



J. Kubiaś

16.9.2021

Poznań, dnia

STAROSTWO POWIATOWE w Poznaniu Kancelaria Ogólna	
Data wpływu	29.09.2021
Ilość załączników	10199
Nr	podpis

OP

*WD 12013
do omówienia*

[Handwritten signature]

Szanowny Pan
Michał Zieliński
Wojewoda Wielkopolski
al. Niepodległości 16/18
61-713 Poznań

Szanowny Pan
Jan Grabkowski
Starosta Poznański
ul. Jackowskiego 18
60-509 Poznań

Szanowni Panowie,

wyrażając troskę o jakość życia w bardzo szeroko rozumianej aglomeracji poznańskiej, jak również o spójność i efektywność infrastruktury transportowej miasta Poznania, powiatu poznańskiego i jego okolic, pragniemy zwrócić uwagę na brak jakiegokolwiek kompleksowego podejścia do kształtowania polityki rowerowej na wskazanym wyżej obszarze oddziaływania poznańskiego ośrodka urbanistyczno-gospodarczego.

Na obecną chwilę nie ma i nie planuje się żadnego rozwiązania systemowego, które miałyby na celu utworzenie w szeroko rozumianej aglomeracji poznańskiej przemyślanego i

efektywnego funkcjonalnie systemu ścieżek rowerowych i cyklotras, umożliwiającego szybkie i bezpieczne przemieszczanie się z i do Poznania z suburbiów i miejscowości położonych w obrębie bezpośredniego oddziaływania miasta (do 30, a nawet 50 kilometrów). Efektywny system, to taki, który umożliwi docieranie do pracy, kultury i we wszelkich innych celach, w konkurencyjnym czasie, po wygodnych i bezpiecznych trasach.

Pod pojęciem efektywnego systemu rozumiemy sieć wydzielonych dróg rowerowych w postaci "szprych" prowadzących promieniście do Poznania, a także łączących je trasach, mających charakter obwodnic, czy też "ringów" wokół miasta. Trasy te winny być w miarę możliwości niekolizyjne, powinny posiadać dobrą, asfaltową nawierzchnię i czytelne oznakowania. Muszą łączyć istotne i atrakcyjne dla użytkowników cele w mieście z ośrodkami osiedlowymi i "sypialniami". Aby system był dobry musi zapewniać szybkie i sprawne dojazdy do pracy i innych miejsc oddziaływania na terenie aglomeracji. Oprócz tego gotowy system byłby sam w sobie motorem napędzającym turystykę i rekreację, tak dla mieszkańców aglomeracji, jak i turystów przybywających z zewnątrz, prowadząc do miejsc o uznanej renomie turystycznej.

Podobne rozwiązania nie są niczym nowym - stosowane w wielu krajach europejskich odciążają systemy transportu drogowego, niwelują powstawanie korków i kongestii drogowych, a dzięki koherencji z systemem transportu publicznego (aglomeracyjnego), zwiększają jego przychody i frekwencyjność.

Stoimy na stanowisku że w Polsce największym problemem jest brak strategii na poziomie międzysamorządowym i wojewódzkim, która określiłaby cele i priorytety w kwestii rozwoju ruchu rowerowego oraz kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej o znaczeniu komunikacyjnym i rekreacyjno-turystycznym. Nie są też podejmowane działania dotyczące promocji komunikacji rowerowej, jako najszybszego i najlepszego środka transportu w obszarze miejskim.

Na poziomie samorządów mamy różne priorytety w kwestii transportu. Komunikacja rowerowa z jednej strony jest uważana za priorytet, który ma przyczyniać się do ograniczenia (np. korków, hałasu, emisji dwutlenku węgla), a z drugiej strony ruch rowerowy i hulajnogowy jest traktowany, jako dodatkowy środek komunikacji (często fanaberyjny) – po transporcie samochodowym i komunikacji publicznej (zbiorowej).

Należy podkreślić, że w aglomeracji poznańskiej (choć należałoby raczej stwierdzić, że głównie w Poznaniu) "stawia się na promocję roweru" oraz (przynajmniej teoretycznie) na

rozwój sieci tras rowerowych, a jednocześnie wdrażane są projekty rozwoju dróg przeznaczonych dla samochodów, bardzo często nie uwzględniające potrzeb rowerzystów i użytkowników hulajnóg. W polityce miejskiej jest wiele deklaracji w kwestii rozwoju proekologicznych form transportu, a z drugiej strony próbuje się zaspakajać oczekiwania wszystkich uczestników ruchu, w tym przede wszystkim użytkowników samochodów. Wszystko zgodnie z zasadą „mieć ciastko i zjeść ciastko”.

Tego typu strategia polityczna na poziomie lokalnym wynika z kalkulacji i obawy przed utratą znacznej bazy społecznej, którą są kierowcy samochodów osobowych. W niektórych miejskich obszarach funkcjonalnych pojawiają się deklaracje dotyczące zwiększenia udziału ruchu rowerowego w transporcie z 6% do 20%. Aby zrealizować cel dotyczący zwiększenia ruchu rowerowego do 20% należy podjąć działania dotyczące zrealizowania **spójnej sieci tras rowerowych** oraz radykalnie zmienić organizację ruchu, która przyczyni się do zmniejszenia presji samochodów poprzez: ograniczenie i likwidację w centrum miast parkingów dla samochodów, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, zamknięcie ulic dla ruchu samochodowego na rzecz komunikacji rowerowej, pieszej i transportu zbiorowego. Jeżeli chcemy budować miasta przyjazne ludziom i środowisku powinniśmy korzystać ze sprawdzonych rozwiązań z Danii, Holandii, gdzie priorytetem jest ruch rowerowy i pieszy.

Aglomeracja poznańska jest w tyle nie tylko za rozwiniętymi transportowo krajami Europy, ale też za samym Poznaniem, gdzie sieć ścieżek jest jako tako rozwijana. Coż z tego, gdy po wyjeździe z miasta trafia się na praktyczną „rowerową pustynię”, gdzie nie tylko ciężko jechać rowerem, ale i nawet iść pieszo. To po prostu samochodowy Meksyk: szosy, brud i kurz.

Szansą dla zrównoważonego transportowego rozwoju aglomeracji poznańskiej może być wdrożenie systemu sieci tras rowerowych, co samo w sobie będzie zachętą do zmiany sposobu myślenia o przemieszczaniu się po terenie powiatu i okolic. Możliwe jest zwiększenie ruchu rowerowego do kilkunastu procent w ciągu kilku lat, być może nawet do prawie 30%. Z badań prowadzonych w Danii i Holandii wynika, że **podstawą rozwoju ruchu rowerowego jest spójna sieć tras rowerowych**. Jeżeli sieć jest komfortowa, bezpieczna i spójna to ludzie zaczną z niej korzystać i tym samym wzrasta ruch rowerowy. Największym problemem w okolicy Poznania jest brak odpowiednio zaplanowanej infrastruktury rowerowej w większości jednostek samorządu terytorialnego.

Moda na rozwój infrastruktury rowerowej w Polsce przyszła z Unii Europejskiej w 2005 r. Przed przystąpieniem Polski do UE, rower był traktowany, jako środek transportu dla

wyczynowców, kolarzy, a z drugiej strony jako codzienny środek transportu dla mniej zamożnych obywateli (głównie z mniejszych miejscowości), których nie było stać na własny samochód w dobie transformacji systemowej. Po 2005 r., w ramach realizacji polityki spójności, zrównoważonego rozwoju w Polsce zaczęły się pojawiać pierwsze projekty dotyczące rozwoju spójnych sieci tras rowerowych o znaczeniu komunikacyjnym i turystycznym.

Od kilku lat rośnie w Polsce moda na rower, który jest używany przez wszystkie klasy społeczne do celów komunikacyjnych, rekreacyjnych i turystycznych. Jednocześnie należy podkreślić, że rower w Polsce cały czas przegrywa z transportem samochodowym, co wynika z braku konsekwencji w ograniczaniu ruchu samochodowego i braku wspomnianego spójnego systemu cyklotras.

Zwiększenie ruchu rowerowego jest możliwe, ale tylko w sytuacji, gdy będziemy mieli spójną, komfortową, bezpieczną sieć tras rowerowych oraz odpowiedni przekaz: w jaki sposób rower pozytywnie wpływa na zdrowie, środowisko i szybkość poruszania. Innymi słowy, potrzebne są standardy i odpowiednie planowanie oraz promocja.

W ostatnich miesiącach mogliśmy się przekonać na własnym doświadczeniu, że w dobie pandemii wzrasta popyt na rower – pojawiły się kolejki w serwisach rowerowych, wzrosła sprzedaż i produkcja rowerów, zwiększyło się wykorzystanie roweru do podróży codziennych, jako alternatywa dla transportu komunikacji zbiorowej. W Europie (Berlin, Paryż, Wiedeń) pojawiły się nowe pomysły na tzw. tymczasowe organizacje ruchu poprzez wprowadzenie ruchu rowerowego (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów na jezdni, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, zamknięto część ulic dla samochodów) w celu szybszego przemieszczania się rowerem z punktu A do punktu B. Podobne rozwiązania starają się wdrożyć także i u nas, ale musi być ku temu wola i chęć. Rower w obecnej sytuacji w Europie staje się alternatywą dla publicznej komunikacji zbiorowej i najbardziej atrakcyjnym środkiem transportu do podróżowania do celów komunikacyjnych, rekreacyjnych i turystycznych.

Kluczem do zwiększenia oddziaływania ruchu rowerowego w "torcie" komunikacyjnym jest zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa. W ramach rozwoju ruchu rowerowego, należy przede wszystkim korzystać ze sprawdzonych rozwiązań z krajów, które mogą pochwalić się największym ruchem rowerowym. Według Duńczyków podstawą rozwoju ruchu rowerowego jest odpowiednia infrastruktura rowerowa i promocja roweru, jako najszybszego środka transportu w obszarach miejskich.

Liczymy na poważne podejście do prezentowanej przez nas propozycji. Dyskryminacja transportowa i powodowane przez nią wykluczenie komunikacyjne to poważny problem, nad którym należy się wspólnie pochylić. W przypadku braku zdecydowanych kroków mających na celu rozpoczęcie strategicznego myślenia nad stworzeniem spójnego systemu tras rowerowych w aglomeracji poznańskiej, podejmiemy dalsze kroki w innych instytucjach.

