

Metropolitalny system tras rowerowych

Dr Tomasz Kossowski

Centrum Badań Metropolitalnych
UAM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Projekt 4

CELE PROJEKTU



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań*
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Cele projektu

- Poprawa stanu istniejących dróg rowerowych
- Budowa nowych dróg rowerowych na obszarze Metropolii
- Stworzenie spójnego systemu infrastruktury rowerowej
- Zwiększenie dostępności rowerem wszystkich źródeł i celów podróży



Cele projektu

- Zwiększenie udziału podróży rowerem w przemieszczeniach na obszarze Metropolii
- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy rowerem
- Rower podstawowym środkiem transportu na odległość do 5 km
- Zwiększenie roli roweru na dystansach dłuższych



Cele projektu

- Redukcja emisji zanieczyszczeń
- Zwiększenie roli roweru w rozwoju turystyki na obszarze Metropolii
- Zwiększenie do 15% udziału roweru w podróżach w Poznaniu i Metropolii do 2025-2030 roku
- Wzrost aktywności ruchowej i poprawa stanu zdrowia mieszkańców



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Projekt 4

UZASADNIENIE



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań*
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Uzasadnienie

- Konieczność realizacji celów „Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.” – cel operacyjny 1.1. – Zwiększenie spójności sieci drogowej
- Realizacja celów Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” – program 2.4. – Infrastruktura i ruch rowerowy



Uzasadnienie

- Wzrost stopnia kongestii
- Wzrost kosztów podróży
- Obniżenie jakości życia mieszkańców
- Zaspokojenie potrzeb mobilności osób zamieszkujących tereny zurbanizowane
- Obniżenie stopnia uprzywilejowania ruchu samochodowego generującego zanieczyszczenia



Projekt 4

DIAGNOZA STANU



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Diagnoza stanu

- Układ dróg rowerowych jest niekompletny i nierównomiernie rozwinięty
- Najlepiej rozwinięta sieć dróg rowerowych jest w Poznaniu (129 km w 2014 roku)
- W obszarze Metropolii występują krótkie odcinki dróg dla rowerów przy drogach gminnych



Diagnoza stanu

- Odcinki przy drogach wojewódzkich są niespójne
- Przy drogach powiatowych drogi dla rowerów występują wyjątkowo
- Zbyt częste łączenie ruchu rowerowego z pieszym
- Występowanie barier dla ruchu rowerów
- Niepraktyczny przebieg dróg dla rowerów



Diagnoza stanu

- Absurdalne rozwiązania dla ruchu rowerowego w obrębie dworca Poznań Główny – obszar problemowy
- Niejednolite standardy wykonywania i oznakowania dróg rowerowych
- Upośledzenie ruchu rowerowego na skrzyżowaniach z ruchem sterowanym i zmiany pierwszeństwa na niekorzyść



Diagnoza stanu

- Różne „typy” dróg rowerowych:
 - Droga dla rowerów
 - Droga dla rowerów i pieszych: z ruchem rozdzielonym i nierozdzielonym
 - Chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym
 - Szlak rowerowy
- Trudność w ustaleniu długości sieci



Diagnoza stanu

Stan sieci dróg rowerowych na obszarze Metropolii

Największa gęstość sieci (pow. 40 km na 100 km²): Poznań, Luboń, Puszczykowo

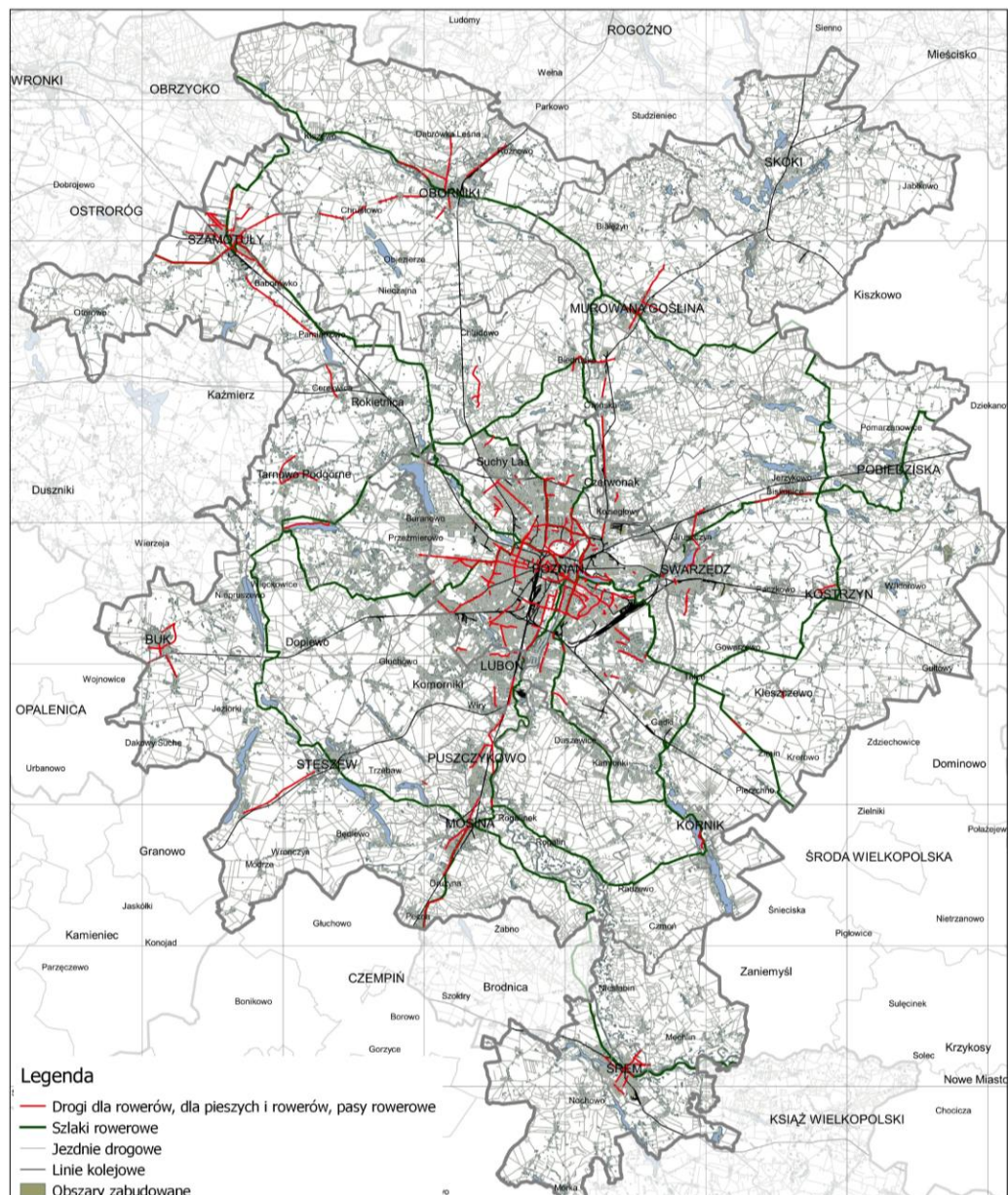
Najmniejsza gęstość sieci (pon. 5 km na 100 km²): Kostrzyn, Skoki, Pobiedziska, Kleszczewo

Udział w ruchu: Poznań 4,0%, pozostały obszar aglomeracji 5,3%

Większy udział przy większej długości sieci: Luboń (7,3%), Mosina (9,6%), Puszczykowo (12,1%), choć są wyjątki: Stęszew (10,7%)

W obrębie miasta pow. 10%: Śródka, Stary Grunwald, Wola

33% osób odchodzących od KM wybrało rower



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZNAŃ
metropolia

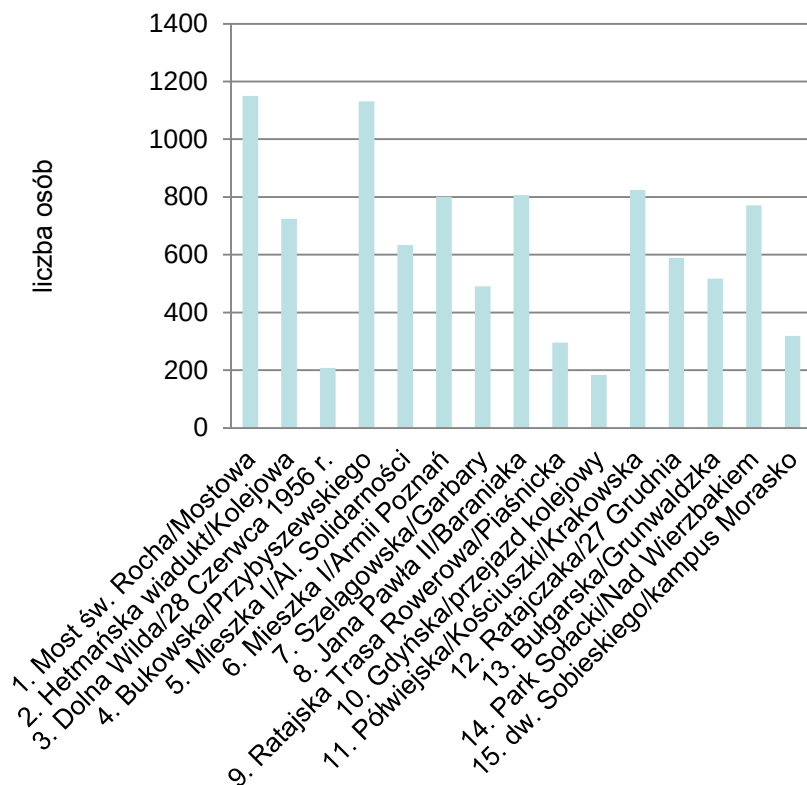
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



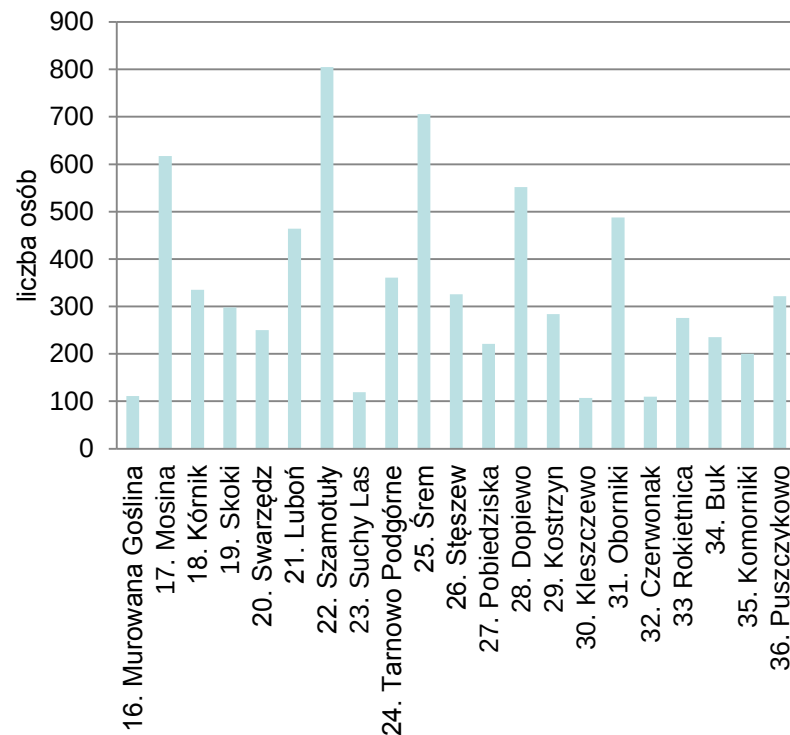
Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Diagnoza stanu

Rowerzyści w Poznaniu wg punktów pomiarowych

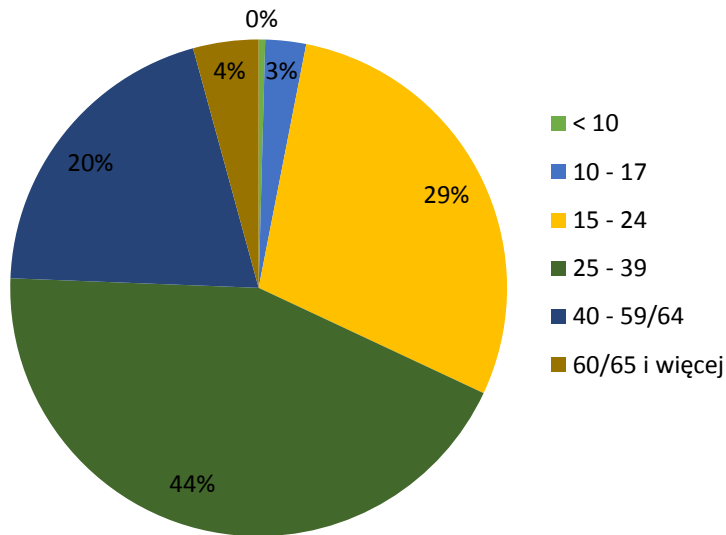


Rowerzyści w pozostałych gminach wg punktów pomiarowych

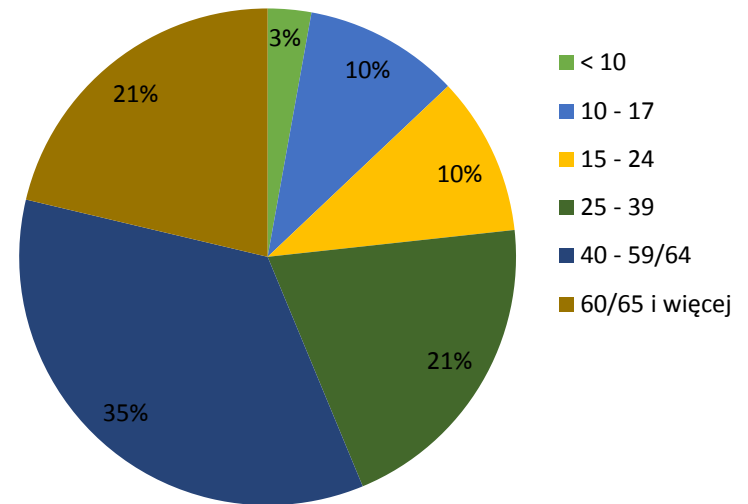


Diagnoza stanu

**Struktura wiekowa rowerzystów
w Poznaniu**

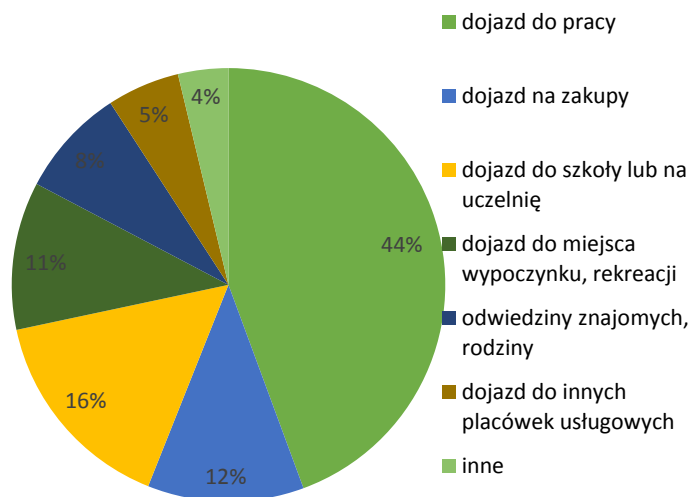


**Struktura wiekowa rowerzystów
w pozostałych gminach**

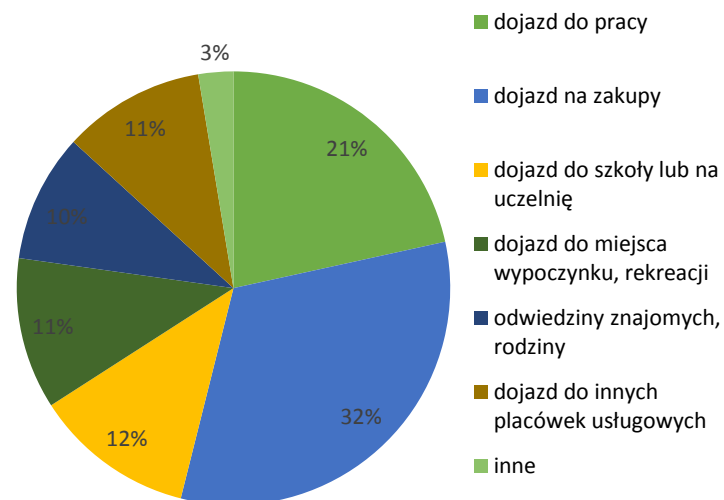


Diagnoza stanu

Cel podróży w momencie badania w Poznaniu

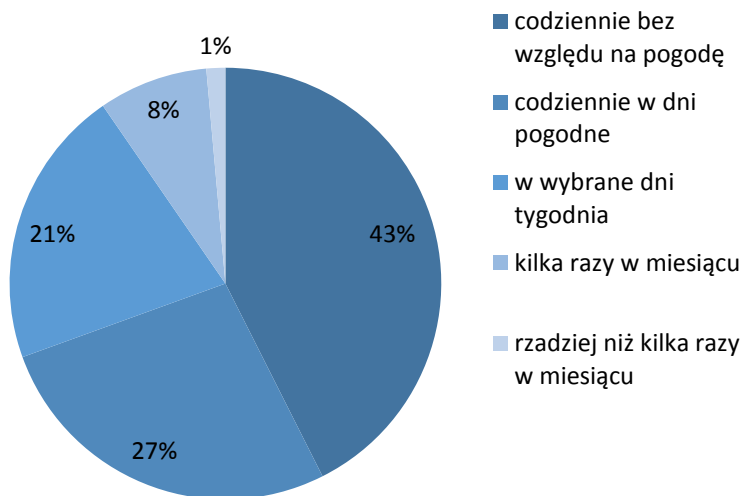


Cel podróży w momencie badania w pozostałych gminach

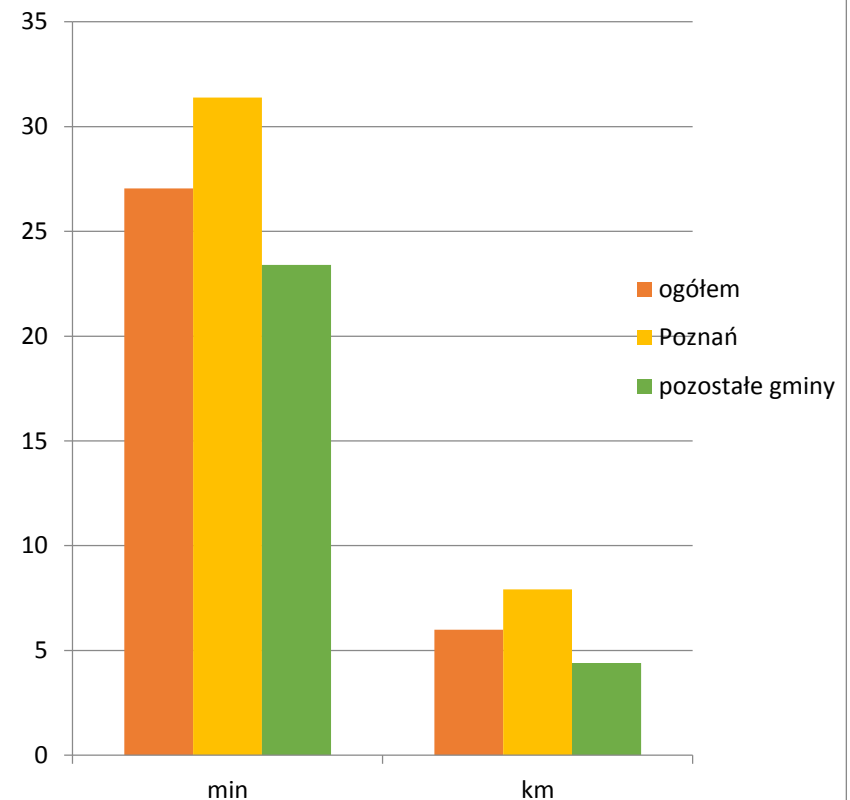


Diagnoza stanu

Częstość korzystania z roweru



Średnia podróż rowerem



Diagnoza stanu

- Średnia odległość w pojedynczej podróży wynosi 5,3 km
- Tylko 26% rowerzystów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Poznaniu na dobrze i bardzo dobrze, a w pozostałej części Metropolii podobną opinię ma 34%
- Przeprowadzono około 800 wywiadów



Projekt 4

CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań*
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Wartostrada

- Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż brzegów Warty, na wałach i obszarze zalewowym
- Położona w części doliny Warty na obszarze Metropolii
- Powiązana z układem dróg do komunikacji poprzecznej
- W założeniu podstawowa oś ruchu rowerowego w układzie północ-południe



Wartostrada

- W obrębie Poznania, odcinek Most Lecha – Most Przemysła może pełnić rolę elementu ogólnomiejskiej sieci rowerowej
- Możliwa czasowa niedostępność na obszarach zalewowych
- Kontynuacja w kierunkach północnym i południowym bardziej jako ciąg o znaczeniu rekreacyjnym



Wartostrada

- Znaczne oddalenie Wartostrady od potencjalnych źródeł i celów podróży i jej substytucyjność względem innych, wygodniejszych dróg rowerowych poza obszarem miasta Poznania
- Wątpliwości niektórych gmin co do priorytetu dla Wartostrady na obszarze poza Poznaniem



Rozbudowa systemu ddr

- Rozbudowa systemu dróg dla rowerów w obszarze funkcjonalnym Poznania – układ szkieletowy
 - Drogi lokalne, krótkie odcinki w obrębie gmin: do stacji kolejowych, urzędów, sklepów, szkół itd.
 - Drogi wewnątrzgminne, łączące wsie z miejscowością gminną



Rozbudowa systemu ddr

- Drogi międzygminne, łączące gminy z Poznaniem, powstające wzdłuż głównych dróg w Metropolii
- Parkingi Bike and Ride i powiązania ze stacjami Kolei Aglomeracyjnej
- Dowiązania do sieci ddr miasta Poznania i problem „wejścia” do miasta
- Uwzględnienie otoczenia zewnętrznego



Rozbudowa systemu ddr

- Wypracowanie standardów dotyczących:
 - Dróg dla rowerów lokalnych, gminnych, międzygminnych
 - Systemu oznakowania jednolitego dla całej Metropolii i jednakowej numeracji
 - Parkingów rowerowych
- Uwzględnienie planów i studiów opracowanych w gminach

