

# BYPAD



*Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Poznaniu*



**BYPAD**  
BICYCLE POLICY AUDIT



# Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Poznaniu

## **Audytorzy**

Cezary Grochowski

Jakub Szymczak

Audytoryzy:  
Cezary Grochowski  
Jakub Szymczak

Konsultant:  
Jakub Maciejczyk

Skład raportu:  
Jakub Maciejczyk

Audyt wykonano w okresie:  
październik-grudzień 2015

Poznań 2015

## Spis treści

Wprowadzenie / 4

I. Ogólna charakterystyka Poznania / 6

II. Uwarunkowania i parametry lokalnej komunikacji rowerowej / 10

III. Główne założenia procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD / 15

IV. Przebieg procesu certyfikacji / 18

V. Zbiorcze wyniki badania / 20

VI. Diagnoza polityki rowerowej Poznania w ujęciu modułowym / 23

Moduł I. Potrzeby użytkowników / 23

Moduł II. Przywództwo i koordynacja / 25

Moduł III. Polityka w dokumentach / 31

Moduł IV. Zasoby kadrowe i finansowe / 34

Moduł V. Infrastruktura i bezpieczeństwo / 36

Moduł VI. Informacja i edukacja / 48

Moduł VII. Promocja i partnerstwa / 52

Moduł VIII. Działania uzupełniające / 54

Moduł IX. Ewaluacja i efekty / 57

VII. Poaudytowy Plan Działań / 60

Podsumowanie / 66

## Wprowadzenie

**P**OZNAŃ, jak większość zakorkowanych polskich miast, bardzo potrzebuje dziś ruchu rowerowego. Rowery na ulicach są wielką szansą miasta na lepszą mobilność mieszkańców oraz poprawę warunków życia. To działa zawsze – miasta o najwyższych wskaźnikach jakości życia, to zawsze miasta rowerowe. Jesteśmy przekonani, że Poznań jest miejscem, które zasługuje na więcej rowerów na ulicach i jest to tutaj absolutnie możliwe. Procedura BYPAD jest zaś sprawdzoną receptą, aby stało się to możliwie szybko i sprawnie.

Przeprowadzenia w Poznaniu audytu polityki rowerowej podjęliśmy nie bez obaw i z ogromnym poczuciem odpowiedzialności. Powszechnie wiadomo, że Poznań jest wyjątkowym miejscem na mapie Polski. Jest miastem nowoczesnym, o wielkim potencjale rozwoju, tworzonym przez ludzi ambitnych, gdzie mocno liczy się skuteczność i profesjonalizm. Jest jednocześnie miejscem z bardzo mocno zakorzenioną lokalną tradycją, gdzie przybysze z zewnątrz stają przed trudnym wyzwaniem zrozumienia miejscowych, wielkopolskich tradycji i zwyczajów, które różnią się tu trochę od innych miast Polski. Bardzo obawialiśmy się tego, jak zostaniemy w mieście przyjęci i czy audyt ma szansę się w pełni udać, tym bardziej że czas, jaki wyznaczony został nam na przeprowadzenie procedur, był, jak na standardy BYPAD, wyjątkowo krótki.

Szczęśliwie BYPAD jest procesem dla miasta takiego jak Poznań idealnym. Ocena polityki rowerowej nie jest robiona w BYPAD przez zewnętrznych ekspertów, ale robią to sami zainteresowani. Rolą audytorów jest jedynie podsunąć narzędzia i pomóc, aby wszystkie etapy badania przebiegły pomyślnie. Podobnie jest z efektem BYPAD, czyli planem działań, którego zadaniem jest przenieść lokalną politykę rowerową na wyższy poziom. Eksperti tylko sugerują i podpowiadają, ale ostateczna decyzja, jakie działania zostaną zrealizowane, zależy od samych poznaniaków.

Podjęliśmy się tego bardzo trudnego i ambitnego zadania z pełnym przekonaniem w dwóch zasadniczych kwestiach. Po pierwsze, w naszym odczuciu jest to dla Poznania idealny moment (a być może nawet ostatni dzwonek), aby dokonać dobrej, rowerowej zmiany. Po drugie Poznań obecnie, jak chyba żadne inne miasto w Polsce, potrzebował właśnie dokładnie takiego procesu, jakim jest BYPAD, który jest metodą opartą na partycypacji i dialogu. Wypada w tym miejscu pogratulować władzom miasta, że miały tego świadomość i zdecydowały się na BYPAD.



*Cezary Grochowski*



*Jakub Szymczak*

Do końca kadencji obecnych władz, których wybór wywołał wielką falę nadziei na rowerowe zmiany, pozostało już niewiele czasu. Działania prorowerowe trzeba szybko i mądrze zaplanować, żeby realizacja przebiegała sprawnie potrzeba dobrze zorganizowanej komórki wykonawczej.

Poza tym, po latach braku satysfakcjonującego postępu na polu tworzenia systemu komunikacji rowerowej, nagromadziło się w mieście wiele złych emocji. Nie dość, że Poznań zaczął tracić dystans na polu rowerowym do innych polskich miast, to jeszcze panował tu silny antagonizm pomiędzy organizacjami reprezentującymi użytkowników rowerów, a lokalnym urzędem. Rowerzyści i urzędnicy od bardzo dawna nie siedzieli tu jako partnerzy przy jednym stole, a badanie BYPAD, poprzez przewidzianą w procedurze formułę mieszanej grupy ewaluacyjnej, stworzyło sposobność do tego, aby tak się stało.

Sztandarowe hasło miasta: Poznań – miasta know-how, jak dotąd słabo odnosiło się do lokalnej polityki rowerowej. Mamy wielką nadzieję, że przeprowadzony w mieście audyt BYPAD to zmieni.

Serdecznie dziękujemy uczestnikom Grupy Ewaluacyjnej za poświęcony czas i owocną współpracę. Dziękujemy również osobom, które podzieliły się swoją wiedzą w rozmowach i korespondencji: dr. Michałowi Bemowi, Andrzejowi Billertowi, Cezaremu Brudce, Magdalenie Centlewskiej, Grzegorzowi Kamińskiemu, Józefowi Klimczewskiemu, Mariuszowi Kukuczce, Jarosławowi Nowackiemu, dr. Jeremiu Rychlewskiemu i Piotrowi Wiśniewskiemu.



*Ulica Kościuszki, brak ciągłości na jednej z głównych tras rowerowych prowadzących przez centrum miasta. Informuje o tym znak, słynny na całą rowerową Polskę. Jedno z miejsc, które wymaga pilnej poprawy. Zmiana będzie wyraźnym sygnałem, że urząd miejski traktuje poważnie ruch rowerowy.*

# I. Ogólna charakterystyka Poznania

**P**OZNAŃ, liczący 545 tysięcy mieszkańców, jest piątym co wielkości miastem w Polsce i ósmym pod względem powierzchni (262 km<sup>2</sup>). Gęstość zaludnienia wynosi 2,1 tys. mieszkańców na kilometr kwadratowy. Rozciągłość granic administracyjnych Poznania na osi wschód-zachód wynosi ok. 24 km, a na osi północ-południe ok. 23 km.

## Położenie i ukształtowanie miasta

Miasto Poznań położone jest w dorzeczu rzeki Warty, której długość w granicach miasta wynosi niemal 19 km. Rzeka dzieli miasto na część zachodnią i wschodnią, ponad Wartą znajduje się 7 mostów drogowych oraz 3 kolejowe.

Przez miasto przepływa kilka dopływów Warty, jednak nie stanowią one bariery komunikacyjnej. W granicach miasta znajduje się również kilka zbiorników wodnych, w północno-zachodniej części miasta trzy największe to Jezioro Kierskie, Strzeszyńskie i Rusałka, z uwagi na odległość od ścisłej zabudowy nie stwarzają problemów komunikacyjnych. W środkowo-wschodniej części położone jest Jezioro Maltańskie, które z uwagi na równoleżnikowe położenie również nie jest barierą komunikacyjną.

Poznań charakteryzuje się pierścieniowo-radialnym układem terenów zielonych w formie klinów odchodzących od centrum w kierunku peryferii. Urbaniści wyróżniają pięć klinów zieleni:

- wschodni w Dolinie Cybiny, rozpoczynający się kompleksem rekreacyjnym nad Jeziorem Maltańskim;
- północny w Dolinie Warty, rozpoczynający się w okolicach Szeląga;
- zachodni w Dolinie Bogdanki, rozpoczynający się Parkiem Sołackim i Wodziczki;
- południowo-zachodni, w którego skład wchodzi kompleks leśny na południowo-zachodnich rubieżach miasta wraz z Laskiem Marcelińskim, ogródkami działkowymi i zielenią na Cmentarzu Junikowskim, zieleń zlokalizowana wzdłuż cieków Strumień Junikowski i Górczynka
- południowy w Dolinie Warty, rozpoczynający się terenami sportowo-rekreacyjnymi na południe od ul. Królowej Jadwigi.

Uzupełnienie powyższych terenów stanowi pierścieniowy układ terenów zieleni, na który składają się zespoły parków w pasie tak zwanych plant w centrum miasta oraz zieleń znajdująca się na terenie pierścienia fortów. Zwornikiem systemu klinowego miasta jest Park Cytadela, w pobliżu którego zaczynają się aż trzy z nich (wschodni, północny i zachodni).

Ponad 56% obszaru miasta znajduje się na terenach wysoczyzny morenowej typu płaskiego o wysokościach względnych sięgających od 2 do 5 metrów i spadkach do 2 stopni. W południowej części miasta wysoczyzna sięga 80–85 m n.p.m. a w części północnej 90–100 m n.p.m. Około 36% powierzchni Poznania znajduje się na wyższych terasach rzecznych, a ok. 8% na terasie zalewowej doliny Warty. Najwyżej położonym punktem na terenie miasta jest Góra Moraska (154 m n.p.m.), która znajduje się w jego północnej części. Najniższym położonym obszarem jest dolina Warty (50 m n.p.m.). Rzeźba terenu może w niektórych rejonach miasta powodować utrudnienia w ruchu rowerowym dla mniej sprawnych użytkowników. Duże różnice w wysokości na krótkich odcinkach występują w m.in. okolicach Cytadeli i na Wildzie.



## Klimat

Klimat Poznania tworzy korzystne warunki dla transportu rowerowego. W mieście przeważają wpływy masy powietrza polarnomorskiego, napływającego z Oceanu Atlantyckiego, które wpływają na łagodne zimy. W mieście dominują wiatry zachodnie o prędkościach od 2 do 10 m/s. Okolice Poznania należą do obszarów o najmniejszych opadach w Polsce. Na podstawie danych z lat 1971–2000 obliczono, że średnioroczna wysokość opadu atmosferycznego wynosi 634 mm, przy największym średnim miesięcznym opadzie w lipcu (76 mm). Najniższa średnia miesięczna temperatura powietrza w Poznaniu wynosi  $-1,0^{\circ}\text{C}$  dla stycznia a najwyższa  $18,2^{\circ}\text{C}$  dla lipca.

## Ludność

Poznań liczy 545 tysięcy mieszkańców. Na 100 mężczyzn przypada blisko 115 kobiet. Mediana wieku mieszkańców wynosi 39,4 lat (dla mężczyzn 37,3 lat, a dla kobiet 41,8 lat). Ludność w wieku produkcyjnym stanowi 64% ogółu mieszkańców, w tym blisko 2/3 należy do grupy mobilnej (18–44 lat). Stosunkowo najliczniejszą grupę mieszkańców stanowią osoby w wieku 25–34 lat (19%).

Mieszkańcy Poznania są dobrze wykształceni. Najwięcej legitymuje się wykształceniem średnim i policealnym (37%) oraz wyższym (30%). Poziom bezrobocia w Poznaniu należy od lat do najniższych w kraju i nie przekracza 5%.

Miasto wraz z powiatem poznańskim i sąsiadującymi gminami: Oborniki, Skoki, Szamotuły i Śrem tworzy aglomerację poznańską zamieszkałą przez około 1 mln osób. Poznań graniczy z 11 gminami, w tym z dwoma miastami – Luboniem i Swarzędzem.

Poznań od wielu lat odnotowuje spadek liczby ludności. Czynnikiem wpływającym na zmniejszenie się liczby mieszkańców Poznania jest ubytek migracyjny, wynoszący w 2012 r. – 4,2‰, 5,6 tys. osób, na blisko 6,8 tys. osób, które wymeldowały się na stałe z Poznania w 2012 roku), zamieszkało na terenie województwa wielkopolskiego. Większość (80%) z nich wybrało na swoje nowe miejsce zamieszkania obszar powiatu poznańskiego, przede wszystkim Luboń, Plewiska, Swarzędz, Komorniki, Suchy Las, Skorzewo, Rokietnicę, Dąbrówkę, Koziegłowy i Kamionki.

Mieszkańcy województwa wielkopolskiego stanowią także dominującą grupę wśród osób, które przeprowadziły się do Poznania. Według badań Urzędu Statystycznego w Poznaniu na jedną osobę dojeżdżającą do pracy z Poznania do innej miejscowości przypadają 4 osoby przyjeżdżające do pracy do Poznania. Do miasta codziennie dojeżdża ponad połowa pracujących mieszkańców Czerwonaka, Lubonia i Suchego Lasu. Jednocześnie co piąty pracujący mieszkaniec Poznania dojeżdża do pracy w innej miejscowości. Najczęściej są to Komorniki, Tarnowo Podgórne i Suchy Las.

Prognoza demograficzna opracowana przez Główny Urząd Statystyczny przewiduje postępujący spadek liczby ludności w Poznaniu. Do 2035 r. zaludnienie w mieście zmniejszy się do ok. 490 tysięcy osób.

Według prognozy GUS, odmienna sytuacja wystąpi w powiecie poznańskim, gdzie do 2035 r. ludność zwiększy się o 153 tys. osób (tj. o połowę) i wyniesie 480 tys. osób. W rezultacie w 2035 r. ludność zamieszkująca obszar aglomeracji poznańskiej, obejmującej Poznań i powiat poznański, wzrośnie o ok. 10% i wyniesie 970 tys. osób. W aglomeracji zwiększy się liczebność wszystkich ekonomicznych grup wieku, jednak znaczący wzrost obejmie jedynie grupę w wieku poprodukcyjnym. W pozostałych grupach wzrost ten będzie niewielki. Znacząco zmieni się udział Poznania w ludności aglomeracji, zmniejszając się z 63% w 2010 r. do 50% w 2035 r.

Poznań jest jednym z najważniejszych ośrodków akademickich i naukowych w kraju. Na 27 uczelniach studiuje ponad 120 tys. 204 studentów, w tym około 2,5 tys. cudzoziemców z ponad 80 krajów świata, najwię-

cej z Ukrainy, USA, Norwegii, Hiszpanii, Białorusi i Turcji. Blisko 60% studentów wybiera studia stacjonarne, a więcej niż co trzeci kształci się na poziomie magisterskim.

Blisko 3/4 studentów pobiera naukę na uczelniach publicznych. Największą uczelnią miasta jest Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, na którym kształci się blisko co trzeci poznański student. Poznańskie uczelnie zatrudniają ok. 8,2 tys. nauczycieli akademickich. Ponad 3/4 studentów stanowią osoby spoza Poznania. Budynek większości uczelni położone są w centrum w miasta i w śródmieściu. Duży kampus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza położony jest przy północnej granicy miasta, około 6 kilometrów od ścisłego centrum miasta, gdzie dociera szybka linia tramwajowa, a między pętlą a kampusem funkcjonuje sezonowa wypożyczalnia rowerów, dostępna dla posiadaczy Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej.

Poznań to także duży ośrodek ruchu turystycznego. Miasto dysponuje ponad 8 tys. miejsc noclegowych, m.in. w 50 hotelach, motelu, 4 schroniskach młodzieżowych i na kempingu. Przyciąga turystów licznymi zabytkami architektury świeckiej i sakralnej, reprezentującymi wszystkie style i epoki historyczne. Poznań jest na czwartym miejscu pod względem odwiedzin przez turystów miastem w Polsce. W 2012 r. z zarejestrowanych obiektów noclegowych skorzystało tu łącznie 621,8 tys. turystów, w tym z zagranicy – 175,0 tys. osób. Z badań ruchu turystycznego wynika, że ok. 38% turystów przyjeżdża do miasta w celach biznesowych – osoby te uczestniczą w targach, konferencjach, spotkaniach biznesowych i szkoleniach. Kolejną najliczniejszą grupę tworzą turyści odwiedzający Poznań w celu zwiedzania, wypoczynku i rekreacji – stanowią oni ok. 30-35% ruchu turystycznego.

### **Układ komunikacyjny**

Miasto położone jest w środkowo zachodniej części kraju, na drodze między Warszawą (około 300 km) a Berlinem (około 270 km). Poprzez system międzynarodowych dróg kołowych i linii kolejowych Poznań jest częścią europejskiej przestrzeni transportowej.

Poznań stanowi ważny węzeł 7 dróg o znaczeniu międzyregionalnym i międzynarodowym. Przez Poznań przebiega odcinek autostrady A2, która jest jednocześnie 26-kilometrową obwodnicą autostradową w południowej części miasta, zapewnia bezpośrednie połączenie autostradowe z krajami Europy Zachodniej, a od 6 czerwca 2012 także ze stolicą kraju.

Poznań nie posiada pełnego układu obwodnic. W 2012 r. pod Poznaniem otwarto dwie nowe trasy ekspresowe kończące swój bieg na miejskim odcinku autostrady A2 – dwa fragmenty (z trzech) Zachodniej Obwodnicy Poznania w ciągu drogi ekspresowej S11, a także całą Wschodnią Obwodnicę Poznania w ciągu drogi ekspresowej S5.

Układ drogowy miasta opiera się na promienisto-pierścieniowym systemie ulic. Składają się na niego pierścienie drogowe zwane ramami oraz promieniście rozchodzące się od centrum ulice wylotowe. W procesie kształtowania struktury urbanistycznej miasta wykształciły się trzy ramy komunikacyjne. Obecnie I rama oraz II rama istnieją w całości, III rama zaś fragmentarycznie. I rama ulokowana jest najbliżej centrum i pełni funkcję jego obwodnicy. II rama, na której opiera się większość ruchu tranzytowego oraz wewnątrz miejskiego znajduje się na obrzeżach śródmieścia, stanowiąc jego umowną granicę.

Transport wewnątrz miasta obsługiwany jest przez sieć dróg publicznych o długości 1039 km, około 184 km dróg dla rowerów i innych infrastrukturalnych udogodnień liniowych dla rowerzystów, 151 km sieci kolejowej oraz 20 linii tramwajowych i 79 linii autobusowych. Głównymi środkami transportu miejskiego są tramwaje i autobusy oraz pojazdy samochodowe. Wskaźnik motoryzacji wynosi 578 samochodów na 1000 mieszkańców. Udział ruchu samochodowego w podróżach wynosi w Poznaniu ponad 50%. Z usług komunikacji miejskiej korzysta rocznie ponad 170258 mln pasażerów. Największą popularnością cieszy się linia

Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST), która po przedłużeniu łączy os. Jana III Sobieskiego z Dworcem Zachodnim.

W mieście funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania dysponująca 9,8 tys. miejsc. Opłaty za parkowanie w Strefie są pobierane od poniedziałku do piątku w godz. 8.00–18.00, w soboty w godz. 8.00–14.00. Na jej obszarze zlokalizowano 455 parkomatów. Na obrzeżach Strefy znajduje się 8 parkingów buforowych typu P&G z 1,1 tys. miejsc.

Przez Poznań przebiegają dwie trasy Europejskiej Sieci Szlaków Rowerowych EuroVelo: nr 2 – Szlak Stolic z Galway do Moskwy oraz nr 9 – Szlak Bursztynowy z Gdańska do Puli. Ponadto na terenie miasta zostały wytyczone fragmenty regionalnych szlaków rowerowych: Piastowski Trakt Rowerowy, Transwielkopolska Trasa Rowerowa i Nadwarciański Szlak Rowerowy, które krzyżują się przy Jeziorze Maltańskim.

## II. Uwarunkowania i parametry lokalnej komunikacji rowerowej

**P**OZNAŃ, podobnie jak inne duże polskie miasta, nie wykorzystuje dziś potencjału komunikacyjnego, jaki zawarty jest w ruchu rowerowym. Udział podróży rowerem wynoszący tu około 4,5% jest znacząco, bo około trzykrotnie niższy od posiadających bardzo zbliżone warunki miast wschodniej części Niemiec, gdzie jest on na poziomie kilkunastu procent.

Mimo braku obiektywnych przeszkód i długiej, sięgającej jeszcze czasów dwudziestolecia międzywojennego tradycji rozwijania systemu komunikacji rowerowej, Poznań nie jest pod względem rozwoju ruchu rowerowego liderem w porównaniu z innymi polskimi miastami. Można powiedzieć nawet, że w wyniku długoletnich rządów poprzedniego Prezydenta Miasta (rządził do 2014 roku), który nie krył publicznie niechęci do rowerzystów, Poznań pozostaje w tyle w stosunku do najlepszych pod względem rowerowym w Polsce miast – Gdańska, Wrocławia czy Krakowa.

