

Wydział Transportu i Zieleni
Urzędu Miasta Poznania

POZnań*

Nr sprawy: TZ-VII.7226.6.1.2016
Lotus: 310816-2457

**Pan
Tadeusz Mirski
Prezes Stowarzyszenia Rowerowy
Poznań
ul. Kraszewskiego 8/18
60-518 Poznań**

Poznań, 31 sierpnia 2016 r.

dot. raportu „Poznań po BYPADzie”

Szanowny Panie Prezesie,

Dziękując Państwu za przygotowany raport na temat wdrażania Poaudytowego Planu Działania BYPAD, przekazuję poniżej informacje na temat stanu i perspektyw realizacji działań wymienionych w raporcie:

1. Skoordynowanie prac urzędników w zakresie realizacji polityki rowerowej.

Informacje w tym zakresie zostały przekazane Stowarzyszeniu ustnie przez Prezydenta M. Wudarskiego podczas Rady Rowerowej 8 sierpnia 2016 r. Pan Prezydent poinformował, że ze względu na duże kontrowersje społeczne jakie wywołała tematyka rowerowa, np. w przypadku konsultacji dotyczących ul. Grunwaldzkiej, oraz okoliczność, że powołanie pełnomocnika Prezydenta ds. rowerowych może negatywnie odbić się na kolejnych przygotowywanych dokumentach programowych, aktualnie odstąpił od jego powołania.

Koordinacja merytoryczna jest obecnie prowadzona przez p. Wojciech Makowski (stanowisko ds. rowerowych) wraz z Wydziałem Transportu i Zieleni UMP, a także poprzez szeroko rozumiane działania podejmowane przez samego Pana Prezydenta M. Wudarskiego.

2. Powołanie Rady Rowerowej.

Rada Rowerowa pracuje od kwietnia 2016.

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

Deklaracje wspierania rozwoju ruchu rowerowego były wielokrotnie składane zarówno przez Pana Prezydenta MP, jak i przez Zastępcę Prezydenta ds. transportu.

4./5. Współpraca z komisją ds. bezpieczeństwa/ Program poprawy bezpieczeństwa na drogach.

W zakresie poprawy bezpieczeństwa zostały podjęte następujące działania:

Na Radzie Rowerowej w lipcu 2016 r. podjęto decyzję o wykonaniu czerwonego malowania (nowe lub odtworzeniowe) przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach i całych korytarzach znajdujących się wysoko w statystykach zdarzeń z udziałem rowerzystów (np. Bukowska). Malowanie to jest już w części wykonane.

Została także zainicjowana współpraca z komisją bezpieczeństwa przy Miejskim Inżynierze Ruchu. Komisji zostały w lipcu 2016 r. zaprezentowane materiały nt. zdarzeń z udziałem rowerzystów w ubiegłych latach, które zostały przekazane także Radzie Rowerowej.

Obecnie procedowany jest projekt „Tempo30”, który zawiera zmianę organizacji ruchu na ul. Krakowskiej (w tym na skrzyżowaniu Krakowska/Rybaki – nr 1 w statystykach zdarzeń z udziałem rowerzystów za ubiegły rok) na organizację postulowaną przez Państwa Stowarzyszenie.

Na wrzesień 2016 r. planowana jest wizja lokalna na skrzyżowaniu Dolna Wilda/Hetmańska (nr 1 w statystykach wieloletnich). O terminie przedmiotowego spotkania Stowarzyszenie zostanie oczywiście poinformowane.

Z uwagi na to, że działanie Komisji bezpieczeństwa ma charakter bardziej dyskusji o rozwiązaniach szczegółowych niż analiz ogólnych, wspólne posiedzenie Rady Rowerowej i komisji bezpieczeństwa, w opinii Wydziału, nie jest niezbędne.

6./7. Internetowa platforma dedykowana polityce rowerowej/Rowerowa podstrona w witrynie www.poznan.pl.

Informacje dotyczące polityki rowerowej zostaną zebrane na jednej stronie internetowej, zawierającej wybrane funkcjonalności, która powstanie do końca br. Do tego czasu informacje o działaniach w zakresie polityki rowerowej będą przekazywane istniejącymi kanałami, podobnie jak o innych aspektach polityki transportowej.

8. Poznańska Kampania Rowerowa.

Przygotowanie spójnej polityki informacyjnej w zakresie rowerowym nastąpi do końca br. Zostanie ona przed wdrożeniem zaprezentowana na Radzie Rowerowej.

9. Masowe imprezy rowerowe.

Miasto zorganizowało piknik rowerowy na dziedzińcu Urzędu w dniu 1 maja 2016 r. Patronuje też Poznań Bike Parade (czerwiec). Przygotowanie dużego wydarzenia rowerowego wiąże się ze znacznymi kosztami i wysiłkiem organizacyjnym. W tym roku środki i nakłady czasu na tę grupę zadań rowerowych zostały przekierowane na European Cycling Challenge. Zebrane po akcji opinie wskazują, że akcja się generalnie podobała i jest rekomendowany udział Poznania w tym wydarzeniu, przy zintensyfikowaniu działań promocyjnych. W ocenie Wydziału, decyzja o zainwestowaniu wysiłków w takie wydarzenie powinno być poprzedzona poważną refleksją, jaką wartość dla użytkowników ma nieść (dodatkową w stosunku do inicjatyw już istniejących). Ciekawą ideą, w Polsce do tej pory niepraktykowaną, wydaje się Ciclovía <http://www.streetfilms.org/ciclovía/> (wyłączenie którejs z głównych ulic w letnie niedziele np. w godz. 7-14 i dopuszczono w niej wyłącznie ruchu rowerowego, z dodatkowymi atrakcjami).

Temat będzie przedmiotem dyskusji na Radzie Rowerowej, dookreślając szczegóły, z perspektywą realizacji w przyszłym roku. Nadmieniam na marginesie, że wskazane w raporcie Stowarzyszenia przykłady z Wrocławia i Gdańska były to wydarzenia wykreowane przez lokalne organizacje rowerowe, w które samorządy się włączyły, kiedy osiągnęły one dużą skalę, budowaną wysiłkiem oddolnym.

10. Liczenie rowerzystów.

Zgodnie z planem, zostały zamówione pomiary natężenia ruchu rowerowego, przeprowadzone na przełomie maja i czerwca 2016 r.. Nie jest zasadna ocena Państwa Stowarzyszenia, że wyniki te nie zostały zewaluowane. Podstawowym celem takich badań jest bowiem porównywanie natężeń ruchu rowerowego na przestrzeni lat. W związku z tym, że Miasto nie posiada porównywalnych danych historycznych, ewaluację będzie można przeprowadzić w przyszłym roku, po kolejnej fali badań.

11. Uporządkowanie kwestii przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej.

Regulamin przewozów został zmieniony zarządzeniem 911/2015/P z dnia 24 grudnia 2015 r., a obecnie trwają prace nad dalszym uściśleniem zapisów. Dyskusja w tej sprawie odbyła się na Radzie Rowerowej w kwietniu 2016 r.

12. Wybór optymalnych lokalizacji stacji rowerów miejskich.

Nie można w pełni zgodzić się z konkluzjami przedstawionymi w raporcie Państwa Stowarzyszenia. Przede wszystkim, trafność wyboru lokalizacji może być oceniona na podstawie statystyk wykorzystania. Statystyki te są udostępniane przez operatora w cyklu miesięcznym, a więc obecnie dysponujemy statystykami do lipca – miesiąca, w trakcie którego były ustawiane nowe stacje. Wykorzystanie stacji zmienia się w ciągu roku, część stacji jest bardziej popularna latem, inne – w trakcie roku akademickiego. Trafność decyzji dotyczących stacji PRM ustawionych w tym roku będzie można wiarygodnie ocenić w listopadzie – po uzyskaniu danych za październik. Ponadto, z uwagi na przeniesienie wdrożenia strefy "Tempo30" na wiosnę 2017 roku również część postawionych w tym roku stacji (w szczególności "Kościuszki" i "Taczaka") zapewne nie rozwinię w pełni swojego potencjału i w zasadzie powinna być oceniana w przyszłym roku.

