



# Poznań

## O Poznaniu

Poznań to piąte co do wielkości miasto w Polsce: razem z Powiatem poznańskim tworzą aglomerację liczącą niemal milion mieszkańców. Położone na Nizinie Wielkopolskiej miasto charakteryzuje się płaskim i lekko pofałdowanym terenem, co w połączeniu z historycznym układem urbanistycznym skupionym wokół lokalnych rynków sprzyja rozwojowi ruchu rowerowego.

Początki polityki rowerowej Poznania sięgają roku 1991, a od 2007 roku przyjmuje ona formę wieloletnich strategii, koncentrujących się głównie na rozwoju infrastruktury, poprawie bezpieczeństwa i integracji z transportem publicznym. W ostatnich latach – mimo zakończenia miejskiego programu rowerów publicznych pod koniec 2022 roku – udział ruchu rowerowego w ogólnym natężeniu ruchu systematycznie rośnie, niekiedy przekraczając 10%, co stanowi jeden z najwyższych wyników w Polsce.

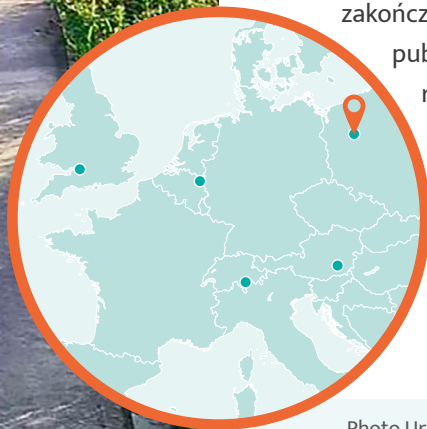


Photo Urząd Miasta Poznania



## Jazda na rowerze w Poznaniu

W ciągu ostatniej dekady władze samorządowe, organizacje pozarządowe i przedsiębiorstwa inicjowały liczne inicjatywy i programy, z których każdy odgrywał inną rolę w promowaniu ruchu rowerowego.

Władze miejskie koncentrują się na strategicznym i kompleksowym planowaniu mobilności, w tym na rozwoju promienistej sieci prowadzących do centrum tras rowerowych oraz obwodnic łączących poszczególne dzielnice.

Organizacje pozarządowe odgrywają kluczową rolę w promowaniu kultury rowerowej i kształtowaniu postaw społecznych. Robią to poprzez organizację różnorodnych wydarzeń, takich jak wspólne przejazdy, włączanie się w lokalne uroczystości czy obchody Dnia Zimowej Jazdy Rowerem. Niektóre z tych inicjatyw skierowane są również do osób z grup narażonych na wykluczenie, takich jak osoby niesłyszące, seniorzy czy uchodźcy.

Podczas gdy działania sektora publicznego i organizacji pozarządowych koncentrują się na ruchu indywidualnym, coraz więcej firm wykorzystuje rowery cargo do dostaw i transportu towarów.



W Poznaniu działa trzech producentów różnych typów rowerów cargo, a od zeszłego roku realizowany jest pierwszy w Polsce pilotaż microhubów przeładunkowych, które mają pozwolić firmom kurierskim na efektywne dostawy paczek przy pomocy rowerów towarowych.

## Przykłady inicjatyw promujących ruch rowerowy

### Polityka

#### Program Rowerowy (2017-2022 z perspektywą do roku 2025)

Główny dokument strategiczny dotyczący rozwoju ruchu rowerowego w Poznaniu koncentruje się na budowie spójnej sieci tras rowerowych, osiągnięciu 12% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży do 2025 roku oraz ograniczeniu liczby wypadków z udziałem rowerzystów, w tym całkowitej eliminacji ofiar śmiertelnych. Program zakłada realizację tych celów poprzez wprowadzanie stref uspokojonego ruchu, rozwój systemów parkingów rowerowych (publicznych, przy budynkach mieszkalnych oraz zintegrowanych z transportem publicznym), a także umożliwienie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych.

### Organizacja pozarządowa

#### Stowarzyszenie Rowerowy Poznań (1993 – dziś)

Najstarsze i największe stowarzyszenie rowerowe w Poznaniu. Rowerowy Poznań prowadzi szeroko zakrojone działania doradcze, lobbystyczne, edukacyjne, promocyjne i integracyjne, wspierając zmianę kultury mobilności w mieście. Do kluczowych inicjatyw stowarzyszenia należą: zgłaszanie projektów do budżetu obywatelskiego, współtworzenie Poznańskiej Mapy Rowerowej, udział w miejskich wydarzeniach i obchodach, organizacja „Rzeki Rowerów” oraz „Rowerowego Powitania Wiosny”, promowanie jazdy na rowerze zimą, a także prowadzenie kampanii integracyjnych skierowanych m.in. do osób g/Głuchych i seniorów. Stowarzyszenie monitoruje również inwestycje rowerowe realizowane przez miasto i ocenia ich jakość.

