Poznań, 26.06.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.145.2023

Nr rej.: 27062301302

Pan
Andrzej Rataj
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 15 czerwca 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie ruchu rowerowego na trasie Radial 5 (od Osiedla Zielony Dębiec do Osiedla Umultowo), uprzejmie informuję:

# Pyt. 1.: „Jaka była średnia wielkość generowanego ruchu rowerowego dla trasy R5 w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

# Pyt. 2.: „Jaki potencjał rowerowy został osiągnięty dla trasy R5 w poszczególnych częściach: R5 PD (Południe), R5 PN (Północ) i R5 C (Centrum) w dniu roboczym w poszczególnych porach roku w 2022 roku?”

# Pyt. 3.: „Jakie natężenie ruchu rowerowego zostało osiągnięte dla trasy R5, 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 automatycznego licznika dla trasy R5 Południe (znajdującego się na ul. Dolna Wilda na wysokości skrzyżowania z ul. Olimpijską) realizowane jest od 12.10.2020 r. Badanie dla trasy R5 Centrum nie jest realizowane, natomiast dla trasy R5 Północ punkty pomiarowe zlokalizowane są w 3 miejscach:

* na ul. Naramowickiej – przy skrzyżowaniu z ul. Lechicką (obustronnie, pomiar realizowany od 1.05.2022 r.),
* przy skrzyżowaniu ul. Naramowickiej z Serbską (pomiar realizowany od 27.08.2021 r.),
* przy skrzyżowaniu ul. Naramowickiej z ul. Ugory (obustronnie, pomiar realizowany od 22.06.2021 r.).

Dane z poszczególnych punktów pomiarów są ogólnodostępne i znajdują się na stronie: [link](https://data.eco-counter.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.

Wedle danych za okres od 1.01.2022 r. do 15.12.2022 r. na trasie rowerowej R5 Południe w punkcie zliczania mieszącym się przy skrzyżowaniu ul. Dolna Wilda z ul. Olimpijską odnotowano łącznie 246 426 przejazdów, przy średniej dziennej wynoszącej 675 i największej liczbie przejazdów w dniu 18.05.2022 r. – 1 461. Z kolei na trasie R5 Północ na skrzyżowaniu ul. Naramowickiej z ul. Serbską odbyło się 167 180 przejazdów, przy średniej dziennej wynoszącej 458 i największej liczbie w dniu 15.05.2022 r. – 1 494. Natomiast w punkcie znajdującym się na skrzyżowaniu ul. Naramowickiej z ul. Lechicką po stronie wschodniej (dane za okres od 1.05.2022 r. do 31.05.2022 r.) odnotowano łącznie 108 957 przejazdów, przy średniej dziennej wynoszącej 445 oraz największej liczbie przejazdów w dniu 7.09.2022 r. – 912. Licznik po zachodniej stronie ul. Naramowickiej przy skrzyżowaniu z ul. Lechicką odnotował w tym czasie 156 425 przejazdów, przy średniej 638 i największej liczbie przejazdów w dniu 5.06.2022 r. – 1 543. W punkcie pomiarowym na skrzyżowaniu ul. Naramowickiej z ul. Ugory po stronie wschodniej zanotowano w 2022 r. łącznie 96 567 przejazdów, przy średniej dziennej wynoszącej 271 przejazdów i 570 przejazdami w dniu 17.05.2022 r. Po drugiej stronie ul. Naramowickiej odbyło się 129 710 przejazdów, z średnią 355 przejazdów i 1 071 przejazdami w dniu 15.05.2022 r.

# Pyt. 4.: „Jakie są perspektywy rozwoju ruchu rowerowego na trasie R5 do 2025 roku?”

Dla trasy rowerowej R5 Południe najważniejszymi inwestycjami były budowy brakujących odcinków trasy wzdłuż ul. Dolna Wilda i ul. Półwiejskiej (odcinek od ul. św. Jerzego do ul. Krakowskiej) oraz od ul. Czechosłowackiej do ul. Piastowskiej. Obecnie, po zachodniej stronie, od ul. Czechosłowackiej w kierunku na południe trwają prace remontowe, w ramach których zostanie wydzielona droga rowerowa i chodnik (z dotychczasowej wspólnej drogi pieszo-rowerowej). Poprawiono również geometrię przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Wspólną.

Warunki poruszania się rowerem na trasie rowerowej R5 Centrum zostaną polepszone wraz z poprawą jakości nawierzchni jezdni w obszarze staromiejskim, m.in. w ramach trwającej przebudowy płyty Starego Rynku i przyległych ulic.

Dla trasy rowerowej R5 Północ najważniejszą inwestycją była budowa infrastruktury rowerowej (w ramach inwestycji „Tramwaj na Naramowice”) wzdłuż ul. Naramowickiej i al. Praw Kobiet, od pętli Wilczak do ul. Błażeja. Fragment trasy wzdłuż ul. Solnej (między ul. Wroniecką a ul. Bóżniczą) powstanie w ramach trwającej budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Solnej – ul. Wolnica. Inwestycją kluczową będzie kolejny etap budowy Tramwaju na Naramowice, wzdłuż ul. Garbary i ul. Szelągowskiej, obejmujący również infrastrukturę rowerową.

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

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta