Poznań, 22.02.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.53.2023

Nr rej.: 23022301301

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 13 lutego 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie ruchu rowerowego na trasie Radial 1 (od Osiedla Krzyżowniki–Smochowice do Osiedla Antoninek-Zieliniec-Kobylepole), uprzejmie informuję:

# Pyt. 1.: „Jaka była średnia wielkość generowanego ruchu rowerowego dla trasy R1 w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

# Pyt. 2.: „Jaki potencjał rowerowy został osiągnięty dla trasy R1 w poszczególnych częściach: R1 Z (Zachód), R1 W (Wschód) i R1 C (Centrum) w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

# Pyt. 3.: „Jakie natężenie ruchu rowerowego zostało osiągnięte dla trasy R1, podając pojazdy umowne (z modelu prognozy ruchu) i rzeczywiste (wynikające z pomiaru ruchu) w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

Potencjał każdej z tras Radialnych z Programu Rowerowego Miasta Poznania został wyznaczony na podstawie gęstości zaludnienia obszarów leżących wzdłuż danej trasy, dzieląc je na trzy odcinki: zachodni (lub południowy), wschodni (lub północny) oraz centralny. Dla odcinków leżących poza centrum wyznaczono obszar oddziaływania zakładający, że akceptowalny dystans dotarcia do trasy wynosi maksymalnie 2 km, co przy średniej prędkości poruszania się rowerem wynoszącej 15 km/h zapewnia dotarcie do niej w ok. 8 minut. Obszary wyznaczone w ten sposób zwężają się wraz ze zbliżaniem się do centrum miasta ze względu na zbliżanie się do siebie korytarzy tras głównych. Przyjęta metodologia zakłada, że mieszkańcy wykorzystują korytarze leżące najbliżej ich miejsca zamieszkania. Uwzględnione zostały również bariery utrudniające dotarcie do tras, takie jak rzeki, linie kolejowe czy przebieg autostrady. Dodatkowo przyjęto, że odcinki tras w centrum mogą przejmować ruch rowerowy z pozostałych części tras leżących poza centrum. Oznacza to, że potencjał rowerowy danej trasy w rzeczywistości jest większy. Długość odcinków w centrum jest jednak krótsza od odcinków poza centrum, dlatego dla nich przyjęto inny sposób obliczania potencjału. Zastosowany został współczynnik redukujący wynoszący długość odcinka centralnego podzielony przez średnią długość każdej podróży.

Warto zaznaczyć, że Program Rowerowy zakłada również monitorowane czynników odnoszących się do wielkości ruchu rowerowego takich jak:

* zmiany wielkości ruchu rowerowego – badane corocznie na wybranych punktach pomiarowych, a docelowo także na bieżąco poprzez punkty pomiaru automatycznego,
* udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście (badanie przeprowadzane co ok. 5 lat w ramach Kompleksowych Badań Ruchu).

Badanie ruchu rowerowego z wykorzystaniem automatycznych liczników dla trasy R1 Wschód i Zachód realizowane jest od czerwca 2022 r., a dla R1 Centrum od marca 2018 r. Punkty pomiaru zlokalizowane są w następujących miejscach:

* Radial 1 Zachód: na ul. Dąbrowskiego, między ul. Szamotulską a Żeromskiego (obustronnie),
* Radial 1 Centrum: przy pl. Wolności (licznik czasowo zdemontowany ze względu na trwające prace budowlane w ramach Projektu Centrum),
* Radial 1 Wschód: na ul. Kórnickiej, między mostem św. Rocha a ul. Piotrowo (obustronnie).

Dane z poszczególnych punktów pomiarów są ogólnodostępne i znajdują się na stronie: [link](https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6113)

Podkreślić należy, że dane z punktu pomiarowego nie mogą być utożsamiane ze średnią wielkością generowanego ruchu na trasie. Dane te wskazują liczbę przejazdów rowerem w danym miejscu, jednak nie na całej trasie – nie obejmują przejazdów, które nie odbywają się przez punkt pomiarowy. Celem badań pomiarowych w określonych punktach jest badanie tendencji (wzrostowych lub spadkowych), określenie dynamiki zmian, wahań ruchu w zależności od pory dnia, tygodnia czy pogody. Nie monitoruje się natomiast na bieżąco średniej wielkości generowanego ruchu dla poszczególnych tras ani osiągnięcia ich potencjału rowerowego. Wymagałoby to kosztownych badań obejmujących przejazdy na wszystkich fragmentach tras. Określenie potencjału tras podczas tworzenia Programu Rowerowego miało na celu wytypowanie tras, które zostaną ujęte w tym dokumencie jako Trasy Główne, mające priorytet w realizacji. Nie jest on natomiast przedmiotem analiz na etapie realizacji Programu Rowerowego. Program Rowerowy przewiduje badanie udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży dla obszaru całego miasta. Przeprowadzane jest co ok. 5 lat w ramach Kompleksowych Badań Ruchu. W 2013 r. udział ruchu rowerowego w podróżach wynosił 4%. Z aktualizacji Kompleksowych Badań Ruchu w 2019 r., a więc w czasie obowiązywania Programu Rowerowego wynika, że ruch rowerowy wzrósł do 8,4% podróży. Dane z automatycznych liczników pomiaru ruchu również wskazują na coroczną tendencję wzrostową.

W 2022 r. (dane za okres 1.01.2022 – 15.12.2022) na trasie R1 Centrum, w punkcie rowerowym znajdującym się na placu Wolności, odnotowano łącznie 306950 przejazdów przy średniej dziennej wynoszącej 882 przejazdy. Najwięcej przejazdów na tej trasie odnotowano 19.05.2022 r. – było ich 1705. Z kolei na trasie R1 Zachód znajdują się dwa liczniki rowerowe działające od czerwca 2022 r. Licznik na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego z ul. Przybyszewskiego od strony północnej odnotował w okresie od 5.06.2022 r. do 31.12.2022 r. łącznie 156 343 przejazdy ze średnią dzienną 745 i największą liczba przejazdów w dniu 22.06.2022 r. wynoszącą 1474. Natomiast przez licznik znajdujący się na stronie południowej tej trasy (w okresie 5.06.2022 – 31.12.2022) odnotowano łącznie 67435 przejazdów ze średnią dzienną 321 oraz 1055 przejazdów w dniu 8.06.2022 r., gdy ruch rowerowy był największy. Na trasie R1 Wschód również znajdują się dwa liczniki, które działają od czerwca 2022 r. Na stronie północnej ul. Kórnickiej (w okresie 27.06.2022 – 31.12.2022) było łącznie 175769 przejazdów ze średnią dzienną 935. W dniu 3.08.2022 r. na tej trasie odnotowano 1966 przejazdów. Z kolei na stronie południowej ul. Kórnickiej (w okresie 27.06.2022 – 31.12.2022) łącznie odnotowano 239209 przejazdów ze średnią dzienną 1145, a najwięcej było ich 22.06.2022 r. – 2128.

# Pyt. 4.: „Jakie są perspektywy rozwoju ruchu rowerowego na trasie R1 do 2025 roku?”

Przede wszystkim chciałbym podkreślić, że wzrost ruchu rowerowego wynika głównie z poprawy infrastruktury rowerowej w Poznaniu, która jest stale rozbudowywana o nowe trasy.

W przypadku trasy R1 Wschód obecnie trwa budowa drogi rowerowej wzdłuż Trasy Kórnickiej, między ul. Inflancką a ul. Jana Pawła II. Umożliwi ona szybki i bezkolizyjny dojazd rowerem do centrum z osiedli na Chartowie i Polance. W 2022 r. oddano do użytku dwukierunkową drogę dla rowerów na ul. Kórnickiej, między ul. Piotrowo i ul. Przystań. Zmieniono też organizację ruchu na Moście św. Rocha oraz odcinkach ul. Kórnickiej (z jednokierunkowych dróg dla rowerów na dwukierunkowe ciągi pieszo–rowerowe).

Z kolei na trasie R1 Centrum obecnie trwa przebudowa układu drogowego wzdłuż Al. Marcinkowskiego i placu Wolności, która obejmuje także infrastrukturę rowerową. Warunki jazdy rowerem poprawią się również na ul. Fredry po zakończeniu trwającego remontu torowiska i nawierzchni jezdni, po której odbywa się ruch rowerowy.

Natomiast w 2022 r. na trasie R1 Zachód oddano do użytku brakujący odcinek drogi dla rowerów przy pętli Ogrody. We wcześniejszych latach zbudowano drogę rowerową przy IMGW oraz przejazd rowerowy na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego i ul. Lotniczej. Chciałbym poinformować, że przygotowywana jest także dokumentacja projektowa na stworzenie przejazdu rowerowego przez ul. Szpitalną, w ciągu ul. Dąbrowskiego.

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

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta