

POZNAŃ PO BYPAD-ZIE

Podsumowanie stanu realizacji polityki rowerowej miasta



STOWARZYSZENIE ROWEROWY POZNAŃ - „SEKCJA ROWERZYSTÓW MIEJSKICH”

Lipiec 2016

Poznań, 28 lipca 2016 r.

Szanowni Państwo,

28 stycznia 2016 roku po kilku miesiącach przygotowań, współpracy urzędników, działaczy społecznych i specjalistów opublikowany został raport podsumowujący audyt polityki rowerowej BYPAD. Pojawiła się w nim diagnoza stanu realizacji polityki rowerowej Poznania wraz z harmonogramem działań na następne 30 miesięcy. Odpowiedzialny za transport prezydent Maciej Wudarski czynnie uczestniczył w pracach grupy ewaluacyjnej, miał pełną kontrolę nad przyjętymi zapisami i osobiście zatwierdził dokument.

Od publikacji raportu mija właśnie 6 miesięcy. W tym czasie miasto zgodnie z harmonogramem powinno już zrealizować 15 działań i mieć w przygotowaniu kolejne. Niestety, stwierdzić musimy, że deklaracje z początku tego roku nie przełożyły się na działania. Nie zostały zrealizowane nawet tak podstawowe zobowiązania jak powołanie koordynatora polityki rowerowej miasta czy publiczna deklaracja prezydenta o realizacji polityki rowerowej do roku 2018.

Niniejszy raport przedstawia stan realizacji przyjętego programu. Każde zadanie zostało osobno przedstawione: zawiera termin realizacji, opis, stan realizacji i związane z nim skutki.

Aktualna sytuacja jest dla nas wysoce niepokojąca i wymaga zdecydowanych działań. Wynik ostatnich wyborów samorządowych został przyjęty z dużą nadzieją wśród osób zajmujących się na co dzień transportem. Niestety doświadczenia przy kolejnych projektach oraz upływający czas utwierdzają nas w przekonaniu, że nie ma zmiany jakościowej dla rowerzystów na poznańskich drogach i brakuje decyzyjności i determinacji w jej wdrażaniu. Liczymy, że władze Poznania zrealizują swoje zobowiązania i będą prowadzić politykę rowerową zgodnie z jej priorytetami. Mamy nadzieję, że niniejszy raport w tym pomoże.

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań - „Sekcja Rowerzystów Miejskich”

Opracowanie raportu: Tadeusz Mirski

Współpraca: Adam Beim i Marcin Czerkawski

PROBLEMY ZDIAGNOZOWANE W BYPAD-ZIE

Krytyczna diagnoza stanu realizacji polityki rowerowej na koniec roku 2015

Program działań opracowany w ramach audytu BYPAD powstawał w odpowiedzi na ogromne braki w zakresie realizacji polityki rowerowej, które zostały zdiagnozowane w czasie prac grupy ewaluacyjnej.

Diagnoza stanu na koniec roku 2015 zawierała m.in. następujące obserwacje:

1. Najważniejszą barierą dla ruchu rowerowego w Poznaniu jest brak spójności systemu tras.
2. W obszarze centrum występuje duże nagromadzenie poważnych barier dla rowerzystów.
3. Rowerzyści nie czują się bezpiecznie na poznańskich ulicach. Samochody osiągają znaczne prędkości i panuje społeczne przyzwolenie dla takiej jazdy. Sposób organizacji ulic sprzyja takim zachowaniom.
4. Współpraca urzędu z lokalnymi organizacjami w Poznaniu przebiegała przez długie lata bardzo źle. Konflikt ten nie wygasł całkowicie nawet mimo zmiany władz. Poznań nie wykorzystywał i wciąż nie wykorzystuje w pełni potencjału i wiedzy organizacji rowerowych. Brak jest systemowego rozwiązania angażującego reprezentację rowerzystów w realizację polityki rowerowej na wszystkich etapach.
5. Poznań nie ma struktur umożliwiających realizację skutecznej polityki rowerowej. Oficer rowerowy jako szeregowy pracownik Wydziału Transportu i Zieleni nie ma możliwości bezpośredniego oddziaływania na instytucje realizujące inwestycje związane z ruchem rowerowym: Zarząd Dróg Miejskich, Poznańskie Inwestycje Miejskie czy Zarząd Transportu Miejskiego. Ograniczony jest jego wpływ na realizację rad osiedli. Oficer ma problem z inicjowaniem inwestycji rowerowych (i kreowaniem polityki rowerowej), a jego rola sprowadza się w dużej mierze do opiniowania projektów infrastruktury rowerowej bez prawa do ostatecznego głosu. To rozwiązanie jest niefunkcjonalne i różne od stosowanych w innych miastach.
6. Brak formalnego zdefiniowanego kierunku i kształtu polityki rowerowej miasta, który byłby wiążącą wykładnią dla podejmowanych decyzji.
7. Polityka Transportowa Miasta Poznania z 1999 r. zawiera zapisy o ograniczaniu ruchu samochodowego w mieście i preferencji dla komunikacji rowerowej, zwłaszcza w obszarze śródmieścia, jednak nie przekładała się na realizowane inwestycje w mieście. Główne inwestycje przez lata były realizowane z priorytetem dla komunikacji samochodowej.
8. Nawet niewielkie projekty rowerowe powstają poza urzędem, w ramach zewnętrznych zleceń dla biur projektowych, co wydłuża proces przygotowawczy z możliwych 1-2 miesięcy do nawet 12 miesięcy.

9. Miasto nie prowadzi spójnych działań informacyjnych służących promocji prowadzonej polityki rowerowej. Główna aktywność na polu edukacji rowerzystów pochodzi od lokalnych organizacji pozarządowych. Działania miasta skupiają się na informowaniu o oddawanych inwestycjach i turystyce rowerowej.

10. Nie istnieje przemyślana polityka sytuowania parkingów rowerowych przy przystankach komunikacji zbiorowej. Niemożliwy jest legalny dojazd rowerem do głównego wejścia na dworzec, a poruszanie się po samym dworcu jest utrudnione.

11. Poznański Rower Miejski notuje słabsze wyniki wypożyczeń niż analogiczne systemy w innych polskich miastach, a wcześniejsze lokalizacje stacji były często nietrafione.

12. Niewystarczająca ilość i jakość danych na temat ruchu rowerowego w Poznaniu utrudniają realizację efektywnej polityki rowerowej.

Członkowie grupy ewaluacyjnej w czasie BYPAD-u byli zgodni, że niezbędna jest zmiana sposobu realizacji polityki rowerowej. Przekonanie w tym względzie wyrażał prezydent Wudarski i sami urzędnicy. Wydawać się wówczas mogło, że opublikowany raport będzie wstępem do wprowadzenia nowej jakości w polityce rowerowej Poznania. Niestety, jak się przekonujemy, przełom nie nastąpił.



Prezydent Maciej Wudarski odbiera certyfikat BYPAD od audytora Cezarego Grochowskiego. Poznań, 28 stycznia 2016

STAN REALIZACJI ZOBOWIĄZAŃ MIASTA

Do jakich działań zobowiązał siebie i swoich urzędników prezydent Wudarski? Oto lista 15 zadań, które miały być zrealizowane w ciągu 6 miesięcy od publikacji raportu BYPAD. W naszej ocenie jedynie dwa z tych zadań można uznać za w pełni zrealizowane: powołanie Rady Rowerowej i liczenie rowerzystów. W przypadku trzeciego zadania, zaplanowania ustawienia stacji rowerów miejskich, decyzja została podjęta, ale nie nastąpiła jakościowa zmiana względem wcześniejszych praktyk, chociaż postulowano ją w BYPAD-zie. Pozostałe 12 zadań nie zostało zrealizowanych.

Wszystkie kwestie staraliśmy się dodatkowo zweryfikować, ale zastrzegamy, że istnieje możliwość, że w urzędzie są prowadzone z opóźnieniem przygotowania, o których nie zostaliśmy poinformowani.

Zadania przewidziane do realizacji do lipca 2016:

1. Skoordynowanie prac urzędników w zakresie realizacji polityki rowerowej (brak)
2. Powołanie Rady Rowerowej (jest)
3. Polityczna deklaracja realizacji polityki rowerowej na lata 2016-2018 (brak)
4. Współpraca z komisją ds. bezpieczeństwa (brak)
5. Program poprawy bezpieczeństwa na drogach (brak)
6. Internetowa platforma dedykowana polityce rowerowej (brak)
7. Rowerowa podstrona w witrynie www.poznan.pl (brak)
8. Poznańska Kampania Rowerowa (brak)
9. Masowe imprezy rowerowe (brak)
10. Liczenie rowerzystów (jest, bez ewaluacji)
11. Uporządkowanie kwestii przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej (brak)
12. Wybór optymalnych lokalizacji stacji rowerów miejskich (jest wybór, bez optymalizacji)
13. Program budowy parkingów (brak)
14. Kampania popularyzująca wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów (brak)
15. Promowanie dojazdów rowerem na zakupy (brak)

Poniżej szczegółowo przedstawiamy stan realizacji wszystkich zadań wraz z omówieniem skutków występujących braków. Zadania orientacyjnie podzieliliśmy na następujące obszary:

- Nadzór nad realizacją polityki rowerowej
- Bezpieczeństwo
- Dostęp mieszkańców do informacji
- Promocja i weryfikacja efektywności działań
- Transport publiczny
- Parkowanie

NADZÓR NAD REALIZACJĄ POLITYKI ROWEROWEJ

1. Skoordynowanie prac urzędników w zakresie realizacji polityki rowerowej

Termin: Luty 2016

Zobowiązanie: Powołanie koordynatora polityki rowerowej, utworzenie w urzędzie sekcji rowerowej oraz wyznaczenie w pozostałych wydziałach i zarządach osób odpowiedzialnych za realizację wybranych aspektów polityki rowerowej.

Stan realizacji: Do dziś prezydent Wudarski nie zrealizował najważniejszego zobowiązania: nie powołał koordynatora polityki rowerowej. W Wydziale Transportu i Zieleni nie powstała sekcja rowerowa. Działania pojedynczych osób realizujących projekty rowerowe są nieskoordynowane.

Skutki: Urzędnicy poświęcają czas na pomniejsze projekty i nie skupiają na priorytetach (co widać choćby po stanie realizacji zobowiązań z BYPAD-u). Oficer rowerowy jest szeregowym urzędnikiem Wydziału Transportu i Zieleni o bardzo ograniczonym zakresie kompetencji. Nie ma możliwości bezpośredniego oddziaływania na Zarząd Dróg Miejskich, który realizuje większość inwestycji związanych z ruchem rowerowym.

Komentarz: To zadanie ma strategiczne znaczenie i brak jego realizacji uniemożliwia wprowadzanie w życie polityki rowerowej. Oczekujemy niezwłocznego uregulowania tej kwestii.

2. Powołanie Rady Rowerowej

Termin: Luty 2016

Zobowiązanie: Rada złożona z urzędników, przedstawicieli organizacji pozarządowych i ekspertów ma się spotykać raz na kwartał i podsumowywać realizację działań

Stan realizacji: Rada została powołana, od czasu przyjęcia BYPAD-u spotkała się dwa razy - w kwietniu i w lipcu. Podczas spotkania lipcowego połowa zaplanowanych tematów nie została omówiona, a w przypadku tych przedstawionych nie uzyskaliśmy jako przedstawiciele strony społecznej satysfakcjonujących informacji (działania na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów, połączenie Wartostrady z istniejącą infrastrukturą). Udało się na nasz wniosek zorganizować dodatkowe dwa spotkania w mniejszym gronie poświęcone koncepcjom tras rowerowych. Następne posiedzenie Rady Rowerowej ma się odbyć w sierpniu.

Skutki: Brak pełnego monitoringu działań prowadzonych przez miasto. Opóźnienia związane z oczekiwaniem na decyzje. Jedynie dodatkowe spotkania poświęcone koncepcjom tras rowerowych pozwalają liczyć, że to zadanie zostanie zrealizowane w terminie, choć do niego również mamy bardzo poważne zastrzeżenia.

3. Polityczna deklaracja realizacji polityki rowerowej na lata 2016-2018

Termin: Luty 2016

Zobowiązanie: Jasna, mocna i konkretna deklaracja władz miasta w zakresie polityki rowerowej, najlepiej mająca formę dokumentu. Silne publiczne nagłośnienie prorowerowych decyzji politycznych.

Stan realizacji: Brak

Skutek: Rozmycie działań na rzecz poprawy infrastruktury rowerowej. Mieszkańcy, którzy oczekują zmian i potwierdzenia, że zobowiązania są traktowane poważnie, są zawiedzeni brakiem jasnego komunikatu władz.

BEZPIECZEŃSTWO

4. Współpraca z komisją ds. bezpieczeństwa

Termin: Kwiecień 2016

Zobowiązanie: Zaplanowanie spotkań Rady rowerowej i Komisji ds. bezpieczeństwa przy ZDM, których zadaniem będzie analizowanie (raz do roku) danych o zdarzeniach i wypadkach z udziałem rowerzystów, wskazywanie miejsc najbardziej niebezpiecznych oraz rekomendacje zmian poprawiających bezpieczeństwo (od zmiany programów sygnalizacji drogowej przez organizację ruchu po „twarde” zmiany infrastrukturalne), ewaluacja wdrożonych zmian.

Stan realizacji: Takie spotkanie się nie odbyło i nie zostało zaplanowane. Ograniczono się do prezentacji na temat wypadków z udziałem rowerzystów na Radzie Rowerowej w lipcu. W jej trakcie prezydent Wudarski przyznał, że żadne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w krytycznych miejscach nie zostały podjęte, a rowerzyści w najbliższym czasie mogą się spodziewać jedynie malowania niebezpiecznych przejazdów rowerowych.

Skutki: Nie ma żadnego planu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa, ani tym bardziej szerszego porozumienia na rzecz jego realizacji. Wiedza na temat przyczyn wypadków rowerzystów nie jest upowszechniona. Działania policji na poznańskich ulicach są skupione na pobocznych kwestiach.

5. Program poprawy bezpieczeństwa na drogach

Termin: Styczeń 2016 - Czerwiec 2018

Zobowiązanie: Zaproponowanie policji wspólnego programu mającego na celu zwiększenie bezpieczeństwa w pobliżu szkół, w strefach tempo 30 oraz przestrzeganie obowiązujących prędkości – wzmożone kontrole prędkości na najważniejszych trasach, wdrożenia rozwiązań technicznych (np. zawężanie pasów ruchu).

Stan realizacji: Brak

Skutki: Skutki będą znane na koniec roku. W 2015 roku 30 rowerzystów było ciężko rannych w wyniku wypadków na poznańskich drogach i trudno spodziewać się poprawy sytuacji. W czerwcu tego roku doszło do śmiertelnego wypadku rowerzysty z pojazdem ciężarowym na ul. Warszawskiej.

DOSTĘP MIESZKAŃCÓW DO INFORMACJI

6. Internetowa platforma dedykowana polityce rowerowej

Termin: Marzec 2016

Zobowiązanie: Internetowa platforma ma służyć publikacji i konsultacji wizji, pomysłów, koncepcji, projektów

Stan realizacji: Według naszej wiedzy brak działań w tym zakresie, w przypadku realizowanych konsultacji brakuje nawet ewaluacji na dotychczasowych stronach jednostek miejskich.

Skutek: Mieszkańcy nie mają wiedzy odnośnie realizacji polityki transportowej miasta. Informacje dostępne na stronach jednostek miejskich są wybiórcze i trudne do znalezienia. Konsultacjom brakuje podsumowań. Debata na temat polityki transportowej Poznania bazuje obecnie na emocjach, nie zadbano o poinformowanie mieszkańców i powszechny dostęp do fachowej wiedzy. Rowerzyści są niezadowoleni, a wśród nie-rowerzystów panuje nieprawdziwe przekonanie jakoby miasto skupiało się na realizacji infrastruktury rowerowej.

7. Rowerowa podstrona w witrynie www.poznan.pl

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: Stworzenie podstrony na www.poznan.pl informującej o najważniejszych realizacjach polityki rowerowej.

