Poznań, 27.01.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.15.2023

Nr rej.: 27012302246

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 16 stycznia 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie raportu Global Traffic Scorecard, uprzejmie informuję:

Pyt. 1.: „Czy podmiot przygotowujący raporty „Global Traffic Scorecard” pozostaje w kontakcie z właściwymi jednostkami miejskimi w celu uzyskiwania danych będących w zasobie miejskim na temat mobilności i ruchu pojazdów w Poznaniu?”

Autorzy raportu nie współpracowali z jednostkami miejskimi przy przygotowaniu swojego badania. Jak wskazują w raporcie: „INRIX gromadzi codziennie miliardy anonimowych danych z różnych źródeł, w tym połączonych pojazdów, urządzeń mobilnych, nawigacji, pojazdów flotowych, infrastruktury drogowej i garażowej oraz publicznie dostępnych informacji”. Raport skupia się na analizie danych ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Niemiec, natomiast informacje o kilku dużych miastach w Polsce są mniej szczegółowe.

Pyt. 2.: „Czy wyniki raportu „Global Traffic Scorecard” za 2022 rok, określającego Poznań jako drugie najbardziej zakorkowane miasto w Polsce, są zbieżne albo rozbieżne z wnioskami i sprawozdaniami właściwych jednostek miejskich na temat mobilności i ruchu pojazdów w Poznaniu?”

Pyt. 3.: „Czy właściwe jednostki miejski również stwierdzają poprawę sytuacji w 2022 roku w zakresie mobilności i ruchu pojazdów w Poznaniu w porównaniu do sytuacji z 2021 roku i wcześniej, a jeśli tak, to jak znaczna jest to poprawa sytuacji?”

Miejski Inżynier Ruchu nie przygotowuje analiz mobilności i ruchu pojazdów w Poznaniu w oparciu o metodologię stosowaną w raporcie Inrix, co umożliwiłoby zweryfikowanie zawartych w nim danych. Raport ten szacuje średnie czasy spędzane w korkach, porównując i uśredniając indywidualne czasy przejazdu korytarzami komunikacyjnymi pomiędzy głównymi obszarami docelowymi na terenie aglomeracji w godzinach szczytów i poza nimi – Miasto Poznań nie dysponuje tego typu źródłami masowych danych z indywidualnych pojazdów, ani nie ma danych o ich reprezentatywności. Ponadto, zawarte w raporcie dane dla całej aglomeracji, w tym dla przenoszących znaczne potoki ruchu – autostrady i obwodnicy zachodniej, mogą nie oddawać właściwie obrazu ruchu w samym mieście.

Z uwagi na przyjętą metodologię oraz ograniczony zakres analiz ruchu dla miast w Polsce raport Inrix może nie być równie miarodajny, jak raporty opracowywane przez inne specjalistyczne firmy (TomTom, oponeo.pl/Janosik.pl). Firmy te prezentowały w latach ubiegłych bardziej szczegółowe dane o ruchu w mieście, wskazując na takie pozytywne dla Poznania tendencje, jak spadki zatłoczenia w obu szczytach komunikacyjnych we wszystkich kolejnych miesiącach roku, porównując poziomy zmian zatłoczenia w poszczególnych dniach oraz wskazując ich możliwe przyczyny (pandemia, praca zdalna, okresy wakacyjne, remonty, załamania pogody). Raport Inrix nie zawiera tego typu informacji.

Prowadzone przez jednostki miejskie obserwacje ruchu oraz wycinkowe pomiary i analizy wydają się potwierdzać dane raportu o znaczącym – i największym spośród dużych miast w Polsce – spadku liczby godzin, które poznańscy kierowcy spędzali w ubiegłym roku w korkach (spadek o 14% w stosunku do 2021 r.). Łączy się to ze wskazanym w raporcie wzrostem średnich prędkości pojazdów w godzinach szczytu oraz poza nimi (odpowiednio – 30 km/h oraz 53 km/h), co można wiązać z zakończeniem remontów ulic i obiektów drogowych (m.in. wiaduktów na ul. Gołężyckiej i ul. Kurlandzkiej, linii tramwajowej na Naramowice i węzła z ul. Lechicką oraz ronda Rataje).

Raport zwraca jednak uwagę na ogólną tendencję wzrostu liczby pojazdów poruszających się w ciągu doby, którą widać w 42% badanych miast europejskich. Ma to związek ze spadkiem liczby osób pracujących tylko zdalnie, z jednoczesnym zwiększonym udziałem pracy hybrydowej w stosunku do okresu pandemii. Raport wskazuje także, że znaczny wzrost cen paliw ma niewielki wpływ na mobilność w miastach. Dane o wzroście liczby pojazdów poruszających się w ciągu doby potwierdzają też analizy przeprowadzone w Poznaniu. Z wykonanych w maju ubiegłego roku punktowych badań ruchu drogowego wynika, że m.in. ruch na moście Przemysła wzrósł w porównaniu do 2019 r. o 3% (zwłaszcza w szczycie porannym i w kierunku Wildy) i wynosił ok. 60 tys. pojazdów na dobę. Z kolei na ul. Opolskiej na granicy z Luboniem ruch w tym samym okresie wzrósł (zwłaszcza w szczytach komunikacyjnych) aż o 20% – do ponad 18 tys. pojazdów na dobę, a na ul. Sucholeskiej na granicy z Suchym Lasem wzrósł (zwłaszcza w szczycie popołudniowym) o niemal 18% – do 13,6 tys. pojazdów na dobę. Powyższe dane pokazują znaczący udział ruchu aglomeracyjnego w ruchu miejskim Poznania, zwłaszcza na trasach wylotowych, tranzytowych i obwodnicach miasta. Ruch ten generuje odczuwalne trudności w podróżach na terenie Poznania, zwłaszcza w godzinach szczytów komunikacyjnych i okresach przedświątecznych. W raporcie brak jednak szczegółowych danych na ten temat, a przy ewentualnych porównaniach między miastami należy brać pod uwagę znaczące różnice w ich układach komunikacyjnych.

Z kolei wskazane w raporcie utrzymanie się „prędkości ostatniej mili” w centrum Poznania na poziomie typowym dla innych dużych miast Polski i Europy, czyli 24 km/h, ma związek z realizacją kolejnych etapów Projektu Centrum i innych prac remontowych w ścisłym centrum miasta. Warto jednak podkreślić, że prowadzone przez Miasto remonty mają na względzie poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, co niejednokrotnie wiąże się właśnie z uspokojeniem i spowalnianiem ruchu na niektórych ulicach. Poprawa sytuacji komunikacyjnej powinna być dostrzegalna wraz z zakończeniem prowadzonych w mieście robót. Jednocześnie chciałbym podkreślić, że systematyczne wdrażanie przez Miasto priorytetowych rozwiązań dla komunikacji publicznej oraz dalsza rozbudowa infrastruktury rowerowej mają na celu przekonanie dotychczasowych użytkowników samochodów do rezygnacji z codziennego korzystania z tego środka transportu, co w dalszym efekcie przyczyni się do zmniejszenia ruchu samochodowego w naszym mieście.

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA
(-) Mariusz Wiśniewski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta