

Poznań, 27.12.2004 r.

ROWEROWY POZNAŃ

Raport o komunikacji rowerowej podsumowujący 2004 r.

I. DROGI ROWEROWE W MIEŚCIE

Łączna długość dróg rowerowych w Poznaniu wynosiła na początku 2004 r. 45,8 km. W 2004 r. wykonano ok. 2,8 km ścieżek. Trasy te powstały:

- w ul. Zamenhofa od Piłsudskiego do Ronda Starołęka (ok. 1,5 km),
- przy pętli PST (ok. 350 m),
- w ul. Piłsudskiego (ok. 100 m przy skrzyżowaniu z ul. Inflancką),
- w ul. Chodzieskiej (ok. 100 m),
- przy skrzyżowaniu ul. Naramowickiej i Łużyckiej (ok. 250 m),
- w ul. Literackiej od Horacego do Tołstoja (ok. 500 m).

Z wyliczenia tego wynika, że tempo budowy dróg rowerowych w Poznaniu uległo w 2004 r. znacznemu spowolnieniu; w ubiegłych latach powstawało bowiem rocznie ok. 5 km ścieżek.

Najważniejszą i najlepiej zrealizowaną inwestycją rowerową była niewątpliwie ścieżka w ul. Zamenhofa. Otrzymała ona równą, asfaltową nawierzchnię i została wydzielona z chodnika za pomocą odpowiedniego oznakowania. Trasa ta połączyła drogi rowerowe w ul. Hetmańskiej i Piłsudskiego.

Powstała latem 2004 r. ścieżka przy pętli PST połączyła natomiast drogę rowerową w ul. Szeligowskiego z ul. Stróżyńskiego. Jej wykonanie polegało jedynie na umieszczeniu oznakowania na istniejącej drodze otaczającej pętlę.

Pozytywnie ocenić należy również przedłużenie o ok. 100 m drogi rowerowej w ul. Piłsudskiego, które nastąpiło przy okazji modernizacji skrzyżowania z ul. Inflancką.

Na zdecydowanie negatywną ocenę zasługuje natomiast ścieżka na skrzyżowaniu ulic Naramowickiej i Łużyckiej. Mimo iż drogi rowerowe w tych ulicach są niewątpliwie bardzo potrzebne, to powstały w tym roku krótki odcinek nie stanowi dla rowerzystów żadnego udogodnienia, a wręcz komplikuje ruch rowerowy. Nowa trasa stanowi szandarowy przykład ścieżki źle zaprojektowanej i wykonanej, której powstanie zwiększyło jedynie liczbę kilometrów dróg rowerowych w mieście, ale w niczym nie poprawiło warunków ruchu rowerowego.

Również liczne błędy w projekcie ścieżki w ul. Literackiej poważnie ograniczają jej przydatność. Głównym mankamentem nowej trasy jest nawierzchnia z kostki betonowej, nie zaś zalecanego przez fachową literaturę asfaltu. Ponadto ze względu na niewielki ruch samochodów sens wyznaczenia drogi rowerowej na nowym odcinku ul. Literackiej budzi poważne wątpliwości.

II. DZIAŁALNOŚĆ SEKCJI ROWERZYSTÓW MIEJSKICH

Sekcja Rowerzystów Miejskich kontynuowała w 2004 r. prowadzoną od 1993 r. kampanię mającą na celu uczynienie Poznania miastem przyjaznym dla rowerów. Najważniejsze podjęte w mijającym roku działania to:

1. organizacja rowerowego powitania wiosny 20.03.2004 r. (ok. 200 uczestników, w tym prezydent R. Grobelny, topienie marzanny – sygnalizatora rowerowego z przyciskiem),

2. wystąpienie z inicjatywą organizacji szkolenia dla poznańskich urzędników poświęconego komunikacji rowerowej (odbyło się ono 30.06.2004 r., prowadzili je eksperci z sieci „Miasta dla rowerów”, m.in. Marcin Hyla i dr inż. Tadeusz Kopta),
3. współorganizacja obchodów Dnia bez Samochodu 22.09.2004 r. (uroczysty przejazd rowerowo-tramwajowy przez centrum miasta przy współpracy m.in. Urzędu Miasta, Straży Miejskiej i Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych),
4. współorganizacja Pogoni za Rektorem Wyższej Szkoły Bankowej 2.10.2004 r. (przejazd ok. 200 rowerzystów przez centrum Poznania, festyn na Malcie),
5. wydanie 2 numerów bezpłatnego pisma „Ostatni Dzwonek” dostępnego m.in. w sklepach rowerowych (8 stron, 2000 egz. nakładu),
6. organizacja w I sobotę każdego miesiąca rajdów rowerowych po terenach zielonych miasta i okolic (cel: integracja poznańskich miłośników jednośladów),
7. współpraca ze Strażą Miejską przy tworzeniu tzw. miasteczek młodego rowerzysty,
8. spotkania i korespondencja z władzami miasta i jednostkami odpowiedzialnymi za projektowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury rowerowej, w tym:
 - 5 listów do prezydenta Poznania,
 - 3 listy do zastępcy prezydenta Poznania,
 - 1 list do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej,
 - 1 list do Wydziału Urbanistyki i Architektury,
 - 3 listy do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej,
 - 37 listów do Zarządu Dróg Miejskich,
 - 2 listy do Zarządu Zieleni Miejskiej.
 Teksty wszystkich pism oraz odpowiedzi zamieszczone zostały na stronie www.srm.eco.pl.

III. LOKALNE USPRAWNIENIA

Dzięki interwencjom Sekcji Rowerzystów Miejskich zrealizowanych zostało w 2004 r. szereg lokalnych usprawnień dla ruchu rowerowego w mieście. Poprawiły one w szczególności warunki ruchu na istniejących ścieżkach. Najważniejsze z nich to:

- obniżenie krawężników na drogach rowerowych w ul. Dąbrowskiego (przy skrzyżowaniu z ul. Wilkońskich), Mieszka I i Szeligowskiego (przy skrzyżowaniach z drogami osiedlowymi na wysokości bloków nr 10, 35 i 36 na Os. Śmiałego), po południowej stronie skrzyżowania ulic Garbary, Strzeleckiej i Kazimierza Wielkiego) oraz przy wjeździe na drogę rowerową na wiadukcie Narutowicza,
- wykonanie wjazdu z ul. Winogrody na drogę rowerową w ul. Szelańskiej,
- wykonanie wjazdu na drogę rowerową w ul. Hetmańskiej dla osób skręcających w lewo z ul. Kolejowej,
- wymiana nawierzchni uczęszczanych przez rowerzystów chodników przy ul. Niestachowskiej,
- zmiana programu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Przepadek, Kutrzeby i Al. Niepodległości,
- legalizacja ruchu rowerowego w ul. Szymańskiego,
- uzupełnienie brakującego oznakowania istniejących dróg rowerowych oraz usunięcie błędów w oznakowaniu (łącznie w kilkunastu miejscach).

SRM uzyskała również w wyniku podjętych interwencji pisemne obietnice realizacji usprawnień polegających m.in. na:

- obniżeniu krawężników na chodnikach przy ul. Niestachowskiej (przy skrzyżowaniach z ul. Św. Wawrzyńca oraz Warmińską),
- oznakowaniu brakujących przejazdów dla rowerzystów obok przejść dla pieszych na drogach pieszo-rowerowych m.in. w ul. Dolna Wilda i Gdyńskiej,
- wymalowaniu jednokierunkowych kontrapasów rowerowych w ul. Wronieckiej i Kramarskiej.

Prace polegające na uzupełnieniu oznakowania powinny zostać wykonane w 2005 r. ZDM nie dotrzymał natomiast obietnicy obniżenia wspomnianych krawężników przy ul. Niestachowskiej w terminie do 20.08.2004 r.

Niestety, wiele propozycji usprawnienia ruchu rowerowego w mieście przy niewielkich nakładach finansowych zostało przez ZDM odrzuconych. Propozycje te dotyczyły m.in.:

- legalizacji dwukierunkowego ruchu rowerów w ul. Paderewskiego, która znacznie ułatwiłaby poruszanie się po śródmieściu,
- zastąpienia nawierzchni z kostki lub płytek nawierzchnią asfaltową przy okazji prowadzonych w 2004 r. remontów sporych fragmentów ścieżek przy ul. Szeligowskiego, Mieszka I i Armii Poznań,
- obniżenia krawężników przy ul. Umultowskiej w celu wykonania wjazdu na drogę rowerową w parku między Os. Batorego i Śmiałego (ZDM formalnie zaakceptował tę propozycję; sprawie nie nadano jednak dalszego biegu),
- ułożenia podczas remontu ciągu rowerowego w ul. Kramarskiej nawierzchni z kostki granitowej o wysokim stopniu równości, nie zaś nierównej kostki z odzysku.

Warto dodać, iż potrzeby rowerzystów zignorowano nie tylko podczas prac remontowych prowadzonych przy ul. Szeligowskiego, Mieszka I, Armii Poznań i Kramarskiej, ale też podczas przebudowy ul. Bukowskiej (od Leśnych Skrzatów do Bułgarskiej), gdzie inwestor wprawdzie odtworzył usuniętą na czas robót nawierzchnię drogi rowerowej, ale użył w tym celu materiałów niższej jakości (asfalt zastąpiono kostką betonową).

IV. PROJEKTY NOWYCH TRAS

Sekcja Rowerzystów Miejskich zaopiniowała w 2004 r. na prośbę projektantów lub ZDM projekty dróg rowerowych w ulicach:

- Bohaterów Westerplatte (od Leszczyńskiej do Góreckiej),
- Polskiej (od Dąbrowskiego do Bukowskiej),
- Winogrody (koncepcja wielowariantowa),
- Szczepankowo (od Ługańskiej do Skibowej).

Do każdego z tych projektów SRM wniosła zastrzeżenia, z których najważniejsze dotyczyły przebiegu ścieżek, w szczególności braku połączeń z ulicami poprzecznymi, a także nawierzchni (częstym błędem jest projektowanie dróg rowerowych o nawierzchni z kostki betonowej).

Wiosną 2004 r. SRM nawiązała współpracę z Radami Osiedli Sołacz i Winiary, które planują adaptację chodników przy ul. Niestachowskiej, Witosa i Serbskiej dla potrzeb ruchu rowerowego. Obie rady otrzymały kwotę 90 000 zł na realizację tego zadania w 2005 r.

Również w 2005 r. powstać mają jednokierunkowe pasy dla rowerów w ul. Głównej (od Wiejskiej do Blacharskiej). Propozycję ich wyznaczenia SRM zgłosiła po przeprowadzonym latem 2004 r. remoncie jezdni.

Ponadto Sekcja Rowerzystów Miejskich zaproponowała realizację w 2005 r. jednokierunkowych dróg rowerowych w ul. Dąbrowskiego (od Mickiewicza do Roosevelta) oraz kontrapasów rowerowych w ul. Jeżyckiej i Mickiewicza (od Poznańskiej do Dąbrowskiego). Realizacja tych udogodnień wiązałaby się z niewielkimi kosztami, a w znaczący sposób usprawniłaby ruch rowerowy na Jeźyczach. Propozycje te nie zostały jeszcze rozpatrzone.

Stowarzyszenie kontynuowało w 2004 r. starania o wyznaczenie dróg i przejazdów dla rowerzystów na Rondzie Śródka. Z otrzymanego 22.12.2004 r. pisma z Urzędu Miasta wynika, że postulat ten zostanie zrealizowany w 2005 r. przy okazji przebudowy ronda.

SRM zgłosiła także – nierozpatrzone dotąd – obszerne propozycje zmian w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* oraz wnioski lub uwagi do projektów czterech miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

V. UWAGI KOŃCOWE

Mimo oddania do użytku kilku nowych dróg rowerowych nietrudno zauważyć, że tempo rozwoju sieci ścieżek uległo w 2004 r. znacznemu spowolnieniu. W dodatku – za sprawą licznych błędów w projektach – nawet te skromne środki, które wydano na budowę nowych tras, zostały w części źle wykorzystane.

Cieszy fakt, iż w wielu projektach inwestycji drogowych uwzględnia się drogi rowerowe. Zaniepokojenie budzą jednak występujące w nich liczne błędy, które – jeśli nie są usuwane – w znacznej mierze niweczą korzyści wiążące się z tworzeniem tras rowerowych.

Tworzeniu infrastruktury rowerowej niskiej jakości zapobiec mógłby audyt rowerowy, polegający na kontroli zgodności wszelkich projektów i wykonawstwa z przyjętymi standardami technicznymi. Procedura taka obowiązuje od niedawna w Krakowie, a szczegóły odnośnie samego audytu, jak i pożądaných rozwiązań projektowych, zaprezentowano podczas zorganizowanego 30.06.2004 r. z inicjatywy SRM szkolenia w Urzędzie Miasta. Niestety, wnioski płynące z tego szkolenia nie zostały dotąd wykorzystane w praktyce.

Oprócz wolnego tempa budowy dróg rowerowych oraz niskiej jakości projektów i wykonawstwa zaniepokojenie budzą również zły stan wielu istniejących odcinków oraz tworzenie nowych tras niemal wyłącznie na peryferiach, nie zaś tam, gdzie są one najbardziej potrzebne, czyli np. w centrum miasta lub na Jeźyczach. Rozwój komunikacji rowerowej w Poznaniu zależy w dużej mierze od tego, czy w kolejnych latach przeszkody te uda się pokonać.

Opracowanie:
Sekcja Rowerzystów Miejskich
<http://www.srm.eco.pl/>