

Jak budować metropolitalny system tras rowerowych?

Dr Tomasz Kossowski, Zespół
Centrum Badań Metropolitalnych
UAM



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

- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy rowerem
- Rower podstawowym środkiem transportu na odległość do 5 km i zwiększenie roli roweru na dystansach dłuższych
- Redukcja emisji zanieczyszczeń
- Zwiększenie do 15% udziału roweru w podróżach do 2025-2030 roku



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



Analiza uwarunkowań i diagnoza

- Uwarunkowania planistyczne
- Uwarunkowania prawne
- Uwarunkowania infrastrukturalne
- Uwarunkowania przyrodnicze
- Diagnoza stanu sieci dróg dla rowerów
- Analiza ruchu na sieci dróg rowerowych



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 rzadko
- Zbyt częste łączenie ruchu rowerowego z pieszym („dopuszczony ruch rowerów”)
- Występowanie barier w 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

Stan sieci dróg rowerowych na obszarze Metropolii

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

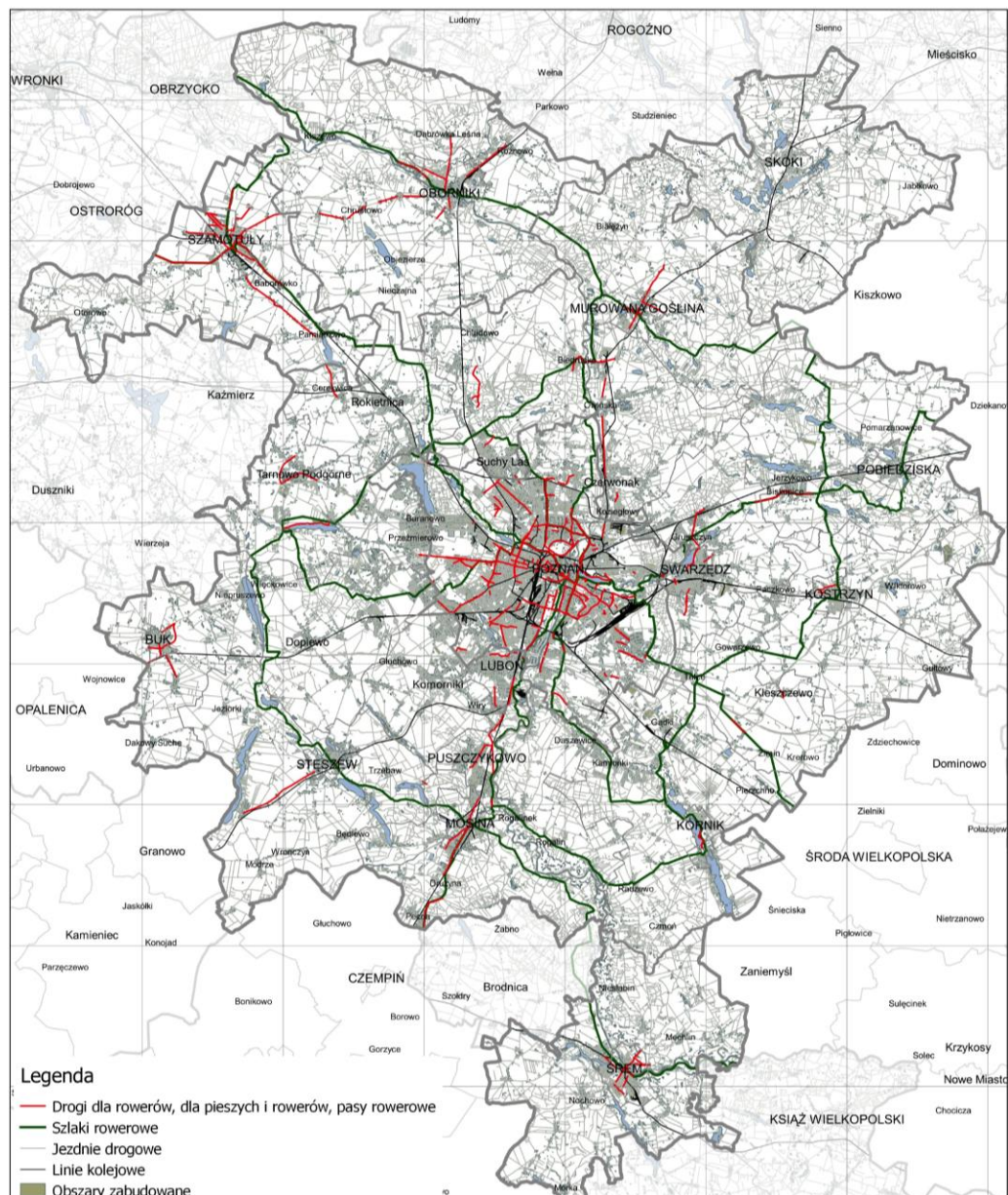
Najmniejsza gęstość sieci (pon. 5 km na 100 km²): Kostrzyn, Skoki, Pobiedziska, Kleszczewo

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%) (PTAP)

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

33% osób odchodzących od KM wybrało rower



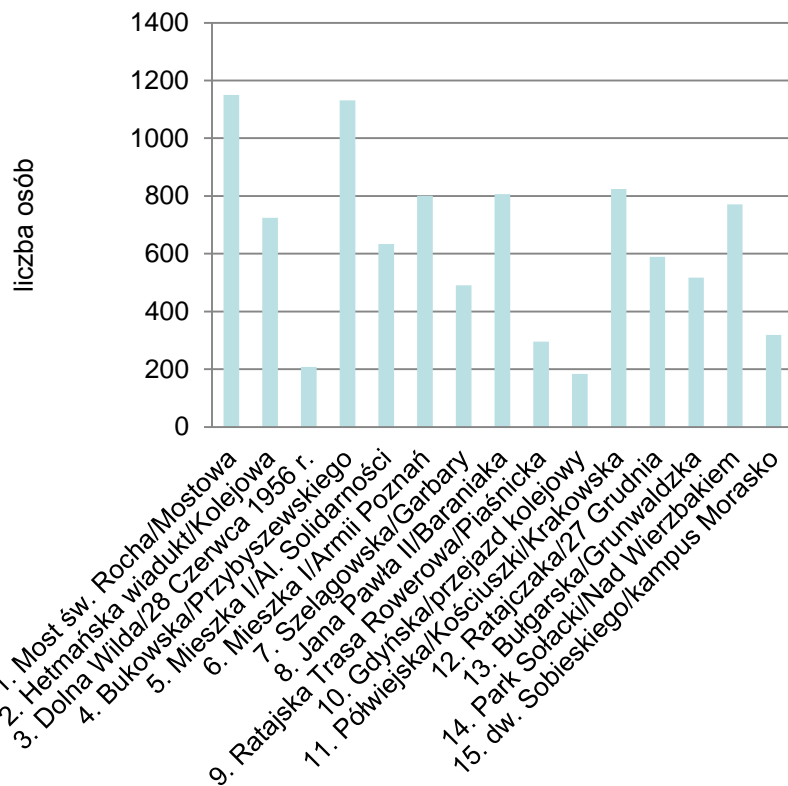
Diagnoza stanu

- Ustalenie celów podróży, częstotliwości i odległości
- Badanie natężenia ruchu rowerowego
- Ustalenie struktury wieku i płci rowerzystów
- Wyznaczenie średniej odległości podróży
- Badania ankietowe i pomiary – około 800 osób w okresie październik/listopad 2014

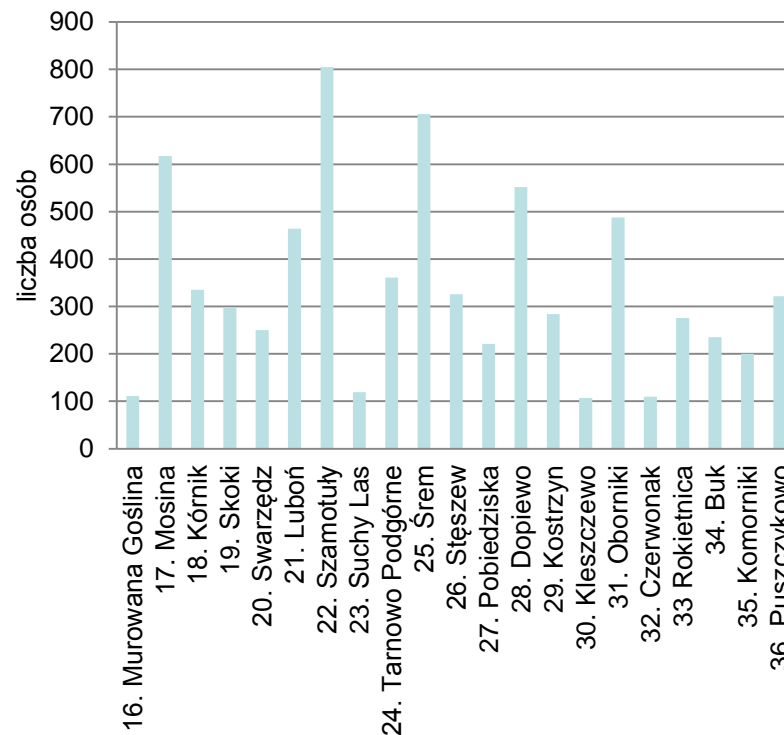


Diagnoza stanu

Rowerzyści w Poznaniu wg punktów pomiarowych

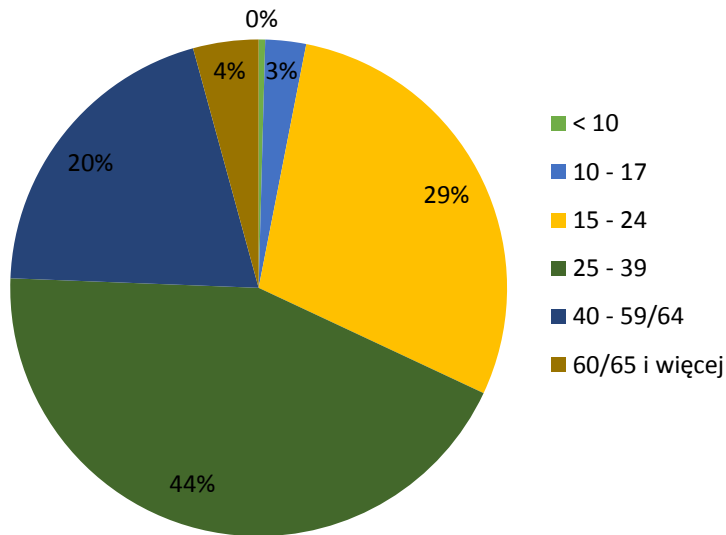


Rowerzyści w pozostałych gminach wg punktów pomiarowych

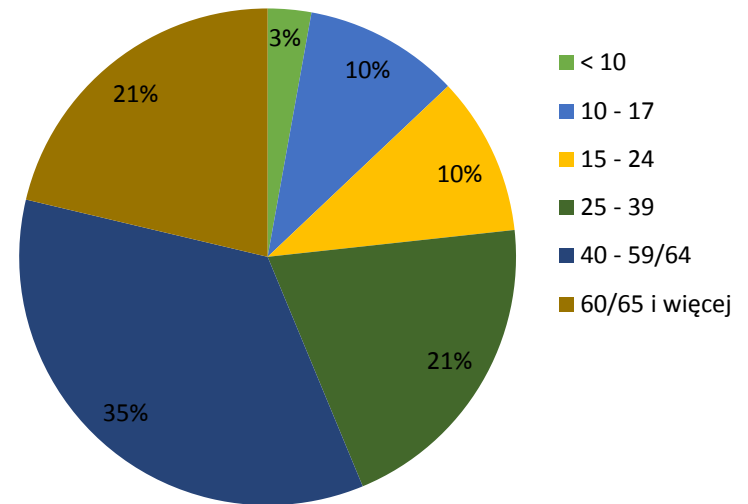


Diagnoza stanu

Struktura wiekowa rowerzystów w Poznaniu

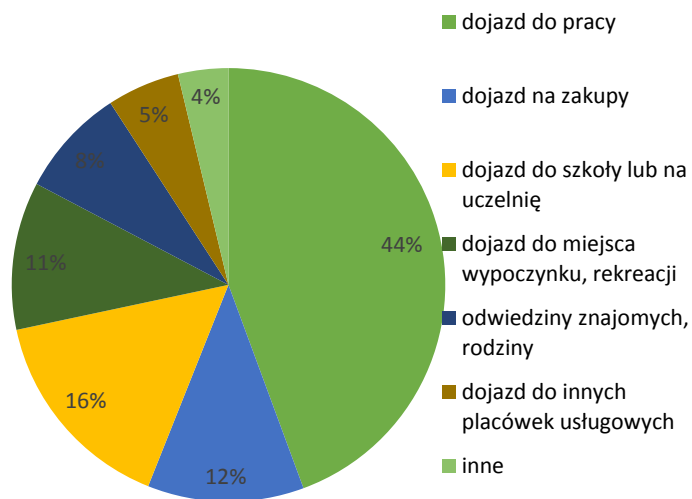


Struktura wiekowa rowerzystów w pozostałych gminach

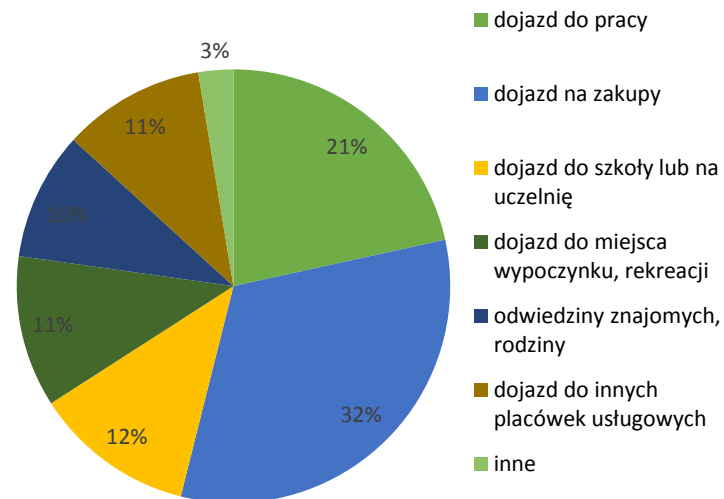


Diagnoza stanu

Cel podróży w momencie badania w Poznaniu

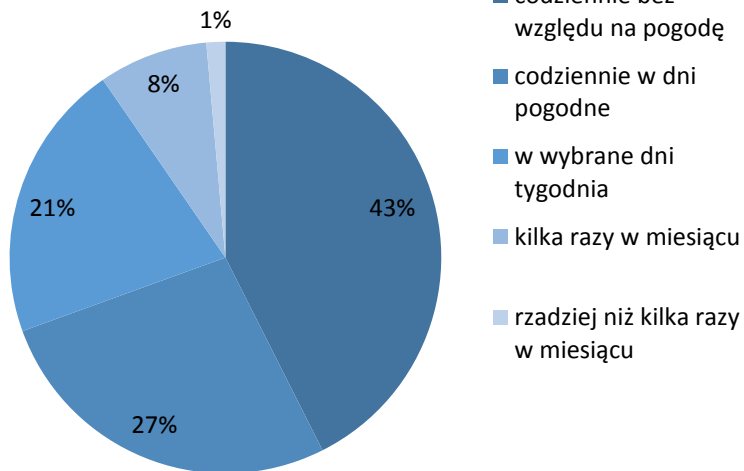


Cel podróży w momencie badania w pozostałych gminach

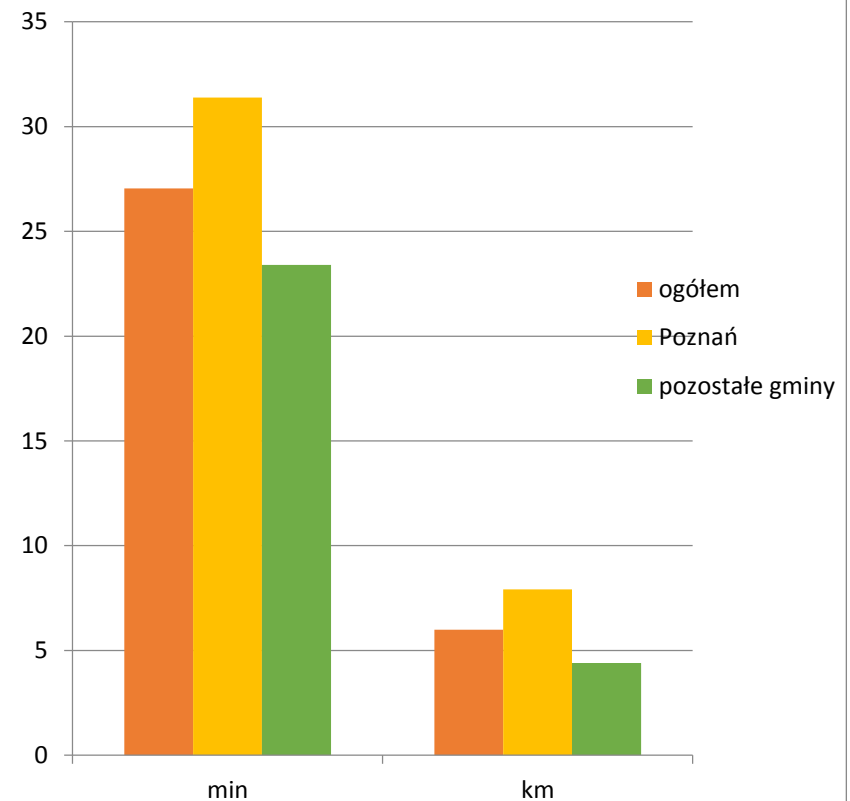


Diagnoza stanu

Częstość korzystania z roweru



Średnia podróż rowerem



Diagnoza stanu

- Aż 91% osób wybiera rower świadomie
- Średnia odległość w pojedynczej podróży wynosi 5,3 km, w Poznaniu 7,5 km
- Tylko 26% rowerzystów ocenia stan infrastruktury rowerowej w Poznaniu na dobrze i bardzo dobrze, a w pozostałej części Metropolii podobną opinię ma 34%



Przewidywane działania

- Budowa Wartostrady pieszo-rowerowej w układzie północ-południe
- Budowa sieci szkieletowej dróg rowerowych na obszarze Metropolii



Wartostrada

- W obrębie Poznania może pełnić rolę elementu ogólnomiejskiej sieci rowerowej
- Kontynuacja poza miastem Poznań jako ciąg o znaczeniu rekreacyjnym
- Brak wyraźnych celów podróży poza miastem Poznań (innych niż rekreacyjne)



Rozbudowa systemu ddr

- Rozbudowa systemu dróg dla rowerów w obszarze funkcjonalnym Poznania – układ szkieletowy – trzystopniowy:
 - Drogi lokalne: do stacji kolejowych, urzędów, sklepów, szkół itd.
 - Drogi wewnętrzzgmienne o znaczeniu ponadlokalnym
 - Drogi międzyzgmienne, wzdłuż głównych dróg w Metropolii



Rozbudowa systemu ddr

- Parkingi Bike and Ride i powiązania ze stacjami Kolei Aglomeracyjnej
- Dowiązanie do sieci ddr miasta Poznania i problem „wejścia” do miasta
- Uwzględnienie otoczenia zewnętrznego
- Wypracowanie standardów dotyczących: dróg, systemu oznakowania, parkingów rowerowych

