Poznań, 29.05.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.121.2023

Nr rej.: 290523-2167

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 15 maja 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w ruchu rowerowego na trasie Radial 4 (od os. Świerczewo do os. Antoninek – Zieliniec – Kobylepole), uprzejmie informuję:

Ad. 1. „Jaka była średnia wielkość generowanego ruchu rowerowego dla trasy R4 w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

Ad. 2. „Jaki potencjał rowerowy został osiągnięty dla trasy R4 w poszczególnych częściach: R4 Z (Zachód) i R4 PN (Północ) w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

Ad.3. „Jakie natężenie ruchu rowerowego zostało osiągnięte dla trasy R4 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 R4 Zachód nie są realizowane z uwagi na brak ciągłości trasy. Pomiar dla trasy R4 Centrum realizowany jest od marca 2018 r. przy pl. Wolności (licznik czasowo zdemontowany ze względu na trwające prace budowlane w ramach Projektu Centrum). Punkt pomiarowy dla trasy R4 Wschód zlokalizowany jest wzdłuż ul. Warszawskiej w pobliżu ronda Śródka i zbiera dane od 2 czerwca 2022 r.

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

Należy podkreślić, 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 R4 Centrum, w punkcie pomiarowym znajdującym się na placu Wolności, odnotowano łącznie 306.950 przejazdów przy średniej dziennej wynoszącej 882 przejazdy. Najwięcej przejazdów na tej trasie odnotowano 19 maja 2022 r. – było ich 1705. Natomiast na punkcie pomiarowym na trasie R4 Wschód odnotowano w 2022 r. (dane za okres 2.06.2022 r. – 31.12.2022 r.) łącznie 119.615 przejazdów przy średniej dziennej 562 przejazdy. Najwięcej przejazdów odnotowano 17 lipca 2022 r. – było ich 1.354.

Ad.4. „Jakie są perspektywy rozwoju ruchu rowerowego na trasie R4 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 R4 Zachód, wprowadzono pasy rowerowe na ul. Głogowskiej, na odcinku między ul. Stablewskiego a ul. Strusia. Równocześnie zrealizowano w ciągu ul. Jarochowskiego-Ułańskiej trasę alternatywną, co dopuszcza Program Rowerowy. W tym celu uspokojono ruch na tych ulicach, zastosowano rozwiązania w zakresie filtrowania tranzytu, co zmniejszyło natężenie ruchu samochodowego i umożliwiło bezpieczną jazdę rowerem jezdnią. Zbudowano też rowerowe połączenie w poprzek ul. Hetmańskiej. Wykorzystanie potencjału trasy wymaga jednak jej połączenia z Centrum, co wiąże się z koniecznością znaczących nakładów na przebudowę ul. Głogowskiej i Mostu Dworcowego.

Na trasie R4 Centrum trwają inwestycje związane z Projektem Centrum. Dla trasy R4 Wschód ważną inwestycją będzie planowana przebudowa Mostu Chrobrego, która wprowadzi na moście drogi dla rowerów.

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA
(-) Jędrzej Solarski
Z-CA PREZYDENTA
MIASTA POZNANIA

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta