

Poznań, 31.12.2005 r.

## ***Poznań – miasto dla rowerów?***

### **Raport o komunikacji rowerowej podsumowujący 2005 r.**

#### ***I. Wprowadzenie***

Problem warunków ruchu rowerowego w Poznaniu od dłuższego czasu pozostaje ważnym, wymagającym możliwie szybkiego rozwiązania, problemem komunikacyjnym i społecznym. Mimo szeregu korzyści wynikających z rozwoju ruchu rowerowego (ograniczenie emisji spalin i hałasu, odciążenie układu komunikacyjnego) oraz możliwości skorzystania ze sprawdzonych, zachodnioeuropejskich wzorców, realizacja tego postulatu wciąż napotyka trudności. Raport prezentuje działania w tym kierunku, podjęte w 2005 r., w szczególności nowe inwestycje, remonty i inne usprawnienia, jak również zaniechania i zaprzepaszczone szanse, a także działalność Sekcji Rowerzystów Miejskich – stowarzyszenia zabiegającego o uczynienie Poznania miastem przyjaznym dla rowerów.

#### ***II. Nowe drogi rowerowe***

Łączna długość poznańskich dróg rowerowych wynosiła na początku 2005 r. 48,7 km. W 2005 r. wykonano 7,5 km nowych ścieżek (3,7 km wydzielonych oraz 3,8 km pieszo-rowerowych), w tym:

- 1) 3,3 km w ul. Niestachowskiej, Witosy i Serbskiej (obecnie Al. Solidarności),
- 2) 1,36 km w ul. Szczepankowo (od ul. Ługańskiej do ul. Skibowej),
- 3) 0,71 km w ul. Jana Pawła II i ul. Zamenhofa (od ul. Kórnickiej do ul. Piłsudskiego),
- 4) 0,4 km w ul. Marceleńskiej (między ul. Grochowską a ul. Bułgarską),
- 5) 0,4 km w ul. Głównej (między ul. Wiejską a ul. Blacharską),
- 6) 0,35 km w ul. Zawady (między ul. Chlebową a ul. Główną),
- 7) 0,33 km w ul. Jasnej (od ul. Bukowskiej do ul. Łubieńskiej),
- 8) 0,29 km w ul. Wyspiańskiego (od ul. Jarochońskiego do ul. Hłakowiczówny),
- 9) 0,25 km w ul. Zgorzeleckiej (od ul. Bukowskiej do ul. Łubieńskiej),
- 10) 0,11 km przy skrzyżowaniu ul. Dymka i ul. Folwarcznej<sup>1</sup>.

Drogi pieszo-rowerowe wzdłuż ul. Niestachowskiej, Witosy i Al. Solidarności (do ul. Mieszka I) wykonano poprzez adaptację szerokich, mało uczęszczanych chodników dzięki funduszom własnym Rad Osiedli Sołacz i Winiary oraz środkom uzyskanym przez nie w konkursie grantowym dla samorządów pomocniczych. Istotnym mankamentem nowej trasy jest fakt, iż wzdłuż Al. Solidarności wytyczono ją jedynie po północnej stronie jezdni, nie zaś po stronie południowej, gdzie znajdują się osiedla mieszkaniowe.

Ścieżka przy ul. Jana Pawła II i Zamenhofa, zrealizowana przy wsparciu finansowym Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, stanowi przedłużenie wykonanego w 2004 r. odcinka od Ronda Starołęka do ul. Piłsudskiego. W części otrzymała ona nową nawierzchnię bitumiczną, częściowo wykorzystano natomiast przy jej realizacji istniejące chodniki. Niestety, wraz z nowym odcinkiem nie wytyczono drogi rowerowej po zachodniej stronie ul. Jana Pawła II (od ul. Św. Rocha do Ronda Rataje) wraz z przejazdami dla rowerzystów po północnej i zachodniej stronie ronda. Brak ścieżki po zachodniej stronie ulicy oraz wokół części

---

<sup>1</sup> Liczby 1-10 odpowiadają liczbom na załączniku graficznym.

ronda sprawia, iż do nowej trasy nie da się dojechać m.in. od strony domów studenckich znajdujących się w rejonie ul. Św. Rocha.

Drogi rowerowe wzdłuż ul. Niestachowskiej, Witosa i Al. Solidarności oraz ul. Jana Pawła II i Zamenhofsza zasługują na pozytywną ocenę z zastrzeżeniem, iż inwestycje te wymagają dokończenia. Pozytywnie ocenić należy też wyznaczenie (na wniosek SRM) jednokierunkowych pasów dla rowerów w ul. Głównej, Zawady i Wyspiańskiego, które powstały tanim kosztem dzięki zwężeniu ponadnormatywnie szerokich pasów ruchu dla samochodów. Na pozytywną ocenę zasługiwałyby również droga rowerowa w ul. Szczepankowo, gdyby nie zastosowana na niej nawierzchnia z betonowej kostki brukowej, nie zaś z tańszego i lepszego asfaltu, którego stosowanie do budowy ścieżek postulują organizacje rowerowe i eksperci.

Na krytyczną ocenę zasługują natomiast drogi rowerowe w ul. Marceleńskiej, ul. Jasnej i ul. Zgorzeleckiej. Mimo iż zbudowano je od podstaw, przy okazji inwestycji drogowych, zostały one nieprawidłowo zaprojektowane i wykonane. I tak – ścieżka przy ul. Marceleńskiej powstała tylko po północnej stronie jezdni, co sprawia, iż rowerzyści jadący w stronę centrum miasta zmuszeni są do niebezpiecznych manewrów, by na nią wjechać, a następnie (400 m dalej) powrócić na jezdnię. Droga rowerowa przy ul. Jasnej jest natomiast – za sprawą błędów w projekcie – nagminnie wykorzystywana przez pieszych oraz blokowana przez parkujące samochody. Na skrzyżowaniu z ul. Łubieńską ułożono ponadto zbyt wysokie kaweżniki. Wszystkie trzy ścieżki otrzymały też nieodpowiednią nawierzchnię – z betonowej kostki brukowej.

W 2005 r. oddano także do użytku odtworzone po inwestycjach drogowych ścieżki przy ul. Bukowskiej (na zachód od ul. Bułgarskiej) oraz fragmentach ul. Mostowej i ul. Kórnickiej. Niestety, w trakcie ich realizacji nie ustrzeżono się również szeregu poważnych błędów. Jaskrawy przykład źle przeprowadzonej inwestycji stanowi ul. Bukowska, gdzie po przebudowie ulicy asfaltową drogę rowerową zastąpiono ścieżką z betonowej kostki. Równie krytycznie ocenić należy drogi rowerowe przy ul. Mostowej i ul. Kórnickiej, przebudowane w związku z budową trasy tramwajowej na Rataje. Najpoważniejsze błędy to – oprócz nawierzchni z kostki – m.in. zbyt mała szerokość ścieżek mimo braku ograniczeń terenowych (na kilkudziesięciometrowym odcinku wynosi ona 1,30 m, podczas gdy wymagana przez obowiązujące przepisy minimalna szerokość ścieżki jednokierunkowej to 1,50 m), stromy podjazd przed ul. Serafitek, pogarszające widoczność odsunięcie drogi rowerowej od jezdni przy tymże skrzyżowaniu, oraz słup znaku drogowego ustawiony tuż przy krawędzi drogi rowerowej.

Zaprzepaszczone została natomiast okazja, by poprawić bezpieczeństwo rowerzystów dojeżdżających z Górczyna i Łazarza do centrum Poznania, jaką stanowiła zrealizowana w 2005 r. przebudowa ul. Głogowskiej (od ul. Hetmańskiej do ul. Gąsiorowskich). Mimo nacisków społecznych ZDM odmówił wykonania dróg rowerowych choćby na części tego odcinka, co w praktyce odsuwa ich wytyczenie w daleką, bliżej nieokreśloną przyszłość. Zdaniem ZDM wyznaczenie dróg rowerowych na ul. Głogowskiej nie było możliwe, ponieważ jej kompleksowa przebudowa formalnie była jedynie remontem. Nieinwestycyjny, lecz remontowy charakter prac nie uniemożliwił jednakże wykonania drogi rowerowej na ul. Marceleńskiej. ZDM nie odpowiedział również na pytanie, kiedy i w jaki sposób zamierza zapewnić rowerzystom możliwość bezpiecznego poruszania się ul. Głogowską.

### **III. Remonty ścieżek**

Stan techniczny poznańskich dróg rowerowych pozostawia często wiele do życzenia. Na ich remonty przewidziano w budżecie miasta na 2005 r. kwotę 150 000 zł. Ze środków tych ZDM sfinansował m.in.:

- utwardzenie drogi pieszo-rowerowej przy ul. Pułaskiego (między ul. Przepadek i Armii Poznań),

- poszerzenie dróg pieszo-rowerowych przed kilkoma skrzyżowaniami w celu wyznaczenia przejazdów dla rowerzystów obok przejść dla pieszych (m.in. ul. Dolna Wilda przy skrzyżowaniu z ul. Hetmańską, ul. Szwedzka),
- obniżenie krawężników na drodze rowerowej po północnej stronie ul. Brzechwy (przy skrzyżowaniach z ul. Januszewskiej i ul. Bełzy),
- naprawę nawierzchni drogi rowerowej przy ul. Hetmańskiej (między ul. Rolną a ul. Dolna Wilda),
- rozpoczęcie prac przy wykonaniu wjazdów na drogę rowerową przy ul. Mieszka I na skrzyżowaniu z ul. Słowiańską.

Realizując te ze wszech miar pożyteczne prace nie ustrzeżono się jednakże błędów. I tak – przy ul. Hetmańskiej ułożono na ścieżce nawierzchnię z kostki betonowej. Z kolei przy ul. Pułaskiego zastosowano wprawdzie asfalt, lecz wykonana tam ścieżka ma jedynie 1,5 m szerokości, podczas gdy minimalna wymagana przez obowiązujące przepisy szerokość dwukierunkowej drogi pieszo-rowerowej to 3,0 m.

Niestety, mimo wniosków Sekcji Rowerzystów Miejskich, nie wykonano w 2005 r. remontów dróg rowerowych przy ul. Przepadek oraz ul. Mieszka I (na południe od Kurpińskiego). Przy ul. Przepadek ścieżka posiada nawierzchnię ze zniszczonych, nierównych płyt chodnikowych. Z kolei przy ul. Mieszka I na wymianę zasługuje najbardziej zdekapitalizowany odcinek z kostki brukowej przy Os. Śmiałego. Do jego dewastacji przyczyniają się m.in. pojazdy wykonujące na ścieżce prace porządkowe. Warto dodać, iż stanowi to doniosły argument przeciwko stosowaniu na drogach rowerowych kostki brukowej, albowiem nawierzchnia ta nie jest przystosowana do tego typu obciążeń. SRM zaproponowała ułożenie na wspomnianych odcinkach dróg rowerowych nowej nawierzchni asfaltowej. Postulat ten pozostaje nadal aktualny.

Nową, bitumiczną nawierzchnię otrzyma natomiast droga rowerowa w parku Wodziczki, podlegająca Zarządowi Zieleni Miejskiej. Prace w tym zakresie wykonane zostać mają po zakończeniu trwającej obecnie budowy kolektora sanitarnego. Przy okazji wymiany nawierzchni rozwiązany zostanie też – według zapewnień ZZM - problem studzienek, których pokrywy znajdowały się powyżej poziomu ścieżki, co zagrażało bezpieczeństwu rowerzystów.

#### ***IV. Drobne usprawnienia***

Dzięki interwencjom Sekcji Rowerzystów Miejskich zrealizowano w 2005 r. szereg lokalnych usprawnień dla ruchu rowerowego. Najważniejsze z nich to:

- wykonanie przejazdu dla rowerzystów obok przejścia dla pieszych po południowej stronie Ronda Śródka,
- legalizacja ruchu rowerowego na ul. Gołębiej (tabliczka „Nie dotyczy rowerów” pod znakiem zakazu ruchu umieszczonym od strony ul. Wrocławskiej),
- legalizacja ruchu rowerowego pod prąd na ul. Kramarskiej (od ul. Rynkowej do ul. Wronieckiej),
- usunięcie słupków utrudniających wjazd na drogę rowerową w parku między osiedlami Batorego i Śmiałego,
- wymalowanie jednokierunkowych kontrapasów rowerowych w ul. Wronieckiej (od ul. Masztalarskiej do ul. Kramarskiej) i w ul. Kramarskiej i Klasztornej (od ul. Żydowskiej do ul. Wielkiej),
- poprawa oznakowania dróg rowerowych, w tym usunięcie błędów w oznakowaniu.

ZDM obiecał również m.in. oznakowanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Perzycką (na trasie szlaku rowerowego do Lusówka). Prace te powinny zostać wykonane w 2006 r.

Szczególnie ważne udogodnienie stanowi przejazd na Rondzie Śródka, z którego korzystać mogą osoby dojeżdżające od strony centrum miasta na Malcę. Przez długi czas ZDM nie zgadzał się na jego realizację. Brak tego przejazdu powodował, iż rowerzyści zmuszeni byli przeprowadzać rowery po przejściach dla pieszych lub po nich przejeżdżać, ryzykując ukaranie mandatem przez policję lub straż miejską. Niestety, korzyści wynikające z tego usprawnienia niweczy w dużym stopniu długi czas oczekiwania na zielone światło. Krytycznie ocenić należy również niewykonanie przejazdów dla rowerzystów po pozostałych stronach ronda przy okazji jego przebudowy latem 2005 r.

## V. Projekty nowych tras

W 2005 r. przygotowane zostały (oprócz projektów już zrealizowanych) projekty dróg rowerowych w ulicach:

- Literackiej (od ul. Tołstoja do ul. Puszkina),
- Inflanckiej (od Os. Tysiąclecia do ul. Baraniaka),
- Botanicznej (zastąpienie istniejącej drogi pieszo-rowerowej wydzielonymi ścieżkami jednokierunkowymi),
- Dymka (od ul. Folwarcznej do ul. Szwajcarskiej),
- Lechickiej (od mostu Lecha do ul. Naramowickiej).

Spśród wymienionych projektów na pozytywną ocenę (m.in. ze względu na zaplanowaną asfaltową nawierzchnię) zasługują w szczególności projekty ścieżek przy ul. Botanicznej i Inflanckiej.

Ponadto na realizację czekają m.in. projekty dróg rowerowych w ul. Polskiej i ul. Bułgarskiej oraz ścieżka łącząca pętlę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju z kampusem UAM. Warto dodać, iż wykonanie ścieżki do kampusu UAM połączone ma zostać – według zapewnień władz miasta – z udostępnieniem osobom dojeżdżającym do obiektów uniwersyteckich 200 rowerów publicznych, z których korzystać można by na podstawie imiennej sieciówki. Pomysł ten stanowić miałby alternatywę dla przedłużenia linii tramwajowej do kampusu. Oddanie do użytku drogi rowerowej do obiektów UAM oraz zakup rowerów publicznych miały nastąpić już jesienią 2005 r., jednakże termin ten nie został dotrzymany.

Dzięki wnioskowi Sekcji Rowerzystów Miejskich ZDM obiecał również uwzględnienie dróg rowerowych w projektach modernizacji wiaduktów na Franowie i Górczynie. Realizacja tego postulatu zapewni możliwość bezpiecznego dojazdu ze Szczepankowa na Rataje oraz ze Świerczewa na Górczyn.

Szansa realizacji szeregu ułatwień dla rowerzystów w centrum miasta powstanie natomiast w związku z oddaniem do użytku parkingu pod Pl. Wolności i połączoną z nim likwidacją naziemnych miejsc postojowych w okolicznych ulicach. Odzyskanie powierzchni zajmowanej przez parkujące samochody umożliwi m.in. wyznaczenie drogi rowerowej w ul. Ratajczaka oraz legalizację ruchu rowerowego pod prąd na ul. Paderewskiego. Szczegółowe propozycje w tym zakresie SRM przedstawiła Zarządowi Dróg Miejskich.

Istotny wpływ na przebieg ścieżek, które realizowane będą w kolejnych latach, będą miały postanowienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Mając tę kwestię na uwadze Sekcja Rowerzystów Miejskich zgłosiła Miejskiej Pracowni Urbanistycznej swe propozycje do 14 sporządzanych mpzp oraz wniosła uwagi do projektów 2 planów.

## ***VI. Parkingi rowerowe***

Istotnym problemem ograniczającym rozwój komunikacji rowerowej w Poznaniu jest brak możliwości bezpiecznego pozostawienia jednośladów w najważniejszych punktach miasta. Na początku 2005 r. Sekcja Rowerzystów Miejskich zaproponowała Zarządowi Dróg Miejskich ustawienie w ponad 10 tego typu miejscach stojaków rowerowych. W odpowiedzi ZDM zadeklarował możliwość ich zakupu i montażu; ostatecznie jednakże nowe, wzorcowe stojaki (umożliwiające przypięcie nie tylko przedniego koła, ale też ramy roweru) pojawiły się jedynie – z inicjatywy Urzędu Miasta - na Pl. Kolegiackim w miejsce dotychczasowego, niefunkcjonalnego parkingu.

SRM zwróciła się również do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o stworzenie bezpiecznych parkingów rowerowych na dworcach, które przebudowane zostaną w ramach modernizacji poznańskiego węzła kolejowego. Przedstawiciel spółki zapowiedział na łamach prasy uwzględnienie tego postulatu.

## ***VII. Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną***

Znaczące utrudnienia dla ruchu rowerowego wiążą się z wprowadzaną na kolejnych skrzyżowaniach tzw. inteligentną sygnalizacją świetlną. Na skutek nieodpowiednich rozwiązań projektowych skutkiem jej wykonania jest częstokroć znaczne utrudnienie ruchu rowerowego oraz pieszego (konieczność włączania przycisków na sygnalizatorach – nawet kilku na danym skrzyżowaniu, długi czas oczekiwania na zielone światło). Nieprzyjazna dla rowerzystów sygnalizacja czyni komunikację rowerową, mimo występowania na danych trasach dróg rowerowych, mało atrakcyjną w porównaniu z innymi formami lokomocji.

W powyższym kontekście pozytywnie ocenić należy oddaną w 2005 r. do użytku sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego i Śremskiej – po raz pierwszy w Poznaniu zastosowano tam detektory (pętle indukcyjne) wbudowane w nawierzchnię drogi rowerowej. Detektory te wykrywają nadjeżdżających rowerzystów, co eliminuje potrzebę włączania przycisków.

Niestety, na innych skrzyżowaniach, na których wykonano lub zmodernizowano w 2005 r. sygnalizację świetlną, rozwiązań przyjaznych dla jednośladów nie zastosowano, pogarszając tym samym warunki ruchu rowerowego. Na krytyczną ocenę zasługuje zwłaszcza skrzyżowanie ul. Mieszka I z drogami dojazdowymi do Os. Zwycięstwa i centrum handlowego Plaza. Nowa sygnalizacja bardzo utrudniła poruszanie się biegnącą tamtędy drogą rowerową łączącą północne dzielnice miasta z centrum. Warto dodać, że inwestycja drogowa przy centrum Plaza zasługuje na negatywną ocenę także z innych względów (brak połączenia drogi rowerowej z ul. Trójkpole, brak segregacji ruchu pieszego i rowerowego mimo możliwości terenowych, podczas gdy ruch pieszy znacznie wzrósł po oddaniu tego obiektu do użytku).

Detektory wbudowane w nawierzchnię drogi rowerowej uwzględniono za to w czekającym obecnie na realizację projekcie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Św. Jerzego i Drogi Dębińskiej, a dzięki interwencji SRM również w projekcie drogi rowerowej przy ul. Dymka (od ul. Folwarcznej do ul. Szwajcarskiej). Stowarzyszenie zwróciło się też do ZDM o zastosowanie tego typu rozwiązań na kolejnych skrzyżowaniach.

## ***VIII. Działalność Sekcji Rowerzystów Miejskich***

Sekcja Rowerzystów Miejskich kontynuowała w 2005 r. działania mające na celu zarówno poprawę warunków ruchu rowerowego w mieście, jak i promocję roweru jako codziennego środka transportu. Najważniejsze przedsięwzięcia SRM w 2005 r. to:

- 1) rowerowe powitanie wiosny (20.03.), w ramach którego odbyła się publiczna debata z udziałem prezydenta Poznania na temat komunikacji rowerowej w mieście oraz topienie marzanny: makiety kostki brukowej oraz kukły złodzieja rowerów,
- 2) happening przeciwko parkowaniu samochodów na drogach rowerowych (11.06.), zorganizowany przy współpracy m.in. z tygodnikiem „Dzień Dobry” w ramach akcji „Poznań na 2 kółkach”,
- 3) udział w obchodach Dnia bez Samochodu (22.09.), w tym współorganizacja przejazdu rowerowego przez centrum miasta,
- 4) współorganizacja rajdu rowerowego w ramach X Pogoni za Rektorem Wyższej Szkoły Bankowej (15.10.),
- 5) comiesięczne wycieczki rowerowe po terenach zielonych Poznania i okolic (w tym 2 zorganizowane wspólnie z Fundacją Familijny Poznań),
- 6) współpraca przy realizacji audycji rowerowych w Radiu Afera, a od X 2005 r. również w Radiu Emaus,
- 7) spotkania i korespondencja z władzami miasta i jednostkami odpowiedzialnymi za projektowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury rowerowej, w tym m.in.:
  - 10 listów do prezydenta Poznania,
  - 3 listy do Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta,
  - 14 listów do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej,
  - 42 listy do Zarządu Dróg Miejskich,
  - 2 listy do Zarządu Zieleni Miejskiej,
- 8) opiniowanie projektów inwestycji drogowych przekazanych przez projektantów lub ZDM (7 projektów).

Mimo nieuwzględnienia w 2005 r. wielu postulatów stowarzyszenia, prowadzona kampania na rzecz uczynienia Poznania miastem przyjaznym dla rowerów przyniosła szereg wymiernych efektów, takich jak powstanie nowych dróg rowerowych i innych usprawnień oraz dostosowanie projektów planowanych inwestycji do potrzeb rowerzystów. Przykładowo, dzięki działaniom SRM w projektach dróg rowerowych przy ul. Bułgarskiej i ul. Dymka (od ul. Folwarcznej do ul. Szwajcarskiej) uwzględniono nawierzchnię asfaltową zamiast planowanej wcześniej nawierzchni z kostki.

## ***IX. Podsumowanie***

2005 r. przyniósł wzrost tempa budowy dróg rowerowych w Poznaniu – powstało ich 7,5 km w porównaniu z 2,9 km w 2004 r. W dużej mierze jest to zasługa Rad Osiedli Sołacz i Winiary, dzięki którym powstał ciąg wzdłuż ulic Niestachowskiej, Witosy i Al. Solidarności. Pamiętać należy jednak, że poprawa statystyk nie zawsze oznacza faktyczną poprawę warunków ruchu rowerowego. Nieprzemyślane lub źle zrealizowane inwestycje warunki te nierzadko pogarszają.

Wobec coraz większej liczby inwestycji rowerowych szczególnego znaczenia nabiera kwestia jakości projektów nowych ścieżek, pozostawiającej wciąż wiele do życzenia. W jej poprawie pomóc mogłby audyt rowerowy, polegający na społecznej kontroli projektów i wykonawstwa pod kątem pożądanых, przyjaznych dla rowerów rozwiązań. Procedura taka obowiązuje już w Krakowie na mocy zarządzenia prezydenta miasta. Niestety, w odpowiedzi na wniosek o jej wprowadzenie również w Poznaniu Urząd Miasta stwierdził, iż „ta ciekawa a zarazem skomplikowana problematyka (...) powinna być realizowana bez pośpiechu”.

Oprócz jakości projektów większej uwagi wymaga w kolejnych latach kwestia remontów i utrzymania dróg rowerowych. Mimo pożytecznych działań, takich jak obniżanie krawężników, zakres prac remontowych był w 2005 r. niewystarczający wobec znacznej dekapitalizacji nawierzchni niektórych ścieżek.

Podsumowując 2005 r. pozytywnie ocenić należy zatem w szczególności powstałe ułatwienia dla ruchu rowerowego (od nowych dróg rowerowych, poprzez lokalne usprawnienia, po wzorcowy parking na Pl. Kolegiackim), krytycznie – przede wszystkim nieuwzględniające

potrzeb rowerzystów inwestycje i remonty, w tym zaniechania takie jak niewykonanie ścieżek na ul. Głogowskiej, oraz niską jakością wielu projektowanych i wybudowanych ścieżek. Wydaje się, iż zwłaszcza ten ostatni problem zasługuje w kolejnych latach na szczególną uwagę.

Warto nadmienić, iż wskazane wyżej główne przeszkody utrudniające rozwój komunikacji rowerowej w Poznaniu są zbieżne z przeszkodami wskazanymi w raporcie SRM pt. „Rowerowy Poznań”, podsumowującym 2004 r.

Odrębnym problemem, niezwykle doniosłym, wydaje się być brak strategii rozwoju infrastruktury rowerowej w Poznaniu w najbliższych latach. Budowa poszczególnych dróg rowerowych oraz stosowane rozwiązania projektowe są często dziełem przypadku, a nie przejawem realizacji spójnej wizji miasta przyjaznego rowerzystom. Polityka taka na dłuższą metę sprawić może, iż postępujący wzrost łącznej długości dróg rowerowych niekoniecznie przełoży się na faktyczną poprawę sytuacji ruchu rowerowego w Poznaniu i wzrost udziału tego ruchu w codziennych podróżach.

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

