Poznań, 24.04.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.106.2023

Nr rej.: 240423-3087

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta pismem z dnia 17 kwietnia 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie ruchu rowerowego na trasie Radial 3 (od Osiedla Kwiatowego do Osiedla Morasko - Radojewo), uprzejmie informuję:

Ad. 1. „Jaka była średnia wielkość generowanego ruchu rowerowego dla trasy R3 w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku”?

Ad. 2. „Jaki potencjał rowerowy został osiągnięty dla trasy R3 w poszczególnych częściach: R3 Z (Zachód) i R3 PN (Północ) w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku”?

Ad.3. „Jakie natężenie ruchu rowerowego zostało osiągnięte dla trasy R3 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 danego korytarza, dzieląc całą trasę 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 danej trasy wynosi maksymalnie 2 km, co przy średniej prędkości poruszania się rowerem wynoszącej 15 km/h zapewnia dotarcie do trasy 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. Uwzględniono również bariery w wytyczaniu liczby ludności obszaru oddziaływania, 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 monitorowanie 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 R3 Zachód jest realizowane od czerwca 2019 r. (licznik przy ul. Wojskowej) oraz od czerwca 2022 r. (licznik przy ul. Święcickiego), a dla trasy R3 Północ – od czerwca 2022 r. Punkty pomiaru zlokalizowane są w następujących miejscach:

* Radial 3 Zachód: na ul. Grunwaldzkiej, między ul. Iłłakowiczówny a ul. Wojskową oraz na ul. Grunwaldzkiej, między ul. Święcickiego a MTP,
* Radial 3 Północ: na ul. Mieszka I, między ul. Lechicką a ul. Opieńskiego oraz na ul. Mieszka I, na południe od ul. Słowiańskiej.

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 roku (dane za okres od 01.01.2022 r. do 15.12.2022 r.) na trasie R3 Zachód, w punkcie pomiarowym znajdującym się między rondem Jana Nowaka-Jeziorańskiego a ul. Wojskową, odnotowano łącznie 382210 przejazdów przy średniej dziennej wynoszącej 1047 przejazdów. Najwięcej przejazdów na tej trasie odnotowano w dniu 10.08.2022 r. - było ich 2565. Natomiast w punkcie pomiarowym na ul. Grunwaldzkiej (między ul. Święcickiego a MTP) w okresie od 04.06.2022 r. do 31.12.2022 r. licznik odnotował 317040 przejazdów, ze średnią dzienną wynoszącą 1503 i największą liczbą przejazdów w dniu 08.06.2022 r. wynoszącą 2781. Z kolei na trasie R3 Północ znajdują się dwa liczniki rowerowe zainstalowane na ul. Mieszka I, działające od czerwca 2022 r. Licznik na południe od ul. Słowiańskiej odnotował w okresie od 03.06.2022 r. do 31.12.2022 r. łącznie 240435 przejazdów ze średnią dzienną 1134 i największą liczbą przejazdów w dniu 22.08.2022 r. wynoszącą 2189. Natomiast licznik znajdujący się między wiaduktem ul. Lechickiej a ul. Opieńskiego (w okresie od 03.06.2022 r. do 31.12.2022 r.) odnotowano łącznie 67435 przejazdów ze średnią dzienną 321 oraz 1055 przejazdami w dniu 08.06.2022 r., gdy ruch rowerowy był największy.

Ad.4. „Jakie są perspektywy rozwoju ruchu rowerowego na trasie R3 do 2025 roku”?

Należy podkreślić, że zwiększenie ruchu rowerowego wynika głównie z poprawy infrastruktury rowerowej w Poznaniu, która jest stale rozbudowywana o nowe trasy.

W przypadku trasy R3 Zachód wybudowana została nowa infrastruktura rowerowa wzdłuż ul. Grunwaldzkiej, od ronda Smoluchowskiego do zbiegu ul. Grunwaldzkiej z ul. Bukowską. Wraz z powstałą wcześniej infrastrukturą umożliwia ona dojazd rowerem od ul. Malwowej do ronda Kaponiera. Obecnie trwają prace budowlane w ramach zadania pn. „Budowa zintegrowanego węzła transportowego Grunwaldzka, w miejscu przejazdu przez linię kolejową E20”, obejmujące również infrastrukturę rowerową.

Na trasie R3 Północ poszerzono istniejącą drogę dla rowerów na odcinku od ronda Kaponiera do Mostu Teatralnego z 2 do 2,5 m. Na etapie projektowania i uzyskiwania pozwolenia na budowę jest odcinek trasy od parku Wodziczki do PST Słowiańska. Poprawiono też nawierzchnię istniejącej trasy pieszo–rowerowej wzdłuż ul. Mieszka I i ul. Szeligowskiego, poprzez wymianę kostki betonowej na masę bitumiczną - na odcinku od ul. Lechickiej do wjazdu za ul. Opieńskiego oraz w tunelach przy „PST Szymanowskiego”.

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

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta