

STOWARZYSZENIE NA RZECZ EKOLOGICZNEJ KOMUNIKACJI  
„SEKCJA ROWERZYSTÓW MIEJSKICH”



CEZARY BRUDKA, MACIEJ KOŚCIELAK, JAN LESZCZYŃSKI

## SPOŁECZNY RAPORT NA TEMAT POLITYKI ROWEROWEJ POZNANIA

POZNAŃ, WRZESIEŃ 2015

**Autorzy:**

Część I – Cezary Brudka  
Część II – Maciej Kościelak,  
Jan Leszczyński  
Część III – Cezary Brudka

**Inwentaryzacja infrastruktury:**

Maciej Kościelak  
społeczność Rowerowego Poznania

**Audyt tras rowerowych:**

Maciej Kościelak  
Jan Leszczyński

**Kartografia:**

Maciej Kościelak

**Podkłady mapowe:**

OpenStreetMap

**Współpraca i konsultacja:**

Adam Beim  
Maria Fenrych  
Cezary Grochowski  
Agnieszka Guźniczka-Beim  
Tadeusz Mirski

**Fotografia na okładce:**

Adam Beim



Raport jest częścią projektu „Rowerowa sieć partycypacji społecznej w polityce transportowej” współfinansowanego z Funduszy EOG w ramach programu Obywatele dla Demokracji oraz z Gminy Wrocław ([www.wroclaw.pl](http://www.wroclaw.pl)).

## STRESZCZENIE

Raport jest analizą polityki rowerowej Poznania w latach 2011 – 2015. Jego celem jest opis dotychczas prowadzonej polityki, jej ocena oraz zaproponowanie rozwiązań na przyszłość.

Raport składa się z trzech części:

- Część pierwsza (rozdziały 1 – 4) rozpatruje poznańską politykę rowerową z perspektywy dobrych praktyk kształtowania polityk publicznych – analizując jej cele, instrumenty oraz efekty wdrożenia.
- Część druga (rozdziały 5 – 6), analizuje stan systemu tras rowerowych miasta z punktu widzenia ich użytkowników, czerpiąc z metodologii rozwijanej przez holenderską agencję standaryzacyjną CROW.
- Część trzecia (rozdział 7) stanowi propozycję nowych założeń polityki rowerowej dla Poznania na lata 2016 – 2022, stworzoną jako punkt wyjścia do dyskusji publicznej.

Spośród głównych wniosków raportu należy wymienić:

- Odnotowanie zauważalnego i rosnącego ruchu rowerowego w mieście
- Obecność w przestrzeni miasta infrastruktury rowerowej mogącej być zaczątkiem spójnego systemu komunikacji rowerowej
- Brak ambicji dotychczasowej polityki rowerowej w formułowaniu celów i nieadekwatność środków wybranych do ich osiągnięcia
- Znaczącą bezwładność dotychczasowej polityki inwestycyjnej miasta, skutkująca powstawaniem infrastruktury złej jakości i rozproszonej w przestrzeni miasta
- Wieloletnie niedofinansowanie zadań o charakterze inwestycyjnym na tle potrzeb i wydatków tego typu w innych miastach Polski
- Rozkład struktur i procedur odpowiedzialnych za współpracę z organizacjami społecznymi i konsultacje społeczne

Główne propozycje na przyszłość to przede wszystkim:

- Wyznaczenie celu polityki rowerowej: uzyskanie 10% udziału ruchu rowerowego w podróżach ogółem w 2022 roku
- Oparcie polityki rowerowej miasta na dowodach, poprzez zbieranie, przetwarzanie i krytyczną analizę danych o ruchu rowerowym
- Doprowadzenie do osiągnięcia podstawowej spójności sieci głównych tras rowerowych w roku 2022 poprzez skoordynowaną politykę inwestycyjną
- Uchwalenie przez Radę Miasta wieloletniego programu budowy dróg dla rowerów oraz zapewnienie mu stabilnego, wieloletniego finansowania
- Stworzenie skutecznych struktur urzędowych, zapewniających koordynację polityki na wysokim poziomie zarządzania i włączających w ten proces organizacje społeczne

## SPIS TREŚCI

WSTĘP	1
-------	---

## CZĘŚĆ I – POLITYKAROWEROWA

<b>1. PARAMETRY OPISUJĄCE RUCH ROWEROWY W MIEŚCIE</b>	<b>1</b>
1.1. Ilość infrastruktury	1
1.2. Udział ruchu rowerowego	4
Źródło danych	4
Udział ruchu rowerowego ogółem	4
Zróżnicowanie przestrzenne	4
Zróżnicowanie ze względu na rodzaj zajęcia	5
Zróżnicowanie ze względu na motywację podróży	5
1.3. Badanie opinii osób podróżujących rowerem	5
1.4. Dane o bezpieczeństwie	6
Źródła danych	6
Zdarzenia z udziałem rowerzystów	6
Przyczyny wypadków	9
Lokalizacja zdarzeń z udziałem rowerzystów	10
Wykorzystanie danych o bezpieczeństwie	12
1.5. Parametry opisujące ruch rowerowy - Podsumowanie i wnioski	12
<b>2. DOKUMENTY WARUNKUJĄCE POLITYKĘ ROWEROWĄ</b>	<b>14</b>
2.1. Polityka transportowa Poznania	14
Ogólna charakterystyka dokumentu	14
Transport rowerowy w polityce transportowej Poznania	15
Rola Polityki transportowej Poznania w polityce rowerowej	16
2.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	16
Ogólna charakterystyka dokumentu	16
Rower w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	16
Rola Studium w polityce rowerowej	18
2.3. Program rowerowy na lata 2007-2015	20
Ogólna charakterystyka dokumentu	20
Szczegółowe zapisy dokumentu	20

Harmonogram rzeczowo-finansowy wdrażania programu	22
Ocena wykonania Programu rowerowego	23
2.4. Warunki techniczne dróg rowerowych	24
Ogólna charakterystyka dokumentu	24
2.5. Dokumenty warunkujące politykę rowerową - Podsumowanie i wnioski	26
Ocena dokumentów miejskich warunkujących politykę rowerową	26
Propozycje naprawcze	26
<b>3. INSTRUMENTY REALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ</b>	<b>28</b>
3.1. Struktury urzędowe	28
Lata 2011 - 2014	28
Rok 2015	29
3.2. Budżet przeznaczony na rozwój infrastruktury	29
Zadanie „budowa dróg rowerowych”	29
Zadania szczegółowe	31
3.3. Udział społeczny w polityce rowerowej	32
Argumenty za włączaniem społeczności	32
Konsultacje projektów drogowych	33
3.4. Instrumenty realizacji polityki rowerowej - Podsumowanie i wnioski	34
<b>4. WDRAŻANIE POLITYKI ROWEROWEJ</b>	<b>36</b>
4.1. Ocena wybranych inwestycji	36
Ulica Grunwaldzka (od Babimojskiej do Malwowej)	36
Ulica Bukowska (od Polskiej do Szylinga)	37
Kontrapasy – Jeżyce	37
4.2. Przykłady dobrej praktyki	38
Ulica Polska – ulica Bułgarska	38
4.3. Przykłady złej praktyki	39
Ulica Podwale	39
4.4. Działania promocyjne i edukacyjne	39
4.5. Wdrażanie polityki rowerowej – Podsumowanie i wnioski	40

## CZĘŚĆ II – INFRASTRUKTURA ROWEROWA

<b>5.</b>	<b>BADANIE SYSTEMU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ</b>	<b>41</b>
5.1.	Cel badania	41
5.2.	Zakres badania	41
5.3.	Kryteria oceny	42
5.4.	Procedura oceniania	44
<b>6.</b>	<b>OCENA SYSTEMU TRAS</b>	<b>45</b>
6.1.	Ocena ogólna	45 z
6.2.	Omówienie poszczególnych tras	48
	Trasa 01: Głogowska – Luboń	48
	Trasa 02: Grunwaldzka – Plewiska	49
	Trasa 03: Bukowska – Przeźmierowo	50
	Trasa 04: Strzeszyńska – Biskupińska	51
	Trasa 05: Przepadek – Mieszka i – Dziegielowa	52
	Trasa 06: Naramowicka – Dziegielowa	53
	Trasa 07: Warszawska – Antoninek	54
	Trasa 08: Kórnicka – Szczepankowo	55
	Trasa 09: Rondo Starołęka – Marlewo	56
	Trasa 10: Dolna Wilda – Luboń	57
	Trasa 11: II Rama Komunikacyjna	58

## CZĘŚĆ III – REKOMENDACJE

<b>7.</b>	<b>PROPOZYCJA ZAŁOŻEŃ POLITYKI ROWEROWEJ NA LATA 2016-2022</b>	<b>59</b>
7.1.	Cel polityki i horyzont jego osiągnięcia	59
7.2.	Wskaźniki realizacji polityki	59
7.3.	Struktury urzędowe	60
7.4.	Dokumenty wykonawcze polityki	60
7.5.	Budżet	61
7.6.	Priorytety inwestycyjne (lata 2016 – 2018)	61

## WSTĘP

*„Proces budowy (lub wyznaczenia) dalszych dróg rowerowych powinien ulec znaczącemu przyspieszeniu, zapewniając sukcesywną realizację całości układu w okresie 15 lat”*

- to nie postulat organizacji rowerowych czy ruchów miejskich, a zapis *Polityki transportowej miasta Poznania*, dokumentu uchwalonego przez Radę Miasta w roku 1999 - ponad 15 lat temu! Dzisiaj, rok po upływie wskazanego w nim terminu realizacji „całości układu” warto dokonać podsumowania prowadzonej przez miasto polityki rowerowej – wskazanie jej sukcesów, porażek, mocnych stron i ograniczeń.

Raport obejmuje przede wszystkim okres od roku 2011 – daty publikacji przez Sekcję Rowerzystów Miejskich poprzedniego *Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania*, autorstwa Aleksandry Kaźmierczak, Radosława Kulupy i Ryszarda Rakowera. Czytelnikom zainteresowanym szczegółowymi informacjami na temat polityki rowerowej Poznania w latach wcześniejszych, polecamy zapoznanie się także z tym dokumentem.

W niniejszym dokumencie postanowiliśmy zebrać nie tylko fakty dotyczące stanu polityki rowerowej Poznania ale też jej oceny i rekomendacje na przyszłość. Mamy nadzieję, że rozwiązania przez nas zaproponowane staną się istotną inspiracją do stworzenia kompleksowej polityki rowerowej na kolejne lata.

Dokument ten jest spojrzeniem na politykę rowerową miasta z perspektywy społecznej – mieszkańców, użytkowników rowerów, członków organizacji od lat zabiegającej o zmiany w polityce transportowej miasta. Perspektywa ta, mamy nadzieję wartościowa dla czytelników, niesie też ze sobą ograniczenia – dostępu do niektórych danych czy źródeł wiedzy. Raport nie ma więc ambicji bycia opracowaniem naukowym, choć dołożyliśmy wszelkich starań, aby był wykonany rzetelnie.

Z powyższych powodów, dokument nie powinien też być traktowany jako substytut profesjonalnego audytu polityki rowerowej, prowadzonego według jednej ze sprawdzonych metodologii. Sądzimy, że sięgnięcie do wiedzy pozostałych interesariuszy polityki rowerowej (pracowników samorządu, polityków) będzie istotnym wzbogaceniem naszych wniosków.

Raport składa się z trzech części. W części pierwszej dokonujemy oceny samej polityki rowerowej miasta, z punktu widzenia jej celów, wskaźników, instrumentów i sposobów wdrażania. Druga część poświęcona jest ocenie istniejącej w Poznaniu infrastruktury rowerowej, jako namacalnego dla mieszkańców produktu tej polityki. Trzecia zawiera propozycje nowych założeń polityki rowerowej Poznania.

Mamy nadzieję, że raport stanie się przyczynkiem do rzeczowej dyskusji o polityce rowerowej miasta Poznania i impulsem do włączenia w jej kreację możliwie szerokiego grona interesariuszy. Wierzymy, że ambitnie postawione cele, zabezpieczone konsensusem politycznym i społecznym pozwolą na to, aby Poznań stał się w najbliższych latach miastem przyjaznym rowerzystom.

# CZĘŚĆ I – POLITYKA ROWEROWA

## 1. PARAMETRY OPISUJĄCE RUCH ROWEROWY W MIEŚCIE

Każda polityka publiczna powinna mieć możliwość mierzenia stopnia i efektywności wykonania założonych działań oraz efektu jakie dane działania przynoszą – **bez tej możliwości staje się ona jedynie zbiorem luźno powiązanych działań, których skuteczności w realizacji celu nie da się stwierdzić.** Aby pomiar, o którym mowa był możliwy stosuje się zestaw wskaźników-parametrów opisujących ruch rowerowy w mieście.

Mimo, że żaden ze wskaźników samodzielnie nie może świadczyć o całości polityki to dynamika ich zmiany oraz wzajemne relacje pozwalają wysnuwać wnioski na temat stanu rozwoju polityki rowerowej miasta, jej skuteczności oraz – wraz z informacją o ponoszonych nakładach - o jej efektywności.

### 1.1. ILOŚĆ INFRASTRUKTURY

**Miasto Poznań nie publikuje aktualnych informacji o długości infrastruktury rowerowej w rozbiciu na jej typy.** Na stronach Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej wykonanego w roku 2013 znajduje się jedynie zbiorcze podsumowanie długości dróg rowerowych z liczbą 129 km na rok 2013<sup>1</sup>. Dla porównania, ogólna długość sieci drogowej w Poznaniu to ok. 1 041 km dróg (stan na styczeń 2015 według danych ze stron Zarządu Dróg Miejskich)<sup>2</sup>

Na wniosek członka naszego Stowarzyszenia z października 2014 roku został udostępniony „wykaz dróg rowerowych, kontrapasów i chodników, po których został dopuszczony ruch rowerowy”, z którego jednak nie można uzyskać danych o charakterze ilościowym, ponieważ zawiera on często jedynie nazwę ulicy, w której zlokalizowana jest infrastruktura (bez podania długości, na której jest obecna).

W związku z powyższym, w pierwszym kwartale roku 2015 **Stowarzyszenie przy szerokim współudziale społecznym dokonało inwentaryzacji infrastruktury rowerowej w Poznaniu.**

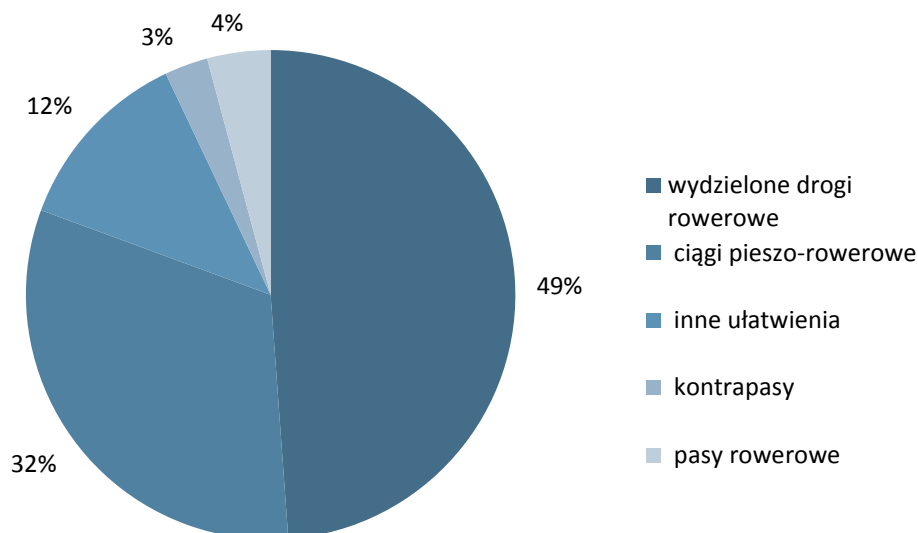
Długości sumaryczne przedstawiają się następująco:

- |                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| • wydzielone drogi rowerowe | 89,871 km |
| • ciągi pieszo-rowerowe     | 58,443 km |
| • inne ułatwienia           | 22,691 km |
| • kontrapasy                | 5,274 km  |
| • pasy rowerowe             | 7,697 km  |

<sup>1</sup> <http://www.plantap.pl/wskazniki/indywidualny/w2-drogi/#i2>

<sup>2</sup> <http://zdm.poznan.pl/informacje.php?sp=ulice>





Rycina 1. Udziały różnego rodzaju infrastruktury rowerowej w całkowitej długości infrastruktury rowerowej

Wydzielone drogi dla rowerów to wszystkie ciągi, na których powierzchnia poruszania się rowerzystów została wydzielona (tzn. oznakowane znakami C-13 „droga dla rowerów” oraz kombinacjami C-13 i C-16 z pionową linią), niezależnie od stopnia separacji. Ciągi pieszo-rowerowe to ciągi łączonego ruchu pieszych i rowerzystów (oznakowane kombinacją C-13/C-16 z poziomą linią). do kategorii innych ułatwień zaliczono m.in. ulice z kontratuchem rowerowym (bez kontrapasa), chodniki z dopuszczonym ruchem rowerów, ulice wyłączone z ruchu z dopuszczeniem ruchu rowerów, a także nienormatywne pasy rowerowe na ulicy Winogrady.

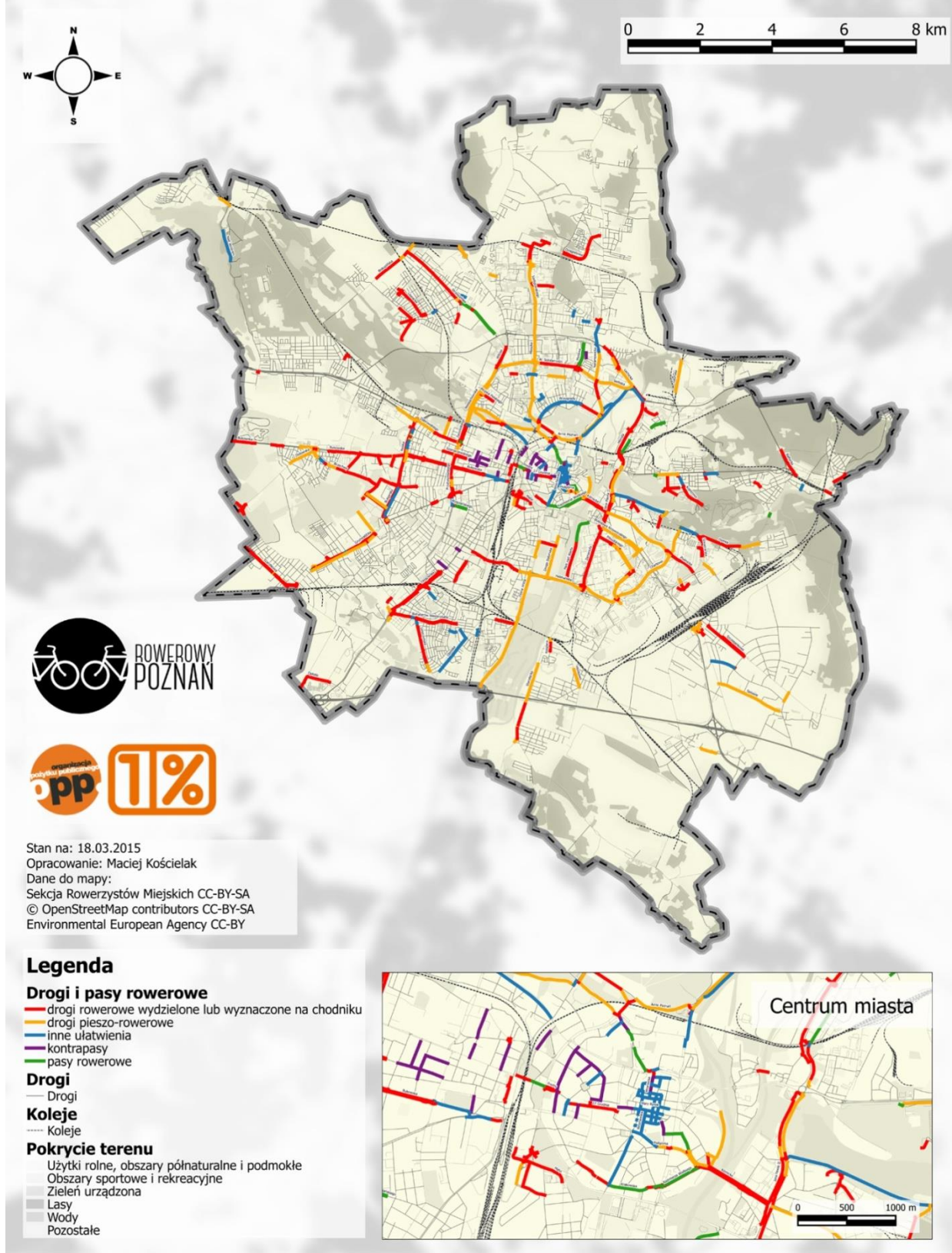
Według stanu na początek roku 2015, wskaźnik pokrycia układu drogowego miasta przez drogi dla rowerów lub ciągi pieszo-rowerowe wynosi około 14%.

Wziąwszy pod uwagę całość infrastruktury (nawet tej niskiej jakości) **system komunikacji rowerowej cechuje się wciąż niewystarczającą spójnością**, choć w niektórych dzielnicach pozwala na pokonanie przeważającej części podróży infrastrukturą wydzieloną.

Jest w tej kwestii widoczne znaczące zróżnicowanie pomiędzy obszarami osiedli modernistycznych na Ratajach, Piątkowie i Winogradach (na których możliwe było stosunkowo łatwe wydzielenie dróg dla rowerów z chodników), a obszarem śródmieścia, w którym większość ulic (w tym główne) posiadają infrastrukturę co najwyżej cząstkową i nieciągłą. Elementem wartym uwagi jest także obecność infrastruktury wzdłuż dużej części II ramy komunikacyjnej miasta.

Zaznaczyć należy, że ocena spójności systemu poznańskiej infrastruktury po wyłączeniu z niego odcinków niskiej jakości, utrudniających jazdę, stwarzających zagrożenie i niezwiększających atrakcyjności użytkowania roweru względem innych środków transportu, byłaby znacznie gorsza. **Poznański system komunikacji rowerowej jest de facto pre-systemem, który wymaga nie tylko rozbudowy, ale też poważnej modernizacji.**

# Drogi rowerowe w Poznaniu



Stan na: 18.03.2015  
 Opracowanie: Maciej Kościelak  
 Dane do mapy:  
 Sekcja Rowerzystów Miejskich CC-BY-SA  
 © OpenStreetMap contributors CC-BY-SA  
 Environmental European Agency CC-BY

Rycina 2. Mapa infrastruktury rowerowej w Poznaniu wykonana na podstawie społecznej inwentaryzacji dokonanej w pierwszym kwartale 2015 roku

## 1.2. UDZIAŁ RUCHU ROWEROWEGO

### ŹRÓDŁO DANYCH

Dane o udziale ruchu rowerowego w strukturze ruchu w Poznaniu oraz Aglomeracji Poznańskiej, pochodzą z badań przeprowadzonych w roku 2013 przez firmy Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe sp.j. oraz MillwardBrown S.A. na potrzeby opracowania Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej.

### UDZIAŁ RUCHU ROWEROWEGO OGÓŁEM

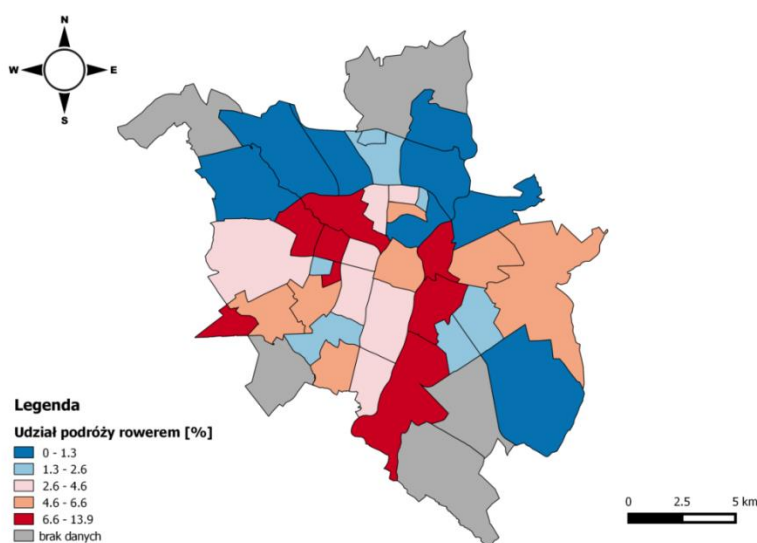
**Udział ruchu rowerowego w podróżach pieszych kształtuje się od 6,9% na obszarze śródmieścia Poznania do 4,6% na terenie całego Poznania** – co ciekawe wyższe odsetki niż w Poznaniu przedstawiają także obszary wiejskie (5,7%) i miejskie (6,5%) powiatu poznańskiego oraz Aglomeracja Poznańska jako całość (5,1%).

Udziały ruchu rowerowego w podróżach ogółem wynoszą: 4,9% dla śródmieścia Poznania, 4,0% dla całego obszaru miasta, 5,3% dla powiatu poznańskiego (zarówno obszary miejskie jak i wiejskie) i 4,5% dla Aglomeracji Poznańskiej.

### ZRÓŻNICOWANIE PRZESTRZENNE

Na terenie Poznania obserwuje się znaczne zróżnicowanie w udziale ruchu rowerowego w podróżach ogółem na terenie poszczególnych osiedli.

Pośród osiedli o najwyższym odsetku podróży rowerowych znajdują się: Ostrów Tumski (10,5%), Stary Grunwald (10,7%), Wola (13,9%), a osiedlami, na których stwierdzono najniższy udział ruchu rowerowego (na poziomie 0,0%) są Podolany, Strzeszyn, Szczepankowo, Umultowo i Smochowice.



Rycina 3. Udział ruchu rowerowego w ruchu ogółem w poszczególnych osiedlach miasta – kolory zimne oznaczają udziały poniżej średniej dla całego miasta (4,6%), kolory ciepłe – powyżej.

#### ZRÓŻNICOWANIE ZE WZGLĘDU NA RODZAJ ZAJĘCIA

Wspomniane opracowanie dostarcza również danych na temat udziału ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych w zależności od rodzaju zajęcia osoby.

Rower jest wykorzystywany przez 2,3% pracujących na własny rachunek, 2,4% pracowników najemnych pracujących w domu, 4,6 – 4,7 % uczniów, studentów i pracowników najemnych pracujących poza domem oraz 5,8% emerytów i rencistów.

#### ZRÓŻNICOWANIE ZE WZGLĘDU NA MOTYWACJĘ PODRÓŻY

Udział podróży rowerem jest wyższy od udziału ogólnego w podróżach w celu wypoczynkowym (9,6%), zrobienia drobnych zakupów (6,8%) czy rozrywki (5,8%). W okolicach udziału dla wszystkich podróży plasują się dojazdy do domu/pracy (4,5-4,7% ), a poniżej udziału we wszystkich podróżach - dojazdy na uczelnię (3,8%), dojazdy do szkoły (2,1% ) i w sprawach służbowych (0,6%).

### 1.3. BADANIE OPINII OSÓB PODRÓŻUJĄCYCH ROWEREM

W ramach wspomnianych badań, poprzedzających stworzenie Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej, zostały także zebrane dane dotyczące powodu wybierania roweru do codziennych podróży. Cytując za autorami opracowania:

*Osoby, które wybrały rower zrobiły to, bo uważają, że jest: tani (94%), zdrowy (85%), wygodny (85%) i szybki (77%). Większość respondentów (55%) uważa, że rower jest modny. Natomiast nie wybierają roweru ze względu na brak alternatyw (jedynie 9%).*

Ponadto, autorzy badań zwracają uwagę na następujące wnioski [wybór własny]:

- *Rowerzyści nie odczuwają zagrożenia ze strony innych użytkowników przestrzeni transportowej z wyjątkiem samochodów.*
- *W przypadku samochodów odczuwane zagrożenie jest bardzo duże, jedynie 26% ocen pozytywnych.*
- *Bardzo nisko oceniana jest możliwość przesiadki z roweru na publiczny transport zbiorowy (35% odpowiedzi pozytywnych) oraz możliwość przewozu rowerów w środkach publicznego transportu zbiorowego 21% (należy jednak zaznaczyć, że w trakcie badań zmieniły się przepisy dotyczące przewozu rowerów w środkach poznańskiego publicznego transportu zbiorowego na korzyść rowerzystów).*
- *Źle oceniana jest liczba dróg rowerowych (27% ocen pozytywnych), ale dobrze ich jakość (55% ocen pozytywnych).*

## 1.4. DANE O BEZPIECZEŃSTWIE

### ŹRÓDŁA DANYCH

Dane o bezpieczeństwie na drodze pochodzą z prowadzonego przez Policję Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. Syntetyczne podsumowania publikuje zarówno Komenda Miejska Policji jak i Miasto Poznań.

Szczegółową analizę przyczyn i miejsc wypadków przeprowadzono w ramach *Społecznego raportu na temat polityki rowerowej Poznania* opublikowanego przez Stowarzyszenie w roku 2011. Co roku analizy danych o wypadkach dokonuje też Poznańska Masa Krytyczna.

W niniejszym opracowaniu, jeśli nie zastrzeżono inaczej, wzięto pod uwagę okres od roku 2007 (od kiedy dane bazy SEWiK są upubliczniane) do roku 2014. Przy analizie dynamiki zmian, za rok początkowy przyjmuje się rok 2011 czyli publikację poprzedniego raportu zawierającego opracowanie na temat bezpieczeństwa rowerzystów.

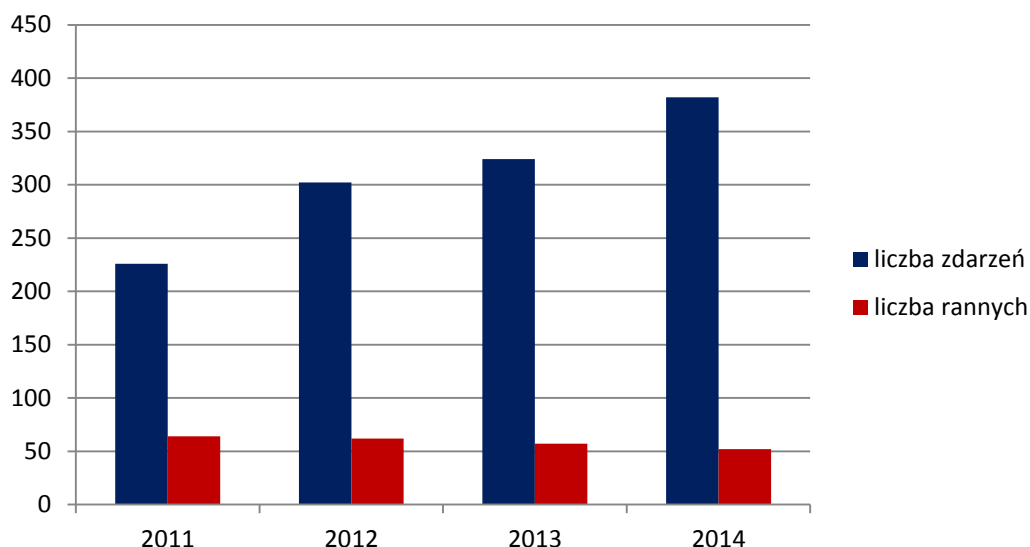
Należy zaznaczyć, że **brak szczegółowych danych dotyczących natężenia ruchu rowerowego na poszczególnych ulicach miasta powoduje, że analiza danych o bezpieczeństwie jest trudniejsza** – nie można bowiem wyłączyć wpływu zwiększenia ruchu rowerowego na liczbę wypadków, a tym samym wyznaczyć jednoznacznie innych czynników wpływających na liczbę wypadków.

### ZDARZENIA Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW

Liczba zdarzeń (wypadków i kolizji) na drogach Poznania w roku 2014, w których wzięli udział rowerzyści wyniosła 382. W porównaniu z liczbą z roku 2011, średnioroczny wzrost liczby wypadków wynosi 20%.

Liczba ofiar śmiertelnych, wynosząca w latach 2011-2013 zero, wzrosła w roku 2014 do 2. Jednocześnie liczba rannych sumarycznie (ciężko i lekko rannych), wynosząca w 2014 roku 52 osoby ranne, od roku 2011 nieznacznie spada (7% w skali roku).

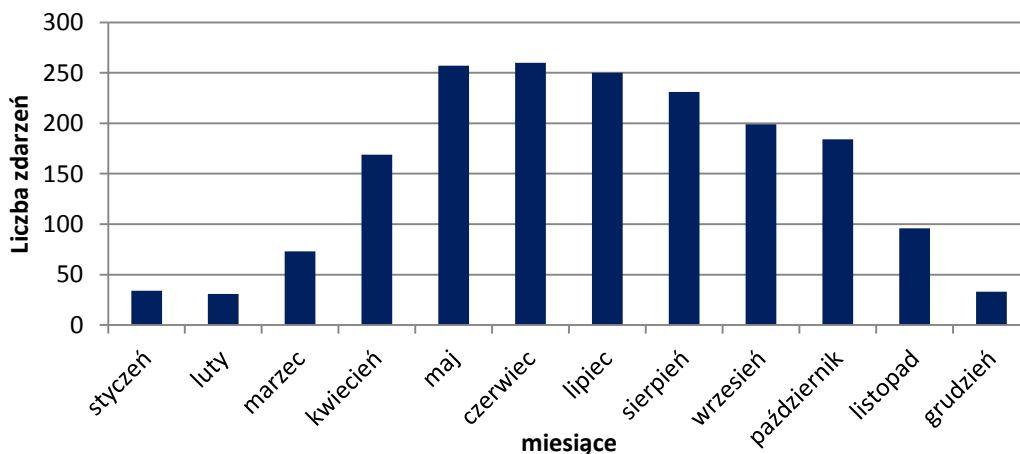
Odsetek rowerzystów wśród sprawców zdarzeń z ich udziałem jest względnie stały – wynosił on 34% w 2011 oraz 33% w 2014.



Rycina 4. Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w Poznaniu w latach 2011 – 2014 oraz liczba osób rannych w tych zdarzeniach

W rozkładzie liczby zdarzeń drogowych widać wyraźną sezonowość ze szczytem przypadającym na maj i czerwiec oraz niskimi liczbami zdarzeń w okresie od grudnia do lutego. Bez danych o rozkładzie natężeń ruchu rowerowego w ciągu roku nie sposób jest stwierdzić na ile widoczna dysproporcja jest powodowana jakimkolwiek innym czynnikiem niż wahaniami liczby rowerzystów w ciągu roku.

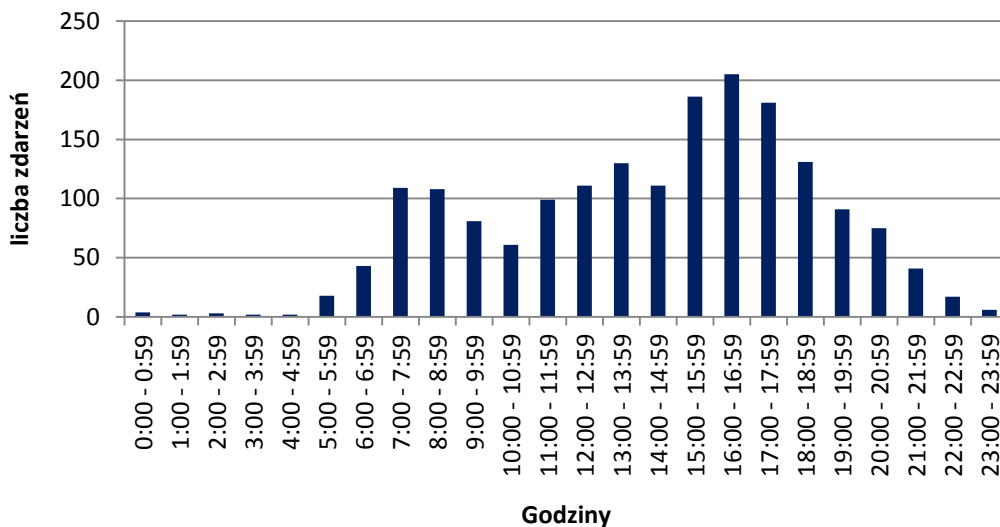
#### Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007 - 2014 w podziale na miesiące



Rycina 5. Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007 – 2014 w podziale na miesiące, w których wystąpiło dane zdarzenie

W ujęciu dobowym, zaznaczają się wyraźnie dwa okresy zwiększonej liczby zdarzeń odpowiadające porannemu i popołudniowemu szczytowi komunikacyjnemu. Na taki rozkład wyników, oprócz zwiększonego natężenia ruchu samych rowerzystów, może mieć też wpływ zwiększona liczba pojazdów na ulicach w ogóle.

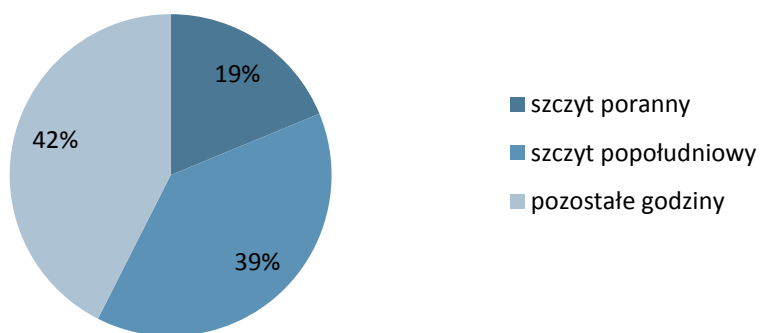
### Zdarzenia z udziałem rowerzystów w latach 2007 - 2014 w podziale na godziny wystąpienia



Rycina 6. Zdarzenia z udziałem rowerzystów w latach 2007 – 2014 w podziale na godziny wystąpienia (w ciągu doby)

Ogółem, na szczyty komunikacyjne przypada ok. 57% wszystkich zdarzeń, co pośrednio może świadczyć o wykorzystywaniu roweru w charakterze codziennego środka transportu, a nie narzędzia rekreacji.

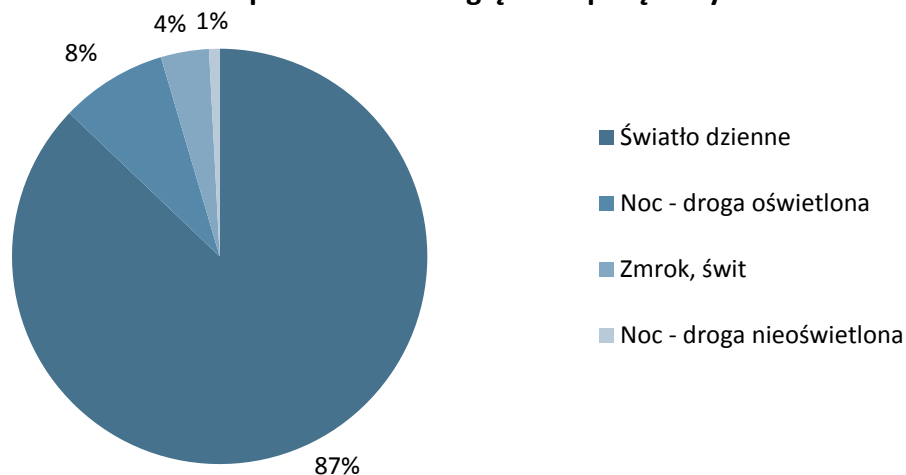
### Struktura zdarzeń z udziałem rowerzystów ze względu na wystąpienie bądź niewystąpienie w szczytach komunikacyjnych



Rycina 7. Struktura zdarzeń z udziałem rowerzystów zarejestrowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji ze względu na wystąpienie lub niewystąpienie w trakcie szczytów komunikacyjnych – porannego (6:00 – 10:00) i popołudniowego (15:00 – 19:00)

Zdecydowana większość zdarzeń (87,12%) ma miejsce w świetle dziennym, a dalsze 8,31% na oświetlonej drodze w nocy. Dane te jednoznacznie wskazują, że **powszechna opinia dotycząca braku oświetlenia roweru jako głównej przyczyny wypadków jest błędna.**

### Struktura zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007-2014 z podziałem ze względu na porę doby



Rycina 8. Struktura zdarzeń z udziałem rowerzystów zarejestrowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji w latach 2007-2014 z podziałem ze względu na porę doby

Rozważając miejsce występowania zdarzeń należy stwierdzić, że większość wypadków dzieje się na jezdniach (56,91%). W interpretacji tej wielkości należy jednak wziąć pod uwagę znacząco większą długość dróg bez infrastruktury rowerowej (86% długości dróg). Ponownie, kluczowe do oceny są dane dotyczące rzeczywistych tras przejazdów rowerzystów, których miasto nie udostępnia.

**Duży odsetek zdarzeń na drogach dla rowerów (18,05%), każe natomiast zwrócić uwagę na standardy ich projektowania** – szczególnie na skrzyżowaniach, gdyż aż 70,43% ze zdarzeń na drogach rowerowych to zderzenia boczne, a aż 84,50% zdarzeń na drogach rowerowych powodują inni użytkownicy dróg.

#### PRZYCZYNY WYPADKÓW

**Spośród przyczyn wypadków najczęstszą jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (48,39%),** którego nie udzielają w 32,51% zdarzeń rowerzyści, a w 67,49% zdarzeń – inni uczestnicy. Kolejną kategorią przyczyn zdarzeń są „inne” (14,31% ogółu, wszystkie wśród innych uczestników).

Dwie przyczyny, w których rowerzyści są sprawcami częściej niż inni uczestnicy to nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych (90,32% sprawców to rowerzyści) i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (66,66% sprawców to rowerzyści). Należy jednak zaznaczyć, że niskie udziały tych przyczyn w zdarzeniach ogółem (odpowiednio 5,08% oraz 3,60%) wskazują na to, **że nie są to główne zagrożenia dla bezpieczeństwa rowerzystów.**

**Ofiarami wypadków z udziałem rowerzystów są zdecydowanie najczęściej rowerzyści (90,72%),** w drugiej kolejności piesi (8,68%), a na końcu pasażerowie samochodów osobowych (0,59%). Stoi to w rażącym kontraście z odsetkiem tych zdarzeń powodowanych przez rowerzystów, który – przypomnijmy – wynosi 33%.



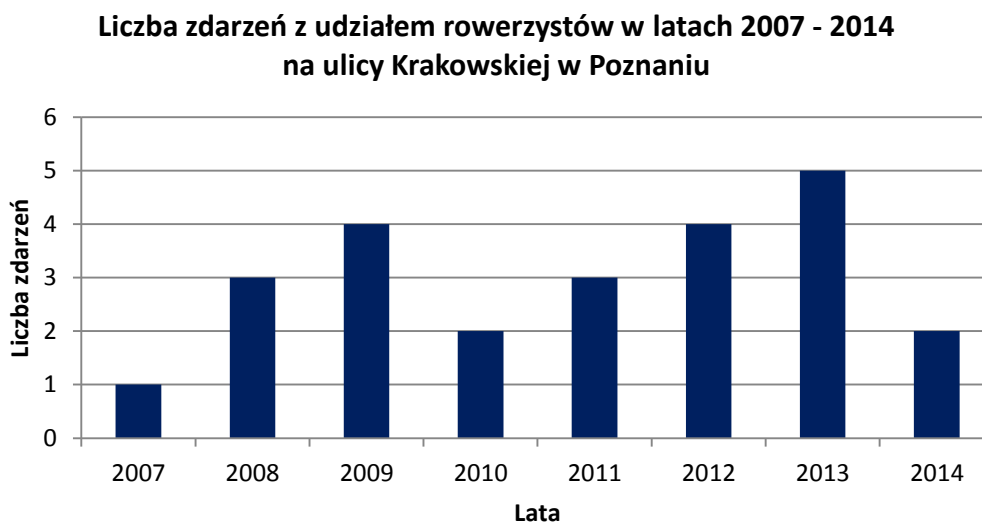
## LOKALIZACJA ZDARZEŃ Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW

Najwięcej zdarzeń ma miejsce na głównych ulicach miasta, ze względu na ich długość i rolę w systemie transportowym. Ulicami o największej liczbie wypadków w latach 2007 – 2014 są:

- Grunwaldzka 82 zdarzenia
- Bukowska 72 zdarzenia
- Dąbrowskiego 70 zdarzeń
- Hetmańska 53 zdarzenia
- Głogowska 51 zdarzeń
- Dolna Wilda 38 zdarzeń

Wysokie miejsce, z liczbą zdarzeń równą 24 (czyli prawie połowie liczby zdarzeń na ulicy Hetmańskiej czy Głogowskiej), zajmuje wciąż ulica Krakowska, wielokrotnie krótsza od wspomnianych wcześniej ulic długich. **Już raport z roku 2011 roku wskazywał na możliwość istnienia związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy dużą liczbą zdarzeń, a wyznaczeniem w niej nieprzewidzianego polskim prawem dwukierunkowego pasa ruchu dla rowerów.**

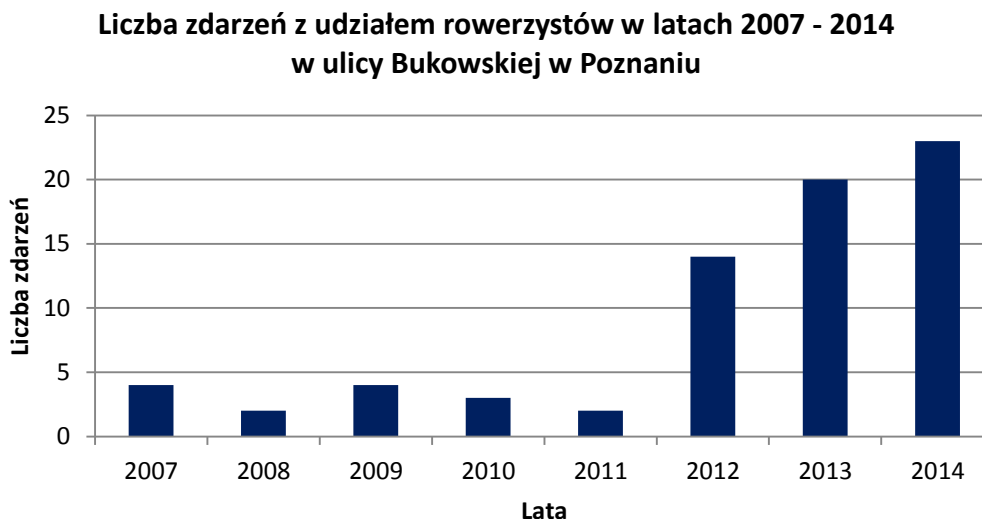
Mimo wielokrotnych interwencji Stowarzyszenia oraz wprowadzenia punktowych poprawek (montaż elementów odblaskowych na łukach, malowanie powierzchni okolic skrzyżowań na czerwono) **nie widać od 2011 roku trendu malejącego**, a wręcz w latach 2012-2013 liczba zdarzeń była większa niż w roku 2011 i powróciła do wielkości niższej niż w roku 2011 dopiero w roku 2014.



Rycina 9. Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów zarejestrowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidji w latach 2007 – 2014 na ulicy Krakowskiej w Poznaniu

Kolejną ulicą na terenie miasta, która zasługuje na szczególną uwagę jest ulica Bukowska. Jest to związane z obserwowanym silnym trendem wzrostu liczby zdarzeń – w 2014 roku liczba zdarzeń wynosiła 1100% liczby z roku 2011. Z pewnością na ten fakt ma

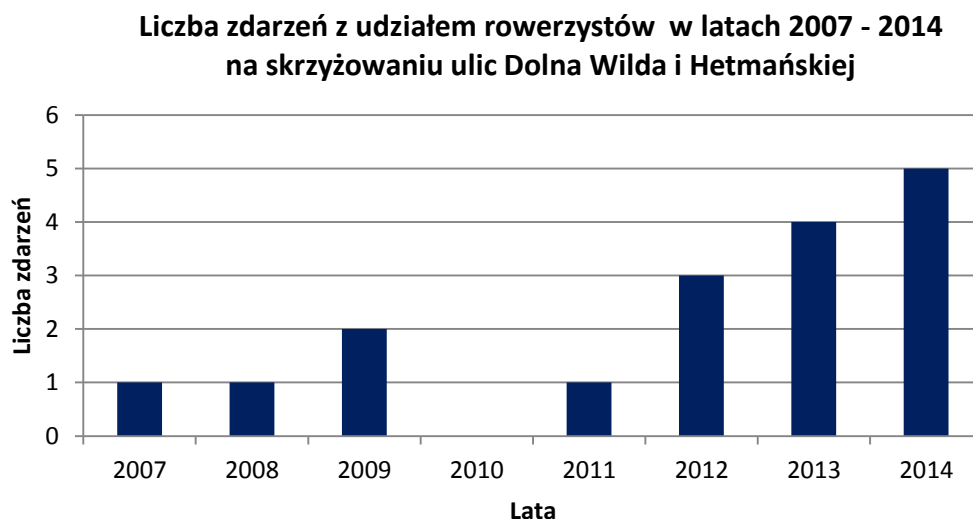
wpływ wzrost ruchu rowerowego na tej ulicy spowodowany oddaniem do dyspozycji rowerzystów nowej infrastruktury - niemniej **tak drastyczny wzrost liczby wypadków na teoretycznie bezpiecznej infrastrukturze wydzielonej** każe przywrócić się temu zjawisku z większą dokładnością.



Rycina 10. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów zarejestrowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji w latach 2007 – 2014 w ulicy Bukowskiej w Poznaniu

Spośród 59 zdarzeń drogowych, które miały miejsce w latach 2011-2015, 45 (76,27%) zdarzyło się na skrzyżowaniach, spośród których 44 (97,77%) to zderzenia boczne, w których aż w 56,81% przyczyną było nieustąpienie rowerzyście pierwszeństwa. Wśród tych samych zderzeń bocznych na skrzyżowaniach ulicy Bukowskiej z winy rowerzysty zdarzyło się 13,63% zdarzeń z powodu nieustąpienia pierwszeństwa i tylko 6,8% z powodu wjazdu na czerwonym świetle. **Należy łączyć taki obraz statystyk wypadków z wadliwymi rozwiązaniami skrzyżowań wzdłuż ulicy, które ze względu na geometrię drogi utrudniają kierowcy dostrzeżenie mającego pierwszeństwo rowerzysty.**

Należy także zwrócić uwagę na trend rosnący w zdarzeniach na najbardziej niebezpiecznym skrzyżowaniu, tj. Dolna Wilda/Hetmańska, gdzie od 2011 roku liczba wypadków wzrosła z 1 do 5 rocznie, a także Ronda Śródka, które z liczbą 12 zdarzeń w latach 2007 – 2014 wciąż plasuje się na drugim miejscu listy najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań Poznania. **w obu miejscach, mimo jednoznacznych danych policyjnych nie poprawiono sytuacji rowerzystów, poprzez budowę nowej infrastruktury (R. Śródka) czy zmianę geometrii istniejącej (Dolna Wilda/Hetmańska).**



Rycina 11. Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów odnotowanych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidzji w latach 2007-2014 na skrzyżowaniu ulic Dolna Wilda i Hetmańskiej

#### WYKORZYSTANIE DANYCH O BEZPIECZEŃSTWIE

Mimo, że lokalizacje najbardziej niebezpiecznych dla rowerzystów miejsc jest znana, **jednostki miejskie oraz Policja nie umieją przełożyć tych danych na działania realnie poprawiające bezpieczeństwo.**

Nie stwierdzono znaczących inwestycji lub poprawy infrastruktury w miejscach szczególnie niebezpiecznych (np. skrzyżowanie ulicy Hetmańskiej i Dolnej Wildy), a jedynie drobne poprawki infrastruktury, której zły kształt generuje problemy bezpieczeństwa (ulica Krakowska).

**Działania Policji ograniczają się do walki z oznakami problemów** (tj. rowerzystami korzystającymi z chodników), a **nie ich przyczynami** (niebezpieczne zachowania kierowców na jezdniach), mimo, że Policja posiada narzędzia oraz środki, które mogłyby służyć realnemu zwiększeniu bezpieczeństwa (np. kierowanie większej liczby patroli w rejony niebezpieczne).

### 1.5. PARAMETRY OPISUJĄCE RUCH ROWEROWY

#### - PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Poznań jest miastem, które ze względu na swoją zwartość, płaskie ukształtowanie terenu oraz obecność klinów zieleni oferuje dobre warunki do rozwoju ruchu rowerowego. Istnieje zatem **duży potencjał zmiany zachowań transportowych mieszkańców**, który skuteczna polityka rowerowa może wykorzystać.

Parametry opisujące ruch rowerowy w Poznaniu, w szczególności udział ruchu rowerowego w podróżach ogółem oraz dane o wypadkach, wskazują, że Poznań jest miastem, w którym **potencjał do wykorzystania roweru w codziennych podróżach jest wciąż w dużej mierze niewykorzystany.**

Należy zwrócić uwagę na fakt, że wśród głównych powodów używania rowerów nie znajdują się pobudki ekologiczne, za to wysoko ceniona jest wygoda i szybkość przejazdu tym środkiem transportu. z punktu widzenia podmiotu prowadzącego politykę rowerową jest to wyraźna wskazówka, abynie tylko umożliwić **przemieszczanie się rowerem, ale też czynić je szybkim i wygodnym.**

Znaczącym problemem poznańskiej polityki rowerowej jest **brak szczegółowych danych na temat ruchu rowerowego** (np. na temat przemieszczeń rowerem) i niewykorzystywanie istniejących baz wiedzy na temat ruchu rowerowego (np. dane o zdarzeniach drogowych).

Aby prowadzić skuteczną i efektywną politykę rowerową należy wprowadzić **regularne badania ruchu rowerowego**, zarówno pod kątem natężeń tego ruchu, jego struktury, jak i motywacji podróży. Dopełnieniem badań grupy mieszkańców już używającej roweru powinny być badania osób, które rozważają używanie tego środka transportu w przyszłości, biorąc pod uwagę, że to przeciwdziałanie ich obawom wpływa na zwiększanie udziału podróży rowerowych.

Ilość infrastruktury, jej rozproszenie oraz tempo powstawania nowych odcinków w niewielkim stopniu zachęca mieszkańców do korzystania z roweru – **możliwa jest jednak znacząca poprawa** przy koncentracji wysiłku inwestycyjnego w punktach i obszarach zidentyfikowanych jako główne bariery dla ruchu rowerowego.

**Jakość nowej infrastruktury powinna zostać zagwarantowana wprowadzeniem wysokich standardów jej projektowania i wykonania**, a istniejąca infrastruktura powinna być poddana szczegółowej inwentaryzacji, której celem będzie wskazanie elementów wymagających poprawy.

Dane o bezpieczeństwie dostarczają istotnych wskazówek dotyczących przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów – ich dotychczasowe wykorzystanie jest jednak niewystarczające. Sprowadza się ono do akcji Policji dotyczących problemów pobocznych lub punktowych poprawek źle zaprojektowanej i niebezpiecznej infrastruktury. Możliwa jest zmiana tej sytuacji poprzez **regularne i krytyczne analizowanie danych o bezpieczeństwie oraz koordynacji wysiłków na rzecz jego realnego zwiększenia** pomiędzy jednostkami miejskimi, Policją oraz organizacjami społecznymi.

## 2. DOKUMENTY WARUNKUJĄCE POLITYKĘ ROWEROWĄ

Polityka rowerowa miasta, aby mogła zapewnić odpowiednią koordynację wielu podmiotów w działaniu na rzecz jej realizacji, wymaga opisanie jej celów, narzędzi, horyzontu czasowego oraz wskaźników w oficjalnych, ogólnodostępnych dokumentach.

W Poznaniu ustalenia warunkujące i kierunkujące prowadzenie polityki rowerowej są zapisane w kilku kluczowych dokumentach miejskich – przede wszystkim: *Polityce Transportowej Poznania*, *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego*, *Programie Rowerowym na lata 2007-2015* oraz *Warunkach technicznych dróg rowerowych na terenie miasta Poznania*.

Na przestrzeni lat 2011 – 2014, które upłynęły od publikacji poprzedniego raportu, *Polityka Transportowa Poznania* pozostała niezmienną. Jej oddziaływanie zostało jednak znacząco umniejszone poprzez przyjęte praktyką wprowadzanie rozwiązań z nią sprzecznych, takich jak przebudowy dróg zwiększające atrakcyjność samochodu względem innych środków transportu. Od 2011 roku, niezmienną pozostały także, mimo wielu mankamentów *Warunki techniczne dróg rowerowych na terenie miasta Poznania*.

W roku 2014 Rada Miasta Poznania uchwaliła nowy dokument *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego*, który różni się od poprzedniej wersji w zakresie dotyczącym ruchu rowerowego głównie zmienioną definicją tras. Ponadto, z końcem roku kończy się okres obowiązywania *Programu Rowerowego na lata 2007-2015*, co pozwala na dokonanie oceny jego wykonania.

### 2.1. POLITYKA TRANSPORTOWA POZNANIA

#### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU

Dokument *Polityka Transportowa Poznania* został uchwalony 18 listopada 1999 uchwałą nr XXIII/269/III/99 Rady Miasta Poznania. Mimo jego małej objętości, należy go uznać za dokument kompletny - jasno określający cele i narzędzia polityki oraz jej implikacje na pokrewnych obszarach polityki miejskiej. **Ponad wszystko jednak, zawiera on ambitne cele i wyznacza kierunki rozwoju zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, nie unikając przy tym wyraźnego sformułowania celu ograniczenia ruchu samochodowego.**

Istotnym mankamentem *Polityki transportowej Poznania* jest fakt, **że tylko w stopniu znikomym operuje ona kwantyfikowanymi wskaźnikami pozwalającymi na ustalenie mierzalnych celów oraz weryfikację ich realizacji.** Należy domniemywać, że rolę uszczegóławiającą dla dokumentu miał pełnić „program realizacyjny Polityki transportowej” wraz z „inwestycyjnymi programami wieloletnimi w zakresie transportu zbiorowego (...) budowy i modernizacji dróg i ulic (...) systemu dróg dla rowerów”, do którego przygotowania Rada Miasta zobowiązała Prezydenta uchwałą przyjmującą Politykę transportową.

Niestety, domniemanie to musi pozostać niezwerifikowane, gdyż szczegółowe programy wykonawcze zostały uchwalone dopiero w latach 2006 – 2008, co w przypadku trzech

z nich oznaczało opóźnienie 8 lat od wyznaczonego terminu. W **związku z powyższym, Polityka transportowa Poznania pozostała de facto dokumentem martwym, nieposiadającym swojego instrumentarium przez pierwsze 8 lat obowiązywania**, w późniejszym zaś czasie – marginalizowanym i nieprzeznaczonym.

---

#### TRANSPORT ROWEROWY W POLITYCE TRANSPORTOWEJ POZNANIA

*Polityka transportowa Poznania* w swojej części ogólnej wskazuje na cel generalny jakim jest [str. 1]

*osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod kątem gospodarczym, przestrzennym, ekologicznym i społecznym, w ramach politycznie uzgodnionych priorytetów i instrumentów wdrażania*

a wśród celów szczegółowych o charakterze transportowym znajduje się też [str. 2]

*kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, oddziaływanie na wybór środka lokomocji, w tym zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach, zwiększenie napętnienia samochodu, **promowanie komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego: pieszego, rowerowego.***

Ponadto, dokument wskazuje wprost **dwa cele dotyczące „rozwoju dróg rowerowych”** [str. 4]:

- *Zapewnienie każdemu chętnemu do korzystania z roweru warunków poruszania się bezpiecznie w dogodnych warunkach środowiskowych*
- *Uczynienie z roweru silnie konkurencyjnego środka lokomocji, szczególnie w stosunku do samochodu osobowego*

Wśród kierunków rozwoju systemu transportowego dokument wymienia [str. 5-6]:

2.1.6. (...) **będzie dążyć się do zwiększenia (...) udziału ruchu pieszego i rowerowego w podróżach**, co najmniej utrzymania obecnego udziału komunikacji zbiorowej oraz oddziaływania na zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach osób, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim.

2.1.9. celem jak najlepszego wykorzystania istniejącego potencjału (...) – **zwłaszcza w warunkach deficytu przestrzeni transportowej – preferowanie jej wykorzystania przez bardziej wydajne środki lokomocji: transport zbiorowy, rower oraz ruch pieszego**

2.2.6. należy intensywnie rozwijać efektywne systemy sterowania ruchem ulicznym (...) **przy zapewnieniu (...) dla [komunikacji zbiorowej] pieszych i rowerzystów priorytetów w ruchu.**

Szczegółowe kierunki rozwoju układu rowerowego zakładają natomiast, że [str. 7]

2.4.2 (...) w każdym przypadku modernizacji lub budowy ulicy należy rozważyć zasadność budowy ścieżki rowerowej.

a:

2.4.2 proces budowy (lub wyznaczenia) dalszych dróg rowerowych powinien ulec znaczącemu przyspieszeniu, **zapewniając sukcesywną realizację całości układu w okresie 15 lat** [tj. do roku 2014 – przyp. własny]

który to zapis pozostał niewykonany.

## ROLA POLITYKI TRANSPORTOWEJ POZNANIA W POLITYCE ROWEROWEJ

Podsumowując, **Polityka transportowa Poznania tworzy szerokie ramy do prowadzenia polityki rowerowej**, wyznaczając wprost jej cele (zwiększenie udziału ruchu rowerowego) oraz horyzont czasowy (15 lat od daty uchwalenia).

Niestety, wysoki poziom ogólności dokumentu wpływa na fakt, że duża część oddziaływania na realia ruchu rowerowego zostaje przeniesiona na dokumenty niższego rzędu (tj. *Program Rowerowy na lata 2007 – 2015*) lub inne dokumenty miejskie (tj. *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego*), **osłabiając tym samym ambitny wydźwięk tego dokumentu**.

## 2.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU

*Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* (dalej: *Studium*) zostało przyjęte uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.

Ponieważ *Studium* jest dokumentem o charakterze strategicznym i oddziałuje na przestrzeń głównie poprzez uchwalane w zgodzie z nim Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, rok który minął od jego uchwalenia nie pozwala na jednoznaczną ocenę działania tego dokumentu w obszarze transportu rowerowego.

### ROWER W STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

W rozdziale zatytułowanym „Zasady polityki przestrzennej i kierunkach zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta” autorzy dokumentu zaznaczają, że [str. 12]:

*Kontynuacja wdrażania dotychczas przyjętego modelu miasta, wizja miasta metropolitalnego oraz strategia rozwoju miasta do roku 2030 pozwalają*

*na ukształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej Poznania, w której następować będzie: (...) konsekwentne ograniczanie dostępu dla samochodów na obszarze funkcjonalnego śródmieścia na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i tramwajowego*

Główna część zapisów dotyczących ruchu rowerowego znajduje się w rozdziale 6.1 pt. „ruch pieszy i rowerowy” [s. 83]. *Studium* określa wytyczne, według których:

*Każdy plan miejscowy oraz inne opracowania projektowe w obszarze miasta winny ustosunkowywać się do problemu ruchu pieszego i rowerowego oraz jego infrastruktury, z uwzględnieniem dążenia do segregacji ruchu pieszego od rowerowego.*

Ponadto, *Studium* zawiera **definicję głównego układu dróg rowerowych**. Rezygnuje jednak ono z podziału na trasy kategorii I (główne), II (zbiornicze) i III stosowanego przez *Studium* z roku 2008 i wprowadza podział na:

- trasy piesze i rowerowe „ogólnomiejskie” na terenie śródmieścia Poznania
- pozostałe trasy rowerowe na terenie poza obszarem śródmieścia
- rekreacyjno-turystyczne trasy pieszo-rowerowe zlokalizowane na terenach zielonych, parków i wzdłuż rzeki Warty

Ponadto dokument wyznacza jednak kilkanaście tras o charakterze „głównych łączników międzydzielnicowych” zlokalizowanych na II ramie komunikacyjnej i głównych arteriach rozchodzących się promieniście od centrum miasta, precyzując, że [str. 84]:

**6. Określone trasy rowerowe nie zawsze oznaczają wydzielone drogi rowerowe.** *Ruch rowerowy może być prowadzony na jezdniach poprzez wyznaczenie pasów dla rowerów np. przez malowanie, wprowadzenie kontrapasów lub wydzielonymi ścieżkami rowerowymi, duktami leśnymi, alejkami parkowymi itp.;*

Rezygnację ze sztucznego i nieprzestrzeżonego 3-stopniowego podziału kategorii tras rowerowych należy ocenić pozytywnie, choć nowy system tras rowerowych i „ogólnomiejskich” wydaje się mniej czytelny i niezgodny z ustaloną dobrą praktyką hierarchizacji tras rowerowych na główne i pozostałe.

Przebieg niektórych tras rowerowych wg. *Studium* wydaje się też nie spełniać kryterium bezpośredniości, a wyznaczenie wielu „głównych łączników międzydzielnicowych” w śladzie nieistniejących jeszcze dróg pozwala żywić obawy o horyzont czasowy ich realizacji.

Warte odnotowania jest także **włączenie do wymagań stawianych systemowi tras rowerowych przez autorów *Studium 5* wymogów CROW**. Wg autorów *Studium* [str. 84] :

*6. (...) system tras rowerowych winien wykazywać się cechami: spójności, bezpośredniości, atrakcyjności oraz bezpieczeństwem i wygodą użytkowania.*



a ponadto [str. 85]:

*7. Trasy rowerowe przy ulicach tzw. układu podstawowego oraz innych o dużym natężeniu ruchu rowerowego należy segregować od ruchu samochodowego,*

Warto odnotować także **założenie dotyczące wprowadzania stref uspokozonego ruchu pomiędzy drogami układu podstawowego** [str. 85]:

*10. Przyjmuje się, że w centrum miasta oraz w śródmiejskich częściach Jeźyc, Grunwaldu i Wildy (w rejonach pomiędzy ulicami głównymi, I i II ramą) zostaną zorganizowane strefy ruchu uspokozonego.*

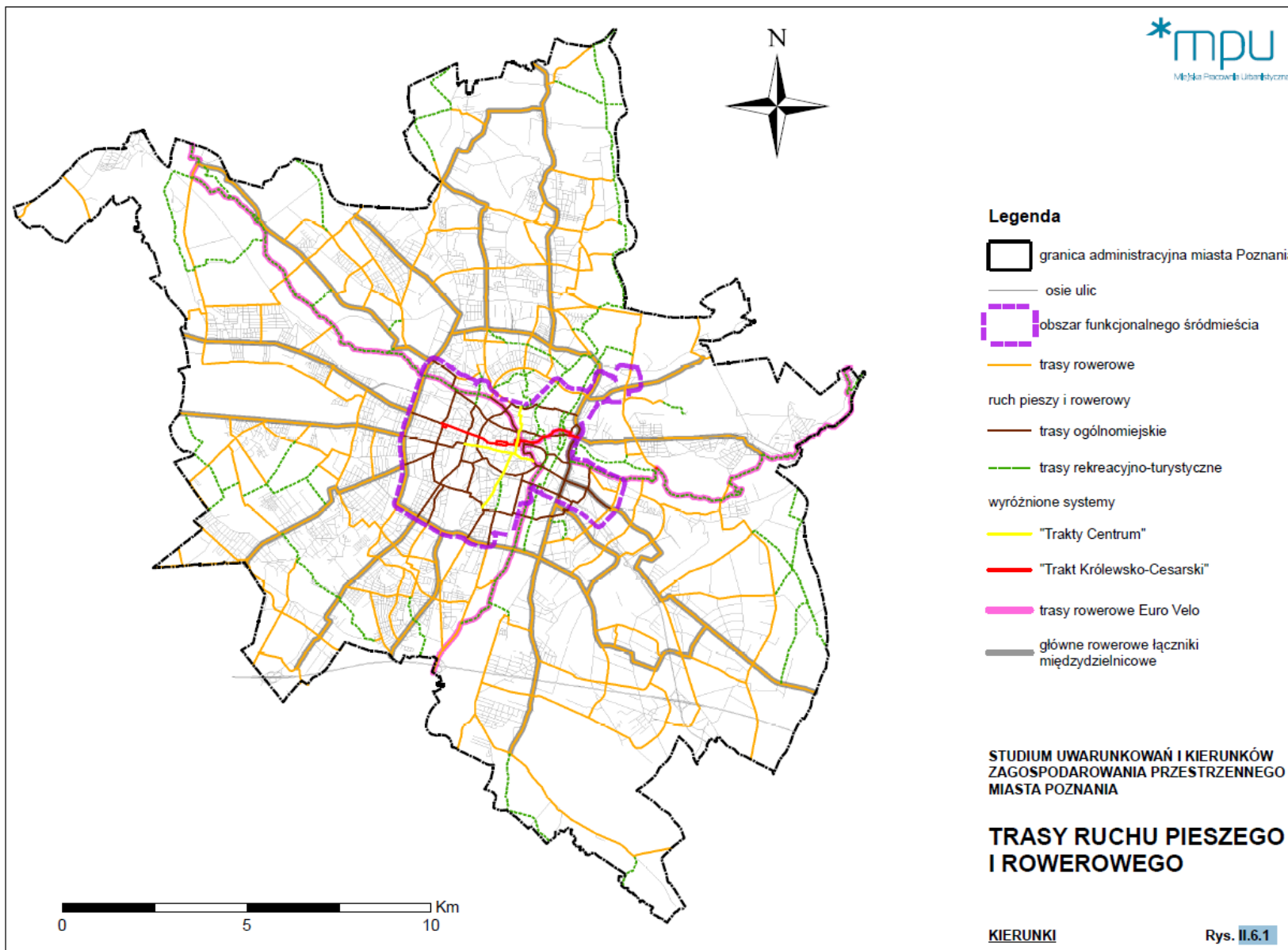
---

#### ROLA STUDIUM W POLITYCE ROWEROWEJ

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania w zakresie związanym z ruchem rowerowym **tworzy wyraźne ramy dla polityki inwestycyjnej w ramach polityki rowerowej** – zawierając definicję tras głównych oraz wiele dodatkowych zaleceń dla projektantów planów miejscowych, tworzy szansę na realizację spójnej sieci transportu rowerowego na terenach obejmowanych Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego.

Niestety, z powodu wolnego tempa obejmowania powierzchni miasta planami, oraz faktem, że część powierzchni została objęta planami przed powstaniem aktualnego *Studium* **obszar oddziaływania dokumentu może być w najbliższych latach minimalny.**

Z tego powodu konieczne jest uchwalenie osobnych kierunkowych dokumentów inwestycyjnych dla polityki rowerowej, tak aby możliwe było prowadzenie skoordynowanej polityki inwestycyjnej na obszarze całego miasta – także tym nieobjętym w najbliższym czasie Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego.



Rycina 12. Definicja tras głównych rowerowych Poznania - rysunek II.6.1 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalonego 23 września 2014 roku

## 2.3. PROGRAM ROWEROWY NA LATA 2007-2015

### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU

*Program Rowerowy na lata 2007 – 2015* (dalej: *Program*) jest dokumentem wykonawczym do uchwalonej w roku 1999 *Polityki transportowej Poznania*. Mimo, że do jego przedłożenia Prezydent był zobowiązany do końca roku 2000, został on ostatecznie przyjęty uchwałą Rady Miasta nr XXX/296/V/2008 z dnia 15 stycznia 2008 roku. Oznacza to, że **Polityka transportowa Poznania**, zakładająca „sukcesywną realizację całości układu w okresie 15 lat” [tj. do roku 2014 – przyp. własny], **przez połowę zakładanego okresu nie posiadała dokumentu wykonawczego w zakresie ruchu rowerowego.**

Niestety, uchwalenie dokumentu w styczniu 2008 roku poprawiło sytuację rowerzystów tylko nieznacznie – co prawda zapowiedziano w nim szereg działań inwestycyjnych oraz miękkich, ale były to **plany mało ambitne już w momencie uchwalenia**, realizowane głównie przy okazji dużych inwestycji drogowych, a więc **nie zakładające prowadzenia przez miasto samodzielnej i aktywnej polityki rowerowej.**

Kolejnym mankamentem dokumentu jest **brak jasnego sprecyzowania celów, ich wskaźników, środków oraz szczegółowego harmonogramu wykonania.** W związku z powyższym, jakiegokolwiek próby ewaluacji bieżącej, pozwalające na wychwycenie opóźnień i zwiększenie efektywności prac, były niemożliwe.

Na fakt istnienia dużych opóźnień w realizacji działań zaplanowanych dokumentem wskazywał już *Społeczny raport na temat polityki rowerowej Poznania z roku 2011. na koniec obowiązywania Programu można stwierdzić, że nawet mało ambitne cele, jakie dokument stawiał, zostały zrealizowane tylko w części.*

### SZCZEGÓŁOWE ZAPISY DOKUMENTU

Za opis celu realizacji programu można uznać następujący ustęp [str. 3]:

*Obecny udział ruchu rowerowego wynoszący około 2,0% -2,5% realizowanych podróży pieszych powinien zostać zwiększony w wyniku wprowadzenia ustaleń programu do wielkości około 4%.*

Ponadto, autorzy Programu jako jeden z impulsów do „rozwijania warunków dla bezpiecznego ruchu rowerowego” wymieniają też mający odbyć się 4 lata później i trwający kilka tygodni turniej mistrzostw Europy w piłce nożnej.

Program wskazuje na konieczność budowy infrastruktury rowerowej odpowiedniej jakości, powołując w rozdziale 2.3.2 [str. 7] się na 5 wymogów CROW:

*Dobra praktyka tworzenia infrastruktury rowerowej i organizacji ruchu rowerowego opiera się na metodologii tzw. pięciu wymogów holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW opublikowanej w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury. (...)*

*Pięć wymogów powinno być spełnione zawsze na poziomie: całej sieci rowerowej Miasta (główne, zbiorcze i lokalne trasy rowerowe), poszczególnych tras i ich odcinków, konkretnych rozwiązań technicznych (skrzyżowań, przejazdów, kontrapasów itp.).*

*W praktyce holenderskiej przyjmuje się, że jeżeli co najmniej jeden z głównych wymogów (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo czy komfort) nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana.*

nie określając jednak jakie konsekwencje w praktyce poznańskiej miałyby mieć niespełnienie wspomnianych wymogów.

Ponadto, dokument powtarza wymagania dla konstrukcji dróg rowerowych ustalone prawem powszechnie obowiązującym oraz miejscowo uściśla te zapisy, nie wprowadzając jednak obowiązku stosowania proponowanych wyższych norm.

W Programie znajduje się też wskazanie do ustalenia przez Prezydenta Miasta standardów infrastruktury rowerowej:

*Dla uszczegółowienia rozwiązań rowerowych, które nie wynikają bezpośrednio z obowiązujących przepisów, wskazane jest opracowanie dla Miasta Poznania standardów infrastruktury rowerowej,*

Rozdział 3. „Poprawa w krótkim czasie i małym nakładem kosztów, bezpieczeństwa i warunków ruchu rowerowego” zawiera następujące podrozdziały:

- Strefy uspokojonego ruchu
- Parkingi rowerowe
- Rowery publiczne – miejskie

**Niestety, nie zawierają one żadnych wiążących postanowień, a jedynie luźny zbiór niezwiązanych ze sobą nawzajem propozycji** oraz omówienie stosowanej w Polsce i za granicą dobrej praktyki w tym zakresie. Przykładowo, znajdują się w nim takie elementy jak:

- historia wprowadzania stref uspokojonego ruchu w Europie Zachodniej,
- propozycja objęcia osiedla Jeżyce strefą uspokojonego ruchu (bez wskazań co do horyzontu czasowego i kosztu realizacji)
- omówienie kształtów stojaków rowerowych
- lista 37 lokalizacji proponowanych stojaków rowerowych (termin realizacji i koszt podany)
- omówienie stosowanych w innych miastach systemów roweru publicznego
- propozycję rozbudowy istniejącej wypożyczalni rowerów na os. Sobieskiego (podany termin realizacji: 2008 – 2010, koszt nieznan)

Ponadto, w dokumencie znajduje się też rozdział dotyczący turystyki i rekreacji zawierający plany wytyczania szlaków oraz ich modernizacji (ponownie bez horyzontu czasowego i kosztu).

W części dotyczącej promocji ruchu rowerowego *Program* proponuje (ponownie w większości wypadków bez podania terminu wykonania ani przewidywanego kosztu):

- prowadzenie akcji edukacyjnej „Rowerem do szkoły” w szkołach „w roku 2010 po uzupełnieniu podstawowej sieci dróg rowerowych”
- wydawanie map rowerowych, służących także turystyce rowerowej
- organizację imprez takich jak
  - Rajd rowerowy Prezydenta Miasta Poznania
  - Rodzinny piknik rowerowy
- Przeprowadzenie akcji przekonującej poznaniaków do skorzystania z roweru na czas turnieju mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku

Zaproponowane w programie i przedstawione powyżej działania, niezależnie od oceny przełożenia na zwiększanie udziału ruchu rowerowego w podróżach poznaniaków, nie spełniają nawet podstawowych wymagań stawianych dokumentom wdrożeniowym. Brak ustrukturyzowania proponowanych działań, określenia czasu ich wprowadzenia, kosztu ani kolejności realizacji powoduje, że **Program rowerowy w tym zakresie jest jedynie zbiorem postulatów i bliżej niesprecyzowanych planów, a nie dokumentem, który mógłby stanowić podstawę prowadzenia skoordynowanej, skutecznej i efektywnej polityki rowerowej.**

---

#### HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY WDRAŻANIA PROGRAMU

Istotnym elementem - jedynym, który operuje mierzalnym wskaźnikiem - jest harmonogram rzeczowo-finansowy wdrażania programu. Znajdują się w nim pozycje budowy infrastruktury rowerowej w 18 lokalizacjach w mieście oraz dwie dodatkowe pozycje. Całość została podzielona na dwie kategorie:

- Zadania do wykonania w pierwszej kolejności
- Zadania dodatkowe

Ponownie, program nie określa w rzeczywistości harmonogramu prac, ograniczając się tylko do powyższego podziału. w tej części natomiast, program wyszczególnia koszty poszczególnych działań. **Jedynym używanym wskaźnikiem jest całkowita długość infrastruktury w kilometrach**, która nie ma wyraźnego i przewidywalnego przełożenia na osiągnięcie celów programu (czyli wzrostu udziału podróży rowerem z 2% do 4%).

Autorzy programu zastrzegają jednak, że:

*Propozycje budowy dróg rowerowych w konkretnych ulicach nie koniecznie muszą oznaczać, że możliwe będzie zbudowanie wydzielonych dróg rowerowych (pieszo-rowerowych) na całym ich przebiegu. w przypadku istotnych ograniczeń przestrzennych dopuszcza się możliwość wprowadzenia rowerystów na jezdnię, przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ulic.*

---

## OCENA WYKONANIA PROGRAMU ROWEROWEGO

W połowie ostatniego roku obowiązywania *Programu* można przeprowadzić wstępne podsumowanie jego wykonania.

Spośród 10 pozycji ujętych wśród „zadań do wykonania w pierwszej kolejności” wykonano w całości dwie:

- 2. droga rowerowa w ulicy Przybyszewskiego [niespełniająca minimalnych norm wygody i bezpieczeństwa – przyp. własny]
- 10. opracowanie mapy rowerowej miasta

w istotnej części zrealizowano pozycje:

- 1. Droga rowerowa w ulicy Bukowskiej [brakuje odcinka od Szylinga do Roosevelta – przyp. własny]
- 4. Szlak rowerowy w ulicach uspokojonych na Śródcie i Ostrowie Tumskim
- 5. Wprowadzenie dróg rowerowych w ulicy 27 grudnia, Fredry

Pozycje zrealizowane w formie szczątkowej:

- 6. Droga rowerowa w ulicy Grunwaldzkiej [tylko na odcinku od Babimojskiej do Malwowej – przyp. własny]
- 7. Droga rowerowa w południowym odcinku i ramy [tylko na krótkim odcinku ul. Matyi i Królowej Jadwigi – przyp. własny]

Pozycje niezrealizowane:

- 3. Remont mostu kolejowego w ciągu ulicy Marii Panny
- 8. Droga rowerowa w ulicy Roosevelta i Głogowskiej

Spośród pozycji dodatkowych zrealizowano częściowo tylko drogę dla rowerów w ulicy Strzeszyńskiej (bez odcinka w ulicy Juraszów). Miała na to wpływ przede wszystkim inicjatywa lokalnych samorządów pomocniczych.

**Niestety, mimo mało ambitnych celów programu i długiego czasu jego realizacji, należy uznać go za w większości niezrealizowany.**

## 2.4. WARUNKI TECHNICZNE DRÓG ROWEROWYCH

### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DOKUMENTU

*Warunki techniczne dla dróg dla rowerów w Poznaniu* (dalej: *Warunki*) zostały ustalone zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 392/2010/P z dnia 9 lipca 2010 roku.

Dokument powstał w odpowiedzi na zawarte w *Programie Rowerowym na lata 2007 – 2015* oraz wielokrotnie wysuwane przez stronę społeczną postulaty. Niestety, mimo wielu krytycznych uwag wyartykułowanych podczas konsultacji społecznych projektu na początku roku 2010, Prezydent zatwierdził projekt w kształcie niewiele odbiegającym od powszechnie krytykowanego projektu.

Zgodnie z treścią § 1 przywołanego zarządzenia:

*Przy projektowaniu i remoncie dróg rowerowych **zaleca się** stosowanie "Warunków technicznych dróg rowerowych na terenie miasta Poznania", które stanowią załącznik do zarządzenia.*

**Warunki stanowią jedynie zbiór zaleceń, a nie norm obowiązujących projektantów.** Ich wartość jako dokumentu wpływającego na kształt powstającej infrastruktury rowerowej jest zatem niewielka.

Dokument, poza powtórzeniem wielu przepisów prawa powszechnie obowiązującego, jest także źródłem specyficznych interpretacji, np.

- dopuszczających stosowanie dwukierunkowych pasów rowerowych [str. 4]:

*Na jezdni możliwe jest wyznaczenie pasa jednokierunkowego zgodnie z kierunkiem ruchu na sąsiednim pasie, pasa rowerowego dwukierunkowego (tylko na jezdni jednokierunkowej) i pasa rowerowego przeciwnie do kierunku ruchu na jezdni – kontrapas na jezdni jednokierunkowej*

- czy powszechne stosowanie przycisków zamiast automatycznego wykrywania rowerzystów na skrzyżowaniach [str. 13] :

*Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, **co najmniej na głównych kierunkach ruchu rowerowego**, należy stosować detektory rejestrujące rowerzystów (pętle indukcyjne, videodetekcja i inne). Niezależnie od zastosowanych detektorów jako uzupełniające należy stosować przyciski informujące także o przyjęciu zgłoszenia rowerzysty. Przyciski powinny być umieszczane po prawej stronie drogi rowerowej na wysokości 1,3 m.*

Te niezgodne z obowiązującym w Polsce prawem rozwiązania były już stosowane w Poznaniu wcześniej, ale **ugruntowanie ich w Warunkach ma wciąż negatywny wpływ na jakość powstającej w Poznaniu infrastruktury.**

Niestety, **sformułowane w reakcji na przyjęcie Warunków uwagi** pozostają wciąż **aktualne** – pozostaje więc przytoczyć je za *Społecznym raportem na temat polityki rowerowej Poznania z 2011 roku*:

1. *Opracowanie w dużej mierze jedynie powtarza treść obowiązujących przepisów prawa, zamiast podwyższać wynikające z nich wymagania (np. kwestia progów i uskoków na drogach rowerowych). To właśnie podwyższenie wymagań w porównaniu z obowiązującym prawem decyduje tymczasem o sensie tworzenia takiego dokumentu. Nie oznaczałoby ono, oczywiście, braku możliwości odstępstw w uzasadnionych przypadkach.*
2. *"Warunki techniczne..." dopuszczają rozwiązania sprzeczne z najlepszą praktyką, utrudniające ruch rowerowy, a nawet zagrażające bezpieczeństwu (np. lokalizowanie dróg rowerowych między jezdniami ulic dwujezdniowych, stosowanie na jezdniach dwukierunkowych pasów dla rowerów).*
3. *Mimo deklaracji, że zasadą powinno być stosowanie na drogach rowerowych nawierzchni asfaltowej, opracowanie dopuszcza od tej zasady tyle wyjątków (i to niekonkretnie sformułowanych - np. "obszary o szczególnych walorach estetycznych"), że umożliwia to w dalszym ciągu stosowanie na szeroką skalę nawierzchni z kostki betonowej.*
4. *Zamiast konkretnych wymagań, opracowanie przewiduje głównie zalecenia, które nie będą wiążące dla projektantów. Również samo zarządzenie Prezydenta wskazuje (w przeciwieństwie np. do wspomnianego zarządzenia Prezydenta Krakowa), że dokument nie jest dla nikogo wiążący, a jedynie zaleca się jego stosowanie.*
5. *Opracowanie dopuszcza rozwiązania dyskryminujące rowerzystów (np. możliwość niezapewnienia na skrzyżowaniach możliwości przejazdu rowerem we wszystkich kierunkach z uwagi na niekorzystny wpływ na przepustowość drogi).*
6. *Opracowanie nie reguluje wielu istotnych kwestii, zawartych w tego typu dokumentach innych miastach (np. oświetlenie i utrzymanie dróg rowerowych). Nie porusza ono też wszystkich zagadnień, które powinny zostać w nim omówione zgodnie z Programem Rowerowym z 2008 r. (np. oznakowanie informacyjne tras rowerowych) albo reguluje je niezgodnie z Programem Rowerowym (np. Program wskazuje, że jakiegokolwiek progi i uskoki na drogach rowerowych są niedopuszczalne, a "Warunki techniczne..." dopuszczają 1-centymetrowe progi).*



## 2.5. DOKUMENTY WARUNKUJĄCE POLITYKĘ ROWEROWĄ - PODSUMOWANIE I WNIOSKI

### OCENA DOKUMENTÓW MIEJSKICH WARUNKUJĄCYCH POLITYKĘ ROWEROWĄ

Dokumenty warunkujące poznańską politykę rowerową zasługują na bardzo zróżnicowaną ocenę. **Polityka transportowa Poznania jasno formułuje cele prowadzenia działań na rzecz ruchu rowerowego, tj. zwiększanie udziału ruchu rowerowego w ruchu ogółem**, delegując jednak zdefiniowanie konkretnych działań na dokumenty wykonawcze.

Dokument wykonawczy, tzn. **Program rowerowy na lata 2007-2015, sporządzony chaotycznie i mało konkretnie, nie pozwalał na oparcie na nim całościowej polityki rowerowej.**

**Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego** zawiera **definicję systemu tras**, którą należy ocenić jako poprawną, choć budzącą zastrzeżenia na poziomie szczegółowego przebiegu tras. Dokument ten jednak, ze względu swoją charakterystykę oddziaływania pośredniego, ma obecnie mały wpływ na prowadzenie bieżącej polityki rowerowej.

**Warunki techniczne dróg dla rowerów** są dokumentem złej jakości, powtarzającym w dużej mierze powszechnie obowiązujące przepisy i nie ustalające wysokich standardów infrastruktury. Ich konstrukcja jako **zaleceń dla projektantów, a nie normy, której muszą oni przestrzegać, powoduje, że dokument nie spełnia oczekiwanej roli.**

### PROPOZYCJE NAPRAWCZE

W celu poprawy istniejącego stanu rzeczy **należy w pierwszej kolejności przyjąć zarządzeniem Prezydenta nowe standardy jakości infrastruktury rowerowej**, które będą źródłem norm bezwzględnie obowiązujących projektantów. Standardy, poza obszarem projektowania dróg dla rowerów, powinny objąć także kwestie ich utrzymania (w tym: zimowego), remontów, a także regulować kwestie oznakowania typu drogowskazowego.

Procedura uzyskiwania odstępstwa od standardów powinna być jasno sprecyzowana i zarezerwowana tylko dla sytuacji szczególnych oraz wskazywać jasno, **że sytuacją szczególną nie jest np. brak miejsca ze względu na lokalizację szerokiej jezdni lub miejsc parkingowych.**

Kolejnym z kroków powinno być **przyjęcie koncepcji układu tras głównych dla miasta**, będącego podstawą do dalszych działań inwestycyjnych. Przy tworzeniu koncepcji należy korzystać z analiz przeprowadzonych w pracach nad *Studium*, ale w równej mierze oprzeć się na danych pochodzących od użytkowników rowerów. Przyjąwszy, że układ tras jest narzędziem do zwiększania udziału ruchu rowerowego w przemieszczeniach mieszkańców miasta, powinien być skonstruowany tak, aby spełniał wszystkie 5 wymogów określonych przez holenderską agencję CROW. Powstała w ten sposób definicja tras powinna posłużyć do aktualizacji zapisów *Studium*.

**Warunkiem skoordynowanej realizacji koncepcji jest uchwalenie planu inwestycyjnego** o horyzoncie kilkuletnim (np. do roku 2020), który zawierać będzie listę inwestycji, których wykonanie jest konieczne w pierwszej kolejności dla zapewnienia podstawowej spójności infrastruktury w mieście. Lista ta powinna być przedmiotem konsensusu pomiędzy jednostkami organizacyjnymi miasta, samorządami pomocniczymi i organizacjami rowerowymi, a także cieszyć się wyraźnym politycznym poparciem władz miasta.

Osobnym planem inwestycyjnym powinno być objęte strefowe uspokajanie ruchu na ulicach nieobjętych głównym układem dróg dla rowerów. To zadanie powinno prowadzić w konsekwencji do **uspokojenia ruchu na wszystkich ulicach miasta, w których koncepcja układu tras zakłada brak infrastruktury rowerowej**. w celu poprawnej realizacji tego zadania należy rozważyć także wyznaczenie standardów projektowania tego typu stref, w tym ich wariacji, takich jak ulice mieszkalne (*woonerf*) czy handlowe (*winkelerf*).

### 3. INSTRUMENTY REALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ

Każda polityka publiczna, w tym także rowerowa, oprócz starannego określenia celów, wskaźników oraz horyzontu czasowego powinna określić także swoje instrumentarium, tj. wszystkie elementy, które pozwalają na jej skuteczne i efektywne wykonanie.

Podstawowymi instrumentami polityki rowerowej w miastach są przede wszystkim: odpowiednia struktura urzędowa, gwarantująca rzetelną i skuteczną realizację polityki oraz finansowanie zadań w jej ramach. Jeśli któregoś z tych instrumentów zabraknie, osiągnięcie celów polityki może być trudne lub niemożliwe.

Dodatkowym instrumentem, który znacząco zwiększa szanse i możliwości prowadzenia skutecznej i efektywnej polityki rowerowej jest też udział społeczny w jej tworzeniu, realizacji i ewaluacji.

#### 3.1. STRUKTURY URZĘDOWE

Struktury urzędowe odpowiedzialne za realizację polityki rowerowej miasta na przestrzeni lat ulegały niewielkim przekształceniom, za wyjątkiem zmian związanych z szerszą reorganizacją struktury urzędu po wyborach samorządowych z roku 2014.

##### LATA 2011 - 2014

W latach 2011 – 2014 polityka rowerowa była głównie domeną Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej oraz formalnie podległego mu Zarządu Dróg Miejskich. WGKiM odpowiadała za programowanie inwestycji transportowych, podczas gdy obszarem działania ZDM było wykonywanie inwestycji oraz organizacja ruchu.

Wraz z otwarciem w roku 2012 systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego, kolejną jednostką odpowiedzialną częściowo za politykę rowerową miasta stał się Zarząd Transportu Miejskiego. ZTM, poprzez ustalanie regulaminu przewozów transportu zbiorowego odpowiada też za warunki przewozu rowerów w pojazdach komunikacji publicznej.

Pewną rolę w realizacji polityki rowerowej pełnił też Zarząd Zieleni Miejskiej, który odpowiadał za drogi i szlaki rowerowe na terenach zieleni oraz spółka Poznańskie Inwestycje Miejskie prowadząca wiele miejskich inwestycji infrastrukturalnych, z których część miała także wymiar rowerowy (jako infrastruktura towarzysząca).

Wpływ na decyzje dotyczące lokalizacji dróg rowerowych miała także Miejska Pracownia Urbanistyczna, szczególnie poprzez przygotowanie w 2014 roku projektu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego zawierającego definicję systemu głównych tras rowerowych. MPU poprzez opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania decydowała także o obowiązku lokalizacji dróg dla rowerów w drogach publicznych na terenie objętym planami.

**Przytoczony podział sfer oddziaływania i wpływu na politykę rowerową charakteryzował się dużym stopniem rozproszenia odpowiedzialności oraz niskim stopniem koor-**

**dynamacji działań.** Co więcej, nawet inwestycje prowadzone przez ZDM różniły się ze sobą znacznie w kwestii rozwiązań rowerowych. Prowadzi to do wniosku, że nawet na poziomie ZDM istniało znaczne zróżnicowanie standardów realizacji inwestycji rowerowych, a dużą rolę odgrywali prywatni podwykonawcy tworzący projekty.

---

#### ROK 2015

**Z początkiem roku 2015 miała miejsce reorganizacja struktur urzędu miasta, związana ze zmianą na stanowisku Prezydenta Miasta.** Z Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej wydzielony został Wydział Transportu i Zieleni, odpowiadający, tak jak jego poprzednik, za programowanie transportu. W ramach reorganizacji struktur, z ZDM do WTiZ przeniesiono też komórkę Miejskiego Inżyniera Ruchu, oddzielając obszar organizacji ruchu od utrzymania dróg.

**Największą zmianą w stosunku do stanu w latach poprzednich było powołanie w marcu 2015 stanowiska specjalisty ds. polityki rowerowej (tj. Oficera Rowerowego)** umocowanego w Wydziale Transportu i Zieleni. Była to częściowa realizacja postulatów Stowarzyszenia z września 2014 roku, które zakładały utworzenie w strukturach urzędu całej komórki zajmujących się polityką rowerową, wraz z możliwym umocowaniem Oficera w randze Pełnomocnika Prezydenta ds. ruchu rowerowego.

Z powodu krótkiego czasu, jaki upłynął od wspomnianych zmian, a w szczególności, od powołania Oficera Rowerowego, **nie jest możliwa jednoznaczna ocena działania nowych struktur.** Dotychczasowe przesłanki wskazują na to, że nowa struktura ma szansę w sposób pozytywny oddziaływać na realizację polityki rowerowej miasta. Nie ma także sygnałów wskazujących, że pierwotne postulaty dotyczące zmian w strukturach odpowiedzialnych za prowadzenie polityki rowerowej (tj. powołania wieloosobowej komórki ds. ruchu rowerowego i jej wysokie umocowanie) uległy dezaktualizacji.

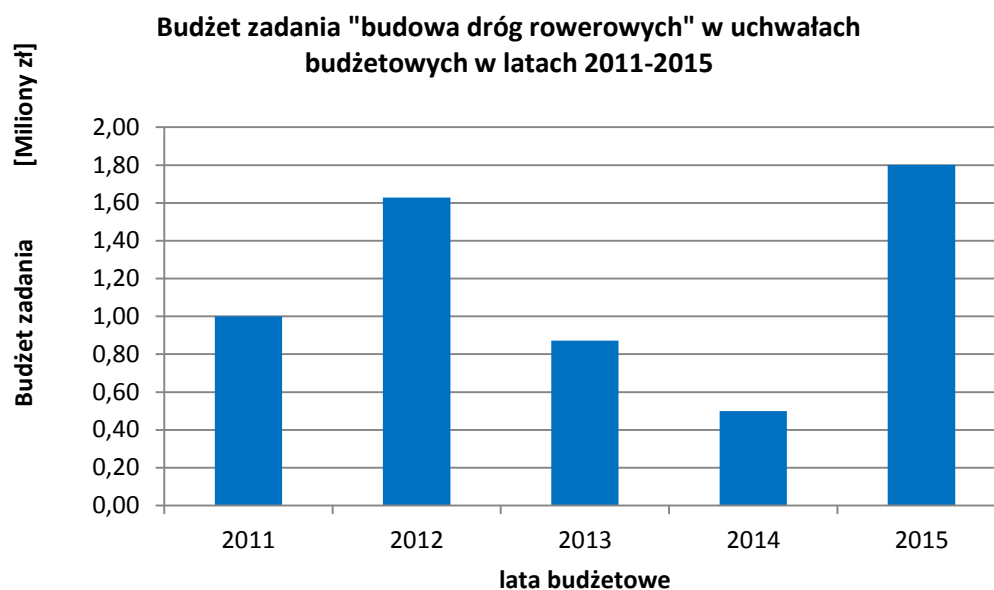
### 3.2. BUDŻET PRZEZNACZONY NA ROZWÓJ INFRASTRUKTURY

W Poznaniu inwestycje w drogi dla rowerów finansowane są w ramach zadania „Budowa dróg rowerowych” oraz zadań szczegółowych, dotyczących często konkretnych inwestycji.

---

#### ZADANIE „BUDOWA DRÓG ROWEROWYCH”

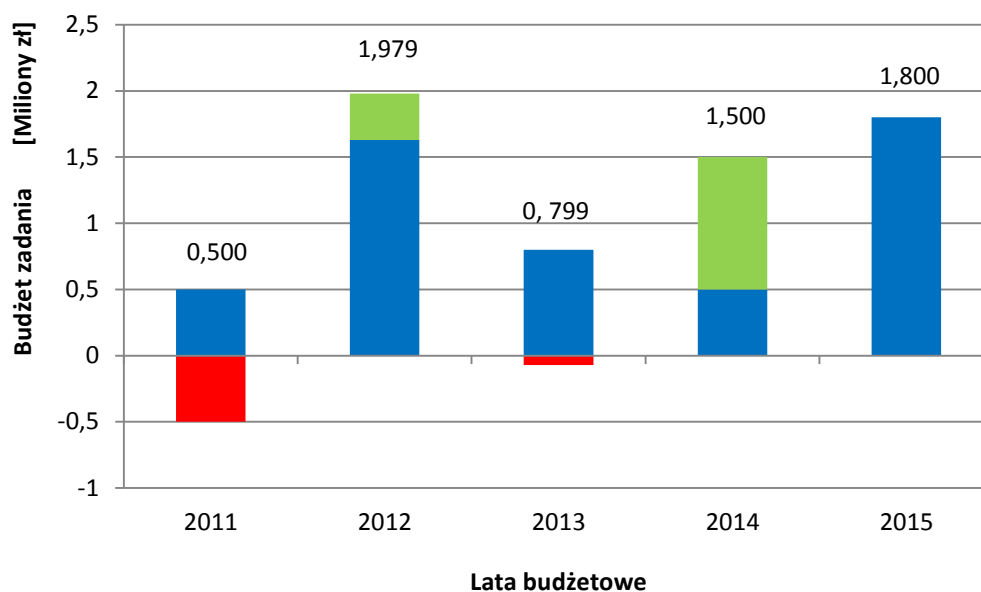
**Na przestrzeni lat 2011-2015 budżet zadania „Budowa dróg rowerowych” oscylował pomiędzy 0,5 a 2 mln złotych,** który to przedział jest znacząco niższy od kwot przeznaczanych na podobne zadania w Gdańsku (8,5 mln – 18 mln), Łodzi (4 – 18 mln), Warszawie (1 – 20 mln), czy Wrocławiu (1,8 – 3,6 mln).



Rycina 13. Budżet zadania „budowa dróg dla rowerów” w uchwałach budżetowych w latach 2011 – 2015 (bez zmian w kwotach dokonywanych w trakcie roku budżetowego)

Niewielka wysokość alokacji środków do zadania nie jest jedynym czynnikiem utrudniającym prowadzenie skoordynowanej polityki inwestycyjnej w zakresie dróg dla rowerów. Kolejnym z nich jest fakt, że **budżet rowerowy jest obiektem częstych zmian podczas roku budżetowego** – dla przykładu w roku 2013 budżet zmieniany był aż trzy razy, a w 2011 budżet zadania, z założonych w budżecie miasta 1 000 000 zł został we wrześniu roku budżetowego ograniczony o połowę – do poziomu 500 000 zł. W roku 2014, w którym odbywały się wybory samorządowe – został natomiast podniesiony o 200% do poziomu 1 500 000 zł. Wątpliwe jest jednak, aby w sytuacjach, w których zmian dokonuje się w połowie roku budżetowego, dodatkowe kwoty mogły zostać przeznaczone na najbardziej potrzebne inwestycje.

## Budżet zadania "budowa dróg rowerowych" w latach 2011-15



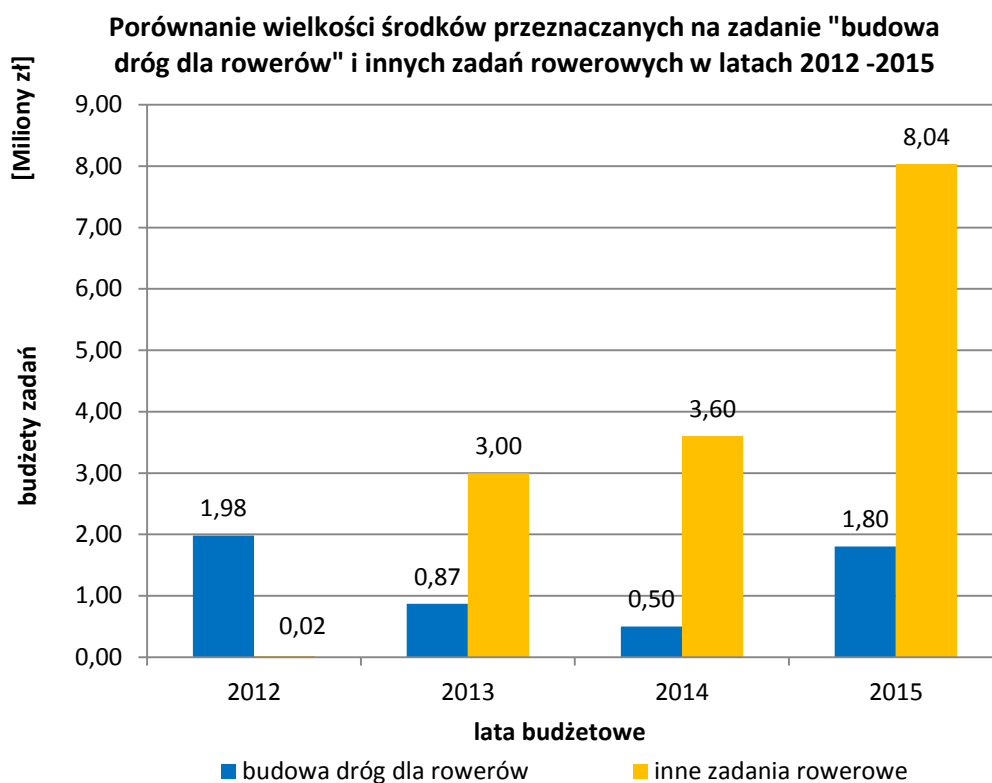
Rycina 14. Kwoty przeznaczane w latach 2011 – 2015 na zadanie „budowa dróg rowerowych” – wysokość słupka po dodatniej stronie osi rzędnych (suma pól niebieskiego i zielonego) oznacza ostateczną kwotę po zmianach w czasie roku budżetowego, suma wysokości pól niebieskiego i czerwonego oznacza kwotę zapisaną w budżecie miasta w dniu uchwalenia, pola czerwone i zielone oznaczają zmiany dokonywane w czasie roku (odpowiednio zmniejszanie i zwiększanie budżetu zadania)

**Niskie kwoty ogólne oraz częsta zmienność budżetu sprzyja swoistej bezwładności polityki inwestycyjnej miasta** – są one zachętą do finansowania inwestycji przypadkowych, łatwych do wykonania w warunkach dużej niepewności oraz presji czasu, ale niekoniecznie tych, które mają największe przełożenie na warunki ruchu rowerowego w mieście.

## ZADANIA SZCZEGÓŁOWE

Od roku 2013 obserwuje się także zjawisko **finansowania inwestycji w infrastrukturę rowerową w ramach zadań szczegółowych**, nieujętych w Programie Rowerowym na lata 2007 – 2015. Wpisywanie tych zadań do budżetu miasta to często efekt inicjatywy lokalnych samorządów pomocniczych (jak np. droga dla rowerów w ulicy Leszczyńskiej czy Strzeszyńskiej) lub mieszkańców, w ramach budżetu obywatelskiego (projekt „RoweLove Rataje”).

Kwoty przeznaczane na inwestycje w ramach tych zadań rosną w ostatnich latach w szybkim tempie, co powoduje, że sumarycznie **budżet przeznaczany na inwestycje w infrastrukturę rowerową jest znacznie wyższy niż by wynikało to z samej tylko wartości zadania „budowa dróg rowerowych”**.



Rycina 15. Porównanie środków przeznaczanych w latach 2013 – 2015 na zadanie „budowa dróg dla rowerów” oraz inne zadania inwestycyjne w infrastrukturę rowerową (wyluczając Poznański Rower Miejski)

Mimo, że sam fakt powstawania oddolnych inicjatyw inwestycyjnych oraz przeznaczania tak wysokich dodatkowych kwot na inwestycje w infrastrukturę należy ocenić pozytywnie, to jednak jest on sytuacją problematyczną z punktu widzenia prowadzących politykę rowerową. Sytuacja, w której większość sumarycznego budżetu przeznaczana się na inwestycje niewynikające z wcześniej opracowanego programu powoduje, że inwestycje są ze sobą nieskoordynowane lub wręcz losowe. Rola dokumentów programowych zostaje zmarginalizowana, a **skoordynowana polityka ustępuje miejsca zbiorowi nieskoordynowanych działań, których wpływ na osiągnięcie celów polityki rowerowej pozostaje poza kontrolą prowadzących politykę.**

### 3.3. UDZIAŁ SPOŁECZNY W POLITYCE ROWEROWEJ

#### ARGUMENTY ZA WŁĄCZANIEM SPOŁECZNOŚCI

Prowadzenie polityki rowerowej we współpracy z jej głównymi interesariuszami pozwala nie tylko na koordynację działań wielu podmiotów i skupieniu na wspólnym celu, ale także na szeroko posuniętą wymianę wiedzy pomiędzy różnymi podmiotami, ułatwiającą prowadzenie skutecznej i efektywnej polityki.

Wśród różnych kategorii interesariuszy, których można włączyć do procesu projektowania, wdrażania i ewaluacji polityki szczególne miejsce zajmują użytkownicy rowerów oraz reprezentujące ich organizacje społeczne.

Użytkownicy, jako bezpośredni odbiorcy dużej części działań miasta nie tylko są grupą kluczową z punktu widzenia głównego celu polityki rowerowej (zwiększenia udziału podróży rowerowych w podróżach ogółem), ale też posiadają wiedzę na temat głównych barier powstrzymujących ich oraz im podobnych przed bardziej intensywnym użytkowaniem roweru w codziennych podróżach. **Bieżąca współpraca z użytkownikami rowerów oraz organizacjami ich reprezentującymi jest więc kluczowa dla zapewnienia skuteczności i efektywności prowadzonej przez miasto polityki rowerowej.**

---

#### KONSULTACJE PROJEKTÓW DROGOWYCH

**W Poznaniu, w latach 2011 – 2015 udział społeczny w tworzeniu i wdrażaniu polityki rowerowej uległ stopniowemu osłabieniu.** Po rozwiązaniu Rowerowego Zespołu Konsultacyjnego w styczniu 2010 roku i wydaniem przez Prezydenta Miasta *Zarządzenia w sprawie opiniowania projektów zadań drogowych realizowanych przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu*, współpraca ze stroną społeczną ograniczyła się jedynie do umożliwienia złożenia uwag do udostępnionych w Internecie projektów drogowych. Niemożliwe było natomiast uczestnictwo mieszkańców w formułowaniu listy przedsięwzięć realizowanych każdego roku, która pozostała w wyłącznej gestii realizatorów polityki inwestycyjnej.

Dodać należy, że – w przeciwieństwie do prowadzonych wcześniej konsultacji indywidualnych ze Stowarzyszeniem – **konsultacje internetowe odbywały się na późnym etapie prac, co skutecznie utrudniało wprowadzanie do projektów jakichkolwiek większych zmian.** Zarząd Dróg Miejskich nie był także zobowiązany do udzielania autorom uwag indywidualnych odpowiedzi, ograniczając się do publikacji podsumowania zgłoszonych uwag.

Z uwagi na powyższe, tylko niewielka część uwag zgłaszanych przez organizacje społeczne była rozpatrywana pozytywnie, podczas gdy część była odrzucana bez podania uzasadnienia. Powszechne stało się wrażenie, że **procedura konsultacji jest jedynie obowiązkiem realizowanym obok faktycznego procesu projektowania**, a uczestnicy konsultacji nierzadko rezygnowali z uczestnictwa w nich ze względu na łatwe do przewidzenia wyniki.

Sytuacja dobrze obrazująca lekceważący stosunek Zarządu Dróg Miejskich do włączania użytkowników w proces projektowania miała miejsce w grudniu 2011 roku, kiedy to **ZDM przedstawił do konsultacji projekt przebudowy ulicy Bukowskiej, którego realizacja była już w znacznym stopniu zaawansowana.** Sytuacja ta oraz brak reakcji władz w zakresie zmiany sposobu konsultacji, spowodowała daleko posuniętą niechęć aktywnych użytkowników rowerów do uczestnictwa w kolejnych procesach konsultacyjnych, uznanych przez nich za fasadowe.

**Pozytywne zmiany w tym zakresie przyniosło dopiero powołanie w marcu 2015 poznańskiego Oficera Rowerowego.** Organizowane przez niego spotkania dotyczące konkretnych projektów drogowych przyciągają szerokie grono osób zainteresowanych i mają potencjał by stać się podstawą stworzenia nowej procedury konsultacji projektów



drogowych. Trudno natomiast po kilku miesiącach ocenić realną skuteczność wspomnianego zwyczaju.

Poza konsultowaniem przedstawianych przez Zarząd Dróg Miejskich projektów drogowych, organizacje społeczne oraz indywidualni mieszkańcy prowadzili też działalność interwencyjną, polegającą na monitorowaniu przestrzeni miasta, identyfikacji miejsc niebezpiecznych bądź niewygodnych oraz zgłaszaniu postulatów zmiany zastanego stanu rzeczy. Poza indywidualnymi interwencjami prowadzono także działania bardziej kompleksowe, np. w postaci patroli rowerowych poszczególnych osiedli miasta. **Niestety, tylko nieliczne spośród 50 wniosków złożonych przez Stowarzyszenie w sierpniu 2014 roku po serii patroli rowerowych śródmieścia doczekało się jakiegokolwiek odpowiedzi.**

### 3.4. INSTRUMENTY REALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ

#### - PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Słabość instrumentów polityki rowerowej w latach 2011 – 2014 była jedną z przyczyn jej niepowodzenia – brak koordynacji polityki rowerowej w jednej jednostce urzędowej, zmienny i niski budżet na zadania inwestycyjne oraz zanik realnego udziału społecznego w jej kreowaniu i realizacji spowodowały **rozkład polityki rowerowej na wiele niezwiązanych i nieskoordynowanych ze sobą działań**. W takiej sytuacji trudno o skuteczne i efektywne osiągnięcie celów stawianych przed podmiotami polityki.

Powołanie stanowiska Oficera Rowerowego w strukturze Wydziału Transportu i Zieleni jest z tego punktu widzenia działaniem pozytywnym, choć wciąż niewystarczającym do stworzenia stabilnych podstaw dla poznańskiej polityki rowerowej. Rozproszenie zadań związanych z ruchem rowerowym pomiędzy różne jednostki, nie tylko wymaga ich koordynacji, ale także aktywnego zarządzania nimi – **wyduje się mało prawdopodobne, aby zadanie to mogło być długofalowo skutecznie wykonywane przez jedną osobę**.

W związku z powyższym **należy rozważyć stopniowe rozbudowywanie struktury odpowiedzialnej za politykę rowerową w ramach urzędu miasta**. Spośród stanowisk możliwych do utworzenia, bądź przesunięcia do komórki Oficera Rowerowego, należy wymienić przede wszystkim:

- analityka danych dotyczących ruchu rowerowego – przy założeniu, że miasto znacznie wspomniane dane regularnie pozyskiwać, przetwarzać i analizować
- projektanta infrastruktury drogowej, mogącego wprowadzać drobne poprawki do projektów drogowych, unikając w ten sposób czasochłonnych i kosztownych procedur poprawiania projektów przez zewnętrzne podmioty

Rozszerzanie struktury może mieć formę **nie tylko tworzenia nowych stanowisk, ale przede wszystkim integracji istniejących struktur** – np. poprzez tworzenie zespołu zrzeszającego osoby odpowiedzialne za nadzorowanie poszczególnych obszarów polityki rowerowej wraz z przedstawicielami organizacji społecznych i ekspertami. Ważne jest, aby ewentualna nowa struktura miała wyraźne polityczne umocowanie i nie powtarzała błędów istniejących w przeszłości ciał, które zdawały się powstawać tylko w celu legitymiza-

cji działań urzędu, a nie rzeczywistego korzystania z wiedzy i doświadczenia ich członków.

Niezależnie od rozbudowy i integracji struktur istniejących w urzędzie, ważnym instrumentem polityki rowerowej są środki finansowe na nią przeznaczane. Ze względu na duże zapóźnienia w budowie głównego układu dróg dla rowerów oraz konieczność poprawy dużej części istniejącej infrastruktury, **budżet na zadania inwestycyjne powinien być o rząd wielkości wyższy od kwot dotychczas przeznaczanych, a przede wszystkim: planowany w perspektywie wieloletniej, odpowiadającej horyzontowi programów inwestycyjnych.**

Ważne jest wyraźne rozgraniczenie (lub wręcz wyłączenie) części budżetu przeznaczanej na budowę infrastruktury w ramach prowadzonych innych inwestycji, od części finansującej niezależny od nich, wieloletni program rozbudowy infrastruktury rowerowej. Wysokość tego ostatniego jest **wyznacznikiem tego na ile miasto prowadzi aktywną politykę inwestycyjną, a na ile poddaje się bezwładności** i finansuje tylko dodatki do budowanej infrastruktury drogowej. To ostatnie podejście, bardzo popularne w Polskich miastach, rzadko podnosi atrakcyjność roweru względem innych środków transportu, a przez to nie realizuje celów polityki rowerowej.

## 4. WDRAŻANIE POLITYKI ROWEROWEJ

Polityka rowerowa miasta, nakierowana na zwiększenie udziału ruchu rowerowego w przemieszczeniach mieszkańców oddziałuje na ich decyzje transportowe na dwa sposoby.

Głównym jest zwiększanie atrakcyjności roweru względem innych środków transportu, w szczególności dominującego dzisiaj transportu samochodowego. Służy temu przede wszystkim skoordynowana polityka inwestycyjna (budowa tras rowerowych) oraz inne środki wymagające przekształceń przestrzennych (zmiana organizacji ruchu na bardziej przyjazną rowerom).

Dopełnieniem wspomnianych działań, zwanych czasem „twardymi”, są działania „miękkie” – oddziałujące bezpośrednio na postawy i motywacje mieszkańców poprzez prezentowanie indywidualnych i zbiorowych korzyści z poruszania się rowerem czy zmniejszanie obaw jakie mieszkańcy mają przed używaniem roweru do codziennych podróży.

Warto jednak zaznaczyć, że skuteczność działań „miękkich” jest w dużej mierze zależna od jakości zastanych warunków „twardych” – przekonywanie mieszkańców, że jazda rowerem jest komfortowa i bezpieczna, w sytuacji, w której w rzeczywistości jest niebezpieczna i niekomfortowa, odniesie niestety niewielki skutek.

### 4.1. OCENA WYBRANYCH INWESTYCJI

#### ULICA GRUNWALDZKA (OD BABIMOJSKIEJ DO MALWOWEJ)

Przebudowa ulicy Grunwaldzkiej jest swego rodzaju **ilustracją zaburzenia proporcji pomiędzy inwestycjami służącymi poprawie warunków poruszania się samochodem, a tymi służącymi innym użytkownikom dróg.**

Przebudowa ulicy na odcinku od ulicy Babimojskiej do Malwowej składała się z trzech zasadniczych elementów – budowy wiaduktu nad korytarzem planowanej III ramy komunikacyjnej, budowy nowej pętli tramwajowej oraz poszerzenia ulicy z jednej do dwóch jezdni. Trzeci element w szczególności wymagał wykupu gruntów na całej długości przebudowywanego odcinka. **Mimo tak dużej skali inwestycji, sytuacja rowerzystów została poprawiona niestety tylko nieznacznie.**

Na całym przebudowywanym odcinku wydzielona droga dla rowerów znalazła się tylko po północnej stronie ulicy, mimo, że jest ona zarówno znaczącym elementem głównego układu tras rowerowych (wyznaczanym zarówno przez ówczesne jak i aktualne SKiUZP), jak i istotną barierą dla kierunków poprzecznych. Rowerzyści, których cele podróży są usytuowane po południowej stronie ulicy, mają dzisiaj do dyspozycji tylko chodnik oznaczony jako ciąg pieszo-rowerowy. **Rozwiązanie to naraża niestety zarówno rowerzystów jak i pieszych na dyskomfort i stwarza sytuacje konfliktowe.**

Obecna po północnej stronie ulicy infrastruktura rowerowa też nie przystaje do jednej z głównych arterii dla południowo-zachodniego Poznania. Mimo zastosowania popraw-

nej nawierzchni i separacji od ruchu pieszego na większości przebiegu – odginanie toru poruszania się rowerzystów przed skrzyżowaniami, stosowanie przycisków przed przejazdami, a także konieczność ominięcia pętli tramwajowej drogą okrężną w porównaniu do toru jazdy samochodów powodują, że w istocie **zrealizowano przy tej inwestycji priorytet dla komunikacji samochodowej.**

---

#### ULICA BUKOWSKA (OD POLSKIEJ DO SZYLINGA)

Odcinek śródmiejski trasy w ulicy Bukowskiej (realizowany w dwóch etapach – po północnej stronie do ul. Przybyszewskiego, a następnie na całej długości po stronie południowej i od ulicy Przybyszewskiego po północnej) wyróżnia się tym, że jego realizacja była jednym z kluczowych elementów przebudowy ulicy, a nie jedynie dodatkiem do rozbudowywanej infrastruktury drogowej. Można powiedzieć, że jest to **jeden z niewielu w Poznaniu przykładów prowadzenia aktywnej polityki inwestycyjnej w zakresie ruchu rowerowego.**

Niestety, sama realizacja pozostawia wiele do życzenia. O ile odcinki pomiędzy skrzyżowaniami, wykonane z asfaltu i często odseparowane od chodnika różnicą niwelety, są w większości przypadków zrealizowane poprawnie, to **okolice skrzyżowań są przykładem całkowitego niezrozumienia sposobu poruszania się rowerzystów** – ciasne łuki w strefie kolizji z pieszymi, prowadzące na umieszczone często pod kątem prostym przejazdy są nie tylko wyzwaniem dla zwinności cyklisty, ale także zagrożeniem dla jego bezpieczeństwa. Szczególną formę przybrały okolice ulicy Polnej, gdzie droga dla rowerów prowadzi rowerzystów wprost na płot Szpitala Klinicznego. Obrazu problemu dopełnia także stosowanie przycisków mających wykrywać rowerzystów przed przejazdami przez jezdnie poprzeczne.

Mimo wskazanych powyżej niedoskonałości, należy wspomnieć, że relatywna ciągłość trasy jest powodem jej dużej popularności wśród rowerzystów, traktujących ją jako alternatywę dla ulicy Dąbrowskiego czy nawet Grunwaldzkiej.

Omawiając przypadek ulicy Bukowskiej nie można pominąć nagannego podejścia władz miasta do prowadzonych konsultacji społecznych – w grudniu 2011 roku poddano konsultacjom projekt przebudowy, którego realizacja była już w znacznym stopniu zaawansowania. Ta niechlubna karta poznańskich konsultacji społecznych może być traktowana jako **ilustracja wieloletniej praktyki prowadzenia fasadowych konsultacji**, w których obywatele, mimo, że formalnie zaproszeni do współdecydowania o kształcie inwestycji, mają poczucie znikomego wpływu na ostateczne efekty.

---

#### KONTRAPASY – JEŻYCE

System kontrapasów rowerowych na poznańskich Jeżycach jest pierwszą tego typu realizacją, po wcześniejszym jednostkowym stosowaniu tego rozwiązania w różnych punktach miasta. Został on wprowadzony przy okazji wprowadzania strefy płatnego parkowania na ulice tego śródmiejskiego osiedla.

Zaletą systemu jest jego spójne oznakowanie (przerywana linia rozdzielająca przeciwległe kierunki, piktogramy roweru na czerwonym tle) oraz częściowe zabezpieczenie korzystających z pasów rowerzystów poprzez stosowanie wyseppek z elementów prefabrykowanych na wlotach i wylotach pasów.

Do wad systemu zaliczyć trzeba przede wszystkim jego ograniczony zasięg – spośród wielu jednokierunkowych ulic na obszarze objętym zmianami organizacji ruchu, tylko niektórymi można poruszać się legalnie w kierunku przeciwnym niż kierunek poruszania się innych pojazdów. **Wybór ulic wydaje się arbitralny i podyktowany przede wszystkim obawami o naruszenie przestrzeni zajmowanej dzisiaj przez dodatkowe pasy ruchu** (ul. Wawrzyniaka, ul. Kochanowskiego) czy parkujące samochody (ul. Słowackiego, ul. Sienkiewicza)

Warto nadmienić, że w ciągu 4 lat funkcjonowania systemu, stał się on bardzo popularny, a ulica Szamarzewskiego, na której znajduje się najczęściej używany z kontrapasów, jest dzisiaj używana jako realna alternatywa dla nieprzyjaznej rowerzystom ulicy Dąbrowskiego.

Na przykładzie jeżyckiego systemu kontrapasów widać także, jak **ważne jest bieżące monitorowanie wykorzystania infrastruktury po jej oddaniu**. Wiele z zagrożeń i niedogodności (takich jak nielegalne parkowanie, niepoprawne korzystanie z kontrapasów) może zostać wyeliminowane poprzez odpowiednie interwencje Straży Miejskiej oraz akcje edukacyjne lub drobne modyfikacje oznakowania lub infrastruktury.

#### 4.2. PRZYKŁADY DOBREJ PRAKTYKI

##### ULICA POLSKA – ULICA BUŁGARSKA

Na miano dobrej praktyki, w poznańskich realiach realizacji infrastrukturalnych, zasługuje trasa rowerowa wzdłuż ulic Polskiej i Bułgarskiej. Inwestycja ta była częścią całkowitej przebudowy wspomnianych ulic przed turniejem mistrzostw Europy w piłce nożnej, które odbyły się w Poznaniu w roku 2012.

Zrealizowany po stronie zachodniej ciąg rowerowy składa się w przeważającej większości z wydzielonej, odpowiednio szerokiej, dwukierunkowej drogi dla rowerów, która przy przekraczaniu jezdni poprzecznych, co jest wyjątkiem w Poznaniu, zachowuje przebieg prostoliniowy. Także materiał nawierzchni oraz wysoce posunięta separacja od ruchu pieszego gwarantują wysoki komfort jazdy.

Po stronie wschodniej na ulicy Bułgarskiej wyznaczono trasę rowerową prowadzoną w przeważającej części uspokojoną jezdnią obsługującą oraz krótkimi łącznikami oznakowanymi jako droga dla rowerów. Mimo punktowych niedoskonałości (np. skrzyżowanie z ulicą Marcelińską) jest to także rozwiązanie wykonane dość poprawnie i może być rozważane jako przykład dobrej praktyki dla innych lokalizacji poza śródmieściem, w których warto w ten sposób zagospodarować jezdnie obsługujące.

#### 4.3. PRZYKŁADY ZŁEJ PRAKTYKI

##### ULICA PODWALE

Przykładem złej praktyki w projektowaniu i wykonaniu infrastruktury dla rowerzystów jest ulica Podwale na poznańskiej Śródcie, stanowiąca element II ramy komunikacyjnej miasta. Mimo, że przebudowana ulica liczy dzisiaj w najszerszym miejscu 7 pasów ruchu oraz torowisko, rowerzyści otrzymali do dyspozycji jedynie wąską drogę dla rowerów zlokalizowaną naprzemiennie po wschodniej i zachodniej stronie (wraz z koniecznością przekroczenia dwóch jezdni i torowiska), która na dodatek traci ciągłość w okolicach przystanku autobusowego przy Rondzie Śródka.

Co więcej, ze względu na niepoprawne położenie warstwy bitumicznej, nawierzchnia drogi dla rowerów już w momencie odbioru inwestycji była w złym stanie – zastosowana mieszanka kruszyła się, obniżając komfort jazdy i stwarzając niebezpieczeństwo przewrócenia rowerzysty. **Mimo interwencji organizacji rowerowych stan ten trwał 5 lat**, gdyż naprawy dokonano dopiero wiosną roku 2015.

#### 4.4. DZIAŁANIA PROMOCYJNE I EDUKACYJNE

**Miasto Poznań nie prowadzi skoordynowanych działań promujących miejski ruch rowerowy.** Działania promocyjne ograniczają się do organizowania obchodów Dnia bez Samochodu, patronowaniu imprezom sportowym, corocznego wydawania przewodnika „Rowerem po Poznaniu” o charakterze turystyczno-krajowznawczym. Ponadto wydana została mapa rowerowa miasta (także o profilu turystycznym) oraz ulotki informujące o sposobach korzystania z kontrapasów w Poznaniu.

**Główną rolę w promocji roweru jako środka transportu odgrywają organizacje rowerowe.** Spośród działań Sekcji Rowerzystów Miejskich w tym zakresie należy wymienić coroczne imprezy: Rowerowe Powitanie Wiosny, Święto Cykliczne czy Europejski Dzień bez Samochodu, wydawanie broszur informacyjnych oraz prowadzenie popularnego profilu na portalu społecznościowym Facebook pod nazwą „Rowerowy Poznań”. Organizowane przez Poznańską Masę Krytyczną comiesięczne przejazdy także pełnią funkcję promującą rower jako środek transportu.

Stowarzyszenie Sekcja Rowerzystów Miejskich, we współpracy z Wrocławską Inicjatywą Rowerową prowadziło w latach 2010 – 2015 także trzy projekty edukacyjne skierowane do uczniów z poznańskich szkół. **Ogromne zainteresowanie organizacją zajęć**, zawsze przekraczające możliwości ich prowadzenia w ramach projektów, **świadczy o dużej i niezaspokojonej przez władze miejskie potrzebie edukacji w zakresie ruchu rowerowego.**

#### 4.5. WDRAŻANIE POLITYKI ROWEROWEJ – PODSUMOWANIE I WNIOSKI

**Wdrażanie komponentu inwestycyjnego polityki rowerowej należy uznać za niekonsekwentne** zarówno pod względem wyboru tras, w których zrealizowano nową infrastrukturę rowerową jak i standardów ich wykonania.

Nowe trasy budowane są nadal głównie jako dodatek do rozbudowanej infrastruktury samochodowej (wyjątkiem jest omawiana już ulica Bukowska, a także ulice Leszczyńska czy Strzeszyńska), bez zapewnienia ciągłości i choćby minimalnej spójności z innymi trasami.

**Konsekwencją przyjęcia długości infrastruktury jako głównego wskaźnika realizacji polityki jest budowa wielu odseparowanych od siebie odcinków dróg dla rowerów na obrzeżach miasta**, które są łatwiejsze do realizacji, ale nie poprawiają znacząco warunków poruszania się rowerem w mieście rozpatrywanym w całości.

Mimo obowiązywania omawianego już zarządzenia Prezydenta ustanawiającego standardy infrastruktury – trudno dostrzec wyraźny pozytywny trend w projektowaniu infrastruktury dla rowerzystów. **Drogi dla rowerów poprzez swoją geometrię i stosowanie przycisków nie zapewniają odpowiedniego bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a także dostępu do wszystkich celów podróży.** Wyjątkiem, w minimalnym stopniu poprawiającym ten obraz, jest coraz częstsze stosowanie nawierzchni asfaltowej, choć i tutaj trudno stwierdzić trwałą poprawę.

Miękkie komponenty polityki rowerowej, oddziałujące na postawy i nawyki transportowe mieszkańców miasta, takie jak promocja ruchu rowerowego oraz edukacja o roli transportu rowerowego czy zasadach bezpieczeństwa, nie odgrywają w Poznaniu praktycznie żadnej znaczącej roli – ich zakres jest co najwyżej symboliczny, nieoparty spójną wizją dotyczącą celu i środków tej komunikacji.

# CZĘŚĆ II – INFRASTRUKTURA ROWEROWA

## 5. BADANIE SYSTEMU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ

Mimo, że polityka rowerowa, jak już wskazano w poprzednich rozdziałach, nie powinna być tylko i wyłącznie utożsamiana z „budową ścieżek rowerowych” to z perspektywy znaczącej liczby jej interesariuszy ilość i jakość infrastruktury jest najbardziej namacalnym przejawem oraz ilustracją skuteczności tej polityki. W związku z powyższym, w ramach raportu zostało wykonane **badanie wybranych tras rowerowych z perspektywy użytkownika roweru**.

Badanie miało miejsce w okresie od maja do lipca 2015 roku i miało na celu kompleksową ocenę jakości 11 tras rowerowych o znaczeniu ogólnomiejskim lub aglomeracyjnym przebiegających na terenie Poznania. **Przyjęta została perspektywa użytkownika roweru jako kluczowego interesariusza i adresata polityki rowerowej** – przyjęte kryteria odzwierciedlały czynniki zachęcające bądź zniechęcające mieszkańców do korzystania z infrastruktury rowerowej, a co za tym idzie, będące ważnymi czynnikami pośredniczącymi w procesie zmiany zachowań transportowych mieszkańców miasta.

Niniejszy rozdział ma na celu wyjaśnienie celu i metodyki badania, kolejny zawiera zbiorcze omówienie wyników dla całości systemu i poszczególnych tras.

### 5.1. CEL BADANIA

Celem badania było **zidentyfikowanie głównych barier fizycznych (liniowych i punktowych) dla ruchu rowerowego**, które powinny zostać wyeliminowane w celu podniesienia atrakcyjności poruszania się rowerem dla osób mieszkających w dzielnicach miasta, przyległych do trasy.

### 5.2. ZAKRES BADANIA

Do badania wybrano 10 tras rozchodzących się promieniście od obszaru ścisłego centrum miasta oraz II ramę komunikacyjną w charakterze trasy obwodowej. Przez trasę rozumie się tutaj całość ciągu komunikacyjnego, którym rowerzyści poruszają się od punktu początkowego do punktu końcowego. Gdziekolwiek istniała infrastruktura rowerowa pozwalająca na przejazd wzdłuż trasy - podlegała ona ocenie. w miejscach gdzie infrastruktury nie było lub nie umożliwiała przejazdu wzdłuż trasy - oceniany był przejazd w ruchu ogólnym.

Wybór tras był podyktowany przede wszystkim **kryterium obecności w ich okolicy głównych generatorów ruchu** (obiekty użyteczności publicznej, obszary zabudowy mieszkaniowej) oraz kryterium bezpośredniości przejazdu w porównaniu z innymi środkami transportu. Przy wyznaczaniu tras posłużyły także miejskimi dokumentami takimi jak *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* – nie



brano natomiast pod uwagę aktualnej popularności danej trasy wśród rowerzystów, gdyż jest ona w dużej mierze wypadkową jej jakości.

**Lista badanych tras** ukształtowała się następująco:

- 01: Głogowska – Leszczyńska – Luboń
- 02: Grunwaldzka – Plewiska
- 03: Bukowska – Przeźmierowo
- 04: Strzeszyńska – Biskupińska
- 05: Przepadek – Mieszka I – Dzięgielowa
- 06: Naramowicka – Dzięgielowa
- 07: Warszawska – Antoninek
- 08: Kórnicka – Szczepankowo
- 09: Rondo Starołęka – Marlewo
- 10: Dolna Wilda – Luboń
- 11: II rama komunikacyjna

Każda z tras została podzielona na odcinki i węzły, którym były przypisywane oceny w poszczególnych kryteriach.

### 5.3. KRYTERIA OCENY

Ocenę tras przeprowadzono na podstawie pięciu kryteriów, inspirowanych kryteriami dla tras rowerowych stosowanych przez holenderską agencję standaryzacyjną CROW:

1. spójność
2. bezpieczeństwo
3. bezpośredniość
4. wygoda
5. atrakcyjność

Przyjęte założenie o przyjęciu perspektywy użytkownika spowodowało, że **proces przydzielania ocen częściowych miał charakter oceny subiektywnej**, w której poza zestawem obiektywnych wskaźników brano także pod uwagę doświadczenie badacza. Aby zminimalizować efekt indywidualnej oceny, każdy z odcinków był oceniany w terenie przez zespół dwóch badaczy i weryfikowany przez osobę trzecią.

Przy ocenie **spójności** trasy brano pod uwagę m.in.:

- powiązanie trasy z innymi trasami głównymi rowerowymi (wymagana możliwość pokonania węzła w relacjach dostępnych dla samochodu)
- jednolitość zastosowanego standardu infrastruktury, adekwatna do roli trasy w systemie transportowym miasta
- dostęp do zlokalizowanych przy trasie celów podróży (wymagany dostęp nie gorszy niż w przypadku korzystania z samochodu)

- powiązanie trasy z ulicami zbiorczymi i lokalnymi krzyżującymi się z trasą (możliwość przebycia przynajmniej każdej relacji dostępnej dla ruchu samochodowego)

Przy ocenie **bezpieczeństwa** brano pod uwagę m.in.:

- stopień separacji od ruchu pieszego – jego adekwatność do natężenia zarówno ruchu pieszego jak i rowerowego
- stopień separacji od ruchu samochodowego na drogach głównych i innych o dużym natężeniu ruchu
- faktyczne prędkości osiągnięte przez pojazdy (w kontraście obowiązujących do ograniczeń prędkości) na współdzielonych odcinkach drogi
- umożliwianie bądź uniemożliwianie przez infrastrukturę drogową niebezpiecznych zachowań ze strony innych użytkowników dróg
- wymuszanie lub minimalizowanie przez infrastrukturę niebezpiecznych zachowań samych rowerzystów
- wzajemną widoczność i czytelność zamiarów rowerzysty i innych użytkowników dróg na skrzyżowaniach

Przy ocenie **bezpośredniości** trasy brano pod uwagę m.in.:

- wydłużenia trasy przejazdu w stosunku do odległości pokonywanej przez innych użytkowników drogi
- możliwość pokonania węzła w wybranej relacji w czasie nie krótszym niż wymagany dla pokonania węzła innym środkiem transportu
- brak konieczności zmiany strony drogi ze względu na nieobecność infrastruktury po stronie odpowiadającej kierunkowi jazdy rowerzysty

Przy ocenie **wygody** trasy brano pod uwagę m.in.:

- nawierzchnię, z której wykonano infrastrukturę udostępnioną rowerzystom (zwiększenie oporów toczenia w porównaniu z asfaltem)
- utrzymanie nawierzchni
- przestrzeganie przez kierowców zakazu postoju
- obecność uskoków (np. krawężników) utrudniających poruszanie się
- obecność infrastruktury tam gdzie rowerzysta się jej spodziewa
- kompletne i czytelne oznakowanie

Przy ocenie **atrakcyjności** trasy brano pod uwagę m.in.:

- obecność ciężkiego lub intensywnego ruchu samochodowego
- warunki akustyczne na trasie
- obecność zieleni bądź atrakcyjnych przestrzeni publicznych

Kryteria 2-4 stosowane były do oceny odcinków i węzłów, podczas gdy kryterium 1 - tylko do oceny ostatecznej dla całej trasy.

## 5.4. PROCEDURA OCENIANIA

W każdym z kryteriów 2-4 oceny częściowe były przyznawane jako rangi odpowiadające jednemu z czterech opisów jakościowych warunków do poruszania się rowerem.

Ocena	Kod kolorystyczny	warunki poruszania się rowerem (ocena częściowa)
A		warunki dobre
B		warunki dostateczne
C		warunki mierne
D		brak warunków

Odcinki i węzły oceniano w stosunku do stanu pożądanego (tj. sytuacji uzyskania we wszystkich kryteriach oceny „a”). w przypadku identyfikacji odstępstw od stanu idealnego w danym kryterium ocenę obniżano w zależności od stopnia odstępstwa. Odstępstwo poważne (np. znaczące zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzysty) było przyczynkiem do obniżenia oceny porównywalnym z sytuacją wystąpienia znaczącego nagromadzenia odstępstw drobnych.

Po przypisaniu każdemu odcinkowi i węzłowi ocen częściowych w poszczególnych kryteriach była im przypisywana także ocena zbiorcza. Przyjęto zasadę, że **ocena zbiorcza dla odcinka/węzła jest zdeteminowana najniższą z ocen częściowych**. Ma to uzasadnienie w postrzeganiu przez rowerzystów przyjazności tras - jeśli jedna składowa jakości trasy znacząco jest znacząco gorsza od reszty, staje się ona główną barierą dla ruchu rowerowego, niezależnie od wysokiej oceny pozostałych składowych. To podejście realizuje cel badania, tj. zidentyfikowanie głównych barier fizycznych dla ruchu rowerowego na wybranych trasach.

W procesie agregacji ocen częściowych w kryteriach 2-4, odcinki i węzły uzyskały oceny syntetyczne w skali 1-4, którym przyporządkowano, podobnie jak w przypadku ocen częściowych – opisy jakościowe. Udziały długości odcinków poszczególnych

Ocena	Kod kolorystyczny	warunki poruszania się rowerem (ocena sumaryczna)
1		warunki dobre
2		warunki dostateczne
3		warunki mierne
4		brak warunków

## 6. OCENA SYSTEMU TRAS

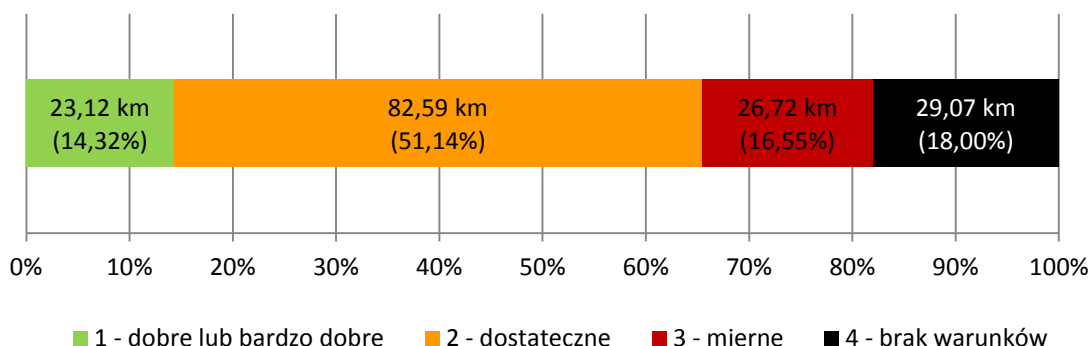
### 6.1. OCENA OGÓLNA

System badanych tras cechuje się zróżnicowanymi warunkami do poruszania się rowerem. **Z całości badanego systemu tras dobre lub bardzo dobre warunki panują na zaledwie 23,12 km** co stanowi 14,32% ogółu. Niski udział tras z najwyższą oceną w odniesieniu do całości wskazuje na konieczność podniesienia standardów tras, po których często poruszają się rowery, jak i planowanej budowie nowych odcinków dróg dla rowerów.

**82,59 km tras zakwalifikowano jako trasy o dostatecznych warunkach ruchu.** Stanowią one ponad połowę (51,14%) kilometrażu całego systemu. Ponad połowa udziału tych tras w całym systemie świadczy o osiągnięciu minimalnej przejezdności znaczącej liczby odcinków tras. Potrzebne jest jednak podnoszenie standardów na tych trasach poprzez takie działania, jak: poprawa oznakowania, obniżenie krawężników na skrzyżowaniach, wprowadzenie separacji od ruchu pieszego itp.

Znaczna część tras, opiewająca na 16,55% udziału w ogóle, posiada mierne warunki do poruszania się rowerem. Pozostałe 18,00% to trasy, na których warunków do poruszania się rowerem w praktyce brak. **Razem stanowi to ponad 55 km odcinków, po których poruszanie się jest stosunkowo niebezpieczne i niekomfortowe.** Wynika to głównie z braku jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej lub źle zaprojektowanych i źle wykonanych rozwiązań. w tych przypadkach konieczna jest poprawa warunków ruchu rowerowego, celem zagwarantowania bezpieczeństwa i komfortu podczas codziennego poruszania się po tak ocenionych odcinkach.

### Struktura badanych tras ze względu na ocenę warunków dla poruszania się rowerem



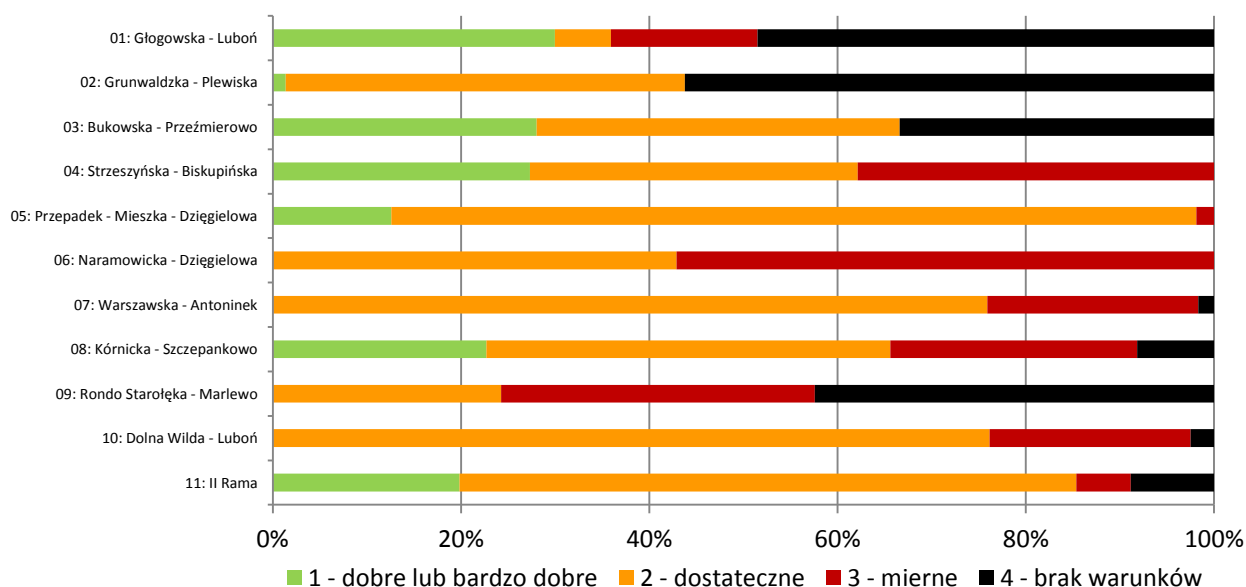
Rycina 16. Struktura całości badanych tras ze względu na ocenę warunków poruszania się rowerem (etykiety pól oznaczają sumaryczną długość odcinków, które uzyskały daną ocenę w skali miasta, 100% - 161,49 km)

Duże zróżnicowanie występuje też pomiędzy trasami – podczas gdy w przypadku niektórych, odcinki o warunkach ruchu dobrych lub dostatecznych stanowią aż 98% długości

trasy (02: Przepadek – Mieszka i – Dziegiełowa), w przypadku innych stanowią tylko 35% długości (01: Głogowska – Luboń).

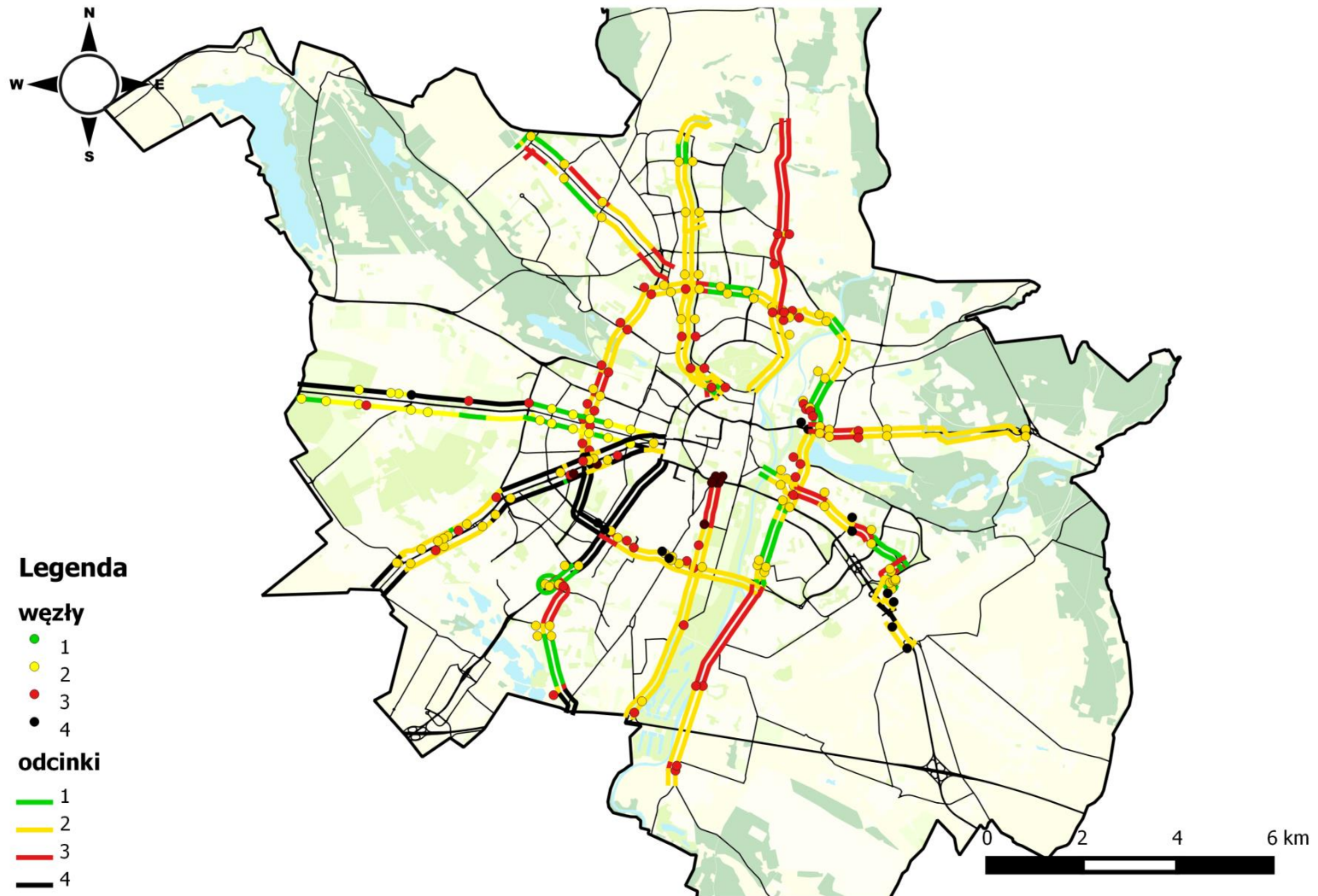
**Widoczna jest wyraźna dysproporcja w warunkach ruchu rowerowego** pomiędzy obszarem zabudowy ekstensywnej (np. Podolany, Świerczewo), gdzie warunki terenowe pozwalają na stosunkowo łatwe sukcesywne rozbudowywanie infrastruktury rowerowej, a obszarem zabudowy intensywnej (np. Łazarz), gdzie ruch rowerowy najczęściej nie ma dedykowanej infrastruktury. Dysproporcja jest widoczna też pomiędzy dostatecznymi warunkami tras przebiegających przez osiedla modernistyczne Piątkowa, Winograd i Rataj (trasy 05, 08, fragmenty trasy 11), a brakiem warunków dla komfortowej jazdy rowerem panującym na głównych trasach południowo-zachodniego Poznania (trasy 01 i 02)

### Struktura tras ze względu na ocenę warunków poruszania się rowerem



Rycina 17. Struktura poszczególnych badanych tras ze względu na ocenę warunków poruszania się rowerem (100% - całkowita długość każdej z tras)

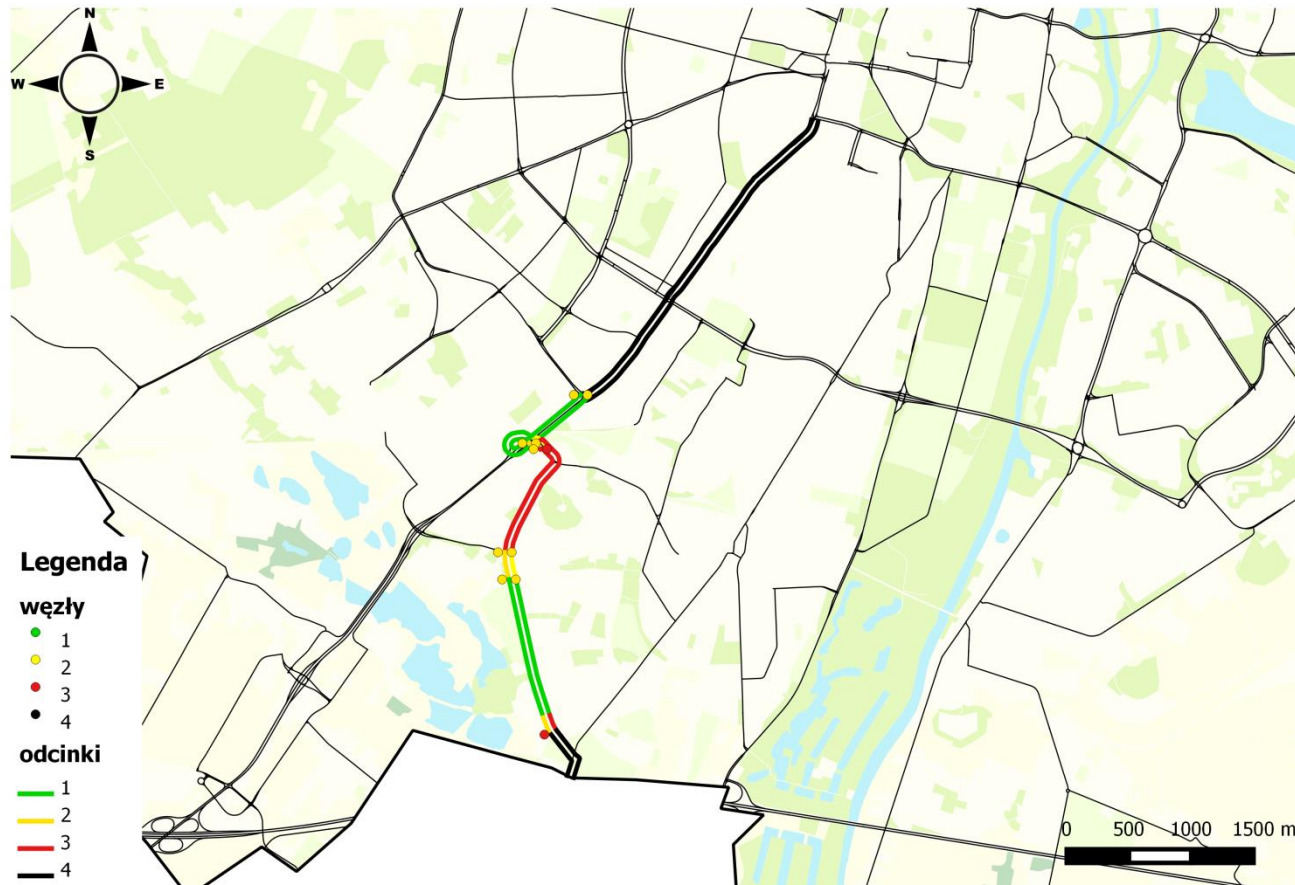
Warto zauważyć, że o ile odcinki posiadające dedykowaną infrastrukturę (np. drogi dla rowerów) generalnie nie były oceniane jako „brak warunków ruchu” to w wielu przypadkach (w szczególności na węzłach) uzyskiwały ocenę mierną. Wynika to z faktu, że obecności infrastruktury w wielu miejscach miasta poza pozytywnym efektem dla bezpieczeństwa przejazdu ma też negatywny efekt dla jego bezpośredniości i wygody. Tak jest np. na odcinkach II ramy na ulicy Przybyszewskiego i Podwale.



Rycina 18. Mapa badanych tras rowerowych wraz z oznaczeniem kolorystycznym ocen sumarycznych dla poszczególnych odcinków

## 6.2. OMÓWIENIE POSZCZEGÓLNYCH TRAS

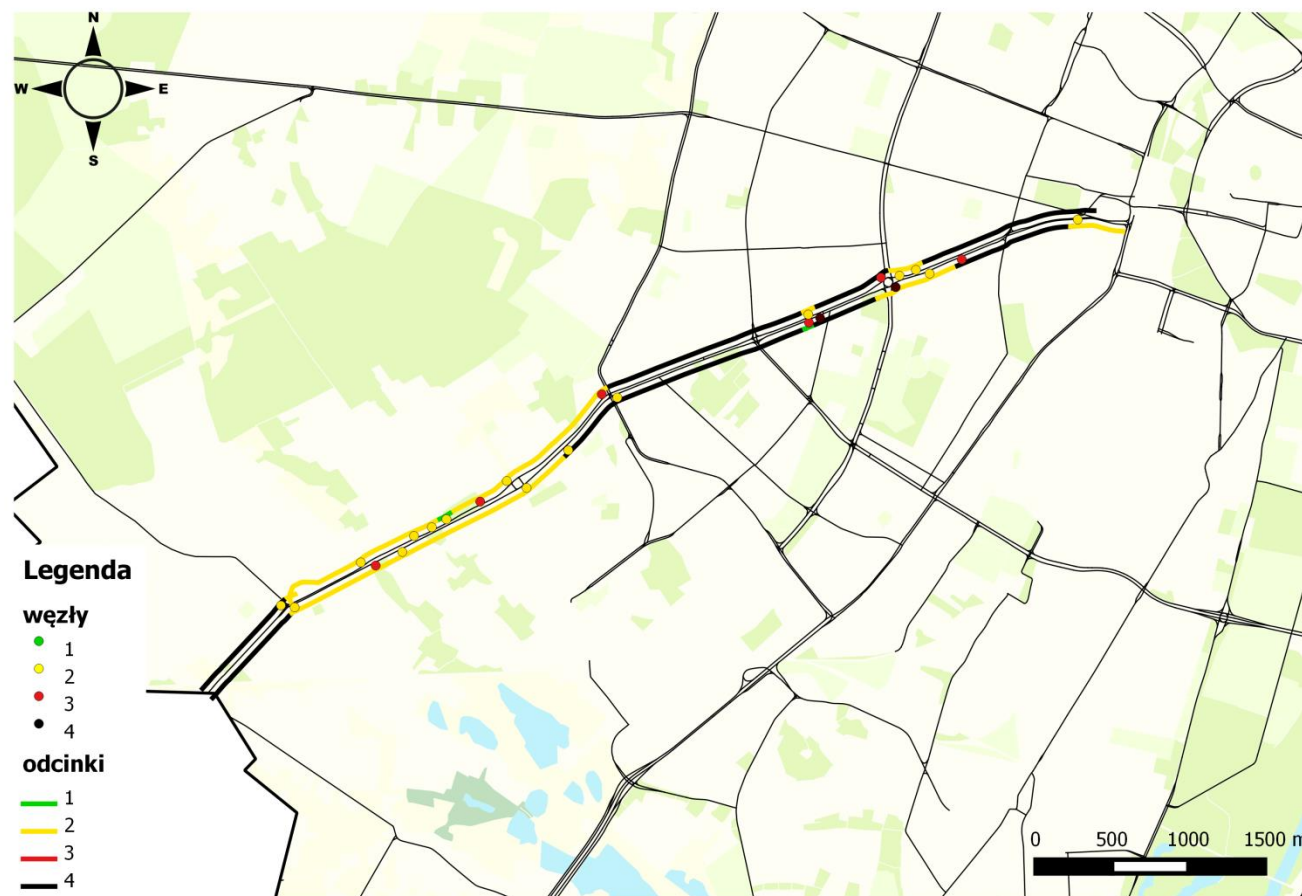
## TRASA 01: GŁOGOWSKA – LUBOŃ



Trasa została oceniona jako trasa zła, ze względu na dominujący, bo aż 58% udział odcinków z notą 3. Główną przyczyną takiego stanu jest brak jakiegokolwiek infrastruktury od ul. Roosevelta aż do Wiaduktu Kosynierów Górczyńskich oraz w ciągu ulicy Leszczyńskiej od Rakoniewickiej do Ostatniej. Pozytywnym elementem jest fakt, że blisko 30% długości trasy to trasy bardzo dobre, do czego przyczyniła się obecność dróg dla rowerów o wysokim standardzie w ciągu ulicy Leszczyńskiej od Buczka do Korczaka.

Rycina 19. Trasa 01 z centrum miasta do Lubonia wzdłuż ulic Głogowskiej i Leszczyńskiej

## TRASA 02: GRUNWALDZKA – PLEWISKA

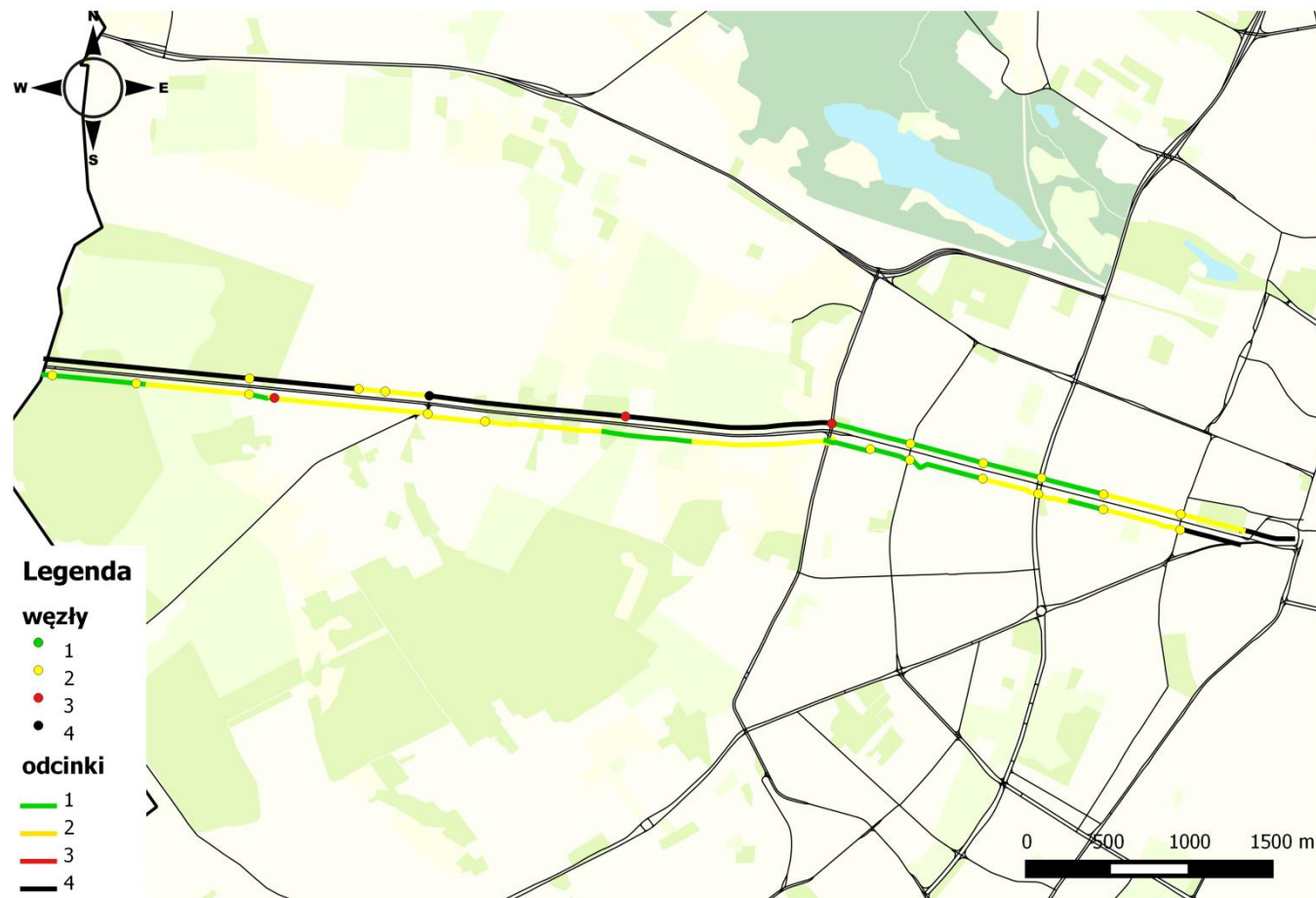


Trasa składa się w dominującym stopniu z dwóch typów odcinków: dostatecznych i bardzo złych („brak warunków”), przy czym bardzo złe, przez brak jakiegokolwiek infrastruktury stanowią ponad 56% całości. Na odcinkach „dostatecznych” odnotowywano odgięcia toru jazdy, niejasne rozwiązania oraz bliskość bardzo ruchliwej ulicy.

Rycina 20. Trasa 02 z centrum miasta do Plewisk wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej



## TRASA 03: BUKOWSKA – PRZEŹMIEROWO

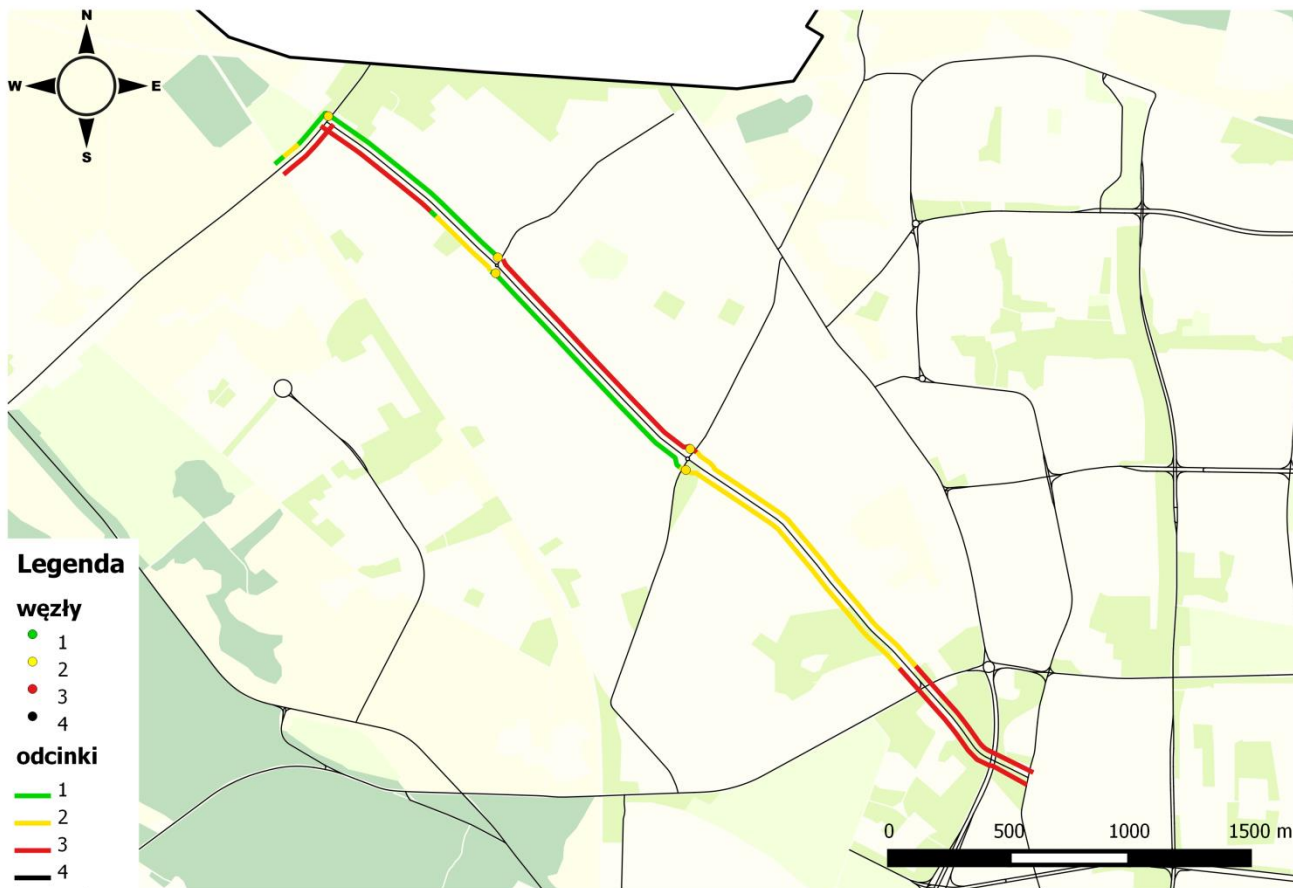


Rycina 21. Trasa 03 z centrum miasta do Przeźmierowa wzdłuż ulicy Bukowskiej

Trasa jest trasą zróżnicowaną. w przybliżeniu po  $\frac{1}{3}$  udziałów przypadło typom dobrym, dostatecznym oraz bardzo złym („brak warunków”). Typ bardzo zły spowodowany jest niebezpiecznymi odcinkami bez wydzielonych ścieżek rowerowych i konieczność jazdy bardzo ruchliwymi ulicami.

Warto zaznaczyć, że na ocenę miał wpływ brak jakiegokolwiek infrastruktury po północnej stronie ulicy na odcinku od ulicy Polskiej/Bułgarskiej do granicy miasta. Brak ten można uznać za uzasadniony dopóki istnieje duża dysproporcja lokalizacji celów podróży pomiędzy obiema stronami ulicy.

TRASA 04: STRZESZYŃSKA – BISKUPIŃSKA



W ciągu trasy największy udział przypadł trasom złym, głównie na skutek konieczności jazdy szosą. Pozytywnym aspektem jest fakt, że blisko dwie trzecie tras to trasy dobre lub bardzo dobre.

Rycina 22. Trasa 04 od skrzyżowania ulic Juraszów/Piątkowska do ulicy Biskupińskiej

TRASA 05: PRZEPADEK – MIESZKA I – DZIĘGIELOWA



Jest to jedna z lepszych tras w całym systemie, 85% odcinków to odcinki dostateczne, a 98% odcinków to dostateczne lub dobre. Przyczyniła się do tego obecność ciągu pieszo-rowerowego na niemal całej długości trasy.

Rycina 23. Trasa 05 od centrum miasta do ulicy Dzięgiełowej wzdłuż ulicy Mieszka I

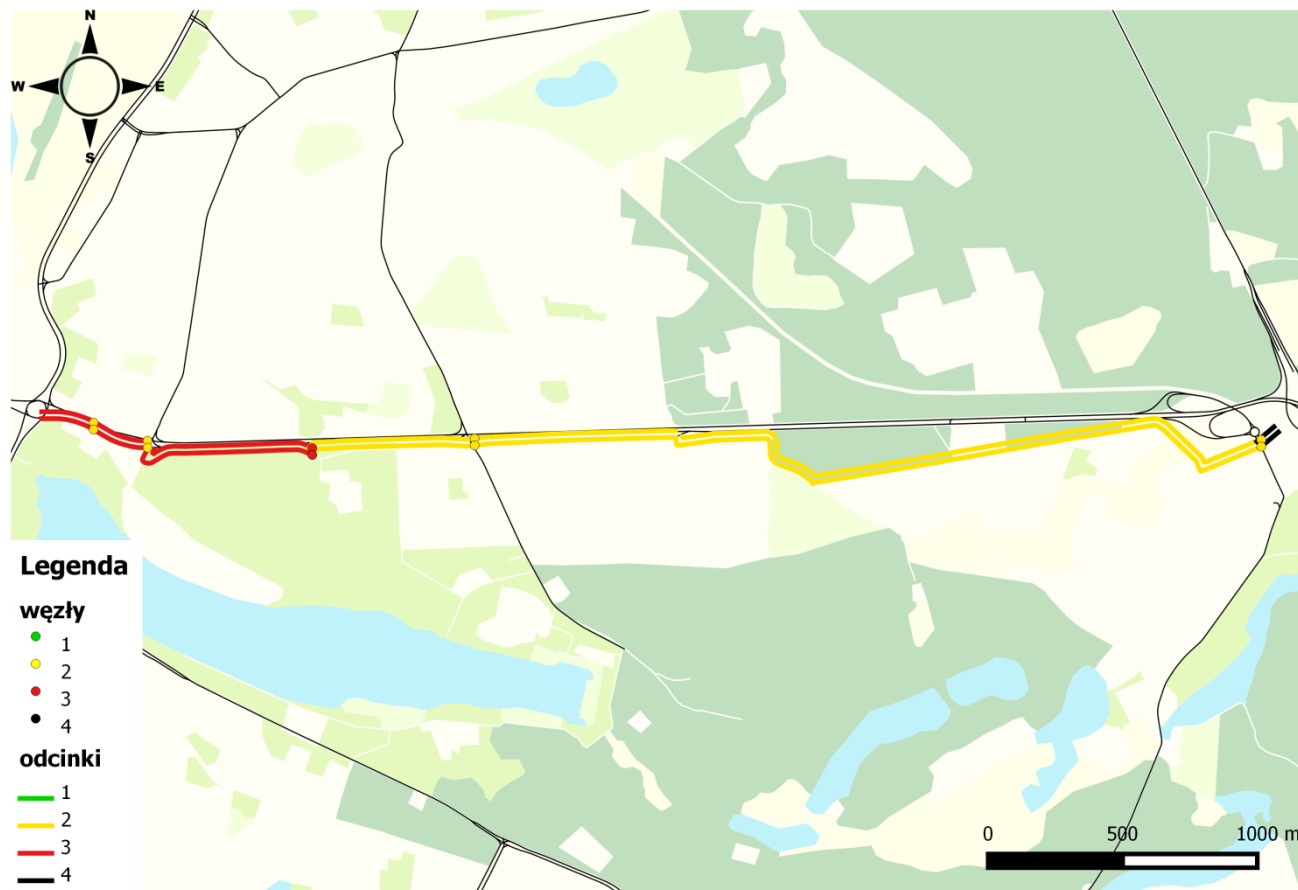
TRASA 06: NARAMOWICKA – DZIĘGIELOWA



W ciągu trasy dominującymi typami są trasy dostateczne i mierne. Problemami, na jakie natrafiają rowerzyści są głównie zła nawierzchnia oraz natężenie ruchu wzdłuż ulicy Naramowickiej.

Rycina 24. Trasa 06 z centrum miasta do ulicy Dzięgiełowej wzdłuż ulicy Naramowickiej i Szelągowskiej

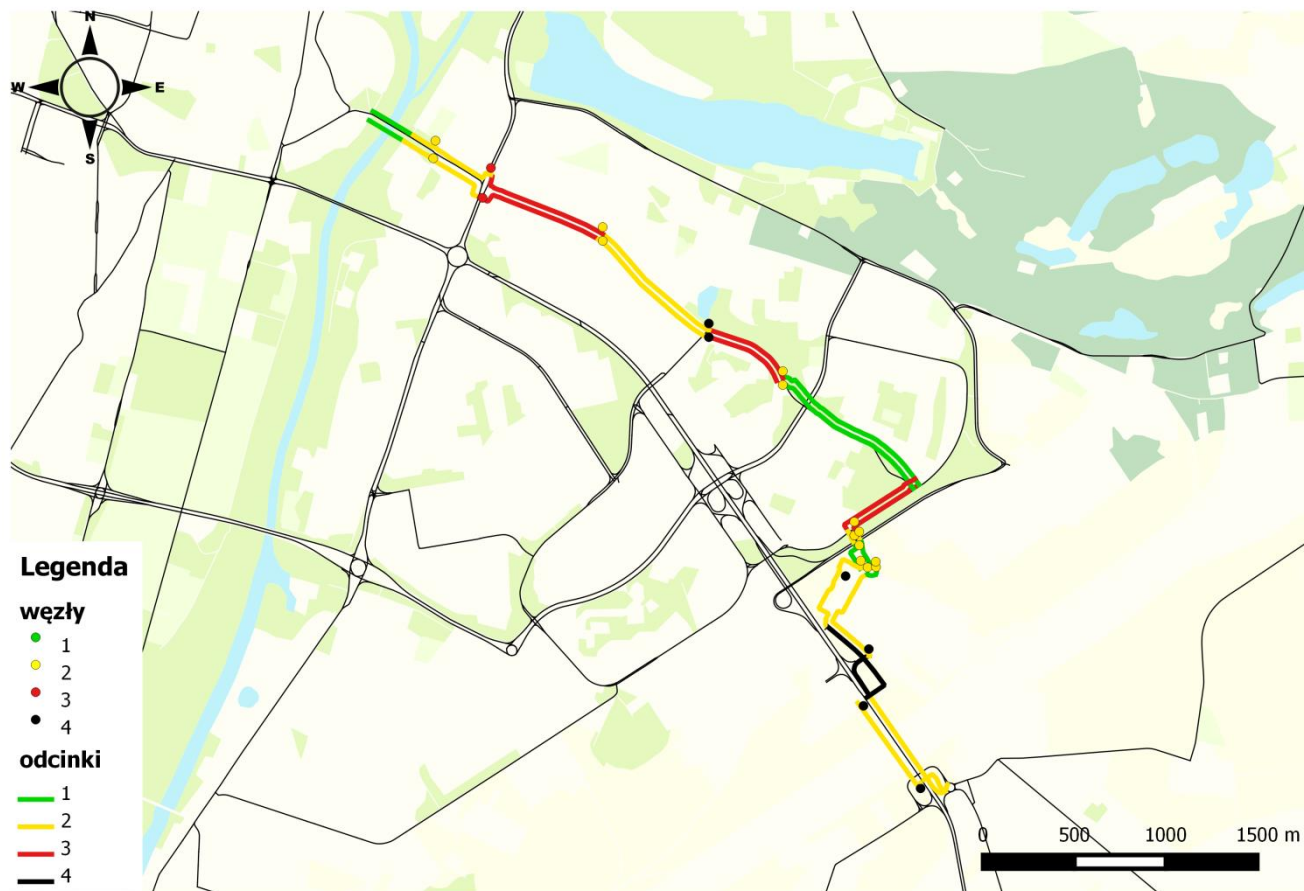
TRASA 07: WARSZAWSKA – ANTONINEK



Trasa prowadzi wzdłuż ruchliwej ulicy Warszawskiej, na której pierwszym odcinku nie jest wydzielona infrastruktura rowerowa. na większości długości prowadzi pieszojezdnię po południowej stronie ulicy Warszawskiej, a w końcowym odcinku – ulicami Pustą i Bożeny, na których albo obecna jest infrastruktura rowerowa albo ruch jest uspokojony.

Rycina 25. Trasa 07 z centrum miasta do Antoninka wzdłuż ulicy Warszawskiej

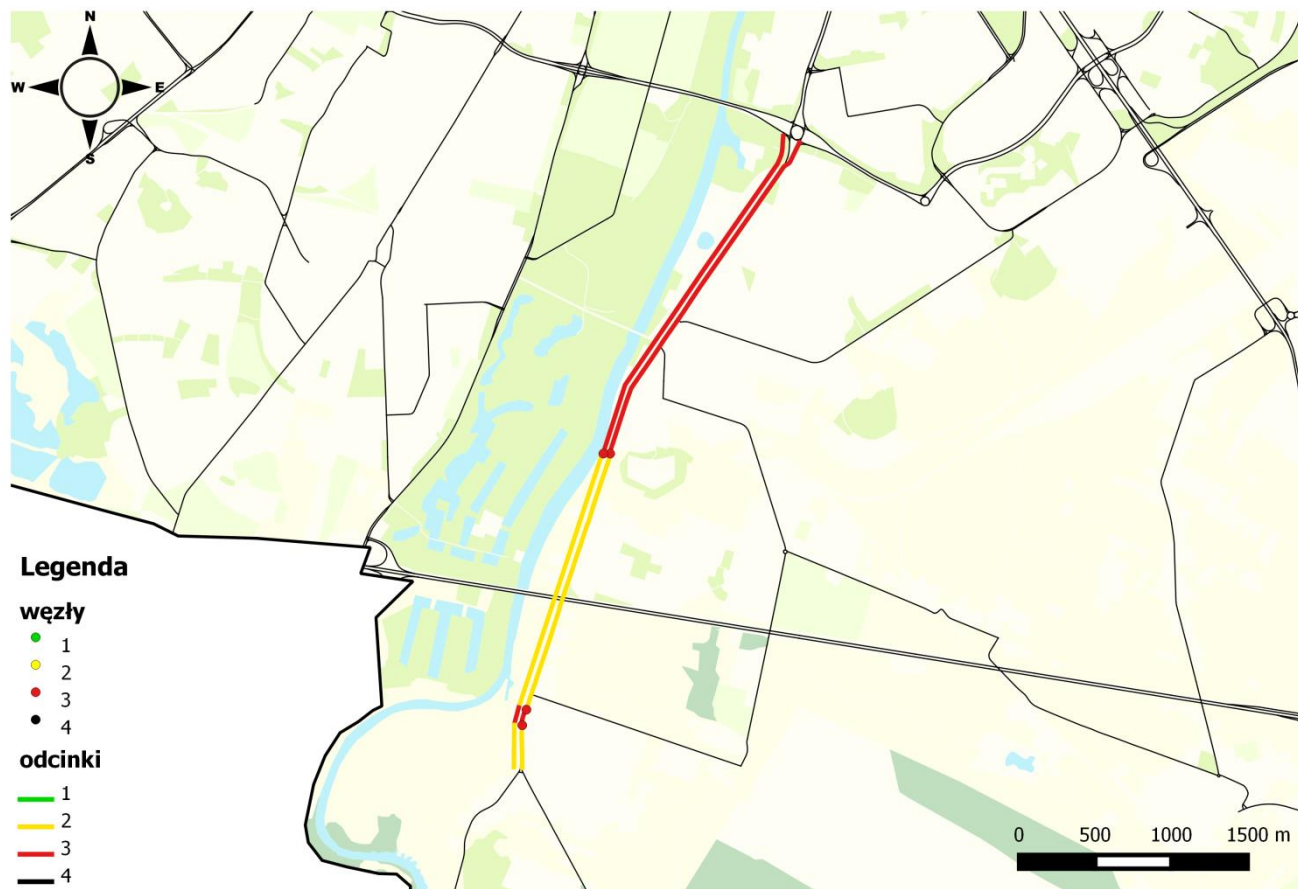
## TRASA 08: KÓRNICKA – SZCZEPANKOWO



Rycina 26. Trasa 08 z centrum miasta do Szczepankowa wzdłuż Trasy Kórnickiej

Jest to kolejna bardzo zróżnicowana trasa. z jednej strony w jej ciągu istnieje znaczny udział odcinków dostatecznych i dobrych. z drugiej strony ponad 25% ogółu stanowią odcinki o ocenie "mierne". Głównym problemem na tej trasie jest nawierzchnia z kostki lub płyt chodnikowych, złe rozwiązania infrastrukturalne na terenie strefy handlowej na Franowie oraz obecność węzłów ze schodami, które istotnie obniżają atrakcyjność trasy.

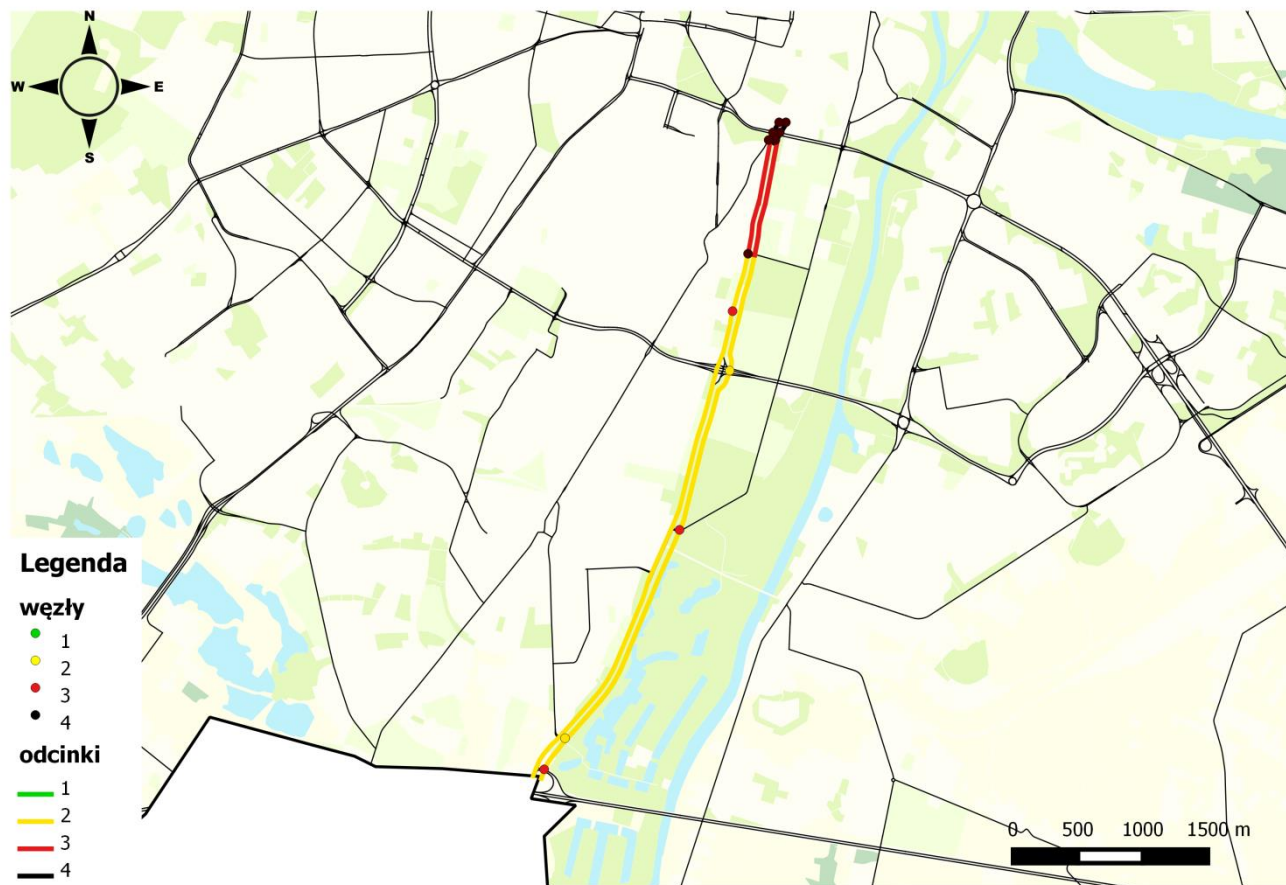
## TRASA 09: RONDO STAROŁĘKA – MARLEWO



Trasa składa się z blisko 50% odcinków dostatecznych i nieco ponad 50% odcinków ocenionych jako "mierne". Wiąże się to z obecnością ciągu pieszo rowerowego na połowie trasy i braku tejże infrastruktury na pozostałej części.

Rycina 27. Trasa 09 od Ronda Starołęka do Marlewa wzdłuż ulicy Starołęckiej

## TRASA 10: DOLNA WILDA – LUBOŃ

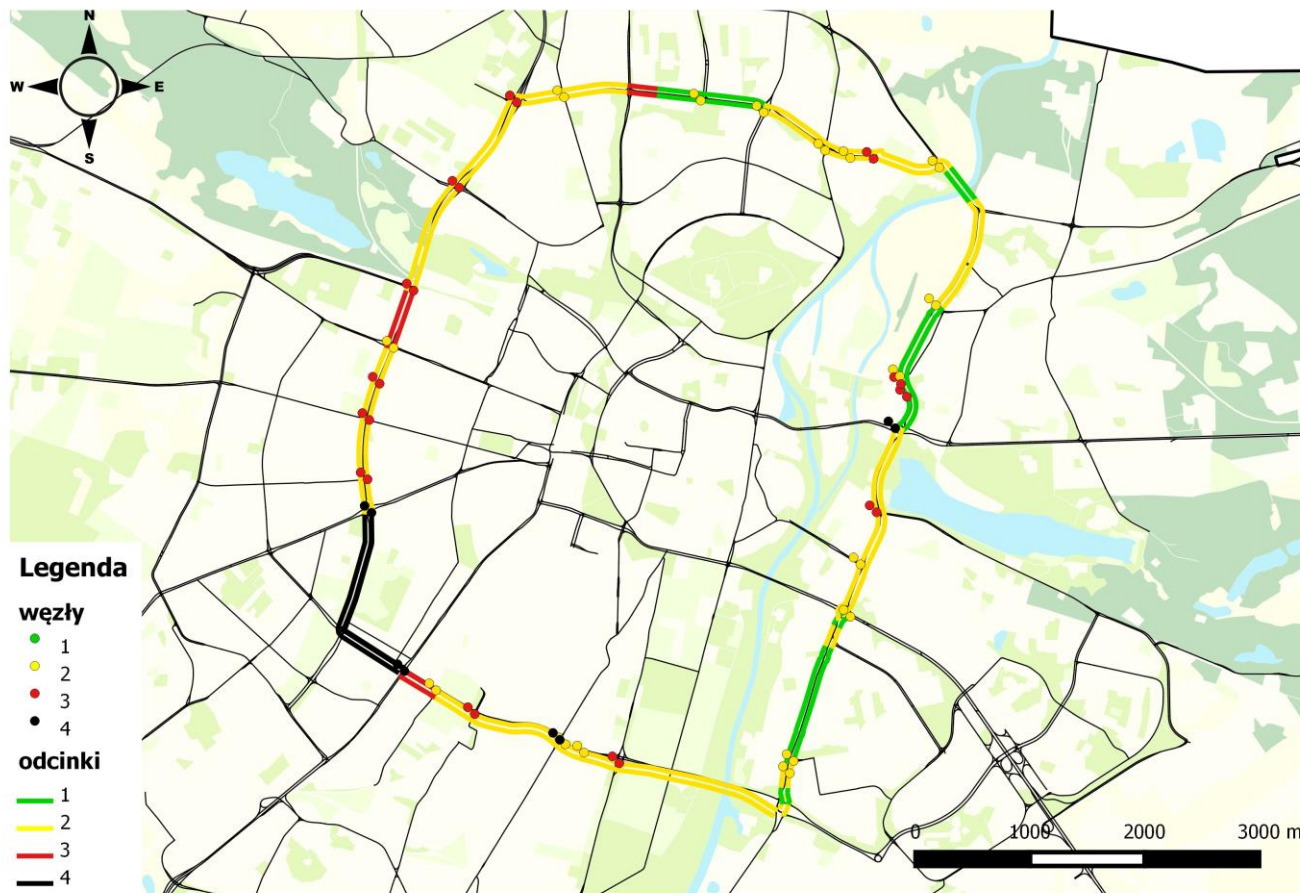


Dzięki istniejącej infrastrukturze rowerowej od ul. Żelazka do granic miasta zyskała ocenę dostateczną. Problemem na istniejących ścieżkach rowerowych jest nawierzchnia z płyt chodnikowych. Znaczącą barierą jest brak jakiegokolwiek infrastruktury na odcinku ulicy Dolna Wilda na północ od ulicy Żelazka.

Rycina 28. Trasa 10 od centrum miasta do Lubonia wzdłuż ulicy Dolna Wilda



## TRASA 11: II RAMA KOMUNIKACYJNA



Trasa na większości odcinków składa się z tras dostatecznych, dzięki obecności dróg rowerowych na większości jej przebiegu. Ważnym zadaniem dążącym do poprawy atrakcyjności tej trasy jest budowa dróg rowerowych na odcinku Głogowska - rondo Jana Nowaka Jeziorańskiego. Dzięki temu trasa ta będzie miała 100% pokrycia drogami dla rowerów, przynajmniej po jednej stronie drogi.

Rycina 29. Trasa 11 wzdłuż II ramy komunikacyjnej miasta

# CZĘŚĆ III – REKOMENDACJE

## 7. PROPOZYCJA ZAŁOŻEŃ POLITYKI ROWEROWEJ NA LATA 2016-2022

W rozdziałach składających się na poprzednie części, opisana została główna charakterystyka polityki rowerowej Poznania w latach 2011 – 2015. W niniejszym rozdziale znajduje się propozycja głównych założeń polityki rowerowej na przyszłe lata.

Mamy świadomość, że nawet najlepiej określone cele i najlepiej dobrane środki, nie stanowią gwarancji sukcesu, jeśli nie towarzyszy im rzeczywiste przekonanie realizatorów polityki o ich słuszności i długookresowe zaangażowanie w wszystkich interesariuszy. Mamy więc nadzieję, że zaproponowane poniżej założenie stanowić będą punkt wyjścia do szerokiej dyskusji, jaka stoi przed władzami i mieszkańcami Poznania.

### 7.1. CEL POLITYKI I HORYZONT JEGO OSIĄGNIĘCIA

Zgodnie ze wspomnianym w poprzednich rozdziałach założeniem, że celem polityki rowerowej jest zwiększanie udziału ruchu rowerowego w przemieszczeniach mieszkańców, należy określić szczegółowo poziom pożądanego udziału oraz horyzont czasowy jego osiągnięcia.

Biorąc pod uwagę poziom tego parametru z roku 2013 (4,9%) **celem ambitnym i realistycznym byłoby osiągnięcie udziału ruchu rowerowego na poziomie 10% w roku 2022.** Poziom ten, jak wskazują doświadczenia innych miast na podobnym poziomie rozwoju ruchu rowerowego, jest możliwy do osiągnięcia poprzez usunięcie głównych barier powstrzymujących realizację istniejącego już teraz potencjału rozwoju. w praktyce sprowadza się to osiągnięcia podstawowej spójności sieci głównych dróg rowerowych.

Horyzont czasowy osiągnięcia celu został zaproponowany głównie ze względu na kalendarz perspektyw finansowych Unii Europejskiej – rok 2022 to ostatni rok rozliczeń środków z perspektywy 2013 – 2020. Nie bez znaczenia jest także kalendarz wyborczy, w którym rok 2022 to rok zakończenia kolejnej kadencji władz samorządowych, stanowiący naturalną cezurę czasową dla planowania średniookresowego.

### 7.2. WSKAŹNIKI REALIZACJI POLITYKI

Aby doprowadzić do osiągnięcia wskazanego wcześniej celu, należy przede wszystkim rozpocząć gromadzenie rzetelnych danych dotyczących ruchu rowerowego. **Oparcie polityki rowerowej Poznania na dowodach (tzw. „evidence-based policy”) pozwoli to na ułatwienie decyzji na poziomie szczegółowym, dotyczących na przykład priorytetów inwestycyjnych lub zakresu działań promocyjnych.**

Poza danymi o ogólnym udziale w ruchu (wskazującymi na stopień realizacji celu głównego) zbierane powinny być także dane dotyczące rzeczywistych przemieszczeń rowerowych (ich struktury, długości, celów, rozkładu w czasie i przestrzeni) oraz bezpieczeństwa (kolizji i wypadków).

Na późniejszym etapie wdrażania polityki rowerowej (np. po osiągnięciu podstawowej spójności systemu tras głównych), do katalogu przetwarzanych danych o ruchu rowerowym należy włączyć też informacje o motywacjach podróży dzisiejszych użytkowników roweru oraz barierach powstrzymujących innych mieszkańców od używania roweru w codziennych podróżach.

### 7.3. STRUKTURY URZĘDOWE

Równie ważne co posługiwanie się wymiernymi danymi nt. ruchu rowerowego jest odpowiednie dostosowanie struktur urzędowych do priorytetów polityki rowerowej. **W pierwszej kolejności należy dokonać ewaluacji działania stanowiska ds. polityki rowerowej (tzw. Oficera Rowerowego) w celu określenia możliwych usprawnień jego działania i dostępnych środków do realizacji polityki rowerowej** – może mieć ono formę zarówno zwiększenia uprawnień Oficera w obecnej strukturze urzędu jak i stworzenia podległej mu kilkuosobowej komórki ds. polityki rowerowej.

W celu zagwarantowania długotrwałej współpracy różnych aktorów polityki rowerowej miasta (Urzędu Miasta, Rady Miasta, samorządów pomocniczych, organizacji społecznych), a tym samym koordynacji ich wysiłków, **należy stworzyć stałą platformę współpracy, np. w formie Rady rowerowej przy Prezydencie Miasta Poznania**. Ciało to powinno być nie tylko platformą koordynacji działań, ale też posiadać narzędzia do prowadzenia monitoringu bieżącego i kontroli wykonywania założonych działań w ramach polityki.

### 7.4. DOKUMENTY WYKONAWCZE POLITYKI

Cele szczegółowe polityki rowerowej (priorytety inwestycyjne, działania promocyjne i towarzyszące) powinny zostać zapisane w oficjalnym dokumencie miejskim, następcy „*Programu Rowerowego na lata 2007 - 2015*”. Ważne jest, aby, w przeciwieństwie do aktualnie obowiązującego dokumentu, był on sformułowany w możliwie szczegółowy sposób, pozwalający na szybkie wychwytywanie ewentualnych problemów w tempie lub efektywności realizacji jego zapisów.

Innymi dokumentami, niezbędnymi do sprawnej realizacji komponentu inwestycyjnego polityki rowerowej miasta, **są standardy projektowania infrastruktury rowerowej oraz koncepcja układu tras głównych**. Pierwszy z nich ma na celu zadbanie o wysoką jakość powstającej infrastruktury. Drugi powinien definiować kształt docelowego systemu, pozwalając na wybór konkretnych rozwiązań do realizacji w terenie (infrastruktura wydzielona, uspokojenie ruchu itp.). Przygotowanie tych dokumentów powinno zostać potraktowane priorytetowo, ze względu na ich oddziaływanie porządkujące na prowadzone inwestycje.

**Harmonogram realizacji infrastrukturalnych (zarówno wydzielonej infrastruktury, jak i uspokojenia ruchu) powinien zostać opracowany w horyzoncie wieloletnim** (najlepiej zgodnym z proponowanym horyzontem dla całości polityki – 2022 rok). Aby uzyskać dla niego szerokie poparcie społeczne, proces jego tworzenia powinien być w możliwie dużym stopniu uspołeczniony. Pierwotny wysiłek, związany z włączeniem szerokiego grona uczestników w jego tworzenie, zagwarantuje trwałość akceptacji jego postanowień.

## 7.5. BUDŻET

Wypadkową zapisów wspomnianych dokumentów będą środki finansowe potrzebne dla ich realizacji. Nie znając szczegółowych zapisów trudno określić już dzisiaj koszt ich realizacji. Ponieważ najbardziej kosztownym z komponentów polityki rowerowej jest infrastruktura, pozostaje w tej mierze oprzeć się na szacunkach odnoszących się do poziomu inwestycji w innych miastach w Polsce, o podobnej wielkości i porównywalnym rozwoju sieci rowerowej.

**Na tej podstawie budżet inwestycji w główny układ rowerowy powinien kształtować się na poziomie 15-20 mln złotych rocznie.** Wydatkowanie w perspektywie 6 lat od 100 do 120 mln zł powinno pozwolić na osiągnięcie w roku 2022 podstawowej spójności sieci. Przewidywać należy też około 1-2 mln złotych rocznie na remonty i przebudowy istniejącej infrastruktury oraz zmiany organizacji ruchu. Wziąć pod uwagę należy także wydatki związane z regularnymi badaniami ruchu rowerowego oraz działaniami o charakterze promocyjnym i edukacyjnym.

Należy jednak zaznaczyć, że efektywność środków zainwestowanych w infrastrukturę w generowaniu dodatkowego ruchu rowerowego jest znacząco różna w zależności od lokalizacji inwestycji. **Zasadne jest zatem zlecenie prac o charakterze studialnym, wskazujących na miejsca w przestrzeni miasta, które mają największy potencjał do generowania ruchu rowerowego.**

## 7.6. PRIORYTETY INWESTYCYJNE (LATA 2016 – 2018)

Niezależnie od wyników wspomnianych prac studialnych, które z pewnością pozwolą oprzeć politykę inwestycyjną o rzetelne analizy, należy jeszcze w roku 2016 poczynić pierwsze duże inwestycje w infrastrukturę. Dotychczasowe doświadczenia pozwalają sformułować ogólne propozycje dla polityki inwestycyjnej w tym zakresie.

Przede wszystkim, mając na uwadze cel polityki rowerowej (zwiększanie udziału ruchu rowerowego do poziomu 10% w roku 2022) należy zaznaczyć, że **główny wysiłek inwestycyjny powinien koncentrować się na zapewnieniu spójności sieci rowerowej**, pozwalającej na odbywanie znaczącej części podróży w obrębie miasta z użyciem wydzielonej infrastruktury.

Warto zaznaczyć, że znaczące zwiększenie ruchu rowerowego jest możliwe tylko i wyłącznie w sytuacji zwiększania atrakcyjności roweru względem innych środków transportu. Inwestycje będące jedynie dodatkami do rozbudowanej infrastruktury samochodowej albo niespełniające 5 wymogów CROW (spójność, bezpieczeństwo, bezpośredniość, wygoda, atrakcyjność), w znikomym stopniu zwiększają atrakcyjność roweru. **Przemawia to za tym, aby politykę inwestycyjną oprzeć na przedsięwzięciach, których głównym celem jest zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa poruszania się rowerem.**

Należy zwrócić także uwagę na fakt, że brak ciągłości inwestycji w obrębie II ramy komunikacyjnej lub niska jakość istniejących na tym terenie rozwiązań, może być jednym z powodów nieoptymalnego wykorzystania części zewnętrznych tras radialnych – **inwestycje w obszarze zewnętrznym miasta nie zyskają pożądanego przełożenia na zwiększenie ruchu rowerowego w skali miasta dopóki rowerzyści nie będą mogli dojechać do i przejechać przez śródmieście w sposób wygodny i bezpieczny.**

Z powyższych powodów proponuje się ujęcie wśród priorytetów inwestycyjnych następujących radialnych tras rowerowych:

- Ulica Grunwaldzka (od ulicy Bukowskiej do ulicy Węgorka)
- Ulica Głogowska (od ulicy Roosevelta do ulicy Ściegiennego)
- Ulica Bukowska (od ulicy Szylinga do Roosevelta, wraz z odpowiednim połączeniem z ulicą Grunwaldzką)
- Dolna Wilda (od ulicy Żelazka do ulicy Królowej Jadwigi)
- Ulica Warszawska, Wyszyńskiego i Estkowskiego (od ulicy Krańcowej do ulicy Garbary)

Niezwykle istotnym jest także, aby zapewnić rowerzystom komfortowe warunki poruszania się także pomiędzy tymi trasami. Służyć temu powinno dokończenie układu głównych tras obwodowych:

- I ramy komunikacyjnej (przede wszystkim ulicy Roosevelta, Mostu Dworcowego i ulicy Królowej Jadwigi)
- II ramy komunikacyjnej (od ulicy Dmowskiego do ulicy Dąbrowskiego, wraz z przebudową istniejącego odcinka w ulicy Przybyszewskiego)
- Wewnętrznego pierścienia rowerowego (w zależności od przyjętego przebiegu alternatywnie: aleje Niepodległości lub ulica Kościuszki)

Innym zabiegiem, znacząco zwiększającym spójność podsystemu rowerowego i zapewniającym małymi nakładami dostępność rowerem dużych obszarów miasta jest też uspokajanie ruchu (wraz z dopuszczeniem na ulicach uspokajanych obszarów kontraruchu rowerowego). **Proponuje się zatem objęcie miejskim programem uspokajania ruchu w pierwszej kolejności obszarów wewnątrz II ramy komunikacyjnej** (poza ulicami stanowiącymi układ główny systemu rowerowego) oraz tych spośród obszarów poza II ramą komunikacyjną, w których mieszkańcy bądź samorząd pomocniczy wyrazi taką wolę.

Powyższe działania, stanowiące trzon proponowanej polityki inwestycyjnej, powinny zostać uzupełnione przez lokalne interwencje, w szczególności wyznaczanie w wybranych miejscach pasów rowerowych, kontrapasów, śluz rowerowych, a także inwestycje towarzyszące, takie jak stojaki rowerowe, parkingi B&R czy stacje rowerów miejskich. Ważne jest jednak, aby pamiętać, że wspomniane działania nigdy nie powinny zastępować inwestycji w główne trasy, ponieważ samodzielnie ich skuteczność w generowaniu ruchu rowerowego jest znikoma.