Powodem takiego stanu rzeczy jest przede wszystkim prowadzona od początku lat 90. XX wieku (po zmianie ustroju) w mieście polityka transportowa, która inaczej niż np. w miastach wschodnioniemieckich koncentrowała się głównie na rozbudowie i remontowaniu sieci drogowej – czyli poprawianiu warunków ruchu samochodowego. Mimo istnienia odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych, które od 1999 roku definiują politykę transportową miasta jako zrównoważoną, rower nie był traktowany przez władze jako pełnoprawny środek codziennej komunikacji. W związku z tym infrastruktura rowerowa powstawała głównie tylko tam, gdzie były ku temu rezerwy terenowe, a nie tam, gdzie byłoby to najbardziej wskazane. Przeważająca większość inwestycji rowerowych powstawała przy okazji remontów ulic i inwestycji związanych z ruchem samochodowym. W efekcie obecny system komunikacji rowerowej w Poznaniu jest zbiorem przypadkowych odcinków, które dopiero próbują tworzyć system.

Najważniejszą zatem barierą dla ruchu rowerowego w Poznaniu jest brak spójności systemu tras. Przy czym największe nagromadzenie poważnych barier dla ruchu występuje w obszarze centrum miasta. Tutaj władze Poznania były w ostatnich latach mniej odważne niż władze w innych polskich miastach. System tras był w Poznaniu budowany w sposób dość zachowawczy, tzn. wymóg bezpieczeństwa (nie zawsze dobrze rozumiany) stawiano przed wymogiem bezpośredniości czy komfortu jazdy. Działania urzędu miały na celu bardziej poprawę warunków dla istniejącego ruchu rowerowego niż jego wzrost.



Mapa obrazująca aktualną przyjazność dla rowerzysty docelowego systemu głównych tras rowerowych, z rozróżnieniem przeciwnych kierunków ruchu. Kolor zielony – dobre warunki poruszania się rowerem, żółty – warunki dostateczne, czerwony – warunki mierne, czarny – brak warunków. Mapa powstała w 2015 r. w wyniku terenowego badania tras wykonanego przez Stowarzyszenie Sekcja Rowerzystów Miejskich na potrzeby Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania

Poważnym problemem jest brak poczucia bezpieczeństwa rowerzysty na poznańskich ulicach, gdzie samochody osiągają znaczące prędkości. Kultura jazdy polskich kierowców wciąż niestety odbiega od standardów obecnych w innych krajach UE. Panuje tu społeczne przyzwolenie na przekraczanie dozwolonej prędkości. Sposób urządzania ulic (np. poprzez stosowane szerokości pasów) sprzyja szybkiej jeździe samochodem. Występuje bardzo mało skutecznych rozwiązań infrastrukturalnych ograniczających prędkość, bo wprowadzanie ich wiąże się z oporem społecznym.

W efekcie spora część ruchu rowerowego (tam gdzie nie ma wydzielonej infrastruktury) odbywa się chodnikami, w myśl obowiązującego prawa nielegalnie. Mamy też do czynienia z nadreprezentacją udziału rowerzystów w zdarzeniach drogowych, względem ich udziału w ruchu. Nieprzepisowe zachowania rowerzystów spotykają się w Poznaniu z dość rygorystyczną reakcją miejscowej policji, co może świadczyć o niskiego poziomie tolerancji społecznej dla takich zachowań (w kontraście do powszechnej tolerancji wobec nieprzepisowych zachowań kierowców).



*Ulica Wojska Polskiego (skrzyżowanie z ul. Wincentego Witosa), przejazd rowerem przez to skrzyżowanie generuje uciążliwe opóźnienia. Na zdjęciu widać przynajmniej dziewięć przycisków do wzbudzenia zielonej fazy dla rowerzysty i pieszego! Niezgodne z obowiązującym w Polsce prawem przyciski są niestety stosowane na wielu poznańskich skrzyżowaniach.*



*Ulica Towarowa, Most Dworcowy, brak komfortowego połączenia hali dworca kolejowego z zachodnią częścią miasta, najczęściej ruch rowerowy odbywa się nielegalnie po chodniku.*

Bardzo wiele do życzenia pozostawia też jakość istniejącej infrastruktury, która to zawiera bardzo wiele mankamentów typowych dla infrastruktury powstającej w ostatnich dwóch dziesięcioleciach w polskich miastach, takich jak: zła geometria, fatalna nawierzchnia, wystające krawężniki, przeszkody w skrajni, nieciągłości przebiegu, lokalizacja generująca opóźnienia czy nieintuicyjne rozwiązania. Można powiedzieć nawet, że Poznań wyróżnia się w tej dziedzinie na niekorzyść względem innych miast i występuje tu większe niż gdzie indziej nasycenie przykładami złej praktyki. Symbolem tego może być tabliczka wzywająca rowerzystę do prowadzenia roweru na odcinku 70 metrów koło Starego Browaru przy ulicy Kościuszki. Mniej, niż w innych miastach, jest tu infrastruktury o wysokiej jakości, a także nowoczesnych, niskokosztowych rozwiązań jak pasy rowerowe, śluzy na skrzyżowaniach czy dopuszczenia ruchu rowerowego „pod prąd”. Dużo natomiast rozwiązań substandardowych na pograniczu legalności, rzadko występujących w Polsce.



*Ulica Ratajczaka przed skrzyżowaniem z ulicą 27 Grudnia. Nieintuicyjne dla rowerzystów rozwiązania infrastrukturalne Poznań próbuje tłumaczyć za pomocą odpowiednich tabliczek.*

Nadzieję zmiany na lepsze dały dopiero ostateczne wybory samorządowe, po których tempo prorowerowych zmian wyraźnie przyspieszyło. Poznań jako jedyny z dużych polskich miast ma dziś Prezydenta, który na co dzień porusza się rowerem. Praktykującym rowerzystą jest również jeden z Zastępców Prezydenta Miasta odpowiedzialny między innymi za kwestie transportowe. W urzędzie zatrudniony został wysokiej klasy specjalista od rozwoju ruchu rowerowego. Wszechmocne wcześniej myślenie prosamochodowe we władzach miasta wydaje się zatem słabnąć. Jednak największą nadzieję na zmiany dają wprowadzane właśnie w urzędzie miasta zmiany strukturalne, które powinny uczynić, prowadzoną przez miasto, politykę rowerową bardziej efektywną. Jednym z przejawów tego procesu jest poddanie się urzędu audytowi BYPAD.



### III. Główne założenia procesu certyfikacji polityki rowerowej BYPAD

**BYPAD** jest wszechstronnym, partycypacyjnym badaniem jakości polityki rowerowej. Metodologia opiera się na ocenie systemu zarządzaniu jakością według standardu ISO. Została wypracowana przez międzynarodowe konsorcjum w toku finansowanych przez UE projektów. Do tej pory została wdrożona w ponad 170 miastach i regionach w 24 krajach. W Polsce audyt BYPAD był przeprowadzany m.in. w Gdańsku (2010) i Tczewie (2009 i 2012), Gdyni (2013) oraz kilku gminach woj. pomorskiego.

W procesie BYPAD polityka rowerowa najpierw poddawana jest wszechstronnej diagnozie. Następnie, na jej postawie, przygotowujemy plan działania. BYPAD rozpoczyna się od powołania Grupy Ewaluacyjnej, w której pracują lokalni politycy, urzędnicy i użytkownicy (w tym działacze organizacji rowerowych). Współudział tych wszystkich grup sprawia, że tak wypracowany plan działania jest popierany przez kluczowych miejskich interesariuszy, a więc ma dużą szansę na realizację.

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

Cześć diagnostyczna prowadzi do ustalenia, na jakim poziomie rozwoju znajduje się aktualnie polityka danego miasta. Twórcy narzędzia wyróżniają cztery takie poziomy. Pierwszy z nich cechuje podejście skierowane wyłącznie na działania doraźne. Na drugim poziomie działania składające się na politykę rowerową realizowane są już w sposób planowy, ale są one izolowane od siebie. Na trzecim poziomie działania władz mają charakter systemowy i są powiązane wzajemnie ze sobą. Na czwartym – najbardziej zaawansowanym, polityka rowerowa jest ściśle powiązana z innymi politykami miasta.



*Poziomy jakości polityki rowerowej według BYPAD*

### Charakterystyka poziomów

**Poziom I** charakteryzuje się filozofią: „gasimy pożary” – czyli działamy tak długo jak potrzeba i tylko tam gdzie potrzeba. Budżet na politykę rowerową jest niski i ma charakter okazjonalny. Działania mają słabe bądź żadne wsparcie polityczne. Jest mało osób odpowiedzialnych za realizację polityki rowerowej, ich wiedza i kompetencje są ograniczone, nie mają też wsparcia w urzędzie. Ponadto występuje ograniczona komunikacja jednostek realizujących działania prorowerowe z innymi jednostkami. Struktura realizująca zadania jest często nieformalna. Jakość działań ma charakter nieprzewidywalny, bo zależy od przypadkowych decyzji.

**Poziom II** to sytuacja, w której osoba (lub osoby) realizująca politykę rowerową przypomina Robinsona Crusoe na bezludnej wyspie. Wykonuje swoją pracę tak dobrze, jak to możliwe, ale w oderwaniu od tego, co robią inni. Działania bazują na istniejących, wyrywkowych danych na temat transportu, potrzeb rowerzystów i rowerowych priorytetów. Teoretycznie zapadły już decyzje dotyczące tworzenia infrastruktury dla rowerzystów, ale nie są one zintegrowane z innymi istotnymi decyzjami (np. o podziale przestrzeni w mieście) i często mają życzeniowy charakter. Polityka rowerowa na tym poziomie nie jest istotnym elementem polityki transportowej miasta, a deklaracje w tym zakresie są powierzchowne, więc decyzje innych jednostek mogą szkodzić polityce rowerowej. Brak jest też gwarancji kontynuacji polityki rowerowej w dłuższym okresie.

**Poziom III** to poziom, na którym realizacja polityki rowerowej nie przypomina już dbania wyłącznie o własny ogródek, a realizowane działania idą w tym samym kierunku, co cała polityka transportowa miasta. Istnieją wysokiej jakości dane dające podstawy do realizacji polityki rowerowej, analizowane są potrzeby użytkowników. Istnieje też stabilny budżet średnioterminowy dedykowany polityce rowerowej. Działania planowane są w dłuższej perspektywie, choć wciąż są one zorientowane na oderwane, jednostkowe projekty. Realizowane projekty zaczynają bazować na formalnych partnerstwach pomiędzy różnymi podmiotami i jednostkami (np. wydziały, szkoły, pracodawcy, organizacje ochrony zdrowia).

**Poziom IV** to sytuacja idealna, gdy polityka rowerowa jest powiązana z całą polityką miasta – już nie tylko z transportem, a działania realizowane są w szerszych partnerstwach, zawiązywanych w tym celu. Na tym poziomie dominuje podejście międzysektorowe i działa sieć współpracy, nie tylko pomiędzy jednostkami urzędowymi, ale i innymi, zewnętrznymi podmiotami (np. lokalnym biznesem i organizacjami społecznymi). Istnieją wysokiej jakości dane i wiedza na temat potrzeb użytkowników, a także pomiary każdego parametru polityki rowerowej. Prowadzona jest systematyczna ewaluacja i monitoring efektów działań. Zapewniony jest też wystarczający i stabilny budżet oraz mechanizmy zapewniające kontynuację polityki rowerowej w przyszłości. W projektowaniu działań przeważa zaś myślenie sieciowe obejmujące całe miasto.

Narzędziem oceny miasta jest zestandaryzowany kwestionariusz z pytaniami przyporządkowanymi do dziewięciu modułów:

- Potrzeby użytkowników
- Przywództwo i koordynacja
- Polityka w dokumentach
- Kadry i zasoby
- Infrastruktura i bezpieczeństwo
- Informacja i edukacja
- Promocja i partnerstwa
- Środki uzupełniające
- Ewaluacja i efekty



Zakres audytu polityki rowerowej BYPAD

Każde pytanie zawiera opis sytuacji typowej dla każdego z czterech poziomów rozwoju polityki rowerowej. Najpierw każdy z uczestników Grupy Ewaluacyjnej (ewaluatorów) samodzielnie udziela odpowiedzi na pytania kwestionariusza. Następnie wszyscy spotykają się na warsztacie, gdzie audytor przedstawia kolejne pytania z ocenami poszczególnych ewaluatorów. Zadaniem grupy jest uzgodnienie wspólnej oceny każdego z pytań. Uśredniona ocena z poszczególnych pytań składających się na moduł stanowi ocenę tego modułu. Średnia ważona (moduły dotyczące działań, czyli „Infrastruktura i bezpieczeństwo”, „Informacja i edukacja”, „Promocja i partnerstwa” oraz „Działania uzupełniające” ważą więcej, a zatem mają większy wpływ na końcową ocenę) z poszczególnych modułów stanowi ogólną ocenę miasta. Po sporządzeniu oceny miasta Grupa Ewaluacyjna przechodzi do opracowania planu działania. Wspólnie szuka najbardziej skutecznych działań wzmacniających politykę rowerową w mieście. Podstawą do opracowania planu są wyniki ewaluacji, wskazania audytorów prowadzących proces oraz przykłady dobrej praktyki z innych miast, gdzie wdrażanie polityki zakończyło się sukcesem. Uzgadnianiu oceny i wypracowaniu planu służą spotkania Grupy Ewaluacyjnej, w których powinni uczestniczyć każdorazowo wszyscy uczestnicy.

Integralną częścią procesu BYPAD są również wspólne przejazdy rowerowe. Dają one wspólne doświadczenie poruszania się po mieście rowerem, do których następnie można odwoływać się, formułując diagnozę i plan działania. Proces ten jest animowany przez certyfikowanych audytorów BYPAD, którzy czuwają nad sprawnym przebiegiem i dostarczają grupie inspiracji w formie dobrych praktyk.

## IV. Przebieg procesu certyfikacji

Proces rozpoczął się wyłonieniem Grupy Ewaluacyjnej.

W grupie polityków pracowali:

- Maciej Wudarski – Zastępca Prezydenta Miasta Poznania
- Tomasz Wierzbicki – Radny Miasta Poznania (Prawo do Miasta)

W grupie urzędników pracowali:

- Katarzyna Bolimowska – Zarząd Dróg Miejskich, Dyrektor
- Radosław Ciesielski – Zarząd Dróg Miejskich, Wicedyrektor
- Łukasz Dondajewski – Miejski Inżynier Ruchu
- Wojciech Makowski – Wydział Transportu i Zieleni, Stanowisko ds. polityki rowerowej
- Tadeusz Nawalaniec – Zarząd Dróg Miejskich, Wicedyrektor
- Marzenia Nowak – Miejska Pracownia Urbanistyczna
- Andrzej Śliwiński – Biuro Promocji, Urząd Miasta Poznania
- Grzegorz Pluta – Zarząd Dróg Miejskich

W grupie użytkowników pracowali:

- Joanna Gabiś – Sekcja Rowerzystów Miejskich
- Tomasz Kossowski – Uniwersytet Adam Mickiewicza
- Wojciech Mania – Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna
- Tadeusz Mirski – Sekcja Rowerzystów Miejskich
- Maciej Moszyński – Centrum Turystyki Kulturowej TRAKT, Rada Osiedla Naramowice
- Kamila Sapikowska – Poznańska Masa Krytyczna

Grupa ta (niestety, w zmiennym składzie) spotykała się kilkakrotnie. Pierwsze spotkanie było poświęcone wzajemnemu zapoznaniu się i prezentacji metody BYPAD i procesu certyfikacji. Na spotkaniu tym ustalono harmonogram dalszych prac.

Następnie 15 uczestników wypełniło ankiety ewaluacyjne.

W dniu 29 października Grupa Ewaluacyjna spotkała się na terenowym audycie zaproponowanej przez Sekcję Rowerzystów Miejskich trasy. W przejeździe uczestniczyło 15 osób. Grupa przejechała z centrum miasta na osiedle Łazarz i Jeżyce, w trakcie przejazdu omawiano m.in. problemy rowerzystów występujące przy ulicy Kościuszki, Niezłomnych, Towarowej, Głogowskiej, Przybyszewskiego, Bukowskiej, Dąbrowskiego i Moście Teatralnym.



*Uczestnicy Grupy Ewaluacyjnej w trakcie przejazdu po poznańskiej infrastrukturze rowerowej na ulicy 27 Grudnia*

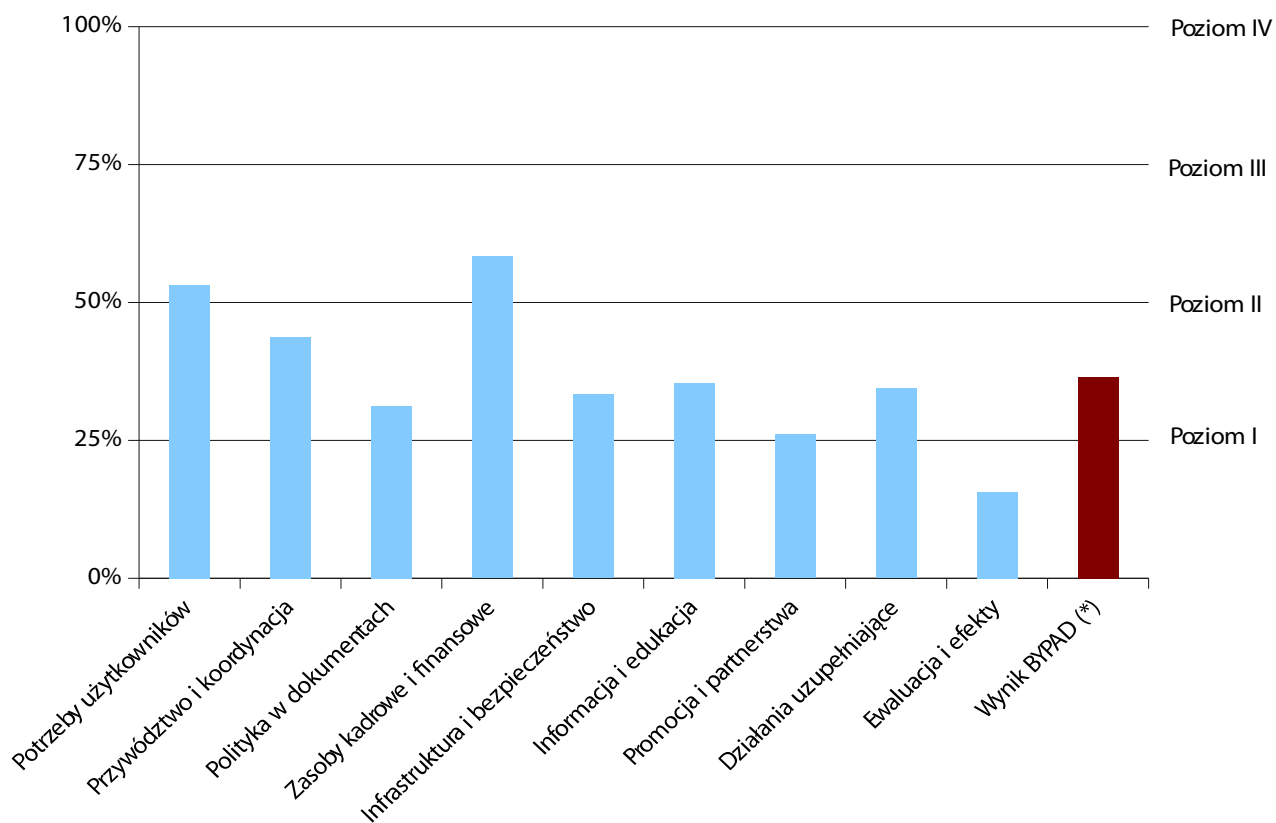
Kolejny warsztat odbył się we Wrocławiu. Wizyta rozpoczęła się od spotkania z wrocławskimi urzędnikami odpowiedzialnymi za realizację wrocławskiej polityki rowerowej, następnie odbył ponad dwugodzinny przejazd po wybranych rowerowych rozwiązaniach infrastrukturalnych w centrum miasta i po jego zakończeniu rozpoczął się pierwszy warsztat, w trakcie którego pracowano nad całościową oceną polityki rowerowej Poznania, bazując na wynikach wypełnionych wcześniej ankiet.

Ostatnie dwa warsztaty były poświęcone uzgodnieniu 30-miesięcznego planu działania. Pierwszy warsztat rozpoczął się od prezentacji dobrych praktyk w zakresie polityki rowerowej, rekomendowanych do wdrożenia w Poznaniu. Następnie rozpoczęto dyskusję nad przesłanym wcześniej uczestnikom projektem planu działania. Wymagała ona kolejnego spotkania. Spotkanie zakończyło się w połowie planu działania, uczestniczyło w nim 11 osób.

Procedura audytu zakończyła się w grudniu 2015 roku przekazaniem Miastu certyfikatu BYPAD wraz z niniejszym raportem.

Poza spotkaniami z grupą ewaluacyjną audytorzy prowadzili spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Miejskich, Zarządu Transportu Miejskiego, Wydziału Transportu i Zieleni, Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, Biura Promocji, Komendy Miejskiej Policji, rowerowych organizacji pozarządowych oraz niezależnymi ekspertami – pracownikami poznańskich uczelni. Dokonali również samodzielnych objazdów wszystkich części miasta, podczas których wykonali dokumentację fotograficzną wybranych elementów infrastruktury transportowej.

## V. Zbiorcze wyniki badania



*Ocena modułów certyfikacji polityki rowerowej BYPAD według przeprowadzonej ewaluacji*

Pytanie		Wynik BYPAD	%
<b>Potrzeby użytkowników</b>			
Pytanie 1	Jak miasto / aglomeracja bada rzeczywiste potrzeby użytkowników?	2,00	50,0%
Pytanie 2	W jaki sposób użytkownicy (ich organizacje) są angażowani w tworzenie polityki rowerowej?	2,25	56,3%
<b>Moduł 1</b>		<b>2,13</b>	<b>53,1%</b>
<b>Przywódstwo i koordynacja</b>			
Pytanie 3	Jaki wpływ mają kluczowe osoby (zarówno urzędnicy, jak i politycy) w procesie podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego?	2,50	62,5%
Pytanie 4	Jakie komitety i grupy robocze działają w mieście?	1,50	37,5%
Pytanie 5	W jaki sposób polityka rowerowa jest przedstawiana decydentom?	1,00	25,0%
Pytanie 6	Jak działa komunikacja i koordynacja pomiędzy różnymi miastami w aglomeracji?	2,00	50,0%
<b>Moduł 2</b>		<b>1,75</b>	<b>43,8%</b>
<b>Polityka w dokumentach</b>			
Pytanie 7	Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej?	1,50	37,5%
Pytanie 8	W jaki sposób władze miasta realizują działania zawarte w dokumentach strategicznych miasta? (jak mierzą efekty)	1,00	25,0%
<b>Moduł 3</b>		<b>1,25</b>	<b>31,3%</b>
<b>Zasoby kadrowe i finansowe</b>			
Pytanie 9	W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej?	2,50	62,5%
Pytanie 10	Kto przygotowuje i wdraża politykę rowerowa?	2,50	62,5%
Pytanie 11	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy poziomu wiedzy i umiejętności kadry zajmującej się ruchem rowerowym?	2,00	50,0%
<b>Moduł 4</b>		<b>2,33</b>	<b>58,3%</b>
<b>Infrastruktura i bezpieczeństwo</b>			
Pytanie 12	Jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych i jaka jest ich jakość?	1,50	37,5%
Pytanie 13	W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego z samochodowym oraz zostały pokonane bariery fizyczne?	0,75	18,8%
Pytanie 14	Jak jest zorganizowane bieżące utrzymanie infrastruktury?	1,75	43,8%
Pytanie 15	Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów?	0,50	12,5%
Pytanie 16	Jakie działania są podejmowane w celu optymalizacji połączeń transportu zbiorowego z ruchem rowerowym?	1,50	37,5%
Pytanie 17	Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży?	2,00	50,0%
<b>Moduł 5</b>		<b>1,33</b>	<b>33,3%</b>

**Informacja i edukacja**

Pytanie 18	W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej?	1,75	43,8%
Pytanie 19	Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego?	1,00	25,0%
Pytanie 20	Jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w mieście?	1,50	37,5%
<b>Moduł 6</b>		<b>1,42</b>	<b>35,4%</b>

**Promocja i partnerstwa**

Pytanie 21	Jakie działania są podejmowane w celu podnoszenia świadomości na temat korzyści wynikających z korzystania roweru?	1,75	43,8%
Pytanie 22	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy?	1,25	31,3%
Pytanie 23	Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły?	1,25	31,3%
Pytanie 24	Jakie działania są podejmowane na rzecz wspierania dojazdów rowerem na zakupy?	1,75	43,8%
Pytanie 25	Jakie inicjatywy są podejmowane w celu zachęcenia do jeżdżenia na rowerze bez względu na wiek?	0,00	0,0%
Pytanie 26	W jaki sposób jest wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej pozytywny wpływ jazdy rowerem na zdrowie?	0,25	6,3%
<b>Moduł 7</b>		<b>1,04</b>	<b>26,0%</b>

**Działania uzupełniające**

Pytanie 27	Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów (np. zarządzanie parkingami)?	1,75	43,8%
Pytanie 28	W jaki sposób polityka przestrzenna wspiera politykę rowerową?	1,00	25,0%
<b>Moduł 8</b>		<b>1,38</b>	<b>34,4%</b>

**Ewaluacja i efekty**

Pytanie 29	W jaki sposób są zbierane i wykorzystywane dane na temat ruchu rowerowego?	1,00	25,0%
Pytanie 30	W jaki sposób Miasto gromadzi i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa?	0,25	6,3%
<b>Moduł 9</b>		<b>0,63</b>	<b>15,6%</b>

**Wynik BYPAD\***      **1,46**      **36,5%**  
*Nieważony wynik BYPAD*      1,47      36,5%

\* Uwaga: ogólny wynik BYPAD określa rzeczywistą jakość polityki rowerowej miasta. Dlatego dla obliczenia wyniku ogólnego BYPAD uwzględnia się współczynnik wagowy każdego modułów. Znaczenie modułów nie jest takie same. Niektóre moduły mają większą wagę (znaczenie) niż inne. Moduły związane z planowaniem to 35% oceny, moduły związane z działaniami to 60% i oceny, a moduły ewaluacyjne to 5%.



## VI. Diagnoza polityki rowerowej Poznania w ujęciu modułowym

### Moduł I. Potrzeby użytkowników

Wynik: 2,13 (53,1%)

#### Pytania pomocnicze

P1. Jak miasto / aglomeracja bada rzeczywiste potrzeby użytkowników? (wynik 2,00 =50,0%)

P2. W jaki sposób użytkownicy (ich organizacje) są angażowani w tworzenie polityki rowerowej?  
(wynik: 2,25=56,3%)

#### Komentarz do oceny

Ocena ostateczna modułu ukształtowała się nieznacznie powyżej II poziomu rozwoju. Jednakże jest ona efektem kompromisu pomiędzy bardzo różniącymi się pomiędzy sobą nawzajem ocenami, jego osiągnięcie poprzedziła dość burzliwa dyskusja. Dużo rozbieżność w ocenie sytuacji wystąpiło pomiędzy użytkownikami (zwłaszcza działaczami organizacji), a stroną urzędową. Trudność w ocenie wynika w pewnej mierze ze złych doświadczeń z przeszłości, kiedy panował spory antagonizm pomiędzy stronami. Obecną postawę urzędników cechuje otwartość na współpracę związana z nową sytuacją polityczną w mieście, ze zmianą na stanowisku Prezydenta Miasta po wyborach samorządowych w 2014 roku. Stąd ich wyższe oceny należy wiązać z intencją poprawy sytuacji.

#### Charakterystyka stanu obecnego

Poznań posiada obecnie dostęp do części istotnych danych potrzebnych do określenia potrzeb, preferencji czy oczekiwań obecnych lub potencjalnych rowerzystów (w postaci wyników badań z 2013 r. przeprowadzonych na potrzeby Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej). Chcąc zaś scharakteryzować sytuację Poznania w zakresie udziału społecznego w polityce rowerowej, należy stwierdzić, że istnieją dwa mocno rozbieżne w ocenie bieguny tego zagadnienia. Z jednej strony w Poznaniu, jako mieście panuje zaawansowana jak na polskie realia praktyka konsultacji działań urzędu z mieszkańcami miasta, z drugiej strony panował tu zwyczajowo ostry antagonizm pomiędzy urzędem, a organizacjami rowerowymi, który stał na przeszkodzie pozytywnemu wykorzystaniu potencjału kryjącego się w partnerskiej współpracy pomiędzy stronami.

#### Tradycja konsultacji

W mieście mocno zakorzeniona jest tradycja konsultacji społecznych. Ważniejszą niż w innych miastach funkcję pełnią tu rady osiedli. Projekty drogowe są udostępniane publicznie (w internecie), w celu umożliwienia wnoszenia do nich uwag przez mieszkańców miasta. System konsultacji nie jest jednakże pozbawiony wad takich jak krótki okres trwania czy przeprowadzanie ich w zaawansowanej fazie przygotowywania projektów, co bardzo skutecznie utrudnia wprowadzanie do nich jakiegokolwiek poważniejszych zmian.

### **Konflikty i wzajemna nieufność**

Współpraca urzędu z lokalnymi organizacjami rowerowymi w Poznaniu przebiegała przez długie lata bardzo źle. Można było powiedzieć nawet o sporym antagonizmie pomiędzy stronami, w tym nawet o charakterze personalnym pomiędzy niektórymi działaczami, a osobą będącą w urzędzie głównym specjalistą od spraw infrastruktury rowerowej (działacze organizacji rowerowych wręcz odbierali niektóre decyzje miasta jako złośliwe działania na przekór ich oficjalnemu stanowisku i artykułowanym interesom). Konflikt ten nie wygasł całkowicie nawet mimo zmiany władz i zatrudnienia w urzędzie oficera rowerowego, będącego osobą wywodzącą się ze środowiska organizacji rowerowych i zupełnie spoza Poznania. W rozmowach audytorów z niektórymi lokalnymi działaczami rowerowymi dało się wyczuć wyraźną nieufność wobec urzędników (nie wyłączając nowego oficera), negatywną ocenę tempa prorowerowych zmian w mieście, a także sceptycyzm wobec samego procesu audytu rowerowego BYPAD (czego przejawem było opuszczenie jednego spotkania grupy ewaluacyjnej przez liderkę nieformalnego ruchu pn. Poznańska Masa Krytyczna, która zarzuciła publicznie audytorom prowadzenie badania miasta w sposób nieprzejrzysty).

### **Nowe otwarcie na współpracę**

Z drugiej strony, śmiało można powiedzieć o sporej dynamice zmian w zakresie postawy i otwartości strony urzędowej na współpracę z organizacjami rowerowymi (przynajmniej w deklaracjach). Niewątpliwym przejawem tej postawy ze strony władz miasta było samo uruchomienie procesu audytowego BYPAD, który w swej istocie jest narzędziem o charakterze partycypacyjnym i generującym współpracę międzysektorową.

### **Brak wykorzystania potencjału organizacji**

Bezspornie Poznań nie wykorzystywał i do dzisiaj wciąż nie wykorzystuje w pełni pozytywnego potencjału organizacji rowerowych jako zorganizowanego reprezentanta użytkowników rowerów – czyli podstawowej grupy docelowej działań składających się na politykę rowerową miasta. Podobnie było z potencjałem eksperckim lokalnej organizacji – Sekcji Rowerzystów Miejskich, z którą związane są osoby mające uznany dorobek naukowy związany z tematyką transportową (jak np. dr Jeremi Rychlewski czy dr Michał Beim). Sekcja ma w swoim dorobku kilka ważnych raportów będących wynikiem społecznej oceny i badań różnych aspektów polityki rowerowej (całości polityki, lokalizacji stacji roweru miejskiego), które niewątpliwie są materiałem godnym polecenia przy planowaniu dalszych działań.

### **Brak rozwiązań systemowych**

Kluczowym mankamentem obecnej sytuacji jest brak systemowego rozwiązania angażującego reprezentację rowerzystów w realizację polityki rowerowej na wszystkich etapach jej realizacji tj. programowania, wdrażania i ewaluacji. Zasadnicza zmiana w tym zakresie wydaje się nieodzowna dla radykalnej poprawy efektywności prowadzonych przez urząd prorowerowych działań. Ścisła partnerska współpraca pomiędzy stroną urzędową a społeczną, a także maksymalna przejrzystość procesu współpracy powinna być też czynnikiem mogącym w dłuższej perspektywie zapobiec konfliktom wokół inwestycji rowerowych, a także poprawić zły klimat panujący obecnie wokół tematu ruchu rowerowego w mieście.

### **Wskazania**

- Powołanie stałego ciała urzędowo-społecznego, zespołu zadaniowego w formie np. Rady Rowerowej działającego pod kierownictwem Zastępcy Prezydenta Miasta, będącego kontynuacją grupy ewa-

luacyjnej BYPAD. Rada powinna zostać umocowana formalnie (np. w ramach dokumentu definiującego całość polityki rowerowej miasta) i mieć status doradcy.

- Usprawnienie mechanizmu opiniowania projektów związanych z ruchem rowerowym poprzez upublicznianie dokumentów w sieci w formie czytelnej dla większości odbiorców oraz w możliwie jak najwcześniejszej fazie, która pozwoliłaby na wprowadzenie zgromadzonych uwag (np. platformy internetowej niezależnej od standardowego systemu upubliczniania).
- Utrzymywanie stałego kontaktu z siecią aktywistów obejmującą całe miasto, w celu bieżącego korzystania z ich znajomości miasta i ewentualnie wiedzy eksperckiej, jako uzupełnienie systemu internetowego, organizowanie przez oficera rowerowego spotkań roboczych z aktywistami dotyczących najważniejszych lub kontrowersyjnych projektów.
- Stworzenie sprawnego mechanizmu zbierania informacji od użytkowników, który pozwalałby na wykorzystanie zjawiska społecznego monitoringu infrastruktury. Proponowana forma to interaktywny formularz internetowy do zgłaszania uwag i interwencji, który pomagałby w obróbce informacji i nadawał im odpowiednie kategorie (uwagi i interwencje rozpatrywane byłyby według czytelnego klucza, nadającego im odpowiedni priorytet według wybranych kategorii, np. priorytet miałyby interwencje związane z siecią tras głównych lub z bezpieczeństwem ruchu). System mógłby bazować na aplikacji opartej o mapę, na której użytkownicy widzą wszystkie zgłoszone uwagi, śledzą historię zgłoszenia i zmiany statusu aż do momentu załatwienia sprawy – w ten sposób część wielokrotnych zgłoszeń zostanie wyeliminowana, a rady osiedli czy organizacje rowerowe będą miały widok „z lotu ptaka” na całości terenu. Jako możliwą opcję można rozważyć stworzenie w ogólnomiejskim systemie zgłaszania interwencji wydzielenie dedykowanej kategorii „sprawy rowerowe”.

## Moduł II. Przywództwo i koordynacja

Wynik oceny: 1,75 (43,8%)

### Pytania pomocnicze

P3. Jaki wpływ mają kluczowe osoby (zarówno urzędnicy, jak i politycy) w procesie podejmowania decyzji dotyczących ruchu rowerowego? (2,50=62,5%)

P4. Jakie komitety i grupy robocze działają w mieście? (1,50=37,5%)

P5. W jaki sposób polityka rowerowa jest przedstawiana decydentom? (1,00=25,0%)

P6. Jak działa komunikacja i koordynacja pomiędzy różnymi miastami w aglomeracji? (2,00=50,0%)

### Komentarz do oceny

Ostateczna ocena plasuje się poniżej II poziomu zaawansowania, stanowi wypadkową pomiędzy stosunkowo wysokimi ocenami (II poziom), które otrzymały składowe związane z przywództwem politycznym i ilością aktorów zaangażowanych w politykę rowerową, a nisko ocenionymi składowymi dotyczącymi zaangażowania społecznego w zarządzanie polityką rowerową i koordynacją samego procesu jej realizacji.

## Charakterystyka stanu obecnego:

### Przywództwo polityczne

Potencjał w zakresie przywództwa politycznego dla realizacji polityki rowerowej należy w Poznaniu od roku do najlepszych w Polsce. Dwóch bardzo ważnych i rozpoznawanych lokalnych polityków deklaruje się jako osoby używające na co dzień roweru w dojazdach do pracy. Są nimi Prezydent Miasta Poznania Pan Jacek Jaśkowiak i Drugi Zastępca Prezydenta Pan Maciej Wudarski (bezpośredni zwierzchnik pionu związanego z transportem). Jest to wielki pozytywny ewenement na skalę Polski, gdzie jeszcze do niedawna rower kojarzony był jako środek transportu o znacznie niższym prestiżu społecznym niż samochód, zbyt niskim dla rangi, jaką niesie ze sobą instytucja Prezydenta dużego miasta. Sytuację można niewątpliwie traktować jako bardzo dobry prognostyk dla rozwoju ruchu rowerowego w mieście, które w ciągu dwóch ostatnich dekad nie wykorzystywało w sposób pełny potencjału w tym zakresie, a nawet pozostało w tyle w stosunku do niektórych polskich miast o podobnym wyjściowym potencjale rowerowym.



*Grupa Ewaluacyjna wraz z Prezydentem Maciejem Wudarskim podczas pierwszego objazdu poznańskiej infrastruktury rowerowej, ulica Ratajczaka. Foto. Tadeusz Mirski*

### Aparat wykonawczy polityki transportowej

O ile potencjał polityczny dla przyszłości ruchu rowerowego może napawać wielkim optymizmem, o tyle znacznie gorzej jest z aparatem wykonawczym polityki rowerowej. Poznań (w momencie przeprowadzania badania) nie posiada struktur umożliwiających prowadzenie skutecznej polityki rowerowej. Co prawda od marca 2015, wzorem innych dużych miast Polski, działa w Poznaniu tzw. oficer rowerowy (Wojciech Makowski) – czyli urzędnik miejski zatrudniony w celu realizacji polityki rowerowej, ale jego umiejscowienie w urzędzie nie jest adekwatne do roli, jaką jest koordynacja złożonego i wielopłaszczyznowego zadania,

jakim jest polityka rowerowa. Jest on zatrudniony jako pracownik Wydziału Transportu i Zieleni (WTiZ), który to wydział, odpowiedzialny jest w mieście za kreowanie polityki transportowej, jednakże nie ma on możliwości bezpośredniego oddziaływania na Zarząd Dróg Miejskich (ZDM), który realizuje większość inwestycji związanych z ruchem rowerowym. Podobnie jest z możliwością jego oddziaływania na spółkę Poznańskie Inwestycje Miejskie odpowiedzialną za realizację większych inwestycji w mieście. Ograniczona jest też możliwość wpływania „oficera” na inwestycje realizowane w mieście przez Rady Osiedli, w ramach realizacji ich wydzielonych budżetów. Jak udało się ustalić, procedowanie tych inwestycji odbywa się za zwyczaj poza jego udziałem. Biorąc pod uwagę, że w obszarze zainteresowania Rad Osiedli są często ulice, w których docelowo powinny lub mogłyby biec główne tras rowerowe (np. ul. Naramowicka, Warszawska), może to wpływać na spójność sieci (np. realizacja wyłącznie chodnika tam, gdzie powinna biec także droga rowerowa). Bardzo ważny z punktu widzenia polityki rowerowej projekt w postaci systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego prowadzony jest w Zarządzie Transportu Miejskiego – czyli odmiennie od praktyki powszechnej w innych polskich miastach, gdzie oficerowie mają bezpośredni wpływ na kształt i funkcjonowanie takich systemów. Może to tłumaczyć nieoptymalne z punktu widzenia dojazdu rowerem ustawienie wielu stacji PRM, na co wskazuje raport Sekcji Rowerzystów Miejskich z sierpnia 2015 r.<sup>1</sup>

W wyniku powyższych czynników, w krótkim okresie swojej pracy bardzo słabo wyglądała zdolność oficera do inicjowania inwestycji rowerowych (tym samym kreowania polityki), a jego rola sprowadzała się w dużej mierze do opiniowania projektów infrastruktury rowerowej, bez możliwości podjęcia decyzji co do ich kształtu, a i to nie wszystkich, bo z wyłączeniem niektórych realizowanych przez Rady Osiedli.

### **Reorganizacja struktur i wizji działania urzędu**

Kolejnym ważnym czynnikiem wpływającym na efektywność działania oficera jest fakt trwającej właśnie gruntownej reorganizacji ZDM, co odbija się na priorytecie realizacji prorowerowych działań i musi zakłócać proces podejmowania decyzji oraz bieżące działania. Podobnie, bardzo poważnym problemem jest brak formalnego zdefiniowania kierunku i kształtu polityki rowerowej miasta, który byłby wiążącą wykładnią dla podejmowanych decyzji. W żadnej z instytucji prowadzących inwestycje nie ma osób formalnie wydelegowanych do inwestycji rowerowych, z którymi mógłby w sposób długofalowo współpracować oficer rowerowy (pomijając długotrwałą drogę wymiany korespondencji pomiędzy WTiZ a ZDM).