Stan realizacji: Brak

Skutki: Brak dostępu mieszkańców do informacji o realizacji polityki rowerowej Poznania. Mieszkańcy wprowadzani są w błąd nawet przy wyszukiwaniu tak prostych do przygotowania informacji jak dostępne wypożyczalnie rowerów. Wciąż zachęca się do korzystania z wypożyczalni rowerów ZTM (zamknięta w zeszłym roku), a działanie Poznańskiego Roweru Miejskiego przedstawione jest wg stanu z roku 2012.

PROMOCJA I WERYFIKACJA EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ

8. Poznańska Kampania Rowerowa

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: Wdrożenie przez urząd długoletniego projektu informacyjnego (np. „Poznańska Kampania Rowerowa” z własnym logo), który dokumentowałby w jednym miejscu wszystkie działania polityki rowerowej. Przyjęcie wewnętrznego dokumentu wypracowanego wspólnie przez WTiZ i Biuro Prasowe o roboczej nazwie „polityka informacyjna”, który zakładałby wprowadzenie tematu transportu rowerowego do działań informacyjnych wszystkich jednostek urzędu.

Stan realizacji: Brak

Skutki: Brak dostępu mieszkańców do informacji o realizacji polityki rowerowej Poznania.

Komentarz: Brak realizacji tego zadania należy potraktować jako skutek braku pozostałych. Miasto nie miałooby w tej chwili o czym informować mieszkańców.

9. Masowe imprezy rowerowe

Termin: Czerwiec 2016, 2017, 2018

Zobowiązanie: Dofinansowanie co roku przynajmniej dwóch masowych imprez rowerowych zachęcających do jazdy rowerem po mieście i budujących pozytywny wizerunek miejskiego ruchu rowerowego (typu: Święto Rowerzysty, Wielki Przejazd Rowerowy, Dzień bez Samochodu).

Stan realizacji: Brak

Skutki: Nie jest budowany pozytywny wizerunek miejskiego ruchu rowerowego. Debatę publiczną dominują próby przedstawiania rzekomej wojny na drogach, które szkodzą popularyzacji rowerów. Poznań coraz bardziej odstaje przy tym od innych miast. W Gdańsku w tym roku w Wielkim Przejazdzie Rowerowym uczestniczyło ponad 15 tysięcy ludzi, kilka tysięcy zebrało też Święto Rowerzysty we Wrocławiu. Przedstawiciele władz obu tych miast byli obecni na tych wydarzeniach.

10. Liczenie rowerzystów

Termin: Maj 2016, 2017, 2018

Zobowiązanie: Zamawianie corocznych liczeń rowerzystów na najważniejszych skrzyżowaniach oraz wyrywkowo w miejscach planowanej budowy infrastruktury rowerowej, w miesiącach wiosenno-letnich, w godzinach porannych i popołudniowych, uwzględniających płeć, wiek oraz miejsce rowerzysty (chodnik, jezdnia).

Stan realizacji: Zadanie zostało zrealizowane na przełomie maja i czerwca. Do dziś nie doczekaliśmy się jego ewaluacji. Jego wyniki zostały jednak wykorzystane przy tworzeniu koncepcji nowych tras rowerowych.

Skutki: Porównanie wyników z kolejnych lat pozwoli zmierzyć efektywność prowadzonych działań. Na bieżąco mieszkańcy nie uzyskali jednak dostępu do informacji o natężeniach ruchu rowerowego.

TRANSPORT PUBLICZNY

11. Uporządkowanie kwestii przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: Przestrzeganie ustalonych zasad dotyczących przewożenia rowerów w komunikacji (zgodnie z regulaminem ZTM), przeszkolenie w tym kierunku kierowców i motorniczych, zmiana regulaminu.

Stan realizacji: Nie mamy informacji o wdrożeniu, rowerzyści sygnalizują nam ogromne problemy z przewozem rowerów w tym roku.

Skutki: Rowerzyści przewożący rowery pojazdami komunikacji są obrażani i wypraszani przez kierowców i motorniczych. Pomimo wcześniejszych zapewnień, że niemal wszystkie pojazdy są przystosowane do przewozu rowerów, w praktyce okazuje się, że pozostają one niedostępne. Sprawa nabrała ogólnopolskiego rozgłosu pod koniec maja, chociaż przewidziano taki problem wcześniej i można było go uniknąć. Strona społeczna i przewoźnicy zbierają głosy niezadowolonych pasażerów próbujących przewieźć rowery w komunikacji miejskiej. Wydaje się, że nieuprawiona i podparta na stereotypach niechęć kierowców i motorniczych wobec rowerzystów narasta.

12. Wybór optymalnych lokalizacji stacji rowerów miejskich

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: W związku z planem rozszerzenia sieci roweru publicznego dokonanie wyboru optymalnych lokalizacji z udziałem społecznym i ekspertów.

Stan realizacji: Stacje zaplanowane na rok 2016 zostały już ustawione, ale ich lokalizacje budzą szereg zastrzeżeń. Nie zostały odpowiednio przygotowane miejsca pod stacje (brak odpowiedniego oznakowania, w jednym przypadku również brak przestawienia miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych), same stacje są nieraz odwrotnie ustawione (terminal w najdalszej części, brak dostępu z drogi dla rowerów lub jezdni), a wybrane lokalizacje w skali miasta nie są optymalne przy obecnym rozwoju sieci (problem zbyt dużych odległości między stacjami, niedostatecznej obsługi centrum, który obniża efektywność systemu). Lokalizacje stacji na kolejne lata nie są jeszcze zatwierdzone.

Skutki: System rowerów miejskich nie działa w pełni efektywnie, a nowe lokalizacje stacji wzbudziły czasem niepotrzebne kontrowersje i w niektórych przypadkach nie są funkcjonalne dla użytkowników. Istnieje obawa, że praca z ostatnich miesięcy zostanie zmarnowana i nowe, dobrze przemyślane lokalizacje, zostaną zablokowane.

Znaczące jest to, że niedawno Poznański Rower Miejski chwalił się rekordowym wynikiem z czerwca, chociaż poszerzenie sieci nastąpiło w lipcu i to teraz należałoby się spodziewać szczytowych wyników.

PARKOWANIE

13. Program budowy parkingów

Termin: Czerwiec 2016, 2017, 2018

Zobowiązanie: Umożliwienie zgłaszania przez mieszkańców propozycji lokalizacji stojaków typu np. odwrócone „U” na terenie miasta, montaż co najmniej 300 stojaków rocznie z budżetu ogólnego miasta.

Stan realizacji: ZDM stawia stojaki rowerowe w porozumieniu z radami osiedli, stojaki stawia się często w celu zabezpieczenia chodnika przed nielegalnym parkowaniem, a nie zgodnie z potrzebami samych rowerzystów (przykład: stojaki na ulicy Murawa). Mieszkańcy nie mają możliwości zgłaszania propozycji lokalizacji stojaków do urzędu. Prowadzonych działań nie można nazwać programem.

Skutki: Brakuje stojaków tam, gdzie są najbardziej potrzebne: w centrum, przy wielu budynkach użyteczności publicznej, lokalnych centrach. O ile popieramy założenie, że w celu zabezpieczenia chodnika przed nielegalnym parkowaniem samochodów lepiej jest postawić stojak niż słupki, to nie należy tego traktować jako odpowiedzi na potrzeby parkingowe rowerzystów. Wiedza na temat tego, gdzie szczególnie przydałyby się stojaki, jest rozproszona między radami osiedli i urzędami.

14. Kampania popularyzująca wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: Uruchomienie programu (typu „Bezpieczny rower”) – akcji/kampanii informacyjnej popularyzującej wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów, montowaniu bezpiecznych stojaków typu odwrócone „U”, edukacja w tym zakresie deweloperów, handlowców i użytkowników.

Stan realizacji: Brak

Skutki: Użytkownicy pozostają bardziej narażeni na kradzieże rowerów, ponieważ w wielu miejscach wciąż stosuje się tzw. „wyrwikółka”, które utrudniają zabezpieczenie pojazdów. Wiele osób pozostaje nieświadomych, że stosowane przez nich zabezpieczenia są nieskuteczne.