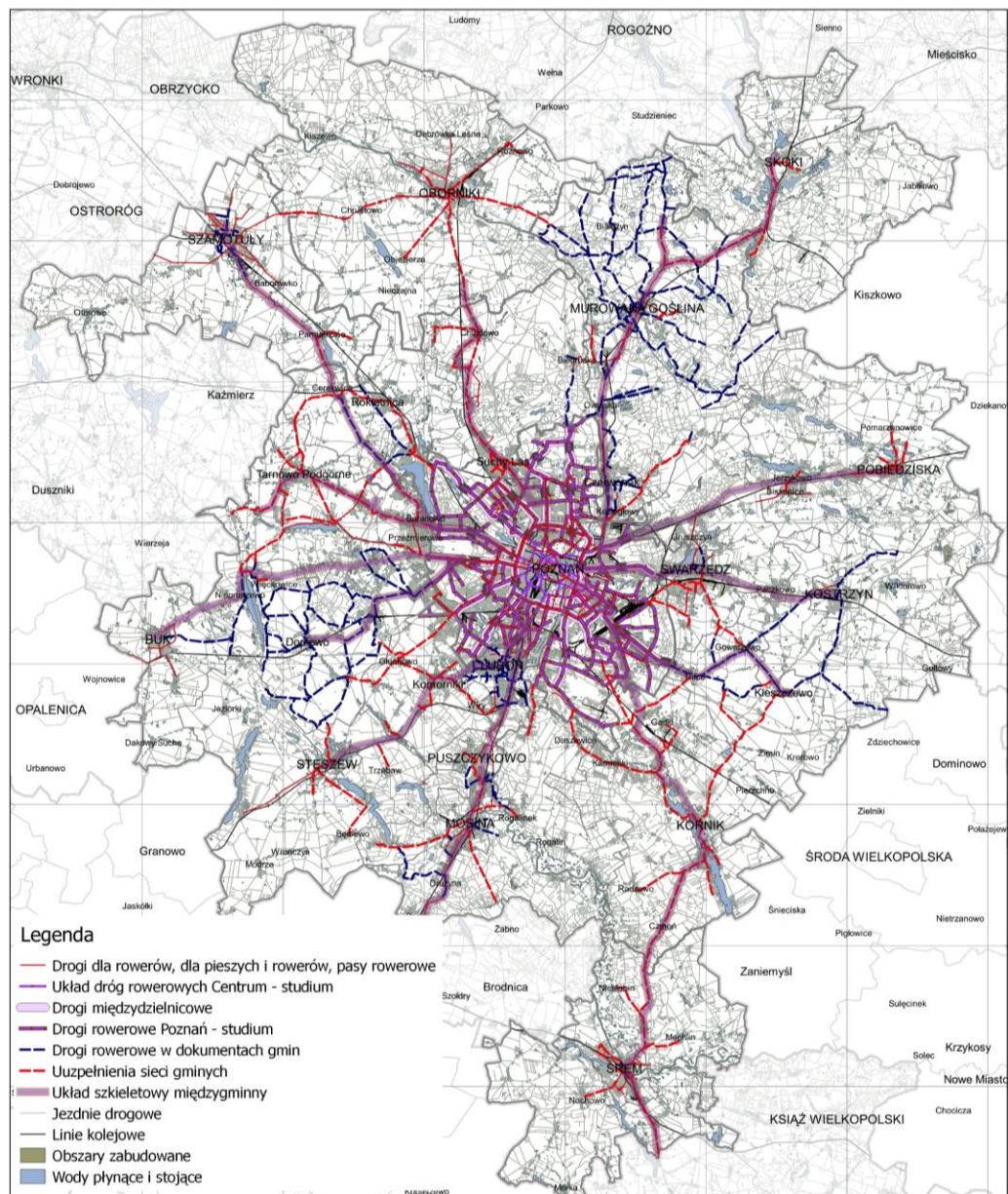


Rozbudowa systemu ddr

Etapowanie rozbudowy sieci:

- 1) Realizacja odcinków wewnątrzgminnych
- 2) Realizacja odcinków międzygminnych
- 3) Niezależna realizacja projektu Wartostrady

Projekt rozbudowy sieci jeszcze jest analizowany – to nie jest układ ostateczny



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZNAŃ
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Rozbudowa systemu ddr

- Możliwe działania do „szybkiej” realizacji
 - Uzupełnienie brakujących odcinków w relacji Poznań-Murowana Goślina
 - Przyłączenie Suchego Lasu do sieci poznańskiej
 - Uzupełnienie odcinków w relacji Poznań-Luboń
 - Podłączenie Tarnowa Podgórnego



Rozbudowa systemu ddr

- Nie jest jeszcze przesądzone, że ww. odcinki będą realizowane w ramach ZIT
- Decyzja o realizacji na podstawie właściwie dobranych kryteriów wyboru projektu



Kryteria wyboru

- Ranga w całej Metropolii (np. ponadlokalne), łączące gminy pomiędzy sobą
- Sieciowy charakter i uspołnienie z istniejącym układem
- Integracja z układem komunikacji publicznej
- Integracja z generatorami ruchu



Kryteria wyboru

- Zgodność z dokumentami planistycznymi: studia gmin, koncepcja kierunków rozwoju Metropolii Poznań
- Ograniczenie ruchu samochodowego
- Sprzyjanie integracji społecznej
- Wpływ na bezpieczeństwo ruchu rowerów
- Opinie środowisk rowerowych i lokalnych
- Zgodność z proponowanymi standardami



- Ekspertyza w toku, nie przesądzamy jeszcze układu docelowego i kolejności realizacji elementów

Dziękuję za uwagę



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

POZnań*
metropolia

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt dofinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu
Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013