### **Zwyczajowa praktyka decyzyjna**

Istnieje też w Poznaniu ważny problem natury nieformalnej wynikający z rutynowych mechanizmów funkcjonowania ZDM w przeszłości. Zwyczajowo, w okresie rządów poprzedniego Prezydenta, który publicznie deklarował brak przychylności dla ruchu rowerowego w mieście, nie było praktyki nadawania infrastrukturze rowerowej znaczącego priorytetu względem udogodnień dla innych środków transportu. Skutkiem tego, udogodnienia dla rowerzystów powstawały tylko tam, gdzie nie rodziło to konfliktu interesów z transportem publicznym, a zwłaszcza z ruchem samochodowym, ewentualnie odbywało się to kosztem przestrzeni dla pieszych. Polityka miasta względem rowerów wciąż nie jest jasno sprecyzowana i bardzo dużo zależy od jej interpretacji przez urzędników podejmujących decyzję. Motywy decyzji nie są jasne i przejrzyste. Rowery są zwyczajowo w urzędzie postrzegane jako mniej ważny (podrzędny) element systemu transportowego. Pochodną takiego postrzegania jest to, że inwestycje rowerowe podporządkowane są interesom innych środków transportu (przede wszystkim ruchowi samochodowemu). Odbijało się to negatywnie i nadal może odbijać,

1 <http://rowerowypoznan.pl/wp-content/uploads/2015/08/201508-Poznanski-Rower-Miejski-audyty.pdf>

zarówno na jakości przyjmowanych rozwiązań, jak i uniemożliwiać w ogóle ich wprowadzanie. Dla decydentów średniego szczebla nie jest jasna wola polityczna dotycząca priorytetu dla ruchu rowerowego.

### Nieformalny oficer rowerowy

Jednocześnie, jak udało się ustalić podczas wywiadów prowadzonych z pracownikami urzędu oraz przedstawicielami lokalnych organizacji, największy wpływ na finalny kształt inwestycji rowerowych w mieście miał (mimo braku takiego formalnego umocowania) jeden z pracowników ZDM. Był uważany, i prawdopodobnie wciąż jest, za największego specjalistę od infrastruktury rowerowej zatrudnionego w strukturach miasta, zatem decydenci w procesie decyzyjnym bazowali w dużej mierze na jego ocenie i sugestjach. Skutkiem takiej sytuacji, poglądy jednego pracownika, jako zwyczajowo uznanego eksperta, odcisnęły się w sposób wyraźny na kształcie zbudowanej w mieście infrastruktury rowerowej, która wyróżnia się dziś swoją specyfiką na tle innych polskich miast. Niestety wyróżnia się często na niekorzyść i jest mocno krytykowana przez lokalnych działaczy rowerowych za stosowanie rozwiązań zbyt niekonwencjonalnych, wątpliwych prawnie oraz zbyt mocno podporządkowanych wymogowi bezpieczeństwa kosztem innych ważnych aspektów, zwłaszcza wygody i bezpośredniości.



*Ulica Szamarzewskiego, jeden z przykładów unikatowego w skali Polski rozwiązania o charakterze substandardowym, droga dla pieszych i rowerów, gdzie kolorami sugeruje się użytkownikom miejsce przemieszania. Niestety pas z czerwonej kostki o szerokości 1 metra nie może zapewnić komfortowej i bezpiecznej podróży, zwłaszcza przy większych natężeniach ruchu rowerowego.*



*Ulica Krakowska, niezgodny z przepisami i niebezpieczny (co znajduje odzwierciedlenie w policyjnych statystykach) dwukierunkowy pas dla rowerów.*

### **Udział społeczny w polityce rowerowej**

Ostatnim, szalenie ważnym, brakującym ogniwem w procesie zarządzania polityką rowerową jest brak zaangażowania w politykę rowerową przedstawicieli organizacji rowerowych – czyli zorganizowanego przedstawicielstwa użytkowników rowerów będących jednym z najważniejszych interesariuszy tych działań. Choć od ostatnich wyborów niewątpliwie istnieje obecnie dobra wola ze strony władz miasta (jej przejawem jest niniejszy proces audytu), udział społeczny sprowadza się w Poznaniu do kontaktów nieformalnych pomiędzy działaczami a oficerem rowerowym, incydentalnych spotkań oraz składania przez stronę społeczną wniosków i opinii w drodze formalnej korespondencji. Tradycją w mieście jest wręcz konflikt pomiędzy urzędem, a środowiskiem pozarządowym i duża wzajemna nieufność. Standard ten rażąco odbiega od sytuacji w innych polskich miastach, gdzie współpraca ma o wiele bardziej efektywny charakter. W obecnej formule trudno mówić o choćby częściowym wykorzystaniu potencjału, jaki niesie ze sobą partnerska współpraca pomiędzy sektorami.

### **Wnioski płynące z audytu**

W przypadku podjęcia decyzji władz o podniesieniu polityki rowerowej Poznania na wyższy niż dotychczas poziom i nadania jej nowej jakości i dynamiki, konieczna wydaje się gruntowna reorganizacja istniejącej struktury wykonawczej jej dedykowanej, a także jej wzmocnienie kadrowe. Na taką konieczność wskazuje praktyka działająca w miastach będących liderami ruchu rowerowego w kraju, gdzie politykę rowerową realizują kilku- lub kilkunastoosobowe zespoły. Dziś „oficer rowerowy” Poznania, inaczej niż w innych liderujących pod względem ruchu rowerowego miastach, gdzie oficerowie są pełnomocnikami lub bezpośrednimi podwładnymi Prezydenta, nie posiada w zasadzie instrumentów potrzebnych do wywiązania się z funkcji koordynatora polityki rowerowej. Może pełnić on co najwyżej rolę eksperta – specjalisty mającego umiarkowany

wpływ na jakość powstających inwestycji. Oficer nie ma też formalnych możliwości wpływu na inne komórki miejskie, od których zależą inne nieinwestycyjne aspekty polityki rowerowej (np. edukacja i promocja). Niezależnie od wzmocnienia kadrowego pionu realizującego politykę rowerową np. o specjalistę ds. projektowania infrastruktury rowerowej, który mógłby wewnątrz urzędu sprawnie i szybko przygotowywać drobniejsze projekty (np. zmiany organizacji ruchu, mniejsze przebudowy, remonty, wstępne koncepcje), konieczne wydaje się wyznaczenie we wszystkich komórkach miasta osób powiązanych z polityką rowerową, osób odpowiedzialnych za tematy rowerowe. Osoby takie mogłyby tworzyć horyzontalny zespół zadaniowy, którego pracą zarządzałby oficer rowerowy i który wchodziłby w skład ciała mieszanego urzędowo – społecznego (Rady Rowerowej) pod patronatem Prezydenta/Zastępcy Prezydenta Miasta.

### **Polityka rowerowa aglomeracji poznańskiej**

We współpracy Poznania z najbliższymi gminami tkwi ogromny potencjał dla rozwoju ruchu rowerowego. Bardzo bliska lokalizacja gmin ościennych względem Poznania powoduje, że centrum miasta jest potencjalnie w zasięgu codziennych podróży rowerowych ich mieszkańców. Jeszcze większy potencjał istnieje w zakresie intermodalnych podróży, z wykorzystaniem roweru przez mieszkańców przedmieść do dojazdów do węzłów poznańskiej komunikacji zbiorowej. Oczywiście, aby tak się stało, konieczne jest wybudowanie infrastruktury łączącej cele ze źródłami podróży poza Poznaniem oraz odpowiednie wyposażenie węzłów komunikacyjnych. Słusznym kierunkiem wydaje się zatem nawiązanie bardziej efektywnej, strukturalnej współpracy w tym zakresie z gminami ościennymi (np. poprzez podpisanie deklaracji współpracy), w ramach której poznański oficer rowerowy mógłby współpracować z konkretnymi osobami wyznaczonym do koordynacji polityki rowerowej w innych gminach. Podobnie konieczna, dla pełnego wykorzystania potencjału tkwiącego w intermodalności, wydaje się efektywna współpraca oficera z aglomeracyjnymi dostawcami zbiorczych usług przewozowych.

Za podstawę, na której można zacząć budować aglomeracyjną politykę rowerową, z pewnością należy uznać opracowanie pn. „Identyfikacja problemów funkcjonowania i wyzwań rozwoju ruchu rowerowego na terenie Metropolii Poznań” z grudnia 2014 roku, wykonane przez Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na zlecenie Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Opracowanie zawiera pogłębioną analizę obecnej sytuacji, stan infrastruktury, dane na temat ruchu rowerowego i preferencji rowerzystów. Opisane są najważniejsze wyzwania i problemy do rozwiązania. Zdefiniowane zostały również priorytety rozwoju dróg rowerowych na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).

W ramach ZIT ma zostać sfinansowany bardzo obiecujący projekt pieszo-rowerowej Wartostrady. Wartostrada będzie tworzyła wygodną, bezpieczną i bezkolizyjną oś komunikacyjną północ-południe, która zostanie połączona z trasami rowerowymi na mostach Lecha, Rocha i Przemysła.

### **Wskazania**

- Jasna, mocna i konkretna deklaracja wysokich władz (np. Prezydenta Miasta) w zakresie polityki rowerowej, najlepiej mająca formę dokumentu. Silne publiczne nagłośnienie prorowerowych decyzji politycznych.
- Reorganizacja organu wykonawczego polityki rowerowej. Do rozważenia jest wydzielenie stanowiska oficera rowerowego jako pełnomocnika prezydenta, na pewno niezbędne zaś jest jasne opisanie jego kompetencji, aby mógł realnie pełnić funkcję koordynatora polityki rowerowej i współdziałać z różnymi jednostkami organizacyjnymi. Aktualnie oficer nie ma realnie ani formalnie możliwości koordynowania wielu aspektów polityki rowerowej.



- W najważniejszych jednostkach wyznaczenie osób odpowiedzialnych za realizację polityki rowerowej (w zakresie odpowiednim dla danej jednostki). Docelowe konieczne jest wzmocnienie kadrowe i uruchomienie w WTiZ lub w ZDM sekcji rowerowej (wskazuje na to praktyka z innych miast polskich o podobnej wielkości, gdzie politykę rowerową realizują zazwyczaj kilkuosobowe zespoły).
- Stworzenie stałego ciała mieszanego, urzędowo-społecznego (np. na bazie grupy ewaluacyjnej BYPAD), składającego się m.in. z kierownictwa politycznego (Zastępca Prezydenta), które spotykałoby się nie rzadziej niż raz na kwartał. Zadaniem grupy byłoby przede wszystkim programowanie polityki rowerowej (współtworzenie dokumentów strategicznych dotyczących bezpośrednio ruchu rowerowego, opiniowania dokumentów związanych z transportem, proponowanie planów operacyjnych, rocznych budżetów, ważniejszych koncepcji, programowaniem działań miękkich itp.) oraz dokonywanie ewaluacji (w tym monitorowanie wdrażania planu działania BYPAD) jej realizacji. Rada miałaby status doradczy (działałaby przy Zastępcy Prezydenta) i nie zajmowałaby się bieżącą realizacją polityki na poziomie opiniowania poszczególnych projektów drogowych. Stawałyby na niej projekty, w których występowałaby rozbieżność pomiędzy wizjami strony społecznej i urzędowej (w przypadku konfliktu Rada mogłaby być miejscem rzeczowej dyskusji pomiędzy stronami, a Prezydent podejmowałby na podstawie argumentów ostateczną decyzję).
- Zinstytucjonalizowanie współpracy z gminami aglomeracji np. przez podpisanie deklaracji realizacji aglomeracyjnego systemu komunikacji rowerowej (wspólne wypracowanie koncepcji w tym zakresie), przyjęcie standardów rowerowych Poznania. Nawiązanie stałej współpracy oficera poznańskiego z urzędami ościennych gmin (zidentyfikowanie w tamtejszych urzędach osób odpowiedzialnych za kwestie ruchu rowerowego).

## Moduł III. Polityka w dokumentach

Wynik: 1,25 (31,3%)

### Pytania pomocnicze

P7. Jaka jest treść lokalnej polityki rowerowej? (1,50=37,5%)

P8. W jaki sposób władze miasta realizują działania zawarte w dokumentach strategicznych miasta?  
(1,00=25,0%)

### Komentarz do oceny

Moduł związany ze sposobem zdefiniowania polityki rowerowej w dokumentach jest jednym z gorzej ocenionych przez Grupę Ewaluacyjną. Uzyskanie konsensusu w ocenie modułu nie nastręczało grupie ewaluacyjnej większych problemów. Wśród oceniających panowała zgodność, co do potrzeby jak najszybszego wzmocnienia tego, szalenie ważnego aspektu polityki rowerowej miasta.

## Charakterystyka stanu obecnego

### Nieaktualny Plan Rowerowy

Podstawowy dokument definiujący politykę rowerową w mieście *Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2007-2015* w momencie prowadzenia badania kończy swój okres obowiązywania. Tym samym w obecnej chwili Poznań nie ma jasno i precyzyjnie zdefiniowanej polityki rowerowej. Sytuacja taka w przypadku przedłużania się może rodzić wiele konfliktów i nieporozumień, a nawet znacząco utrudnić podejmowanie decyzji. Pozostałe dokumenty strategiczne związane z polityką rowerową mają charakter zbyt ogólny, żeby mogły stanowić podstawę do skutecznych działań na rzecz wzrostu wykorzystywania roweru w celach komunikacyjnych na terenie miasta. Jednak dają one podstawę do przyjęcia takiego kierunku jako mieszczącego się ogólnie w strategii transportowej miasta.

### Prorowerowa Polityka Transportowa

Obowiązująca obecnie formalnie w mieście polityka transportowa zdefiniowana została w dokumencie pn. *Polityka Transportowa Miasta Poznania z 1999 roku*, mającym status uchwały Rady Miasta. Zgodnie z zapisami w dokumencie powinna ona mieć charakter zrównoważony. Polityka zakłada kierunki działania mające na celu ograniczanie użycia samochodów w podróżach po mieście i zastępowanie ich między innymi podróżami przy użyciu rowerów. Polityka zakłada też preferencje dla komunikacji rowerowej, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim ze względu na jej niskie zapotrzebowanie na przestrzeń i niską uciążliwość dla środowiska. W dokumencie można znaleźć zapis zakładający nadawanie priorytetu dla rowerów podczas programowania systemów zarządzania ruchem. Realizując zapisy zawarte w dokumencie, działania miasta powinny dążyć do zapewnienia rowerzystom dogodnych warunków ruchu i spowodować, aby jazda rowerem mogła stać się konkurencyjna względem poruszania się samochodem. Dokument wspomina wprost o rozważaniu budowy infrastruktury każdorazowo podczas realizacji inwestycji transportowych, a także „sukcesywną realizację całości układu w okresie piętnastu lat” (tj. do roku obecnego – co, jak wiemy, się nie wydarzyło). Oczywiście i niestety jak większość tego typu dokumentów strategicznych w Polsce *Polityka Transportowa Miasta Poznania* jest dokumentem o charakterze mocno intencyjnym. Jak wskazują autorzy *Společnego Raportu na temat polityki rowerowej Poznania z października 2015 roku*, istotnym mankamentem *Polityki Transportowej Miasta Poznania* jest fakt, że tylko w stopniu znikomym operuje ona kwantyfikowanymi wskaźnikami pozwalającymi na ustalenie mierzalnych celów oraz weryfikację ich realizacji”. Tym samym zapisy zawarte w dokumencie nie były w stanie realnie kształtować polityki transportowej, która wbrew duchowi dokumentu, realizując głównie inwestycje z priorytetem dla komunikacji samochodowej, doprowadziła przede wszystkim do wzrostu ilości posiadanych samochodów na terenie miasta w przeliczeniu na mieszkańca. Podobnie, mimo obowiązywania prorowerowych zapisów trudno mówić o tym, aby ruch rowerowy traktowany był w minionym okresie priorytetowo, choćby na wybranych obszarach miasta.

### Koncepcja tras

Kolejnymi ważnym dokumentem określającymi inne ważne aspekty polityki rowerowej Poznania jest świeżo uchwalone w 2014 roku *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*. Jest to również dokument zakładający odchodzenie od priorytetowego traktowania samochodu na obszarze śródmieścia. Jego oddziaływanie na politykę rowerową polega na tym, że daje on ścisłe wytyczne do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Znajdujemy w nim wyraźny zapis nakazujący każdorazowo podczas sporządzania miejscowych planów „ustosunkowywać się do problemu

ruchu pieszego i rowerowego oraz jego infrastruktury, z uwzględnieniem dążenia do segregacji ruchu pieszego od rowerowego”.

Studium zawiera definicję głównego układu dróg rowerowych. Definicja przebiegu tras nie budzi większych zastrzeżeń, jeśli chodzi o ich lokalizację. Kilku proponowanym przebiegom można co najwyżej zarzuć brak spełnienia wymogu bezpośredniości. Jednakże zastosowano w nim niekonwencjonalny i niezgodny ze znaną dobrą praktyką system kategoryzacji tras. Zamiast używanego powszechnie podziału tras na główne i pozostałe, studium definiuje na terenie śródmieścia Poznania „ogólnomiejskie trasy piesze i rowerowe”, poza nim „pozostałe trasy rowerowe” oraz na terenach zielonych „rekreacyjno-turystyczne trasy pieszo-rowerowe”.

Dla obszaru II ramy komunikacyjnej i głównych arterii rozchodzących się promieniście od centrum miasta dokument wyznacza także trasy o charakterze „głównych łączników międzydzielnicowych”. Do pozytywów po stronie dokumentu należy zaliczyć niewątpliwie to, że znajduje się w nim bezpośrednie odwołanie do pięciu wymogów CROW – spójności, bezpośredniości, atrakcyjności oraz bezpieczeństwa i wygody użytkowania, a także wskazanie do segregacji ruchu rowerowego od ruchu samochodowego w przypadku najbardziej ruchliwych relacji oraz założenie dotyczące wprowadzania stref uspokojonego ruchu pomiędzy drogami układu podstawowego.

## Wskazania

- Stworzenie dokumentu strategicznego porządkującego politykę rowerową miasta oraz definiującą jej cele, kierunki działań, narzędzia realizacji i sposoby ewaluacji. Sporządzenie i przyjęcie takiego dokumentu byłoby deklaracją woli politycznej władz miasta. Wpisując się w istniejącą w mieście praktykę, funkcję taką pełnić mógłby kolejny Program Rowerowy przyjęty na lata 2016-2022 (oczywiście przy założeniu zmiany jego poprzedniej struktury). Obowiązywałby wszystkie jednostki urzędu i jasno określał priorytety dla ruchu rowerowego względem innych środków transportu w zależności od obszaru miasta i znaczenia poszczególnych ciągów komunikacyjnych, tak, aby mógł być podstawowym punktem odniesienia do podejmowania wszystkich decyzji. Dokument powinien określać osoby odpowiedzialne za realizację polityki rowerowej, w tym jej opiekuna politycznego (np. w osobie Zastępcy Prezydenta) oraz określać narzędzia realizacji w postaci kadr i budżetu. Na poziomie tworzenia dokumentu konieczne jest zaangażowanie strony społecznej oraz uzyskania opinii innych ważnych grup, takich jak radni miejscy i osiedlowi (ważne, aby stał się przedmiotem szerokiej dyskusji społecznej, w której wzięłoby udział maksymalnie wiele stron). Stworzenie dokumentu powinno być zadaniem mieszanego zespołu roboczego koordynowanego przez oficera rowerowego. Niezbędny będzie aktywny udział jednostki planistycznej miasta. Punktem wyjścia dla stworzenia dokumentu definiującego politykę rowerową Poznania, byłby plan działań BYPAD, który jednak nie ma możliwości go zastąpić z uwagi na inny charakter i okres obowiązywania.
- Aktualizacja docelowej koncepcji tras rowerowych dla miasta (z wyróżnieniem tras głównych i uwzględnieniem aspektu podróży intermodalnych z wykorzystaniem rowerów), w tym zaplanowanie organizacji ruchu rowerowego w ścisłym centrum miasta (wewnątrz I ramy).
- Przygotowanie operacyjnego programu inwestycyjnego (który mógłby być częścią Programu Rowerowego 2016-2022). Powinien być oparty między innymi o dane z European Cycling Challenge oraz symultaniczne badania manualne ruchu rowerowego przeprowadzone w maju 2016. Takie terminy dają możliwość przedstawienia projektu programu Radzie Miasta (trasy, harmonogram realizacji wraz z wstępną wyceną) w październiku 2016, aby budżet 2017 był już skorelowany z tym projektem.

- Coroczne, publiczne sprawozdania Zastępcy Prezydenta (osoby opiekującej się polityką rowerową) z realizacji polityki rowerowej.

## Moduł IV Zasoby kadrowe i finansowe

Wynik: 2,33 (58,3%)

### Pytania pomocnicze

P9. W jaki sposób zapewnione jest finansowanie polityki rowerowej? (2,50=62,5%)

P10. Kto przygotowuje i wdraża politykę rowerową? (2,50=62,5%)

P11. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy poziomu wiedzy i umiejętności kadry zajmującej się ruchem rowerowym? (2,00=50,0%)

### Charakterystyka stanu obecnego

Obecne zasoby kadrowe (mimo relatywnie wysokiej oceny grupy ewaluacyjnej) najprawdopodobniej nie sprostały wzywaniu, jakim będzie wdrożenie w Poznaniu bardziej zaawansowanego modelu polityki rowerowej. Wskazuje na to praktyka znana z innych, bardziej zaawansowanych na tym polu ośrodków miejskich w kraju, gdzie za wdrażanie polityki odpowiedzialne są obecnie kilkusobowe zespoły. Wydatki na politykę rowerową wykazują zaś w ostatnich latach dużą dynamikę wzrostu, co przy optymalnym ich wykorzystaniu daje spore nadzieje na szybko odczuwalny postęp w zakresie rozbudowy systemu komunikacji rowerowej.

### Zasoby ludzkie

Obecnie jedyną osobą desygnowaną do realizacji wyłącznie zadań związanych z wdrażaniem polityki rowerowej jest zatrudniony na pełny etat w strukturze Wydziału Transportu i Zieleni tzw. oficer rowerowy. W Zarządzie Transportu Miejskiego pracują dwie osoby odpowiedzialne za wdrażanie Poznańskiego Roweru Miejskiego. W żadnej innej jednostce nie ma osób, których jedynym, albo głównym obowiązkiem byłaby realizacja działań związanych z komunikacją rowerową. W jednostkach prowadzących inwestycje miejskie nie ma osób specjalizujących się w nadzorowaniu projektów infrastruktury rowerowej. Jedynie w Zarządzie Dróg Miejskich jest osoba, która, mimo że nie wynika to z jej formalnego umocowania, ze względu na swoje doświadczenie, przygotowanie merytoryczne i zaawansowaną znajomość miasta, zwyczajowo pełni funkcję eksperta opiniującego realizację.

Obecna struktura, w kontekście dobrych praktyk stosowanych w innych miastach Polski, wykazuje ewidentną dysproporcję w zakresie lokowania zasobów ludzkich poświęconych rozwojowi ruchu rowerowego, gdyż największe zasoby przypisane są projektowi roweru publicznego będącego jedynie działaniem uzupełniającym dla całokształtu polityki rowerowej.

Specyfiką Poznania jest to, że projekty rowerowe, podobnie jak wszystkie inne niezależnie od swojej skali, powstają wyłącznie poza urzędem, w ramach zewnętrznych zleceń dla biur projektowych. Praktyka taka przy mniejszych projektach powoduje niepotrzebne wydłużenie procesu przygotowawczego z możliwych 1-2 miesięcy do nawet 12 miesięcy.

We Wrocławiu cztery osoby zajmują się tylko realizacją polityki rowerowej. Trzy osoby pracują w Dziale Zrównoważonej Mobilności w ramach Wydziału Inżynierii Miejskiej, który mieści się w Departamencie Infra-

struktury i Gospodarki. Jedna osoba zajmuje się projektami edukacyjnymi i promocją, rowerem publicznym oraz montażem parkingów, zaś dwie osoby projektują, opiniują zlecone poza urząd projekty oraz nadzorują odbiory. Oficer rowerowy zatrudniony w Biurze Zarządzania Projektami w Departamencie Prezydenta koordynuje całość prac i współpracę z innymi wydziałami.

W Warszawie politykę rowerową realizuje 12 osób, które pracują w Zarządzie Dróg Miejskich, Dyrektor ZDM jest równocześnie Pełnomocnikiem Prezydenta m. st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej. Sekcja rowerowa w ZDM zajmuje się rowerem publicznym, przyjmowaniem skarg i wniosków, opiniowaniem zleconych projektów oraz odbiorami. Trzy osoby w sekcji zajmują się wyłącznie projektowaniem. Ponadto 2 osoby pracują w Sekcji Ruchu Rowerowego i Pieszego w Wydziale Stałej Organizacji Ruchu Biura Drogownictwa i Komunikacji.

### Budżet rowerowy

Jednoznaczne określenie wysokości budżetu, który przeznaczony jest w Poznaniu na realizację polityki rowerowej, nie jest zadaniem łatwym ze względu na jego niejednorodną strukturę oraz rozbieżności pomiędzy planami finansowymi, a ich późniejszą realizacją.

Jeśli chodzi o wydatki bezpośrednio dedykowane infrastrukturze dla rowerów (zadanie budżetowe „budowa dróg rowerowych”), to w 2015 wyniósł on 1,8 mln złotych – czyli w kontekście wielkości miasta, potrzeb rowerzystów i w odniesieniu do wydatków w innych polskich miastach, stosunkowo niewiele. Jest to poziom finansowania nieco wyższy, niż średnio wynosił on w latach 2011–2014, kiedy to wydatki oscylowały na poziomie pomiędzy 0,5 mln, a 2 mln (średnio 1,2 mln).

Od 2013 roku można zaobserwować dużą dynamikę wzrostu wydatków związanych z rozbudową systemu komunikacji rowerowej, która wynika z inicjatyw lokalnych (rad osiedli) i budżetu obywatelskiego. Powoduje to, że sumarycznie budżet przeznaczony na inwestycje w infrastrukturę rowerową jest znacznie wyższy, niż by to wynikało z samej tylko wartości zadania „budowa dróg rowerowych”. Kwoty wydawane w zadaniach szczegółowych wyniosły w poszczególnych latach 2013–2015 odpowiednio 3, 3,6 i 8,04 mln zł<sup>2</sup>. Choć sumaryczny poziom wydatków, szczególnie w bieżącym roku może w skali naszego kraju robić wrażenie, to nie należy zapominać, że przeznaczony był on na inwestycje niewynikające z realizacji przemyślanego wcześniej planu, z określonymi precyzyjnie priorytetami.

### Wskazania

- Powołanie koordynatora polityki rowerowej, utworzenie w urzędzie sekcji rowerowej oraz wyznaczenie w pozostałych wydziałach i zarządach osób odpowiedzialnych za realizację wybranych aspektów polityki rowerowej. Docelowy model aparatu wykonawczego (zarysowany w zaleceniach do modułu II) powinien być adekwatny kadrowo, organizacyjnie i kompetencyjnie do zadań wyznaczonych w polityce rowerowej.
- Budżet powinien mieć charakter wtórny względem listy zadań wynikających z planu operacyjnego (Programu Rowerowego 2016–2022), które to powinny być wstępnie wycenione (wycena powinna zawierać kwoty potrzebne również do realizacji nieinwestycyjnych elementów polityki rowerowej), kwoty powinny być skorelowane i uwzględnione w Wieloletnim Planie Finansowym.

## Moduł V. Infrastruktura i bezpieczeństwo

Wynik: 1,33 (33,3%)

### Pytania pomocnicze

P12. Jak rozległa jest istniejąca sieć tras rowerowych i jaka jest ich jakość? (1,50=37,5%)

P13. W jakim stopniu zostały rozwiązane problemy wynikające z krzyżowania się ruchu rowerowego z samochodowym oraz zostały pokonane bariery fizyczne? (0,75=18,8%)

P14. Jak jest zorganizowane bieżące utrzymanie infrastruktury? (1,75=43,8%)

P15. Jakie działania są podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów? (0,50=12,5%)

P16. Jakie działania są podejmowane w celu optymalizacji połączeń transportu zbiorowego z ruchem rowerowym? (1,50=37,5%)

P17. Jakie działania są podejmowane w celu poprawy warunków parkowania rowerów i zapobiegania ich kradzieży? (2,00=50,0%)

### Komentarz do oceny

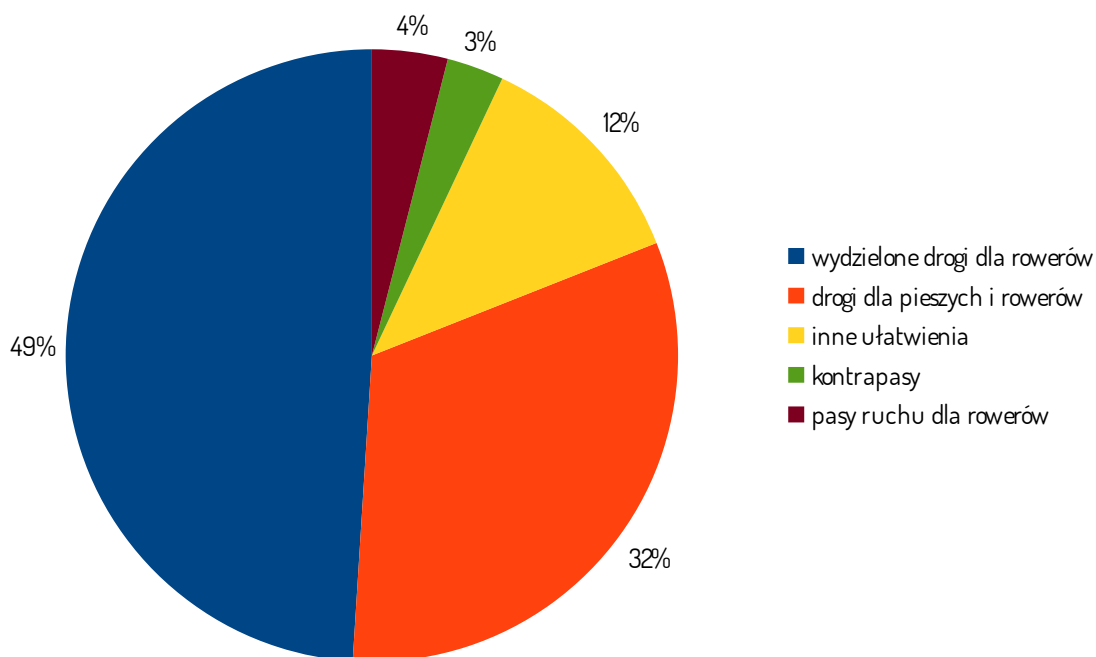
Ocena dla modułu, którą uzgodniła Grupa Ewaluacyjna na pewno pokrywa się z odczuciem intuicyjnym w tym zakresie. Wykracza ona jedynie niewiele ponad pierwszy poziom rozwoju polityki rowerowej. Na poziomie drugim oceniono jedynie działania mające zapobiegać kradzieży rowerów. Najgorzej ocenione zostały zagadnienia dotyczące usuwania największych barier w ruchu rowerowym oraz działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.

### Charakterystyka stanu obecnego

Warunki ruchu rowerowego w Poznaniu nie należą obecnie do najłatwiejszych. Miasto nie posiada na obecnie spójnego systemu komunikacji rowerowej. Bardzo wiele ważnych relacji w mieście nie ma żadnych udogodnień dla rowerzystów. Jakość istniejącej infrastruktury jest bardzo zróżnicowana, niestety z przewagą infrastruktury niespełniającej minimalnych standardów w zakresie pięciu wymogów dla infrastruktury rowerowej w ujęciu CROW. Obecny poziom ruchu rowerowego możliwy jest tylko dlatego, że większość rowerzystów porusza się na bardzo wielu odcinkach tras w sposób nielegalny, po chodnikach.

### Parametry ilościowe infrastruktury

Łączna długość infrastrukturalnych udogodnień liniowych dla rowerzystów w Poznaniu wynosi w przybliżeniu 184 km, co w odniesieniu do całkowitej długości dróg w mieście stanowi zaledwie około 17,5%, przy czym wydzielona infrastruktura w postaci dróg dla rowerów to 14%. Udogodnienia liniowe dla rowerzystów dzielą się na różne kategorie. Najwięcej, bo aż 89,9 km jest wydzielonych dróg dla rowerów, dróg dla rowerów i pieszych jest 58,4 km, kontrapasy na ulicach jednokierunkowych mają łączną długość 5,3 km, pasy ruchu dla rowerów 7,7 km, a inne ułatwienia, do których zaliczyć można: m.in. ulice z kontraruchem rowerowym (bez kontrapasa), chodniki z dopuszczonym ruchem rowerów, ulice wyłączone z ruchu z dopuszczeniem ruchu rowerów, a także nienormatywne pasy ruchu dla rowerów (w praktyce nieoznakowane pobocza) na ulicy Wino-grady, mają łączną długość 22,7 km.



*Udziały różnego rodzaju infrastruktury rowerowej w całkowitej długości infrastruktury rowerowej na podstawie Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania z września 2015 r.*

### System tras głównych

System docelowy rowerowych tras głównych, po którym powinno się odbywać najczęściej podróży rowerowych, jest obecnie bardzo mocno niekompletny. Podczas badania tras wykonanych przez lokalnych działaczy rowerowych z Sekcji Rowerzystów Miejskich w bieżącym roku (w ramach Społecznego Raportu na temat Polityki Rowerowej), okazało się, że jedynie 14,32% posiada warunki dobre lub bardzo dobre dla ruchu rowerowego. Na 51,14% ogółu tras warunki poruszania się rowerem określone zostały jako zaledwie dostateczne. Na 16,55% długości tras panują mierne warunki dla ruchu rowerowego, a pozostałe 18,00% to trasy, na których w ogóle nie ma warunków do poruszania się rowerem. Inaczej rzecz ujmując, na odcinkach o łącznej długości 55 kilometrów spośród 161 km, jakie liczy sobie łącznie system tras głównych, poruszanie się rowerem jest dziś stosunkowo niebezpieczne i niekomfortowe.

### Jakość infrastruktury

Liczby nie oddają jednak w pełni obrazu sytuacji, mimo bowiem istnienia ponad połowy systemu, żadna z tras głównych nie jest obecnie kompletna, a nawet większość odcinków, które liniowo ocenione zostały jako dobre, albo dostateczne, posiada poważne bariery na ważnych, łączących odcinki liniowe, węzłach komunikacyjnych. Pod względem jakości warunków ruchu rowerowego na trasach głównych wyraźnie daje się zauważyć reguła, polegająca na tym, że wyższej jakości udogodnienia dla rowerzystów np. w postaci wydzielonej infrastruktury można znaleźć w rejonach miasta, gdzie zabudowa nie ma charakteru zwartej (nowe osiedla mieszkaniowe). Na trasach składający się na główny szkielet, tam gdzie istnieje infrastruktura rowerowa, można napotkać wszelkie typowe błędy projektowe i wykonawcze, znane dobrze również z innych polskich miast, będące z jednej strony bezpośrednim pokłosiem braku know-how w tym zakresie oraz z drugiej strony bardzo niskim priorytetem dla ruchu rowerowego w podziale przestrzeni drogowej podczas tworzenia inwestycji. Przy czym drugi z tych czynników wydaje się znacznie bardziej istotny. Typowe mankamenty to: zła

nawierzchnia (z fazowanej kostki betonowej, płyt chodnikowych lub zniszczonego asfaltu na starszych odcinkach), wystające krawężniki na przejazdach rowerowych, zła geometria nieuwzględniająca podstawowych uwarunkowań, którym podlega poruszający się rowerzysta (projektowanie pod prędkości poruszania się pieszego – czego przejawem skrajnym są: np. zakręty pod kątem prostym) oraz nieciągłości przebiegu uniemożliwiający kontynuację jazdy rowerem zgodnie z przepisami.



Mapa infrastruktury rowerowej w Poznaniu wykonana na podstawie społecznej inwentaryzacji dokonanej w pierwszym kwartale 2015 roku przez Stowarzyszenie Sekcja Rowerzystów Miejskich na potrzeby Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania.





*Ulica Umultowska na terenie uniwersyteckiego kampusu. Dwukierunkowa droga dla rowerów jest tutaj raczej utrudnieniem dla ruchu rowerowego i nie zachęca do korzystania z roweru. Nie dość, że istnieje tylko na krótkim odcinku, to wykonana jest z kostki, traci ciągłość nawierzchni na zjazdach, wystają na niej krawężniki.*



*Ulica Kazimierza Wielkiego, organizacja ruchu rowerowego ma tu charakter unikatowy i osobliwy: rowerzyści poruszają się tu względem siebie jak w ruchu lewostronnym, w jedną stronę jadą po pasie rowerowym w jezdni, a w przeciwnym (z Mostu Rocha) na prawo od jezdni. Zakończenie drogi dla rowerów po południowej stronie zakrętem pod kątem 90 stopni nie wymaga komentarza.*

### Poznańska specyfika

Specyfiką poznańskiej infrastruktury rowerowej „in minus” na pewno jest bardzo duże nasycenie rozwiązaniami niekonwencjonalnymi, na pograniczu legalności, rozwiązaniami kontrintuicyjnymi, mocno nieczytelnymi dla użytkownika oraz opóźnień generowane przez sygnalizację świetlną (będące pochodną imperatywu utrzymania na skrzyżowaniach maksymalnej przepustowości dla samochodów). Typowa dla Poznania jest bardzo duża, niespotykana w tej skali w innych polskich miastach, ilość przycisków do wzbudzania zielonej fazy dla rowerzystów (co generuje bardzo duże opóźnienia). Podczas użytkowania poznańskiej infrastruktury wyraźnie daje się odczuć, że tworzona była ona przy bardzo niskim priorytecie dla ruchu rowerowego, z naciskiem na jeden tylko z wymogów, jakie powinna spełniać infrastruktura rowerowa. Wdrażano rozwiązania, które miały być przede wszystkim bezpieczne, kosztem płynnej i komfortowej jazdy.



*Ulica Żeromskiego, osygnalizowany i zaopatrzony w przyciski przejazd rowerowy przez wjazd na stację benzynową, to skrajny przykład utrudnień na ważnej relacji rowerowej. Z pewnością nie zachęca do odbywania podróży rowerem, nie zachęcają również nawierzchnia i wystające krawężniki.*



*Ulica Winogrady, kolejny przykład niekonwencjonalnego rozwiązania (najprawdopodobniej jedyne takiego w Polsce), z uwagi na zbyt wąski przekrój ulicy wydzielono i oznaczono dla rowerzystów pobocze, przy przystankach ciągłość kolorystyczna sugeruje użytkownikom tor jazdy, na skrzyżowaniach pojawiają się przejazdy dla rowerzystów. Rozwiązanie stwarza możliwość płynnej jazdy, jednak problemy mogą się pojawić przy większych natężeniach ruchu.*

### **Rowerowa dostępność miasta**

Bardzo zróżnicowany jest dostęp rowerem do centrum z poszczególnych rejonów miasta (najbardziej upośledzone pod kątem komunikacji rowerowej są dziś dzielnice południowo-zachodnie (Grunwald, Łazarz) i częściowo północny wschód (Naramowice). Najlepiej skomunikowana jest zaś północ i północny zachód. W znacznym stopniu kompletna jest też trasa rowerowa o charakterze obwodnicy (wzdłuż II ramy komunikacyjnej) zapewniająca możliwość podróży pomiędzy dzielnicami z pominięciem centrum. Natomiast największe nagromadzenie barier znajduje się niestety w kluczowym dla sprawnego funkcjonowania ruchu rowerowego centralnym obszarze miasta, w obrębie I i II ramy komunikacyjnej.



*Ulica Szeligowskiego, droga dla pieszych i rowerów, nawierzchnia z fazowanej kostki brukowej, miejscami pozapadanej nie zachęca do podróży wzdłuż linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.*



*Ulica Głogowska, ważne połączenie centrum z południowo-zachodnią częścią miasta, jedna z ulic, na której udogodnienia dla rowerzystów powinny powstać w pierwszej kolejności.*



*Ulica Kasprzaka, ewentualna rowerowa alternatywa dla ulicy Głogowskiej również wymaga inwestycji – zły stan nawierzchni i konieczność usunięcia miejsc parkingowych po jednej stronie.*

### **Istotne bariery**

Słabym uzupełnieniem dla szkieletu tras głównych są lokalne ulice, które w znacznej części nie mają wdrożonych stref uspokojonego ruchu lub też istniejące strefy nie są zorganizowane w sposób realnie uspakajający ruch. Ponadto w porównaniu od innych polskich miast w Poznaniu bardzo istotną barierą rozwoju ruchu rowerowego jest nawierzchnia ulic w ścisłym centrum oraz w obrębie zabytkowych dzielnic. Krzywo ułożona kostka brukowa, duże przerwy między pojedynczymi kamieniami skutecznie zniechęcają do poruszania się po wybranych ulicach i niepotrzebnie kanalizują ruch rowerowy. Na ruch rowerowy nie wpływa też korzystnie sposób organizacji ruchu na ulicach zbiorczych i głównych, których kształt sprzyja rozwijaniu dużych prędkości przez samochody, co bardzo mocno ogranicza zarówno bezpieczeństwo subiektywne, jak i obiektywne rowerzystów, którzy skłonni byłiby poruszać się tymi ulicami na zasadach ogólnych. Pod względem ograniczenia ilości miejsc parkingowych w centrum miasta Poznań również ustępuje tu kilku polskim miastom.



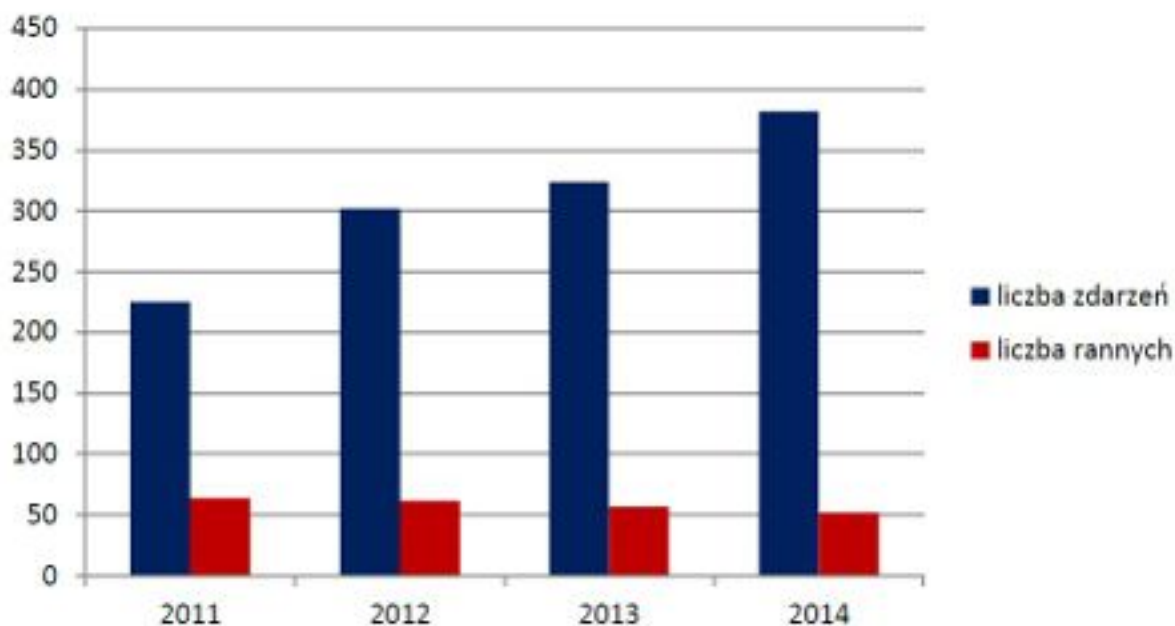
*Jednokierunkowa ulica Ratajczaka – jeden z przykładów ulicy w ścisłym centrum, dziś o ewidentnie prosamochodowym charakterze, gdzie bardzo wskazane byłoby wprowadzanie ruchu rowerowego w dwóch kierunkach (tutaj przez wytyczenie kontrapasa, kosztem zawężenia pasów ruchu dla samochodów – co miałyby dodatkowy walor w postaci poprawy bezpieczeństwa).*



*Skrzyżowanie ulic Fredry, Gwarnej i 27 Grudnia. Jedno z ważniejszych połączeń ścisłego centrum z zachodnią częścią miasta, mimo obecności wolnej przestrzeni brakuje rozwiązań ułatwiających podróż rowerzystom.*

## Bezpieczeństwo rowerzystów

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów koncentrują się przede wszystkim wzdłuż najważniejszych tras komunikacyjnych, gdzie ruch jest największy. Łączna liczba wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów na poznańskich drogach w 2014 wyniosła 382. Od roku 2011 średnioroczny wzrost liczby wypadków wynosi 20%. Jeśli natomiast chodzi o wypadki gdzie ciężko lub lekko ranni byli rowerzyści, to od roku 2011 liczba ich spada o 7% w skali roku (52 osoby w 2014 roku). Liczba ofiar śmiertelnych, wynosząca w latach 2011-2013 zero, wzrosła w roku 2014 do dwóch. Odsetek rowerzystów wśród sprawców zdarzeń wyniósł w latach 2011-2014 około 33,5%, co jest wartością wyróżniającą Poznań na korzyść względem średniej krajowej. Na podstawie powyższych danych trudno jest precyzyjnie określić, czy bezpieczeństwo na poznańskich drogach rośnie, czy spada, gdyż należałoby je odnieść do precyzyjnych danych na temat wzrostu podróży rowerem dla analogicznego okresu. Przy założeniu, że ruch w Poznaniu stopniowo rośnie, bardzo optymistycznie wyglądają dane o systematycznym spadku liczby rannych. Nie zmienia to oczywiście faktu, że sytuacja w zakresie bezpieczeństwa wymaga zdecydowanych i skutecznych działań, bo ilość zdarzeń z udziałem rowerzystów jest wciąż nieproporcjonalnie wysoka względem udziału rowerzystów w ruchu. Jeszcze gorzej jest z subiektywnym odbiorem społecznym bezpieczeństwa. Ten ostatni ma najprawdopodobniej istotny wpływ na decyzje o wyborze roweru jako środka transportu oraz implikuje zachowania nielegalne w postaci poruszania się po chodnikach.



*Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w Poznaniu w latach 2011-2014 oraz liczba osób rannych w tych zdarzeniach na podstawie Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania z września 2015 r.*



*Ulica Dziegiełowa, przykład rozwiązania, gdzie płynności jazdy samochodów uzyskana została kosztem płynności i bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Na pozór dobrej jakości dwukierunkowa droga dla rowerów bardzo spowalnia rowerzystów, przejazdy na skrzyżowaniach wykonano tu niezgodnie z dobrą praktyką. Widoczne odgięcie na przejeździe przez drogę podporządkowaną utrudnia też wzajemną widoczność i może być przyczyną wypadków.*

### **Antyrowerowa prewencja**

Poznańscy rowerzyści bardzo negatywnie oceniają działania prewencyjne policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. Zarzucają im, że skupiają się one głównie na eliminowaniu wykroczeń popełnianych przez rowerzystów (mandaty dla osób poruszających się chodnikami), a tylko w bardzo nielicznych przypadkach lub wręcz w ogóle nie zajmują się przyczyną problemu, jaką jest przekraczanie dozwolonej prędkości przez kierowców w miejscach, gdzie ruch rowerowy odbywa się po chodniku ze strachu przed pędzącymi samochodami.

W opinii policji działania podejmowane przez nią są jedynie odpowiedzią na społeczne oczekiwania mieszkańców miasta i nie mają charakteru wymierzonego bezpośrednio w rowerzystów. Problemem jest tutaj przede wszystkim fakt, że w Poznaniu, jak w każdym podobnym mieście, gdzie nie istnieje jeszcze odpowiednia infrastruktura dla rowerzystów, mamy do czynienia z rosnącym antagonizmem pomiędzy uczestnikami ruchu, w tym między innymi między pieszymi i kierowcami a rowerzystami. Ponieważ rowerzyści są grupą najmniej liczną, ogólna tolerancja dla ich nieprzepisowych zachowań jest bardzo niska. Stoi to w rażącym kontraście do poziomu powszechnej społecznej akceptacji dla np. zbyt szybkiej jazdy samochodem po mieście, która jest dalece bardziej szkodliwa społecznie i niesie nieporównywalnie większe zagrożenie. Filozofia działań policji opierająca się na reakcji na oczekiwania społeczne ma zatem bardzo poważną wadę polegającą na używaniu ograniczonych zasobów do zapobiegania zachowaniom, które nie mają realnie istotnego znaczenia dla bezpieczeństwa ruchu, kosztem braku należytej reakcji na zachowania ekstremalnie groźne. Podobnie jak nie ma w Poznaniu akcji dedykowanych dyscyplinowaniu rowerzystów, nie ma też takich akcji



dedykowanych poprawie ich bezpieczeństwa. Jest to robione wyłącznie przy okazji innych działań, w powiązaniu z bezpieczeństwem pieszych.

Dane na temat wypadków rowerowych analizowane są obecnie głównie przez stronę społeczną i jak dotąd były tylko sporadycznie wykorzystywane przez urząd do wprowadzania zmian w miejscach niebezpiecznych. Dobrą praktyką zaś są realizowane w Poznaniu szczegółowe analizy każdego wypadku ze skutkiem śmiertelnym.

## Konkluzja

Wzrost ruchu rowerowego w Poznaniu nastąpić może jedynie w przypadku szybkiego usuwania barier infrastrukturalnych poprzez realizację inwestycji dedykowanych ruchowi rowerowemu. Postęp nie będzie możliwy, jeżeli w mieście zostanie utrzymana polityka tworzenia udogodnień dla rowerzystów wyłącznie przy okazji przebudowy i remontów ulic. Konieczny jest zdecydowany wzrost dynamiki powstawania priorytetowych inwestycji rowerowych i jak najszybsza realizacja odcinków tras głównych, które są absolutnie niezbędne dla uzyskania spójności całego systemu. Równolegle wskazana jest poprawa punktowa na istniejących ważnych trasach, tam gdzie w sposób istotny nie spełniają one podstawowych wymogów dla tras rowerowych (w tym zwłaszcza wprowadzenie poprawek na skrzyżowaniach gdzie notowanych jest najwięcej wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów).

## Wskazania

- Stworzenie krótkoterminowego/średnioterminowego planu uzupełnienia spójności systemu tras głównych, określenie priorytetów inwestycyjnych biorących pod uwagę wykonalność oraz relację kosztów do spodziewanego efektu wzrostu (oszacowanie kosztów inwestycji).

## Propozycje szczegółowe do planu działań BYPAD

- Zakończenie tworzenia strefy tempo 30 (etapy II-IV), wdrożenie kontraruchu na Grunwaldzie, Łazarzu, Wildzie i kilkunastu innych ulicach, zaprojektowanie strefy tempo 30 dla wszystkich pozostałych etapów, zaprojektowanie infrastruktury rowerowej na ul. Grunwaldzkiej, ulicy Bukowskiej (od ulicy Szylinga do Roosevelta, wraz z odpowiednim połączeniem z ulicą Grunwaldzką), ulicy Głogowskiej (od ulicy Roosevelta do ulicy Ściegiennego), ulicy Dolna Wilda (od ulicy Żelazka do ulicy Królowej Jadwigi), ulicy Warszawskiej, Wyszyńskiego i Estkowskiego (od ulicy Krańcowej do ulicy Garbary).
- Uzupełnienie kontraruchu na obszarze całego miasta, wykonanie stref tempo 30 (etapy V-XII), wykonanie zaprojektowanych tras głównych, wykonanie pakietu małych poprawek istniejącej infrastruktury.
- Stworzenie planu naprawczego poprawy jakości istniejącej infrastruktury i likwidacji punktowych ograniczeń dla ruchu rowerowego na trasach głównych (z wykorzystaniem badania tras rowerowych wykonanych przez Sekcję Rowerzystów Miejskich w ramach Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania).
- Stworzenie planu likwidacji miejsc niebezpiecznych na podstawie danych z wypadków z udziałem rowerzystów, skorygowanie pięciu najgorszych pod względem bezpieczeństwa rowerzystów skrzyżowań.
- Ustawienie stojaków typu odwrócone U przy co najmniej 100 peryferyjnych przystankach komunikacji miejskiej (do 20 metrów od przystanku), przy wszystkich ważnych węzłach przesiadkowych, pętlach tramwajowych. Przy tych ostatnich montaż wiat (zadaszenia).

- Przestrzeganie ustalonych zasad dotyczących przewożenia rowerów w komunikacji (zgodnie z regulaminem ZTM), zmiana regulaminu uwzględniająca mniejszą odpowiedzialność kierowców i motorniczych za przewożenie roweru przez pasażera, przeszkolenie w tym kierunku kierowców i motorniczych.
- Zapewnienie połączenia wschodniej i zachodniej części miasta z górną halą dworca i możliwością zaparkowania roweru na parkingu znajdującym za halą dworca.
- Opracowanie szczegółowych wskazań dotyczących zapewnienia dojazdu do przystanków oraz przewozu rowerów w Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i uzgodnienie ich z operatorem.
- Program budowy parkingów: umożliwienie zgłaszania przez mieszkańców propozycji lokalizacji stojaków typu np. odwrócone U na terenie miasta, montaż co najmniej 300 stojaków rocznie z budżetu ogólnego miasta.
- Uruchomienie programu (typu „Bezpieczny rower”) – akcji/kampanii informacyjnej popularyzującej wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów, montowaniu bezpiecznych stojaków typu odwrócone U, edukacja w tym zakresie deweloperów, handlowców i użytkowników.
- Przygotowanie rekomendowanego przez urząd katalogu zamykanych i/lub strzeżonych parkingów, które mogłyby być montowane na podwórkach, przy miejscach pracy, szkołach, największych węzłach komunikacyjnych.
- Sfinansowanie/dofinansowanie 5 pilotażowych wdrożeń.
- Zaproponowanie policji wspólnego programu mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa w pobliżu szkół, w strefach tempo 30 oraz przestrzeganie obowiązujących prędkości – wzmożone kontrole prędkości na najważniejszych pod względem rowerowym trasach, wdrożenia rozwiązań technicznych (np. zawężanie pasów ruchu).

## Moduł VI. Informacja i edukacja

Wynik: 1,42 (35,4%)

### Pytania pomocnicze

P18. W jaki sposób mieszkańcy są informowani o polityce rowerowej? (1,75=43,8%)

P19. Jakie działania są podejmowane w zakresie edukacji i szkolenia rowerowego? (1,00=25,0%)

P20. Jakie działania są podejmowane w celu ułatwienia rowerzystom orientacji w mieście? (1,50=37,5%)

### Komentarz do oceny

Ocena modułu ukształtowała się na poziomie zbliżonym do średniej oceny dla wszystkich modułów. Stosunkowo najlepiej w tej części została oceniona kwestia informowania przez miasto o swoich działaniach. Najslabiej oceniono zaś kwestię edukacji rowerowej, gdzie wkład miasta ma znikomy charakter.

## Charakterystyka stanu obecnego

### Niska skala działań

Obecnie trudno mówić w Poznaniu o świadomej polityce informacyjnej służącej promocji prowadzonej polityki rowerowej, chociaż zapewne można mówić o sporym postępie w tej kwestii w ostatnim okresie (zmiana władz miasta i zatrudnienie oficera rowerowego). Główna aktywność na polu edukacji rowerzystów pochodzi od lokalnych organizacji pozarządowych. Oczywiście zasięg i skala oddziaływania inicjatyw obywatelskich są adekwatne do skromnego budżetu, jakim na te cele dysponują. Duża część aktywności odbywa się bez budżetu, bazuje jedynie na zaangażowaniu wolontarystycznym mieszkańców.

### Działania miasta

Działania miasta ograniczają się do informowania mediów o oddawanych inwestycjach, a także wydania ulotek informujących o sposobach korzystania z kontrapasów w Poznaniu. Trochę więcej aktywności związane jest z ruchem rowerowym w kontekście sportu, rekreacji i turystyki. Miasto patronuje imprezom turystycznym, wydaje co roku przewodnik turystyczny *Rowerem po Poznaniu*. Podobnie profil turystyczny ma mapa rowerowa miasta.



*Ulica Poniatowskiego, pasy ruchu dla rowerów. Nowe udogodnienia dla rowerzystów (pasy, śluz, sierżanty), wprowadzone w życie październikowymi rozporządzeniami, pojawiły się już w Poznaniu.*

### Integracja z komunikacją zbiorową

Na pewno za wzorcową nie można uznać integracji ruchu rowerowego z systemem komunikacji zbiorowej. Co prawda teoretycznie rowery mogą być przewożone w poznańskich tramwajach i autobusach, ale w praktyce bywają z tym problemy. Notuje się przypadki odmowy przewozu. Problem wynika między innymi ze zwyczajowej postawy kierowców i motorniczych, dla których rower w pojeździe komunikacji zbiorowej był przez

lata elementem tabu. Negatywną rolę w tym zakresie odgrywają również obowiązujące przepisy, według których kierowca i motorniczy odpowiadają za ewentualne szkody powstałe w wyniku przewozu roweru. Nie istnieje też jak dotąd przemyślana polityka sytuowania parkingów rowerowych przy przystankach komunikacji zbiorowej i stacjach kolejowych. Znamionym i niestety negatywnym przykładem na tle innych miast Polski, jest sytuacja panująca na głównym dworcu kolejowym. Parkingi rowerowe ulokowane są tam w miejscach niekonkurencyjnych względem innych środków transportu (duże odległości do przejścia). Niemożliwy jest legalny dojazd rowerem do głównego wejścia na dworzec (hala z kasami). Nie istnieją też żadne ułatwienia umożliwiające komfortowe wejście z rowerem na perony, co jest fatalne dla potencjalnych turystów rowerowych przybywających do miasta.



*Ulica Szeligowskiego, niebezpieczny wyjazd z tunelu, w tym miejscu brakuje lustra.*

### **Edukacja dzieci i młodzieży**

Bardziej systemowy charakter mają działania edukacyjne realizowane w poznańskich szkołach. W latach 2010–2015 szkołach, dzięki finansowaniu zewnętrznemu pochodzącemu ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Stowarzyszenie Sekcja Rowerzystów Miejskich, w ramach ogólnopolskiego projektu Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej zrealizowało na terenie miasta szereg zajęć zachęcających do korzystania z roweru, uczących zasad bezpiecznej jazdy (w teorii i w praktyce!) oraz przeprowadziło audyty szkół pod kątem ich przyjazności rowerzystom. Duże zainteresowanie szkół zajęciami świadczy o niewykorzystaniu bardzo dużego potencjału tego typu edukacji i wskazuje na potrzebę większego zaangażowania władz miejskich (zwłaszcza finansowego) na tym polu.

## Edukacja rowerzystów realizowana przez policję

Kolejnym instytucją realizującą w znaczącej skali działania edukacyjne jest poznańska policja. Według danych pochodzący z Komendy Miejskiej realizowane są systemowo w mieście dwa programy edukacyjne będące częścią projektu „Profilaktyka ruchu drogowego”: kierowany do dzieci szkół podstawowych program „Nasza Wiedza – Nasze Bezpieczeństwo” oraz kierowany do wszystkich grup wiekowych, włącznie z seniorami program „Cooltularny Rowerzysta”. Pierwszy obejmuje kształtowanie właściwych postaw dzieci na etapie wczesnoszkolnym oraz wspomaga szkolenia na kartę rowerową w klasach czwartych. W ramach programu funkcjonariusze prowadzą prelekcje w szkołach, a także uczestniczą w egzaminach. Drugi ma formę nie tylko prelekcji, ale także działań edukacyjnych prowadzonych sezonowo na terenie miasta. Analizując chociażby materiał z opisem projektów, łatwo stwierdzić, że obydwa projekty obarczone są niestety wadą typową dla większości programów edukacyjnych prowadzonych w Polsce. Oprócz słusznego w swej istocie propagowania wiedzy na temat aktualnych przepisów ruchu drogowego główny nacisk kładzie się w nich na kwestie odblasków i oświetlenia rowerów oraz jazdy w kasku. Jest tak, mimo że liczba wypadków drogowych z udziałem rowerzystów po zmierzchu jest znikoma, a ochrona oferowana młodemu rowerzyście przez popularny kask rowerowy w przypadku zderzenia z samochodem (najczęstszy przypadek zdarzenia) jest mocno iluzoryczna. Edukacja taka oprócz tego, że stawia złe akcenty, pomija kwestie najczęstszych przyczyn wypadków i nie przygotowuje od strony praktycznej do jazdy rowerem po mieście, może mieć też walor odstraszący od roweru potencjalnych użytkowników. Promocja kasków jako atrybutu „cool rowerzysty” oznacza bowiem szczególne uwypuklenie aspektu ryzyka związanego z jazdą na rowerze.

## Wskazania

- Wdrożenie przez urząd wzorem Gdańska, Warszawy czy Wrocławia długoletniego projektu informacyjnego promującego politykę rowerową (np. pod nazwą „Poznańska Kampania Rowerowa”) z własnym logo i profilem w mediach społecznościowych, która dokumentowałaby w jednym miejscu wszystkie działania polityki rowerowej. Przyjęcie wewnętrznego dokumentu wypracowanego wspólnie przez WTIZ i Gabinet Prezydenta o roboczej nazwie „Rowerowa polityka informacyjna”, która zakładałaby wprowadzenie tematu transportu rowerowego do działań informacyjnych wszystkich jednostek urzędu.
- Stworzenie podstrony na [www.poznan.pl](http://www.poznan.pl) informującej o najważniejszych realizacjach polityki rowerowej.
- Wdrożenie pilotażowego programu edukacji dorosłych (np. typu Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy) zakładającego praktyczną naukę poruszania się rowerem na wybranej przez uczestnika trasie.
- Aktualizacja mapy rowerowej Poznania, co roku w wersji elektronicznej, co 2 lata w wersji papierowej, stworzenie aplikacji na telefon z aktualną mapą i modułem planowania tras.
- Opracowanie systemu informacji dla rowerzystów, który stałby się częścią poznańskiego SIM.
- Oznakowanie dojazdów do dworców, najważniejszych atrakcji turystycznych miasta. Później, w przypadku pojawienia się 80-100% ciągłości na głównych trasach rowerowych oznakowanie jej za pomocą przyjętych standardów.
- Zaprojektowaniu i wdrożeniu (etapami w kolejnych latach) kompleksowego programu edukacyjnego mającego na celu zwiększenie dojazdów rowerowych do szkół. Składowe programu: wykształcenie kadry, szkolenia dla nauczycieli szkolących na kartę rowerową i innych (potencjalnych liderów), audyty rowerowe szkół i otoczenia (rowerowe plany mobilności), zajęcia dla uczniów (ze wszystkich poziomów szkół) dających im przygotowanie teoretyczne i praktyczne, sezonowe akcje zachęcające

do dojazdów (rywalizacja szkół), system umożliwiający zdobycie karty rowerowej przez uczniów starszych, pogłębiona praca ze szkolnymi liderami, budowa przechowalni rowerów.

- Nawiązanie współpracy z lokalnymi strukturami policji, mającej na celu uzyskanie synergii pomiędzy wszystkimi działaniami edukacyjnymi na terenie miasta oraz ujednoczenie i optymalizację przekazu edukacyjnego działań realizowanych w miejskich placówkach szkolnych, tak aby był on zgodny z aktualną polityką rowerową miasta.

## Moduł VII Promocja i partnerstwa

Wynik: 1,04 (26,0%)

### Pytania pomocnicze

P21. Jakie działania są podejmowane w celu podnoszenia świadomości na temat korzyści wynikających z korzystania roweru? (1,75=43,8%)

P22. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do pracy? (1,25=31,3%)

P23. Jakie działania są podejmowane w celu promowania dojazdów rowerem do szkoły? (1,25=31,3%)

P24. Jakie działania są podejmowane na rzecz wspierania dojazdów rowerem na zakupy? (1,75=43,8%)

P25. Jakie inicjatywy są podejmowane w celu zachęcenia do jeżdżenia na rowerze bez względu na wiek? (0,00=0,0%)

P26. W jaki sposób jest wykorzystywany do wspierania polityki rowerowej pozytywny wpływ jazdy rowem na zdrowie? (0,25=6,3%)

### Komentarz do oceny

Ocena ukształtowała się poniżej średniej oceny dla wszystkich modułów. Zdecydowała o tym bardzo duża rozbieżność ocen pomiędzy poszczególnymi składowymi modułu.

### Charakterystyka

#### Brak działań systemowych

Obecne działania miasta na polu promocji ruchu rowerowego i budowania partnerstw wokół polityki rowerowej nie mają jeszcze w pełni systemowego charakteru. Stanowią wciąż sekwencję przypadkowych działań realizowanych w sposób nieskoordynowany przez różne podmioty. Ważną rolę odgrywają tu podobnie jak w przypadku modułu VI organizacje pozarządowe. Istnieją pojedyncze przypadki działań prowadzonych przez podmioty prywatne. Do tej pory jedynym systematycznie powtarzanym działaniem z inicjatywy urzędu były coroczne obchody Europejskiego Dnia bez Samochodu. Należy jednakże zaznaczyć, że w 2015 r. liczba działań kreowanych przez Urząd Miasta wzrosła. Przede wszystkim rower stał się dobrze widocznym elementem wizerunku nowego Prezydenta Miasta, a Prezydent publicznie demonstruje swoje poparcie dla tej formy komunikacji. W czerwcu odbyła się wspierana przez miasto Poznań Bike Parade. W sierpniu na dziedzińcu Urzędu (do ubiegłego roku wykorzystywanym jako parking) odbył się piknik rowerowy. Rozdawano na nim dzwonki rowerowe (w miejsce na ogół rozdawanych przy podobnych okazjach elementów odblaskowych).

We wrześniu Urząd przygotował krótki film przeznaczony do dystrybucji internetowej na temat działań w zakresie polityki rowerowej<sup>3</sup>.

### Aktywność obywatelska

Poznańskim liderem w promocji roweru jako środka transportu jest jedna z lokalnych organizacji – Sekcja Rowerzystów Miejskich. Organizuje ona cykliczne imprezy, takie jak: Rowerowe Powitanie Wiosny, Święto Cykliczne czy Europejski Dzień bez Samochodu. W ramach realizowanych przez siebie projektów wydaje broszury informacyjne, a także prowadzi w mediach społecznościowych (Facebook) popularny profil „Rowerowy Poznań”.

Znaczącą funkcję w zakresie promocji ruchu rowerowego można przypisać również organizowanym przez Poznańską Masę Krytyczną (nieformalną organizację) comiesięcznym rowerowym przejazdom po mieście.

### Wskazania

- Zamówienie, na potrzeby zaprojektowania skutecznej kampanii promującej ruch rowerowy, badań na grupach fokusowych (zogniskowane wywiady grupowe) uwzględniających przedziały wiekowe, grupy zawodowe i miejsce zamieszkania, w celu wybrania optymalnego przekazu i zogniskowania działań tam gdzie możliwe są najlepsze efekty.
- Skonstruowanie na podstawie wcześniejszych badań i wdrożenie (etapami rozłożonymi na kolejne lata) profesjonalnej kampanii promującej ruch rowerowy, skierowanych do różnych grup docelowych, pracodawcy, szkoły wyższe, kierowcy, mieszkańcy dzielnic centralnych, kibice, emeryci (uniwersytety trzeciego wieku) itp. Kampania powinna bazować na promocji indywidualnych i zbiorowych korzyści płynących z jazdy rowerem.
- Finansowanie organizacji imprez masowych zachęcających do poruszania się rowerem i budujących pozytywny wizerunek ruchu rowerowego typu: Święto Rowerzysty, Wielki Przejazd Rowerowy, rowe-rowe wiosny itp.
- Wdrożenie programu promocyjno-edukacyjnego dla szkół (połączonego z działaniami edukacyjnymi opisanymi w pkt 19).
- Promowanie standardów parkingowych zalecanych przez urząd powiązane z zachęcaniem sklepów i centrów handlowych do promowania wśród klientów podróży rowerem.
- Wprowadzenie tematu rowerowego do planów promocyjnych i programów realizowanych przez inne wydziały (np. Wydział Zdrowia i Spraw Społecznych – profilaktyka chorób poprzez promocję aktywnego trybu życia).

3 <http://www.poznan.pl/mim/info/news/dzien-bez-samochodu-polityka-rowerowa-poznania,85766.html>

## Moduł VIII Działania uzupełniające

Wynik: 1,38 (34,4%)

### Pytania pomocnicze

P27. Jakie działania są podejmowane w celu ograniczenia korzystania z samochodów (np. zarządzanie parkingami)? (1,75=43,8%)

P28. W jaki sposób polityka przestrzenna wspiera politykę rowerową? (1,00=25,0%)

### Komentarz do oceny

Ocena modułu nie odbiega znacząco od średniej oceny dla wszystkich modułów. Wyraźnie lepiej oceniona została polityka w zakresie ograniczania ruchu samochodowego niż wsparcie dla rozwoju ruchu rowerowego wynikające z prowadzonej w mieście polityki przestrzennej.

### Charakterystyka stanu obecnego

#### Nieźrównoważona polityka transportowa

Choć Urząd Miasta Poznania już w 1999 roku, w obowiązującej formalnie Polityce Transportowej, jasno zdefiniował kierunek swojej polityki transportowej jako zrównoważony, trudno odnieść wrażenie, że miasto realizuje obecnie jakąkolwiek politykę zmierzającą do ograniczania ruchu samochodowego. Obrazuje to dobrze dynamika inwestycji w sieć drogową miasta oraz kształt tych inwestycji czego najlepszym przykładem jest trwający obecnie remont ronda Kaponiera, który upośledza tam niestety znacząco ruch pieszy i rowerowy. Efektem polityki prowadzonej dotychczas przez władze miasta jest stały wzrost liczby samochodów zarejestrowanych w mieście. W latach 2000–2013 liczba zarejestrowanych pojazdów wzrosła w Poznaniu z 345 pojazdów na tysiąc mieszkańców do 554,3. Pewną nadzieję na zmianę obecnego kursu polityki transportowej daje zmiana władz po ostatnich wyborach samorządowych, przed którą stoi jednakże wielkie wyzwanie w zakresie zmiany ugruntowanych w aparacie urzędniczym priorytetów decyzyjnych.

#### Priorytet dla samochodów

Stosowane dotychczas w Poznaniu rozwiązania techniczne, takie jak: przekroje ulic, szerokości i ilości pasów ruchu dla samochodów na poszczególnych ulicach, a także priorytety stosowane w cyklach świetlnych świadczą o zdecydowanej dominacji ruchu samochodowego względem ruchu rowerowego na większości dróg, niezależnie od strefy miasta. Trudno znaleźć w Poznaniu, nawet w ścisłym centrum, w obrębie I ramy komunikacyjnej, coraz bardziej popularne w innych polskich miastach, rozwiązania oddające przestrzeń ruchowi rowerowemu kosztem przestrzeni dedykowanej wcześniej samochodom, na przykład parkingi dla rowerów czy pasy ruchu dla rowerów, kosztem miejsc parkowania samochodów lub kosztem pasów ruchu.

#### Ograniczenie prędkości

Warunki panujące na poznańskich ulicach bardzo sprzyjają swą geometrią zjawisku przekraczania dozwolonej prędkości przez kierowców samochodów, co stanowi dodatkową barierę dla rozwoju ruchu rowerowego z uwagi na subiektywne i obiektywne bezpieczeństwo rowerzysty na drodze. Poprawę warunków dla ruchu



rowerowego może przynieść wdrożenie stref tempo 30 (choć nie jest to bynajmniej działanie obliczone na pogarszanie warunków czy ograniczanie ruchu samochodowego).



*Ulica Księcia Mieszka I, jedna z ważniejszych relacji rowerowych w mieście, droga dla pieszych i rowerów poprowadzona wzdłuż jezdni przy każdym skrzyżowaniu stwarza dla rowerzysty utrudnienie w postaci konieczności pokonania przewyższenia, ponadto niewłaściwa i zniszczona nawierzchnia również utrudnia jazdę.*



*Most św. Rocha, jedyny most na Warcie, który posiada udogodnienia dla rowerzystów, choć są one umiarkowanej jakości.*

### Poznański Rower Miejski

Ważnym potencjalnie projektem uzupełniającym inne działania lokalnej polityki rowerowej jest projekt Poznańskiego Roweru Miejskiego. Poznański Rower Miejski powstał 15 kwietnia 2012 r., operatorem wyłonionym w konkursie jest firma Nextbike i składa się on obecnie z 443 rowerów i 37 stacji. System wdrażany był etapami i obecną skalę osiągnął dopiero w sierpniu br.



*Pętla autobusowo-tramwajowa na Osiedlu Jana III Sobieskiego. Zaduszony parking rowerowy przeznaczony dla dwóch systemów wypożyczalni: Poznańskiego Roweru Miejskiego i miejscowej wypożyczalni prowadzonej przez ZTM z myślą o studentach udających się na teren uniwersyteckiego kampusu.*

O ile w wielu miastach wdrożenie systemu rowerów publicznych okazało się sukcesem i spowodowało skokowy wzrost ruchu rowerowego, o tyle w Poznaniu, jak na razie, nie można stwierdzić, aby tak było. PRM notuje obecnie słabsze wyniki w zakresie dziennych wypożyczeń (wg rankingu Nextbike) niż analogiczne systemy funkcjonujące w innych polskich miastach. Sytuacja taka jest najprawdopodobniej pokłosiem przyjętej przez twórców błędnej lokalizacji stacji wypożyczeń, które w porównaniu z innymi systemami, np. z jednym z lepszych w Polsce systemów działających we Wrocławiu, ma zdecydowanie zbyt duży obszar rozproszenia. W efekcie, co stwierdzono w raporcie Sekcji Rowerzystów Miejskich z sierpnia 2015 r.<sup>4</sup>, część stacji stoi pusta, a część prawie w ogóle nie jest wykorzystywana. Stało się tak, mimo że stacje lokowane były zgodnie z oczekiwaniami społecznymi. Poprzedziły je szerokie konsultacje i głosowanie mieszkańców. Wskazywały one (jak się okazuje błędnie!) na większe zapotrzebowanie na stacje na osiedlach mieszkaniowych niż w centrum miasta. Skutkiem ubocznym przyjętych założeń stał się brak powiązania lokalizacji stacji z istnieniem infrastruktury rowerowej i umiejscowienie niektórych z nich w sposób uniemożliwiający legalny dojazd do nich rowerem. W celu poprawy sytuacji dalszą lokalizacją stacji zajmie się specjalny zespół z udziałem oficera rowerowego.

4 <http://rowerowypoznan.pl/wp-content/uploads/2015/08/201508-Poznanski-Rower-Miejski-audyty.pdf>

Najpoważniejszy zarzut wobec systemu ze strony działaczy rowerowych związany jest wysokimi kosztami, jakie system pochłoniął i z dalszymi, kosztownymi planami jego rozbudowy. Pierwsze dwa etapy wdrażania systemu kosztowały łącznie 1,37 mln złotych, a na trzeci ma być wydane 3 mln. Docelowo wizja ZTM zakłada rozbudowę systemu do poziomu 100 stacji i 1000 rowerów. Działacze rowerowi podważają zasadność ponoszenia tak dużych wydatków na publiczne wypożyczalnię rowerów, w sytuacji wielkich potrzeb w zakresie inwestycji w infrastrukturę. Wątpliwości w tym zakresie podzielają też niektórzy radni miejscy, co może skutkować w przyszłości korektą wizji miasta w tym zakresie.

### Wskazania

- Przygotowanie planu rozszerzenia stref tempo 30 w obrębie drugiej ramy i na osiedlach mieszkaniowych (sypialniach) uwzględniającego fizyczne uspokajanie ruchu („esowanie” i zawężanie ulic za pomocą parkowania, wynoszenie skrzyżowań, montowanie progów sinusoidalnych, zamykanie relacji samochodowych a utrzymywanie rowerowych).
- Wprowadzenie programu mającego na celu przestrzeganie obowiązujących prędkości – wzmożone kontrole prędkości na najważniejszych trasach, wdrożenia rozwiązań technicznych (np. zawężanie pasów ruchu).
- Przygotowanie współczynników parkingowych dla usługodawców i deweloperów uwzględniających zakładany w ciągu najbliższych 10 lat wzrost ruch rowerowego (zachęcenie do promocji produktów deweloperskich jako przyjaznych rowerzystom).
- Nowoczesna i skuteczna polityka parkingowa zwiększająca dostęp innych środków transportu do przestrzeni publicznej, w tym przede wszystkim: uszczelnienie i uporządkowanie kwestii parkowania, bezwzględna egzekucja zasad, a docelowo redukcja miejsc parkingowych w strefach o największym konflikcie o przestrzeń (zmniejszenie konkurencyjności samochodu względem roweru wydaje się konieczne dla osiągnięcia zakładanych celów!).
- W związku z planem powiększenia roweru publicznego – wybór z udziałem społecznym optymalnych miejsc dla nowych lokalizacji stacji roweru publicznego. Ewentualne rozważenie możliwości rezygnacji z rozbudowy.

## Moduł IX. Ewaluacja i efekty

Wynik: 0,63 (15,6%)

### Pytania pomocnicze

P29. W jaki sposób są zbierane i wykorzystywane dane na temat ruchu rowerowego? (1,00=25,0%)

P30. W jaki sposób Miasto gromadzi i wykorzystuje dane na temat bezpieczeństwa? (0,25=6,3%)

### Komentarz do oceny

Moduł uzyskał jedną z najniższych ocen wśród wszystkich aspektów polityki rowerowej, szczególnie źle został oceniony aspekt związany z wykorzystywaniem danych na temat bezpieczeństwa rowerzystów.

## Charakterystyka stanu obecnego

Ilość i jakość danych na temat ruchu rowerowego w Poznaniu trudno uznać za wystarczającą, aby możliwe było prowadzenie skutecznej i efektywnej polityki rowerowej w mieście.

### Ogólne badanie ruchu

Istnieją, co prawda ogólne badania ruchu pochodzące z badań przeprowadzonych w 2013 roku na potrzeby opracowania Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej, ale nie mają one charakteru wystarczająco szczegółowego<sup>5</sup>. Możemy się z nich sporo dowiedzieć o aktualnym stopniu wykorzystania roweru w poszczególnych rejonach miasta oraz o preferencjach osób podróżujących rowerem. Wskazują one ogólny udział ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych na poziomie 4,6%, co niestety może wzbudzać poważne wątpliwości dotyczące metodyki badań. Porównując gołym okiem ilość rowerzystów, którą widać na poznańskich ulicach, np. do pobliskiego Wrocławia, trudno nie stwierdzić, że jest ich relatywnie znacznie mniej, niż wynikałoby to z porównania ich udziałów w ruchu na podstawie istniejących w obu miastach badań (w 2013 r. wynosiły one 4,6% w Poznaniu i 4,9% we Wrocławiu).

Bardzo trudna w obecnej sytuacji byłaby jakakolwiek ocena wpływu na ruch rowerowy zrealizowanych inwestycji ze względu na brak szczegółowych danych na temat strumieni ruchu rowerowego na poszczególnych relacjach. Bez tego nieznana pozostaje też dynamika zmian (ewentualnych przyrostów) w ujęciu kilkuletnim. Nie istnieje też żaden wiarygodny punkt odniesienia dla prowadzenia ewaluacji prowadzonej polityki rowerowej.

### Współpraca na rzecz poprawy bezpieczeństwa

W ocenie lokalnych organizacji bardzo wiele do życzenia pozostawia też współpraca Urzędu Miasta Poznania z Miejską Komendą Policji w zakresie wykorzystywania danych o wypadkach do korekt miejsc niebezpiecznych. W praktyce systemowa współpraca pomiędzy tymi instytucjami ma miejsce na cotygodniowych posiedzeniach Komisji Bezpieczeństwa Ruchu organizowanych w siedzibie ZDM. Policja systematycznie dzieli się z urzędem swoimi sugestiami co do korekty infrastruktury drogowej w miejscach niebezpiecznych. Obowiązującą normą przyjętą przez lokalną policję jest szczegółowa analiza wszystkich wypadków śmiertelnych. Wątek rowerowy pojawia się w porządku obrad komisji stosunkowo rzadko.

Niewątpliwym minusem obecnej sytuacji jest brak partnerskiego dialogu policji z lokalnymi organizacjami rowerowymi (nie licząc zabezpieczania przejazdów mas krytycznych), co uniemożliwia wykorzystanie potencjału merytorycznego organizacji i zbliżenia stanowisk np. w zakresie kierunku prowadzenia pożądanych przez rowerzystów działań prewencyjnych lub zainicjowania współpracy w edukacji rowerowej.

## Wskazania

- Zwiększenie częstotliwości kompleksowych badań ruchu (raz na pięć lat).
- Montaż 5-10 pętli indukcyjnych (lub innych rozwiązań) zliczających ruch rowerowy na najważniejszych trasach i wąskich gardłach (mosty nad torami kolejowymi, mosty na Warcie).
- Montaż co najmniej jednego licznika z wyświetlaczem wielkości ruchu (dla efektu promocyjnego)
- Zamawianie cyklicznych corocznych liczeń rowerzystów na najważniejszych skrzyżowaniach oraz wrywkowych w miejscach planowanej budowy infrastruktury rowerowej, w miesiącach wiosenno-letnich, w godzinach porannych i popołudniowych, uwzględniających płeć, wiek oraz miejsce rowerzysty (chodnik, jezdnia).

5 <http://www.plantap.pl/assets/Uploads/Plan-Transportowy-Miasta-Poznania-na-lata-2014-2025.pdf>

- Powołanie stałego zespołu ds. bezpieczeństwa rowerzystów przy radzie rowerowej, którego zadaniem będzie analizowanie (raz do roku) zebranych danych o zdarzeniach i wypadkach z udziałem rowerzystów, wskazywanie miejsc najbardziej niebezpiecznych oraz rekomendowanie zmian poprawiających bezpieczeństwo (od zmiany programów sygnalizacji drogowej, przez organizację ruchu, po „twarde” zmiany infrastrukturalne), wdrożenia najważniejszych zmian.

## VII. Poaudytowy Plan Działań

**P**RACĘ nad planem działania Grupa Ewaluacyjna rozpoczęła od przyjęcia celu polityki rowerowej na lata 2016-2022. Cel ten został określony jako osiągnięcie 10% udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem w 2022 roku.

### Moduł I. Potrzeby użytkowników

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Powołanie rady rowerowej, w której skład wejdą urzędnicy, przedstawiciele organizacji pozarządowych (użytkowników) oraz eksperci.</li></ul>                                                                                                                                                                                      | Luty 2016     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Utworzenie internetowej platformy dedykowanej polityce rowerowej do publikacji i konsultacji wizji, pomysłów, koncepcji, projektów (docelowo w ramach systemu ogólnych konsultacji projektów).</li></ul>                                                                                                                         | Marzec 2016   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Uruchomienie systemu przyjmowania uwag i interwencji wyposażonego w kategorii pozwalające na segregowanie informacji, śledzenie historii zgłoszenia i zmiany statusu aż do momentu załatwienia sprawy, z systemem mapowym (np. jak SeeClickFix, dodatkowa kategoria „sprawy rowerowy” w ogólnym systemie interwencji).</li></ul> | Grudzień 2016 |

### Moduł II. Przywództwo i koordynacja

- |                                                                                                                                                                                                                                                                      |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Polityczna deklaracja realizacji polityki rowerowej w latach 2016-2018.</li></ul>                                                                                                                                            | Luty 2016     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Powołanie koordynatora polityki rowerowej, utworzenie w urzędzie sekcji rowerowej oraz wyznaczenie w pozostałych wydziałach i zarządach osób odpowiedzialnych za realizację wybranych aspektów polityki rowerowej.</li></ul> | Luty 2016     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Powołanie rady rowerowej, w której skład wejdą urzędnicy, przedstawiciele organizacji pozarządowych (użytkowników) oraz eksperci.</li></ul>                                                                                  | Luty 2016     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Zinstytucjonalizowanie współpracy z sąsiednimi gminami poprzez podpisanie deklaracji dotyczących standardów rowerowych i współpracy systemowej.</li></ul>                                                                    | Grudzień 2016 |

### Moduł III. Polityka w dokumentach

- |                                                                                                                                                                            |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Stworzenie Programu Rowerowego na lata 2016-2022 definiującego cele, kierunki działań, narzędzia oraz sposoby ewaluacji.</li></ul> | Październik 2016 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykonanie koncepcji tras rowerowych – aktualizacja koncepcji tras rowerowych dla miasta (z podziałem na trasy główne i zbiorcze, z uwzględnieniem aspektu intermodalności), w tym zaplanowanie organizacji ruchu rowerowego w ścisłym centrum miasta (wewnątrz I ramy).</li> </ul>                                                                                                                              | Wrzesień 2016           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przygotowanie operacyjnego programu inwestycyjnego na lata 2016-2022 (w ramach Programu Rowerowego na lata 2016-2022) opartego na wynikach majowego European Cycling Challenge oraz symultaniczne badania manualne ruchu w maju 2016. Przedstawienie Radzie Miasta Programu (trasy, harmonogram realizacji, wycena) w październiku 2016, aby już budżet na rok 2017 był skorelowany z tym projektem.</li> </ul> | Październik 2016        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publiczne składanie rocznych sprawozdań z realizacji polityki rowerowej.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Styczeń/luty 2016, 2017 |

#### **Moduł IV. Zasoby kadrowe i finansowe**

- |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Powołanie koordynatora polityki rowerowej, utworzenie w urzędzie sekcji rowerowej oraz wyznaczenie w pozostałych wydziałach i zarządach osób odpowiedzialnych za realizację wybranych aspektów polityki rowerowej.</li> </ul> | Luty 2016              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwzględnienie w Wieloletniej Prognozie Finansowej wydzielonego budżetu rowerowego dostosowanego do uzgodnionego Programu Rowerowego 2016-2022 na poziomie co najmniej 6 mln w 2017 i 6 mln w 2018 r.</li> </ul>               | Październik 2016, 2017 |

#### **Moduł V. Infrastruktura i bezpieczeństwo**

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przygotowanie operacyjnego programu inwestycyjnego na lata 2016-2022 (w ramach Programu Rowerowego na lata 2016-2022) opartego na wynikach majowego European Cycling Challenge oraz symultaniczne badania manualne ruchu w maju 2016. Przedstawienie Radzie Miasta Programu (trasy, harmonogram realizacji, wycena) w październiku 2016, aby już budżet na rok 2017 był skorelowany z tym projektem. Program powinien maksymalnie zbliżyć miasto do 100% źródeł i celów podróży dostępnych rowerem do 2022.</li> </ul> | Październik 2016 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrożenie stref tempo 30 i kontraruchu w centrum – etapy II-IV (wstępna forma),</li> <li>• Wdrożenie kontraruchu na Grunwaldzie i Łazarzu,</li> <li>• Wdrożenie kontraruchu na kilkunastu innych ulicach na pozostałych osiedlach (wytypowanych wcześniej 17 ulicach),</li> <li>• Wykonanie pakietu małych poprawek istniejącej infrastruktury,</li> <li>• Zaprojektowanie stref tempo 30 dla wszystkich pozostałych etapów wprowadzania strefy ruchu w śródmieściu,</li> <li>• Zaprojektowanie trasy rowerowej na ulicy Grunwaldzkiej oraz ulicy Bukowskiej (od ulicy Szylinga do Roosevelta, wraz z odpowiednim połączeniem z ulicą Grunwaldzką),</li> <li>• Zaprojektowanie strefy tempo 30 (etapy V-XII), kontraruchu na Wildzie i na pozostałych ulicach miasta.</li> </ul> | Grudzień 2016 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaprojektowanie ulicy Głogowskiej (od ulicy Roosevelta do ulicy Ściegiennego).</li> <li>• Wdrożenie strefy tempo 30 (etap V-XII), kontraruchu na Wildzie i na pozostałych ulicach miasta.</li> <li>• Wykonanie tras głównych zaprojektowanych w 2016.</li> <li>• Zaprojektowanie trasy rowerowej na ulicy Dolna Wilda (od ulicy Żelazka do ulicy Królowej Jadwigi), ulicy Warszawskiej, Wyszyńskiego i Estkowskiego (od ulicy Krańcowej do ulicy Garbary).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Grudzień 2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizacja planu poprawy jakości istniejącej infrastruktury i likwidacji punktowych ograniczeń dla ruchu rowerowego na trasach głównych (z wykorzystaniem badania tras rowerowych wykonanych przez Sekcję Rowerzystów Miejskich w ramach społecznego raportu na temat polityki rowerowej).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Grudzień 2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie i realizacja planu likwidacji miejsc niebezpiecznych na podstawie danych z wypadków z udziałem rowerzystów. Skorygowanie pięciu najgorszych pod względem bezpieczeństwa rowerzystów skrzyżowań.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Grudzień 2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ustawienie stojaków typu odwrócone U przy co najmniej 100 peryferyjnych przystankach komunikacji miejskiej (do 20 metrów od przystanku), przy wszystkich ważnych węzłach przesiadkowych, pętlach tramwajowych. Przy tych ostatnich montaż wiat (zadaszenia).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Czerwiec 2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przestrzeganie ustalonych zasad dotyczących przewożenia rowerów w komunikacji (zgodnie z regulaminem ZTM), przeszkolenie w tym kierunku kierowców i motorniczych, zmiana regulaminu.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Czerwiec 2016 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapewnienie połączenia wschodniej i zachodniej części miasta z górną halą dworca PKP i możliwości zaparkowania roweru na parkingu znajdującym za halą dworca.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Czerwiec 2018 |



- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie szczegółowych wskazań dotyczących zapewnienia dojazdu do przystanków oraz przewozu rowerów w Poznańskiej Kolei Metropolitalnej i uzgodnienie ich z operatorem.</li> </ul>                                                                                                                      | Grudzień 2016                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Program budowy parkingów: umożliwienie zgłaszania przez mieszkańców propozycji lokalizacji stojaków typu np. odwrócone U na terenie miasta, montaż co najmniej 300 stojaków rocznie z budżetu ogólnego miasta.</li> </ul>                                                                                  | Czerwiec<br>2016, 2017, 2018   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uruchomienie program (typu „Bezpieczny rower”) – akcji/kampanii informacyjnej popularyzującej wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów, montowaniu bezpiecznych stojaków typu odwrócone „U”, edukacja w tym zakresie deweloperów, handlowców i użytkowników.</li> </ul>                                     | Czerwiec 2016                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przygotowanie rekomendowanego przez urząd katalogu zamykanych i/lub strzeżonych parkingów, które mogłyby być montowane na podwórkach, przy miejscach pracy, szkołach, największych węzłach komunikacyjnych</li> <li>• Sfinansowanie/dofinansowanie 5 pilotażowych wdrożeń.</li> </ul>                      | Grudzień 2016                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaproponowanie policji wspólnego programu mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa w pobliżu szkół, w strefach tempo 30 oraz przestrzeganie obowiązujących prędkości – wzmożone kontrole prędkości na najważniejszych trasach, wdrożenia rozwiązań technicznych (np. zawężanie pasów ruchu).</li> </ul> | Styczeń 2016–<br>czerwiec 2018 |

## Moduł VI. Informacja i edukacja

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie kampanii edukacyjno-informacyjnej dla kierowców w zakresie koegzystencji z ruchem rowerowym.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Czerwiec 2017                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrożenie przez urząd długoletniego projektu informacyjnego (np. „Poznańska Kampania Rowerowa” z własnym logo), który dokumentowałaby w jednym miejscu wszystkie działania polityki rowerowej. Przyjęcie wewnętrznego dokumentu wypracowanego wspólnie przez WTiZ i Biuro Prasowe o roboczej nazwie „polityka informacyjna”, który zakładałby wprowadzenie tematu transportu rowerowego do działań informacyjnych wszystkich jednostek urzędu.</li> </ul> | Czerwiec 2016                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie podstrony na <a href="http://www.poznan.pl">www.poznan.pl</a> informującej o najważniejszych realizacjach polityki rowerowej.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Czerwiec 2016                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dofinansowanie co roku przynajmniej dwóch masowych imprez rowerowych zachęcających do jazdy rowerem po mieście i budujących pozytywny wizerunek miejskiego ruchu rowerowego (typu: Święto Rowerzysty, Wielki Przejazd Rowerowy, Dzień bez Samochodu).</li> </ul>                                                                                                                                                                                          | Czerwiec<br>2016, 2017, 2018 |

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaprojektowanie i wdrożenie (etapami w kolejnych latach) kompleksowego programu edukacyjnego mającego na celu zwiększenie dojazdów rowerowych do szkół.</li> </ul>                                                                                                                                                 | Wrzesień 2016          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrożenie pilotażowego programu edukacji dorosłych, w tym środowisk akademickich, (typu Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy) zawierającego praktyczną naukę poruszania się rowerem na wybranej przez uczestnika trasie.</li> </ul>                                                                                       | Kwiecień 2017          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktualizacja mapy rowerowej Poznania, na bieżąco w wersji elektronicznej, co 2 lata w wersji papierowej, stworzenie aplikacji na telefon z aktualną mapą i modulem planowania trasy.</li> </ul>                                                                                                                    | Grudzień 2016,<br>2017 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie systemu informacji dla rowerzystów, który stałby się częścią poznańskiego SIM. Oznakowanie dojazdów do dworców, najważniejszych atrakcji turystycznych miasta. W przypadku pojawienia się 80-100% ciągłości na głównych trasach rowerowych oznakowanie jej za pomocą przyjętych standardów.</li> </ul> | Sierpień 2017          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wdrożenie systemu informującego o utrudnieniach w ruchu rowerowym.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                      |                        |

### Moduł VII. Promocja i partnerstwa

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poznańska Kampania Rowerowa (PKR) – zaplanowanie i wdrożenie (etapami rozłożonymi na kolejne lata) profesjonalnej kampanii promującej ruch rowerowy, skierowanych do różnych grup docelowych: studenci, pracodawcy, kierowcy, emeryci. Kampania powinna bazować na korzyściach płynących z jazdy rowerem i być poprzedzona badaniami np. na grupach fokusowych (zogniskowane wywiady grupowe).</li> </ul> | Czerwiec 2016<br>– czerwiec 2018 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uruchomienie programu promocyjno-edukacyjnego dla szkół.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Wrzesień 2016                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promowanie standardów parkingowych zalecanych przez urząd, realizacja wzorcowych parkingów przy urządach (akcja typu: Urząd przyjazny rowerzyście).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                            | Czerwiec 2017                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie programu zachęcania sklepów i centrów handlowych do promowania wśród klientów podróży rowerem (promocja dobrych rozwiązań).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                        | Czerwiec 2016                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wprowadzenie tematu rowerowego do planów promocyjnych i programów realizowanych przez inne wydziały np. wydział zdrowia i spraw społecznych – profilaktyka chorób poprzez promocję aktywnego trybu życia.</li> </ul>                                                                                                                                                                                      | Październik 2016                 |

### Moduł VIII. Działania uzupełniające

- |                                                                                                                                                                                       |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przeprowadzanie inwentaryzacji stref tempo 30 będącej podstawą planu poszerzającego strefy w obrębie drugiej ramy i na osiedlach.</li> </ul> | Grudzień 2017 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie projektu wdrażania polityki parkingowej zwiększającej dostęp innych środków transportu do przestrzeni publicznej, w tym przede wszystkim: uszczelnienie i uporządkowanie kwestii parkowania, bezwzględna egzekucja zasad, a docelowo redukcja miejsc parkingowych w strefach o największym konflikcie o przestrzeń.</li> </ul> | <p>Grudzień 2017</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• W związku z planem rozszerzenia sieci roweru publicznego dokonanie wyboru optymalnych lokalizacji z udziałem społecznym i ekspertów.</li> </ul>                                                                                                                                                                                            | <p>Czerwiec 2016</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Powstanie koncepcji kompleksowych ułatwień dla turystyki rowerowej na terenie miasta, która wejdzie w skład Programu Rowerowego (stworzenie elementów takiego systemu).</li> </ul>                                                                                                                                                         | <p>Grudzień 2016</p> |

### Moduł IX. Ewaluacja i efekty

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montaż 5-10 pętli indukcyjnych (lub innych rozwiązań) zliczających ruch rowerowy na najważniejszych trasach i wąskich gardłach (mosty na torami kolejowymi, mosty na Warcie).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>2016-2017</p>            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Montaż co najmniej jednego licznika zliczającego rowerzystów z ogólnodostępnym wyświetlaczem.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Kwiecień 2017</p>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zamawianie corocznych liczeń rowerzystów na najważniejszych skrzyżowaniach oraz wyrywkowo w miejscach planowanej budowy infrastruktury rowerowej, w miesiącach wiosenno-letnich, w godzinach porannych i popołudniowych, uwzględniających płeć, wiek oraz miejsce rowerzysty (chodnik, jezdnia).</li> </ul>                                                                                                                                 | <p>Maj 2016, 2017, 2018</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zaplanowanie spotkań Rady rowerowej i Komisji ds. bezpieczeństwa przy ZDM których zadaniem będzie analizowanie (raz do roku) danych o zdarzeniach i wypadkach z udziałem rowerzystów, wskazywanie miejsc najbardziej niebezpiecznych oraz rekomendacje zmian poprawiających bezpieczeństwo (od zmiany programów sygnalizacji drogowej przez organizację ruchu po „twarde” zmiany infrastrukturalne), ewaluacja wdrożonych zmian.</li> </ul> | <p>Kwiecień 2016</p>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ewaluacja i aktualizacja Standardów infrastruktury rowerowej.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Czerwiec 2018</p>        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozpatrzenie rozpoczęcia kolejnego audytu polityki rowerowej BYPAD.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Czerwiec 2018</p>        |

## Podsumowanie

**P**RZEPROWADZENIE audytu BYPAD dla Poznania było na pewno trudnym i ambitnym wyzwaniem. W trakcie procesu audytu okazało się, że w mieście wskazana jest gruntowna reforma prowadzonej polityki rowerowej. Z pewnością nie wystarczą tu pojedyncze zabiegi naprawcze. Można powiedzieć wręcz, że Poznań potrzebuje zdefiniowania tej polityki od nowa. Bardzo dobrze zatem stało się, że władze miasta sięgnęły po BYPAD właśnie w tym momencie. Mamy głęboką nadzieję, że praca, jaką wykonaliśmy, stworzyła solidne podstawy dla zmian.

Po wyborach samorządowych jesienią 2014 r. pojawiła się w Poznaniu wielka nadzieja na rowerowe zmiany. Poznań jako pierwszy wśród dużych miast polski ma dziś prezydenta rowerzystę! Rowerzystą miejskim jest też jeden z Zastępców Prezydenta (ten odpowiedzialny za transport w mieście!). W marcu 2015 r. zatrudniono w urzędzie uznanego specjalistę od ruchu rowerowego. Jednak w rozmowach z poznańskimi rowerzystami dawało się już odczuć pewne rozczarowanie brakiem namacalnych efektów rowerowych zmian. Po roku od zmiany władz wielkiej rewolucji rowerowej na ulicach jeszcze nie widać. Okazało się, że siła bezwładu urzędu jest bardzo duża i niełatwo jest go przeprogramować na nowy, bardziej prorowerowy sposób działania. Zadanie do wykonania, jakie stoi przed Poznaniem, jest zatem całkiem spore.

Procedurę audytu udało się, mimo napiętego harmonogramu, szczęśliwie przeprowadzić i zakończyć zgodnie z zakładanym harmonogramem, za co należą się wszystkim uczestnikom Grupy Ewaluacyjnej wielkie podziękowania. Praca grupy przebiegała cały czas w sposób kulturalny, bardzo mało było złych emocji, dyskusje były konstruktywne i miały merytoryczny charakter.

Audyt zakończył się oceną, która określiła miejsce polityki rowerowej Poznania na etapie przechodzenia z I poziomu (działań o charakterze przypadkowym i chaotycznym) do poziomu II (realizacji zadań w sposób planowy i skoordynowany) – co można uznać za spójne z intuicyjnymi odczuciami, jakie można by mieć na ten temat.

Intencją naszą jako audytorów było oczywiście zmienić na lepsze wszystko, co się da. W tym kierunku szły nasze wskazania, które były podstawą dla przyjętego przez Grupę Ewaluacyjną planu działań. Przy ich doborze kierowaliśmy się dobrymi praktykami znanymi przede wszystkim z naszego kraju, które jako osoby mające na swoim koncie zrealizowane projekty porównujące polityki rowerowe polskich miast, mamy dość dobrze rozpoznane. Zależało nam na podpowiedzeniu miastu rozwiązań, które sprawdzą się w polskich warunkach, w naszym systemie prawnym.

W ramach audytu Poznań otrzymał na następne dwa i pół roku bardzo solidny i ambitny plan działań. Działania naprawcze przyporządkowane zostały każdemu z aspektów polityki rowerowej. Bardzo duża część z nich ma charakter zmian systemowych, ale w planie znalazły się też działania o charakterze bardziej doraźnym. Jeśli uda się miastu zrealizować plan działania BYPAD w 100% z pewnością rowerowy postęp będzie w mieście zauważalny przez każdego, a polityka rowerowa wzniesie się co najmniej o poziom wyżej. Audyt i praca Grupy Ewaluacyjnej pozwoliły również określić ambitny cel dla polityki rowerowej Poznania – osiągnięcie 10% udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem w 2022 roku.

Bardzo mocno życzymy Poznaniowi, aby tak się stało, jednak niestety nie jest to w naszym odczuciu jedyny możliwy scenariusz. Istnieją pewne niebezpieczeństwa, które należy brać pod uwagę. Nie ma absolutnej jasności, na ile uzgodniony wspólnie i zapisany program działań jest wyrazem aktualnej, twardej woli politycznej władz miasta dla wprowadzenia gruntownych zmian, a w jakim stopniu tylko intencją, żeby tak się stało.

Dużo niewiadomych związanych jest z kwestiami kluczowymi. Nie jest pewna wysokość funduszy możliwych do przeznaczenia w najbliższej przyszłości na politykę rowerową. Niewiadomą jest też, będącą pochodną funduszy, kwestia zasobów kadrowych. Te dwa czynniki zdecydują o sukcesie i realności założonego planu. Bez odpowiednich pieniędzy i dobrze zorganizowanych kadr wykonawczych z pewnością wiele się nie uda zdziałać, a minimalne kwoty zapisane w nim na sztywno raczej nie gwarantują pełnego sukcesu. Decyzje w tych sprawach zapadać będą już jednak poza Grupą Ewaluacyjną.

Bardzo niepokojący, z punktu widzenia znalezienia funduszy, jest też fakt obecność w grupie (mimo wielu zaproszeń) tylko jednego przedstawiciela Rady Miasta, która zatwierdzać będzie budżet miasta. Pozostaje mieć nadzieję, że nie pociągnie to za sobą żadnych reperkusji, a Rada Miasta w swoich głosowaniach szanować będzie oczekiwania wyborców, którzy bardzo dobrze oceniają bardziej prorowerową politykę miasta zapowiedzianą przez nowego prezydenta.

Na koniec pozostaje nam życzyć władzom Poznania odwagi i wytrwałości we wprowadzaniu rowerowych zmian w mieście. Poznań spełnia wszelkie warunki, aby być rowerowym miastem. Poznaniacy zasługują na lepszą jakość życia, która zawsze idzie w parze z rozwojem ruchu rowerowego. Mamy nadzieję, że praca, jaką wspólnie z Grupą Ewaluacyjną wykonaliśmy, przyczyni się znacząco do tego, aby tak się stało, a my będziemy mieć w rowerowym sukcesie Poznania swój udział.

## Bibliografia

Brudka C., Kościelak M., Leszczyński J., 2015, *Społeczny raport na temat polityki rowerowej Poznania*, Poznań.

Kaczmarek T., Bąkowska E., Bul R., Kossowski T., Ruta M., 2014, *Identyfikacja problemów funkcjonowania i wyzwań rozwoju ruchu rowerowego na terenie Metropolii Poznania*, Poznań

Thiem J., Mikołajczyk M., Maćkowiak A., Kempa B., Popławski M., Thiem J., 2014, *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025*, Poznań

Sekcja Rowerzystów Miejskich, 2015, *Poznański Rower Miejski. Audyt miejski i test działania systemu*. Poznań  
Poznań 2013. Raport

Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Poznania, 2013, *Poznań 2013. Raport o stanie miasta*. Wydawnictwo Miejskie Poznań, Poznań

Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miejskiego w Poznaniu, 1996, *Środowisko naturalne Miasta Poznania*, Poznań