15. Promowanie dojazdów rowerem na zakupy

Termin: Czerwiec 2016

Zobowiązanie: Opracowanie programu zachęcania sklepów i centrów handlowych do promowania wśród klientów podróży rowerem (promocja dobrych rozwiązań).

Stan realizacji: Brak

Skutki: Pod wieloma sklepami i centrami handlowymi rowerzyści wciąż mają problem z parkowaniem (brak/niedostatek stojaków, wyrwikółka). W publicznej debacie pojawiają się głosy, jakoby rower nie nadawał się do codziennego funkcjonowania, w tym robienia zakupów.

PERSPEKTYWY NA NAJBLIŻSZE MIESIĄCE

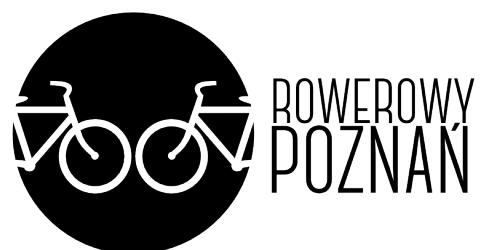
Najbliższe miesiące zadecydują o sukcesie lub porażce obecnych władz miasta w zakresie realizacji polityki rowerowej. W tym czasie muszą się rozstrzygnąć dwie kluczowe kwestie:

1. Nadanie oficerowi rowerowemu kompetencji koordynatora polityki rowerowej - dopóki ten postulat nie zostanie spełniony, realizacja polityki rowerowej nie będzie możliwa. Decyzja należy do prezydenta Wudarskiego i oczekujemy od niego spełnienia tego zobowiązania.

2. Przygotowanie i przyjęcie przez Radę Miasta Programu Rowerowego na najbliższe lata, który zawierać będzie m.in. koncepcję stworzenia podstawowego szkieletu tras rowerowych. Sukces tego działania wymaga szerokiej współpracy prezydenta, urzędników, specjalistów, polityków i przedstawicieli organizacji rowerowych.

Zadania zaplanowane w harmonogramie BYPAD na kolejne miesiące 2016 roku:

- Wykonanie koncepcji tras rowerowych – wrzesień
- Zaprojektowanie i wdrożenie (etapowe w kolejnych latach) programu edukacyjno-promocyjnego w szkołach – wrzesień
- Stworzenie Programu Rowerowego na lata 2016-2022 – październik
- Przygotowanie operacyjnego planu inwestycyjnego – październik
- Uwzględnienie budżetu rowerowego w Wieloletniej Prognozie Finansowej – październik
- Wprowadzenie tematyki rowerowej do planów innych wydziałów – październik
- Funkcjonalny miejski system interwencji w sprawach rowerowych – grudzień
- Przygotowanie katalogu bezpiecznych parkingów rowerowych – grudzień
- Zinstytucjonalizowanie współpracy z sąsiednimi gminami – grudzień
- Opracowanie wskazań dot. dojazdu rowerem i przewozu rowerów w Poznańskiej Kolei Metropolitalnej – grudzień
- Powstanie koncepcji ułatwień dla turystyki rowerowej – grudzień
- Aktualizacja mapy rowerowej Poznania – grudzień
- Wstępne wdrożenie stref Tempo 30 i kontraruchu w centrum – grudzień
- Wdrożenie kontraruchu na Grunwaldzie i Łazarzu – grudzień
- Wdrożenie kontraruchu na kilkunastu ulicach na innych osiedlach – grudzień
- Wykonanie pakietu małych poprawek istniejącej infrastruktury – grudzień
- Zaprojektowanie stref Tempo 30 dla pozostałych etapów wdrożenia w śródmieściu – grudzień
- Zaprojektowanie trasy rowerowej na Grunwaldzkiej i Bukowskiej – grudzień
- Zaprojektowanie strefy Tempo 30 w kolejnych etapach, kontraruchu na Wildzie i pozostałych ulicach w mieście – grudzień



STOWARZYSZENIE ROWEROWY POZNAŃ - „SEKCJA ROWERZYSTÓW MIEJSKICH”

Lipiec 2016