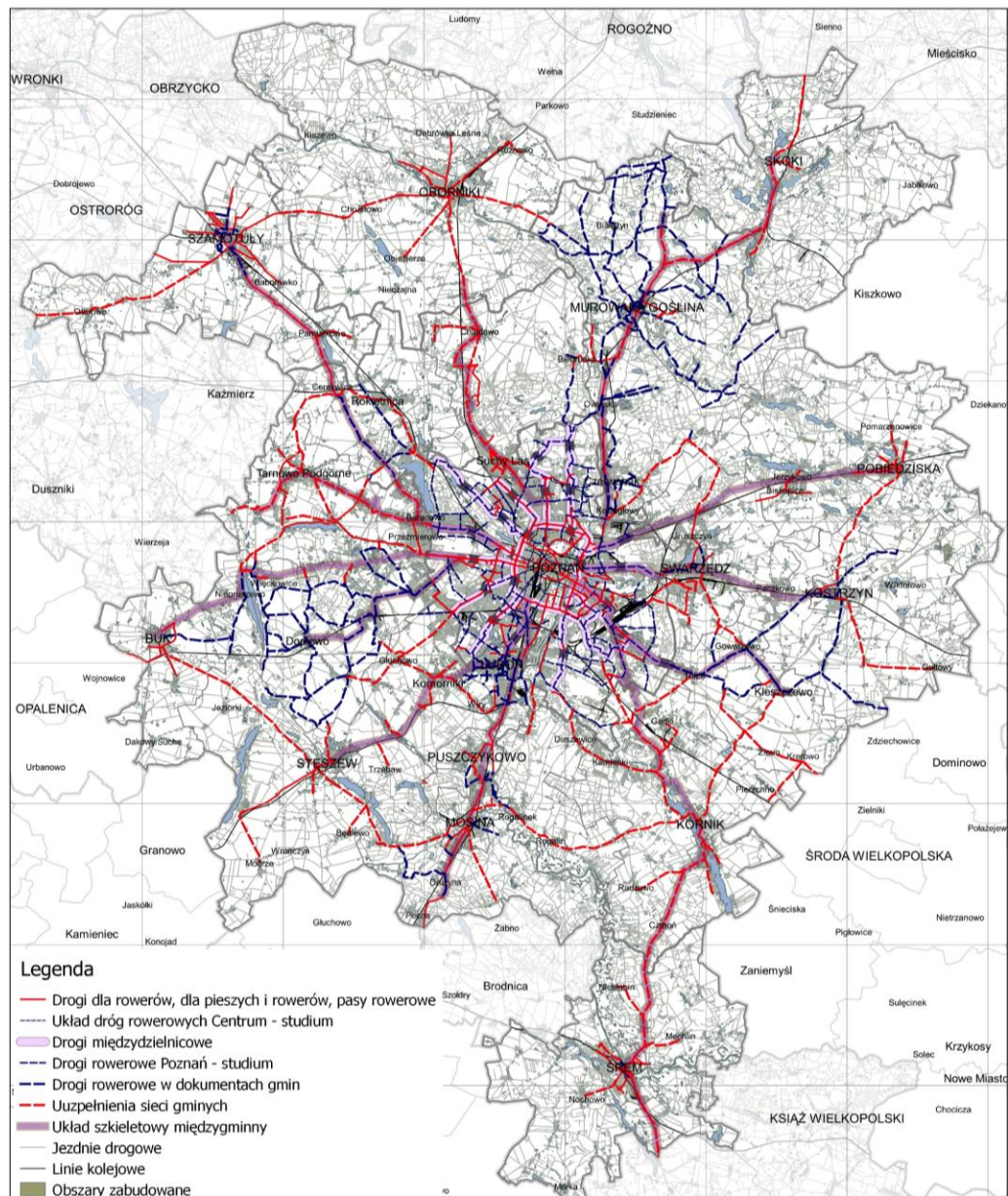


Rozbudowa systemu ddr

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 to przede wszystkim te, które małym nakładem zwiększają spójność sieci
- Decyzja o realizacji na podstawie właściwie dobranych kryteriów wyboru projektu



Kryteria wyboru odcinków

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



Kryteria wyboru odcinków

- Ograniczenie ruchu samochodowego
- Wpływ na bezpieczeństwo ruchu rowerów
- Zgodność z proponowanymi standardami



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