W odniesieniu do niektórych lokalizacji istotnie nastąpiły błędy. Leżały one bądź to po stronie zarówno wykonawcy, jak i ZTM. Dwa najpoważniejsze – dotyczące stacji Towarowa oraz Grochowska/Marcelińska, które zostały już poprawione. Kilka innych stacji zostanie skorygowanych bądź to w zakresie organizacji ruchu, bądź szczegółowej lokalizacji. Zmiany te odbędą się nie później niż w październiku w ramach zadania, obejmującego również korekty lokalizacji stacji omówionych w raporcie Państwa Stowarzyszenia z ubiegłego roku tj. stacji "Słowiańska" i "Rondo Solidarności", które zostaną przeniesione w ramach tych samych skrzyżowań. W odniesieniu do stacji słabo wykorzystanych tzn. "Os. Sobieskiego - dworzec autobusowy" oraz "Nowe zoo" oraz części stacji na kampusie Morasko optymalizacja będzie polegała na usunięciu z dotychczasowych lokalizacji i ustawieniu w innych. Zamiast stacji "Nowe ZOO" pojawi się stacja "CK Zamek" przy ul. Kościuszki.

Wydział podziela opinię, że należy dążyć do systemu o gęstej sieci stacji w centrum. Zaznaczamy jednak, że stwierdzony w ramach oceny śladów z European Cycling Challenge problem "słabej przepuszczalności" Starego Miasta dla rowerów, skłania do traktowania tej zasady mniej rygorystycznie, do czasu poprawy stanu infrastruktury rowerowej w centrum. Z punktu widzenia całości polityki transportowej Miasta istotnym celem jest także poprawienie dostępu mieszkańców do głównych tras transportu zbiorowego, w szczególności tramwajowych. Opinia Stowarzyszenia w zakresie zbyt dużego obszaru, w którym ulokowane są stacje po powiększeniu systemu w roku 2016 r. wymagałoby uszczegółowienia.

Zadanie wyboru lokalizacji PRM jest realizowane etapami, podobnie jak samo powiększanie systemu. Udział przedstawicieli Stowarzyszenia w pracach zespołu ds. lokalizacji stacji PRM (zainicjowany już w trakcie prac nad zestawem lokalizacji na rok 2016) z pewnością przyczynia się do zarówno do trafnego wyboru stacji nowych, jak i optymalizacji położenia stacji już istniejących.

13. Program budowy parkingów.

Program ten nie jest wdrażany w 2016 r. w założonym kształcie z uwagi na brak środków w budżecie rowerowym ZDM. Wydział zwróci się do ZDM z wnioskiem o uwzględnienie środków na realizację programu w budżecie rowerowym na rok 2017.

14. Kampania popularyzująca wiedzę o bezpiecznym parkowaniu rowerów.

Kampania taka zostanie przeprowadzona w bieżącym roku, bądź na początku roku 2017. Założenia kampanii zostaną przedstawione na spotkaniu Rady Rowerowej w październiku 2016 r.

15. Promowanie dojazdów rowerem na zakupy.

Ze względu na ograniczone środki finansowe w budżecie Wydziału Transportu i Zieleni UMP, realizacja przedmiotowej propozycji będzie możliwa dopiero w 2017 r.

W ocenie Wydziału, pomimo opóźnień w realizacji zadań szczegółowych, osiągnięcie celu 10% udziału ruchu rowerowego w roku 2022 nie jest na dzień dzisiejszy zagrożone.

Z poważaniem

DYREKTOR WYDZIAŁU

Violetta Wabińska-Chmielewska

