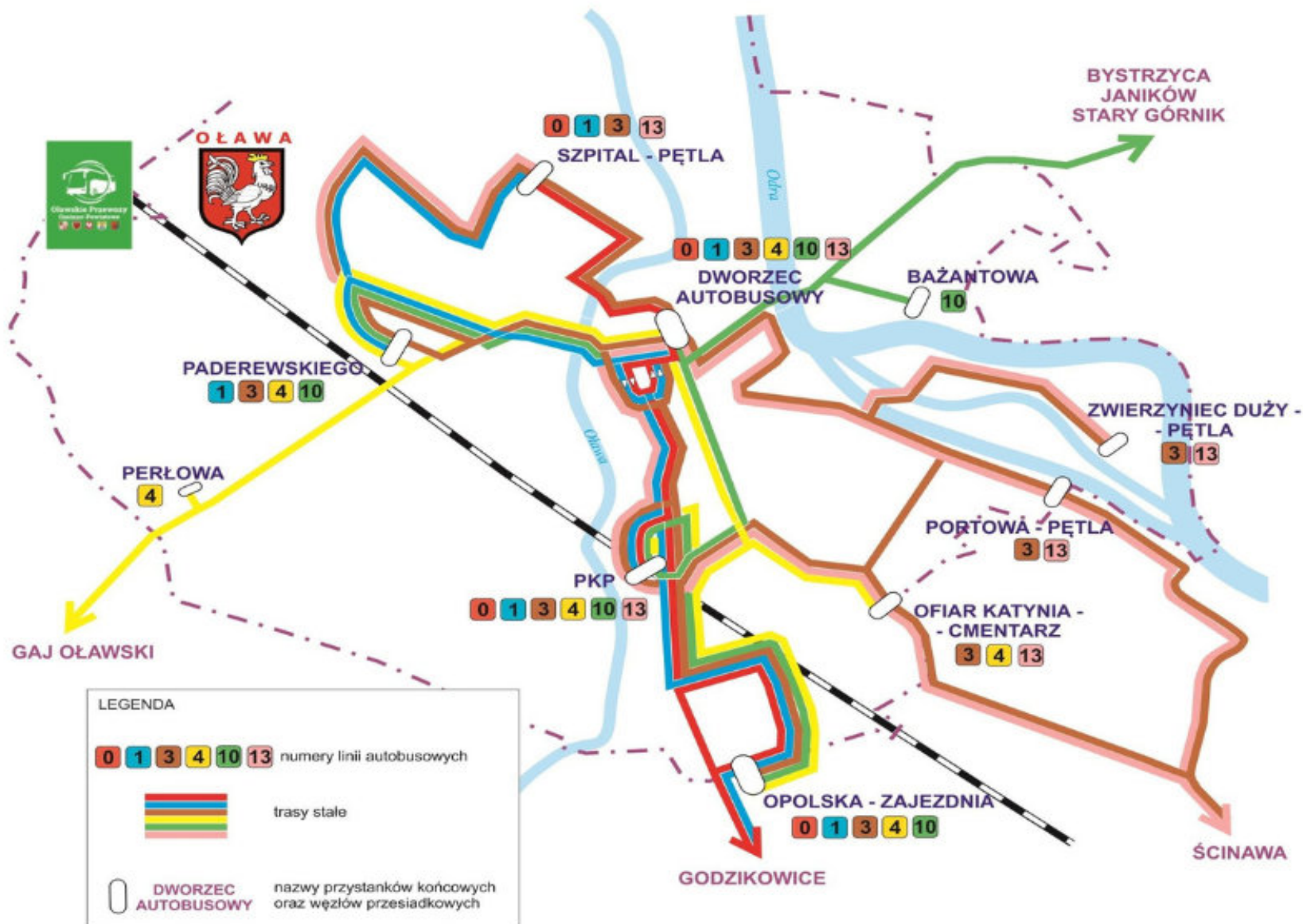


CECHY CHARAKTERYSTYCZNE OŁAWSKICH PRZEWOZÓW GMINNO-POWIATOWYCH

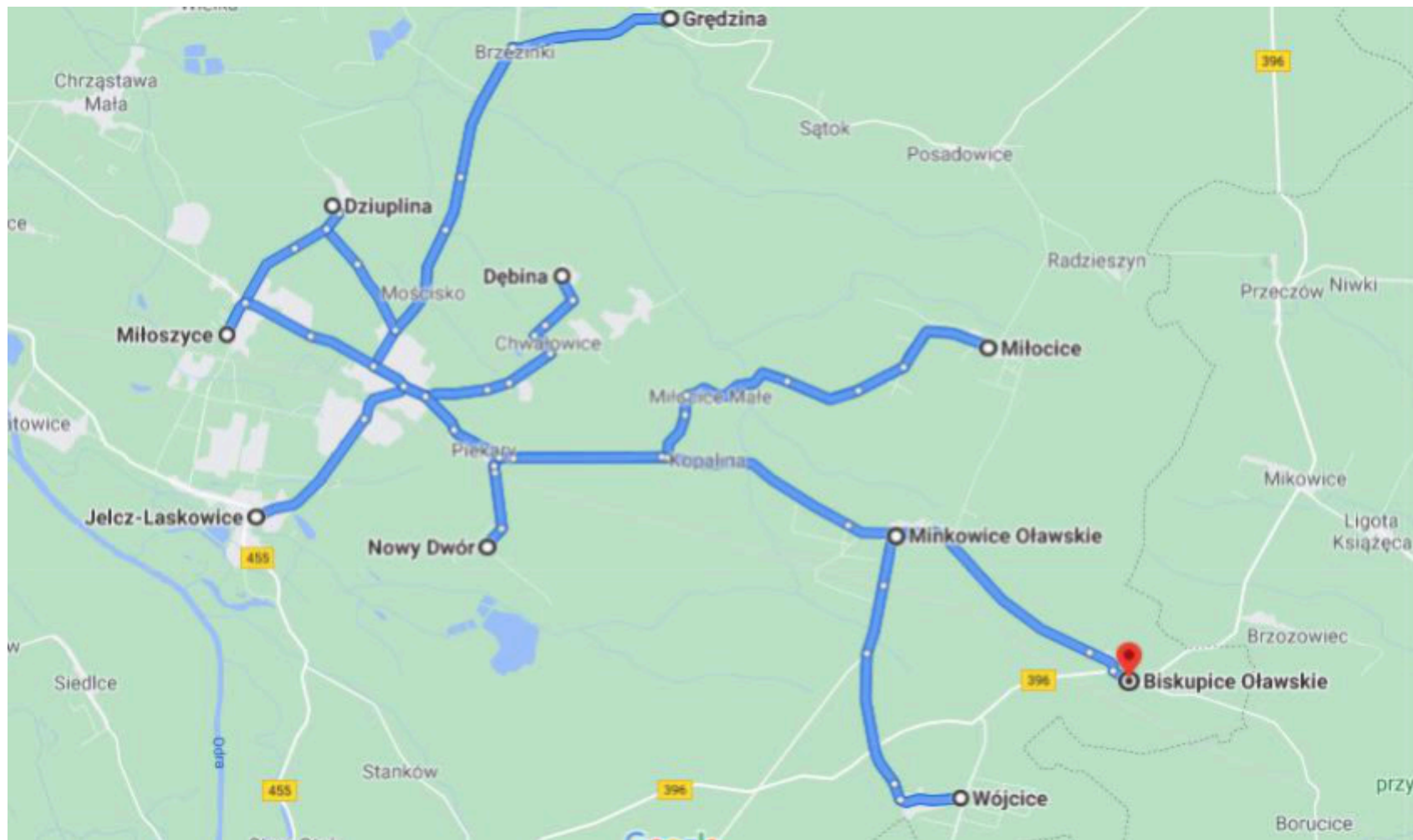
**bezpośredniość połączeń,
wysoka częstotliwość kursów,
prosta i szybka informacja,
niskie koszty,
punktualność,
niezawodność funkcjonowania,
komfort podróży.**



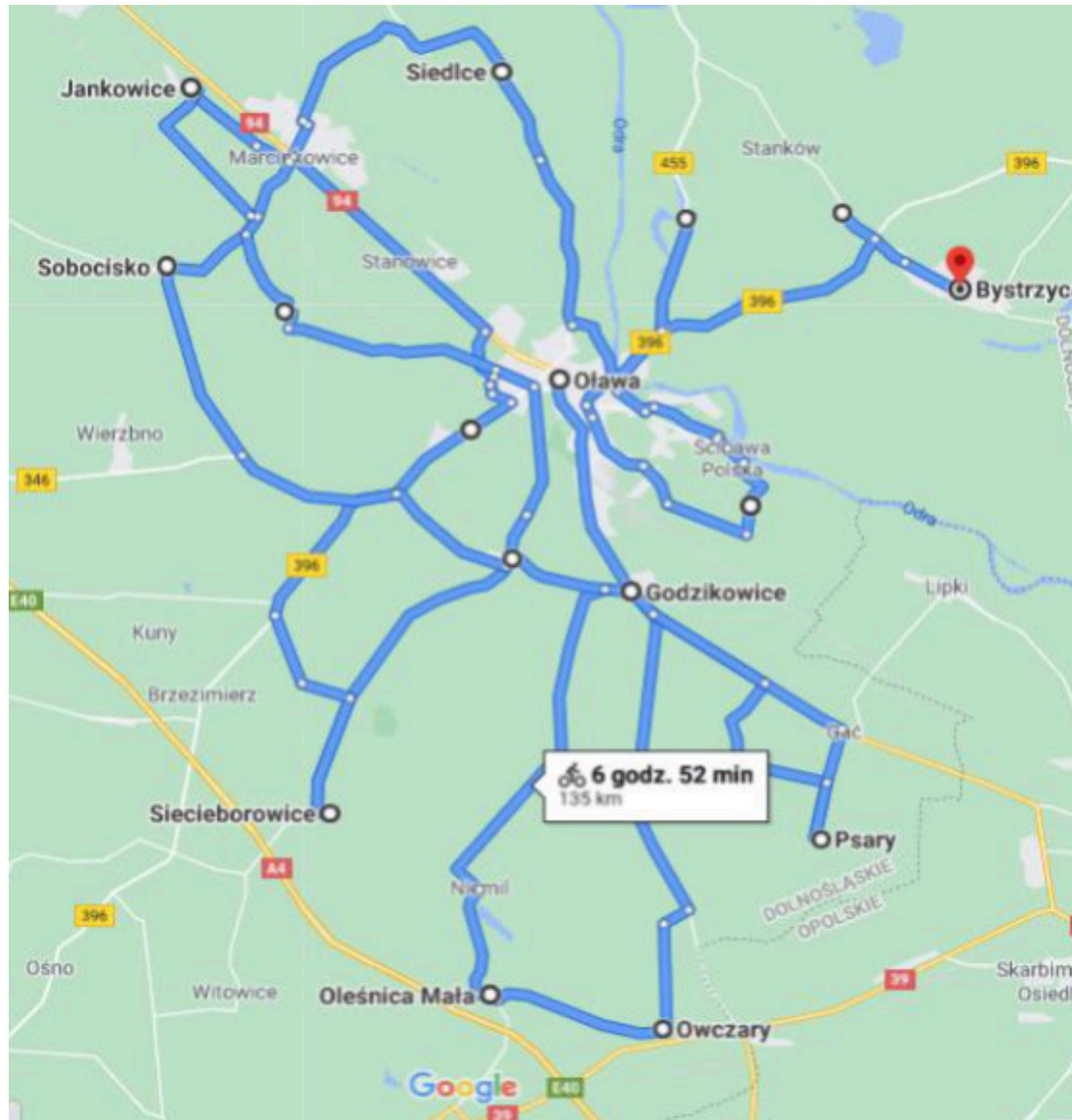
Schemat komunikacji -miasto Oława



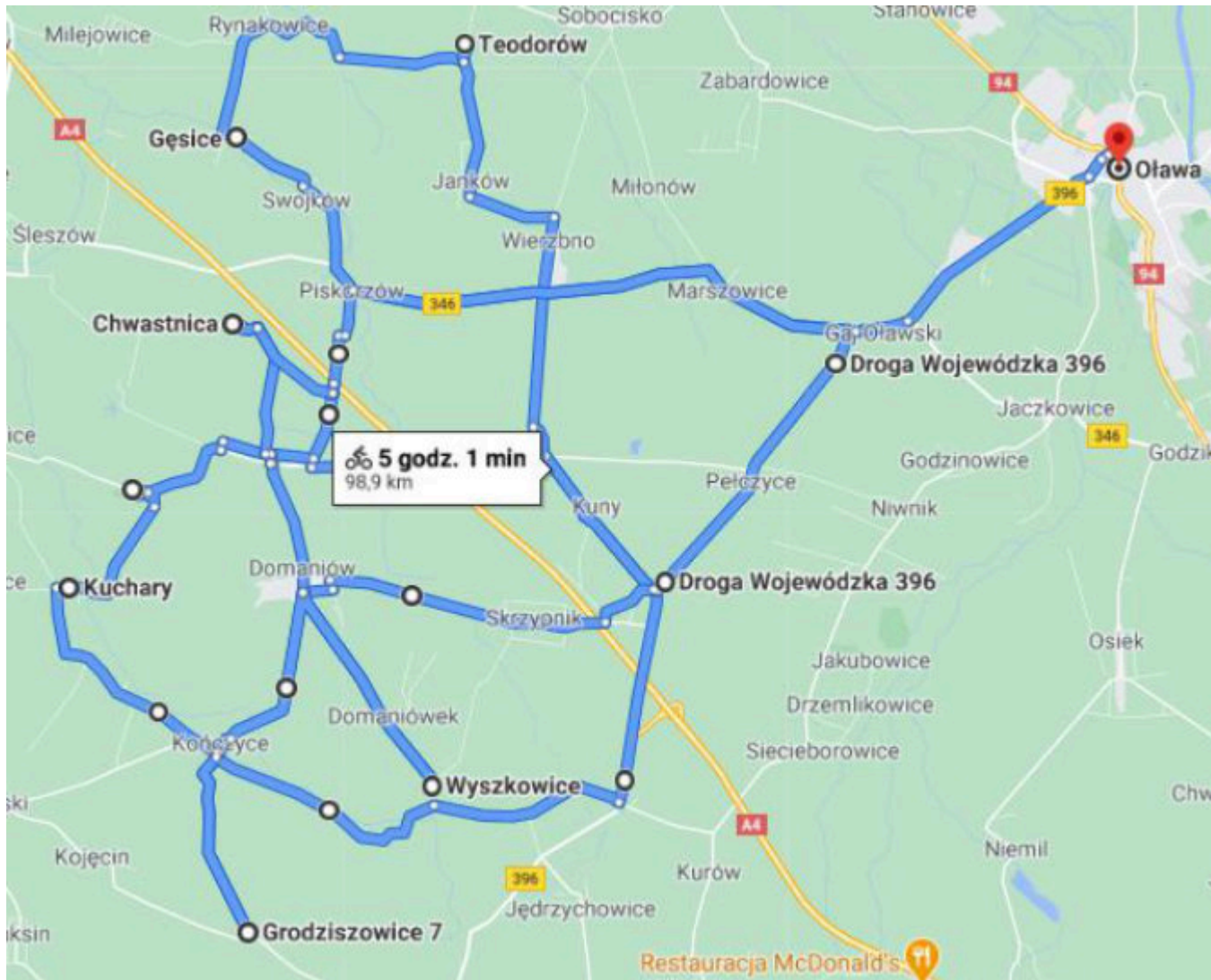
Schemat komunikacji -miasto i gmina Jelcz-Laskowice



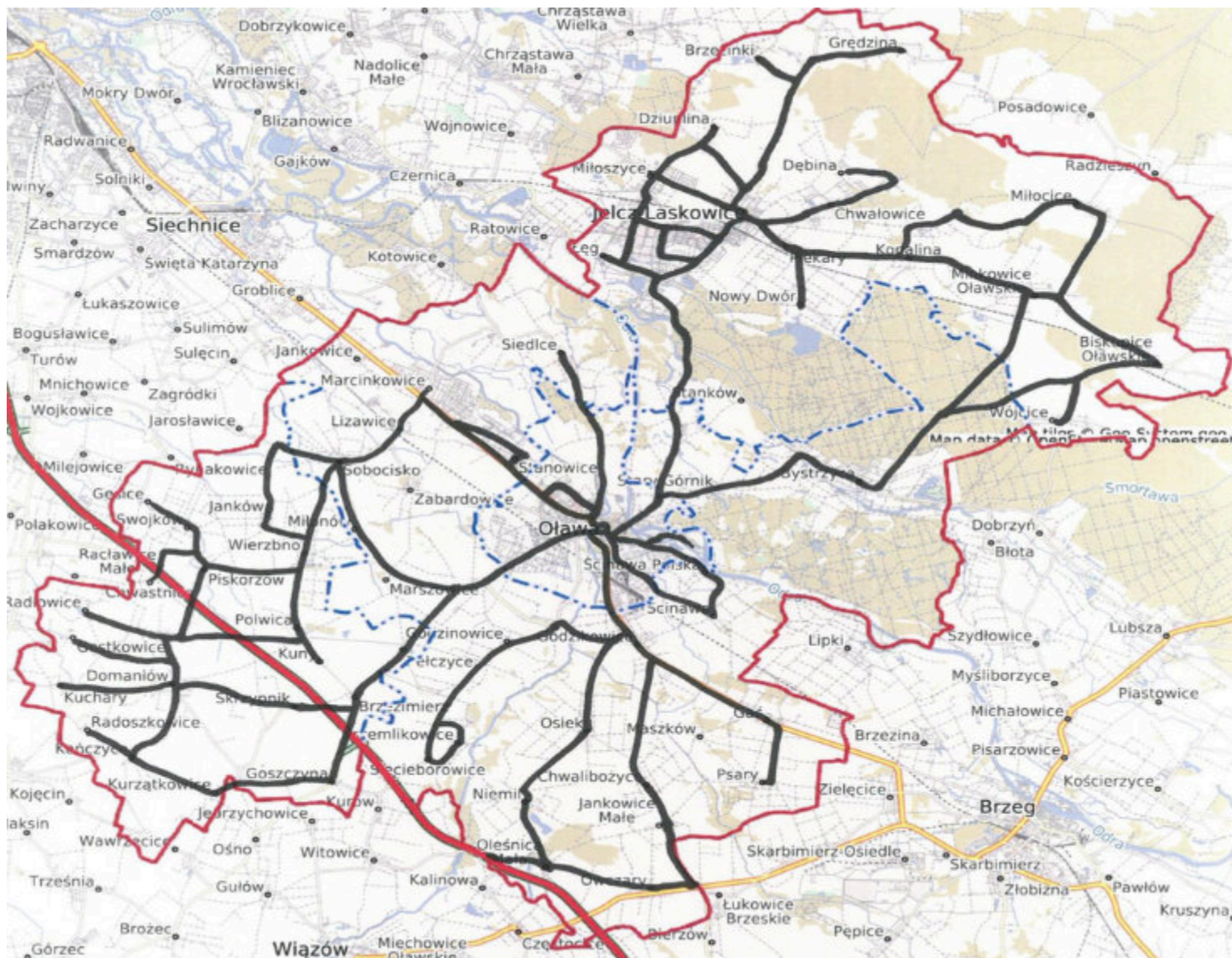
Schemat komunikacji – Gmina Oława



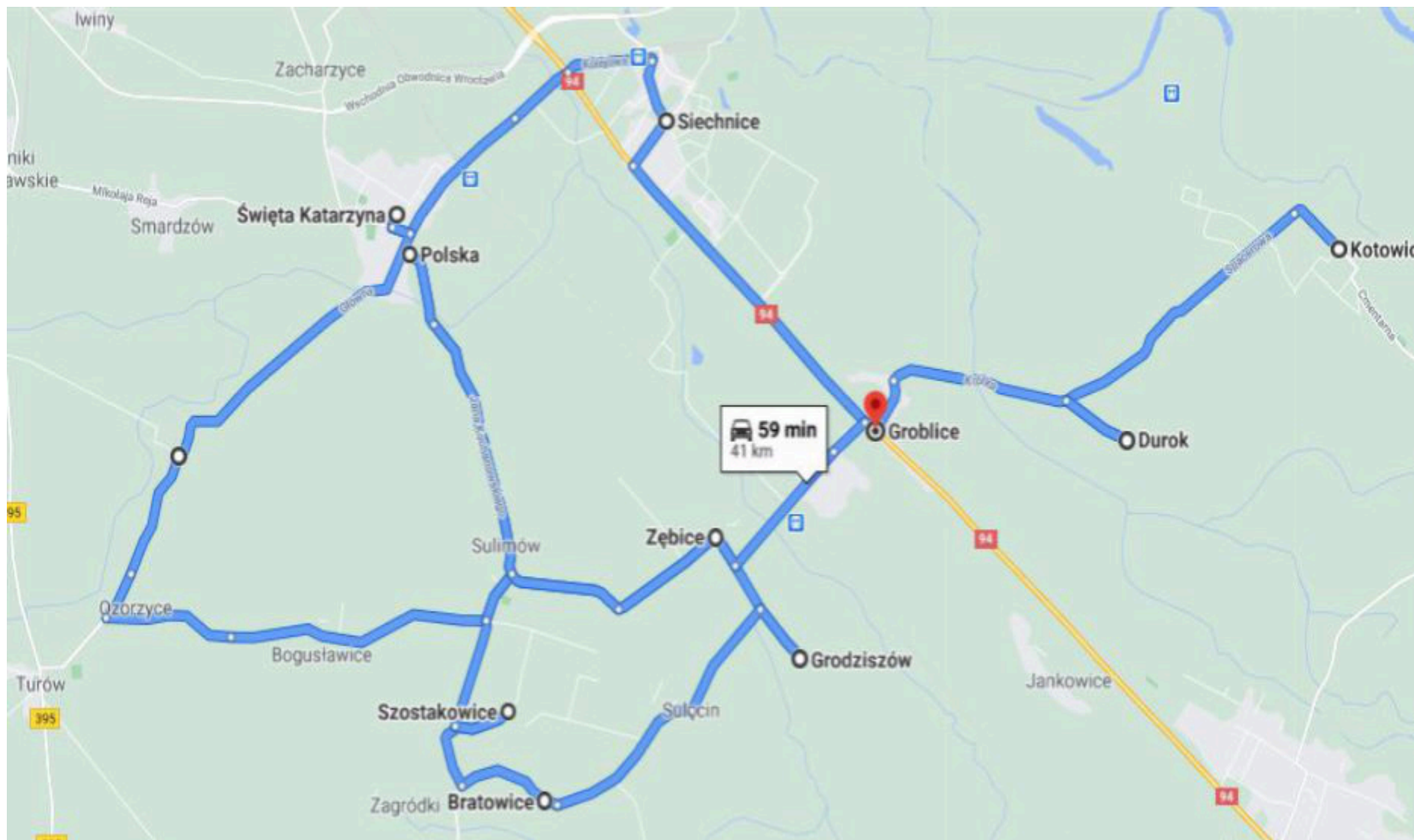
Schemat komunikacji – Gmina Domaniów



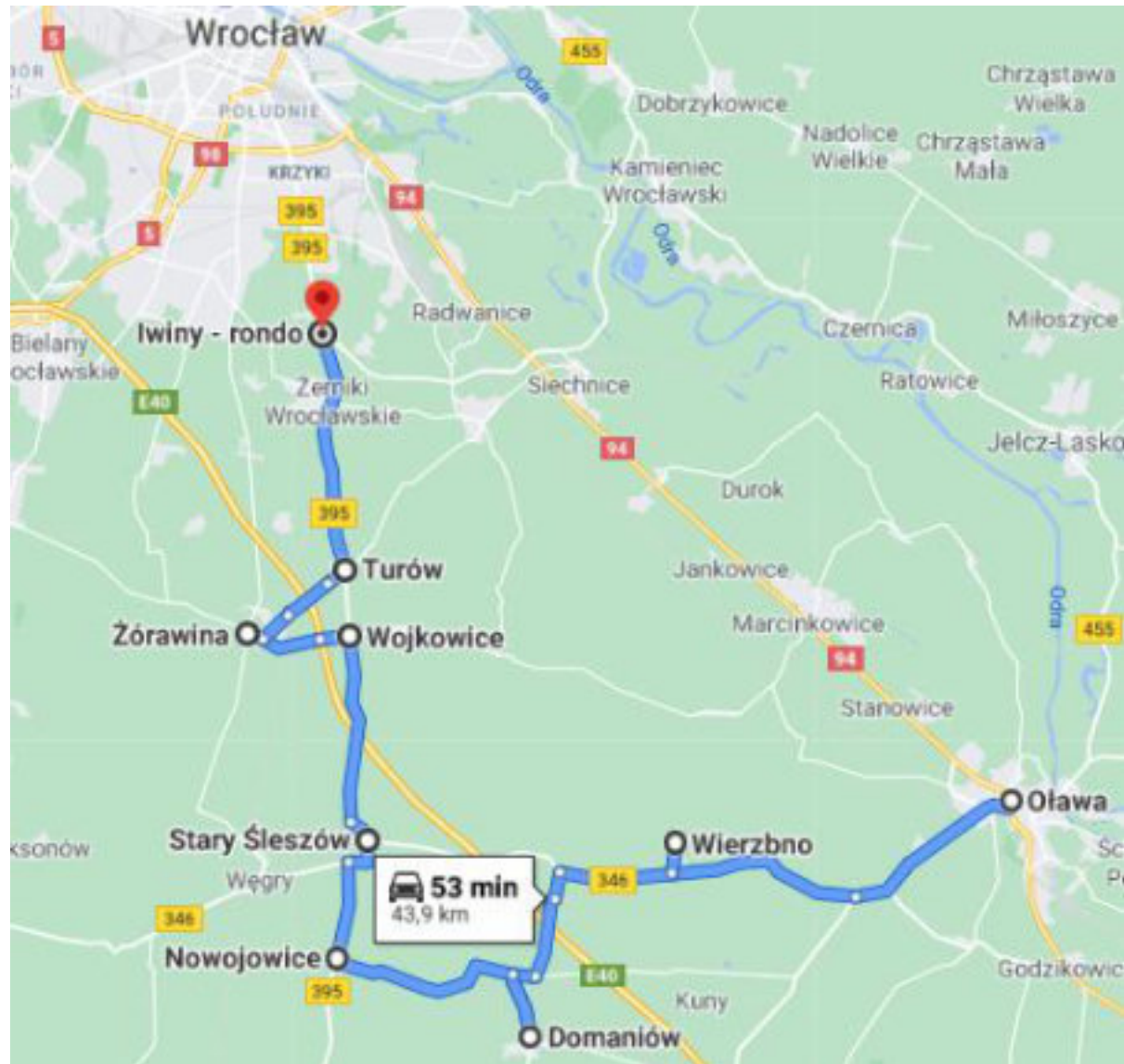
Schemat komunikacji – Powiat Oławski



Schemat komunikacji – Siechnice



Schemat komunikacji – Żórawina



PROSTA I SZYBKA INFORMACJA

Czytelne tabliczki przystankowe

Rozkład ważny od 01.04.2020		PRZYSTANEK OPa: OŁ/ul. Paderewskiego Komunikacja Zwykła - Przewozy o charakterze użyteczności publicznej						
<div style="text-align: center; font-size: 48pt; font-weight: bold;">1</div> <p>ULICA / PRZYSTANEK</p> <ul style="list-style-type: none"> 0) OŁ/ul. Paderewskiego 1) OŁ/ul. Iwaszkiewicza szkoła 2) OŁ/ul. Iwaszkiewicza Centrum NZ 3) OŁ/ul. Iwaszkiewicza Kaufland 4) OŁ/Strzelna 5) OŁ/Pl. Zamkowy 6) OŁ/Dworzec Autobusowy 7) OŁ/ul. Rynek 8) OŁ/1 Maja 9) OŁ/1-go Maja Rondo 10) OŁ/ PKP 11) OŁ/ul. Polna NZ 12) OŁ/ul. Polna 13) OŁ/Autoliv 14) OŁ/Opolska, zajezdnia <p>(NZ) - na żądanie</p>	Dni robocze		Soboty		Niedziele i święta			
	5	10	22	52	5	21 _b	5	21 _b
	6	22	52					
	7	17	47					
	8	17	52					
	9	52						
	10	52						
	11	52						
	12	57						
	13	17	52	13	21 _b	13	21 _b	
	14	22	52					
	15	22	52					
	16	22	52					
	17	22	52					
18	52							
19	52							
21	22 _n	21	21 _{bn}	21	21 _{bn}	21	21 _{bn}	
22	37 _n 52 _A	22	38 _{bn}	22	38 _{bn}	22	38 _{bn}	
A - kurs do Godzikowic								
b - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.XII								
n - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII								
ORGANIZATOR: Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe, ul. 3 Maja 4, 55-200 Oława, OPERATOR: PKS w Oławie S.A., ul. Opolska 50, 55-200 Oława tel. 71-381-32-01								

PROSTA I SZYBKA INFORMACJA

Informacja telefoniczna: 71 313 21 20

Informacja w kasie biletowej lub u dyżurnego ruchu

Wyszukiwarka internetowa operatora:

<http://pks.olawa.pl/przewozy-osobowe/rozklad-jazdy>

<https://www.e-podroznik.pl/>

<http://opgp.olawa.pl/>

Książeczka informacyjna



APLIKACJA KIEDYPRZYJEDZIE.PL

PKS w Oławie S.A. WERSJA MOBILNA 09:05:10 pl

kiedy przyjedzie .pl

wpisz nazwę lub numer przystanku lub wskaż go na mapie

Oława pl. Zamkowy (17) [pokaż odjazdy](#)



Oława pl. Zamkowy (17)

najbliższe odjazdy		rozkłady jazdy	
linia	kierunek		odjazd
4	Oława PKP		5 min.
4	Oława Dworzec Autobusowy		21 min.
10	Oława Dworzec Autobusowy		21 min.
1	Oława, Opolska zajezdnia		35 min.
0	Oława PKP		50 min.
1	Oława Szpital - pętla	4	59 min.
1	Oława, Opolska zajezdnia	4	11:06
2	Oława, Opolska zajezdnia		11:31
1	Oława Szpital - pętla	4	11:50
4	Oława PKP		12:06

Informacja z godz. 09:05:02 (02-02-2018)

DARMOWE PRZEJAZDY

Dzieci do lat 6

**Uczniowie szkół podstawowych
i ponadpodstawowych -na podstawie legitymacji
szkolnej**

**Emeryci i renciści -na podstawie legitymacji
emeryta i rencisty**



DARMOWE PRZEJAZDY

Posłowie i senatorowie - na podstawie legitymacji poselskiej i senatorskiej

Inwalidzi wojenni i wojskowi – na podstawie książeczki inwalidy wojennego (wojskowego)

Inwalidzi zaliczani do I grupy inwalidztwa oraz ich opiekunowie – na podstawie dokumentu potwierdzającego inwalidztwo lub stopień niepełnosprawności oraz dowód tożsamości, opiekun (osoba wskazana w trakcie przejazdu)

Niewidomi i ociemniali oraz ich opiekunowie – na podstawie dokumentu potwierdzającego inwalidztwo lub stopień niepełnosprawności z kodem 0-40 oraz dokument ze zdjęciem potwierdzający tożsamość, przewodnik (osoba wskazana w trakcie przejazdu)

Opiekunowie dzieci wymagających wczesnego wspomagania rozwoju lub dzieci i młodzieży na określonych trasach – na podstawie opinii poradni psychologicznej i pedagogicznej o specjalnym wspomaganiu rozwoju dziecka oraz zdjęciem tożsamości

Nauczyciele i opiekunowie zorganizowanych i wychowanków szkół i placówek oświatowych – na podstawie karty wycieczki zawierającej listę tras wycieczki oraz listę uczestników

DARMOWE PRZEJAZDY

Umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej i Policji – na podstawie legitymacji służbowej

Zasłużeni honorowi dawcy krwi – na podstawie legitymacji „Zasłużony honorowy dawca krwi” wraz z dokumentem tożsamości

Osoby uhonorowane tytułem „Zasłużony dla miasta Olawy” – na podstawie legitymacji „Zasłużony dla miasta Olawy”

Urodzeni przed 8 maja 1945. członkowie Stowarzyszenia Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę – na podstawie legitymacji członkowskiej Stowarzyszenia Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę wraz z dokumentem tożsamości

Korzystający z przewozów w dniu obchodów Europejskiego Dnia bez Samochodu oraz czasie Święta Miasta Olawa– Dni Koguta

Osoby posiadające status działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych – na podstawie legitymacji potwierdzającej przyznanie honorowej odznaki działacza antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych lub decyzji administracyjnej Szefa Urzędu ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych o nadaniu statusu działacza opozycji antykomunistycznej lub osoby represjonowanej z powodów politycznych wraz z dokumentem tożsamości.

STREFY BILETOWE

W ramach Oławskich Przewozów Gminno-Powiatowych obowiązuja następujące strefy biletowe:

OŁ –w granicach administracyjnych miasta Oława

J-L0 –w granicach administracyjnych miasta Jelcz-Laskowice

J-L1 –obejmująca następujące miejscowości: Miłoszyce, Dziuplina, Chwałowice, Dębina, Piekary, Nowy Dwór, Łęg

J-L2 –obejmująca następujące miejscowości: Brzezinki, Grędzina, Kopalina, Miłocice Małe, Miłocice, Minkowice, Celina, Biskupice, Wójcice

P –obejmująca pozostałe miejscowości na terenie powiatu oławskiego.

Siechnice i Żórawina –ustalono indywidualnie

CENNIK BILETÓW JEDNORAZOWYCH

Ceny biletów jednorazowych w poszczególnych strefach przedstawiają się następująco:

OŁ – bilet normalny: 3 zł, bilet ulgowy 1,40 zł

J-L0 – bilet normalny: 2 zł, bilet ulgowy 1 zł

J-L1 – bilet normalny: 3 zł, bilet ulgowy 1,50 zł

J-L2 – bilet normalny: 4 zł, bilet ulgowy 2 zł

P – cennik wg taryfy kilometrowej.

Ponadto w strefach J-L0, J-L1 oraz J-L2 przyjęto założenie, iż cena biletu jednorazowego w obrębie jednej strefy wyniesie 2 zł – bilet normalny, 1 zł – bilet ulgowy, natomiast przy przejeździe między dwoma sąsiadującymi strefami 3 zł – bilet normalny, 1,50 zł – bilet ulgowy.

Siechnice i Żórawina – ustalono indywidualnie

CENNIK BILETÓW MIESIĘCZNYCH

Ceny biletów miesięcznych w poszczególnych strefach przedstawiają się następująco:

OŁ – bilet miesięczny imienny normalny na jednej wskazanej linii: 72 zł,
bilet ulgowy 32 zł

OŁ – bilet miesięczny imienny normalny o niekontrolowanej ilości przejazdów na wszystkich liniach: 106 zł, bilet ulgowy 50 zł

J-L0 – bilet miesięczny imienny normalny: 50 zł, bilet ulgowy 25 zł

J-L1 – bilet miesięczny imienny normalny: 70 zł, bilet ulgowy 35 zł

J-L2 – bilet miesięczny imienny normalny: 90 zł, bilet ulgowy 45 zł

P – cennik wg taryfy kilometrowej.

Ponadto w strefach J-L0, J-L1 oraz J-L2 przyjęto założenie, iż cena biletu miesięcznego w obrębie jednej strefy wyniesie 50 zł – bilet normalny, 25 zł – bilet ulgowy, natomiast przy przejeździe między dwoma sąsiadującymi strefami 70 zł – bilet normalny, 35 zł – bilet ulgowy.

Siechnice i Żórawina – ustalono indywidualnie

PUNKTUALNOŚĆ

**Nowa koncepcja komunikacji autobusowej
uwzględnia rzeczywiste czasy przejazdów.**



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIE I KOMFORT PODRÓŻY



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIA I KOMFORT PODRÓŻY



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIA I KOMFORT PODRÓŻY



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIA I KOMFORT PODRÓŻY



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIA I KOMFORT PODRÓŻY



NIEZAWODNOŚĆ FUNKCJONOWANIA I KOMFORT PODRÓŻY



AUTOBUSY „ZWIĄZKOWE”



AUTOBUSY „ZWIĄZKOWE” żółta tablica kierunkowa



AUTOBUSY „KOMERCYJNE”



PORÓWNIANIE



KONTAKT

**Biuro Oławskich Przewozów Gminno-
Powiatowych: ul. 3 Maja 4, 55-200 Oława**

biuro@opgp.olawa.pl

<http://opgp.olawa.pl>

Tel. 691 706 796



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