### Infrastruktura

#### Greening Regional Freight Transport in fuAs (GRETA) (2023 – 2026)

Projekt GRETA skupia się na logistyce ostatniej mili i ma na celu dekarbonizację transportu towarów poprzez wykorzystanie pojazdów bezemisyjnych, takich jak rowery cargo. Skupia się na rozwoju mikrohubów służących do odbioru przesyłek przez kurierów, a w przyszłości także do nadawania przesyłek przez mieszkańców. Projekty pilotażowe realizowane w Mariborze, Reggio Emili, Weronie, Poznaniu i Budapeszcie opierają się na istniejącej infrastrukturze, co ma pozwolić na ich szybkie wdrożenie. W Poznaniu w projekt zaangażowani są: Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny, Miasto Poznań oraz firma GLS.



---

## Kluczowe czynniki sprzyjające rozwojowi ruchu rowerowego w Poznaniu

---

### Każdy metr ma znaczenie

Analiza raportów i dokumentów miejskich oraz danych z lat 2017–2023, a także metaanaliza danych z innych miast, potwierdzają, że dynamiczny i spójny rozwój zróżnicowanej infrastruktury rowerowej to jeden z kluczowych i niezbędnych czynników wzrostu popularności jazdy na rowerze.

### Na spokojnie

Doświadczenie innych miast pokazuje, że strefy z ograniczeniem prędkości do 30 km/h znacząco poprawiają bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, co w efekcie sprzyja wzrostowi liczby osób korzystających z rowerów. W Poznaniu strefy 30 km/h zostały już wprowadzone w wielu miejscach, co przynosi wymierne skutki i powinno być kontynuowane.

### Radość, frajda i moda!

Inicjatywy społeczne, które zmieniają sposób postrzegania roweru jako środka transportu, odgrywają istotną rolę w popularyzacji jazdy na rowerze. Przejazdy grupowe, pikniki czy kampanie informacyjne stanowią ważne uzupełnienie rozwiązań infrastrukturalnych i legislacyjnych.

## Wielka Równina

Ukształtowanie terenu to naturalny i bardzo istotny czynnik sprzyjający rozwojowi ruchu rowerowego. Warto wykorzystywać ten atut w komunikacji i promocji, podkreślając, że jazda na rowerze w Poznaniu i Powiecie poznańskim nie wymaga bardzo dobrej kondycji i jest przyjemna.

---

## Kluczowe czynniki utrudniające rozwój ruchu rowerowego w Poznaniu

---

### Uwaga na nieciągłości!

Choć infrastruktura rowerowa w Poznaniu rozwija się dynamicznie i w większości utrzymuje wysoki standard, problemem pozostaje jej spójność. Fragmentacja tras rowerowych wpływa negatywnie na komfort jazdy, co może zniechęcać do korzystania z roweru jako środka transportu, a także obniżać bezpieczeństwo zarówno rowerzystów, jak i pieszych.

## Co z granicami?

Ze względu na prognozy dotyczące gęstości zaludnienia, inwestycje w infrastrukturę rowerową koncentrują się głównie w centrum miasta oraz na trasach dojazdowych do tzw. „sypialni”. Dla mieszkańców Powiatu poznańskiego dojeżdżających do Poznania do pracy brak ciągłości tras rowerowych na granicach miasta stanowi istotną barierę. Brakuje spójnego planu rozwoju infrastruktury rowerowej łączącego Miasto i Powiat.

## Nie tylko rekreacja

Mniej niż 20% mieszkańców Poznania i powiatu poznańskiego postrzega rower przede wszystkim jako codzienny środek transportu. Zdecydowana większość używa go głównie w celach rekreacyjnych, a jedynie nieliczni do przewozu rzeczy przy pomocy sakw, bagażników czy przyczeppek. Utrwalone przekonanie, że rower służy przede wszystkim do rekreacji, ogranicza jego potencjał jako wygodnego i efektywnego środka transportu na co dzień.

## Zima nadchodzi!

Zimą liczba rowerzystów naturalnie spada – niesprzyjająca pogoda skłania do wyboru innych form transportu i aktywności. Czynniki takie jak słaba widoczność, śliskie lub nieodśnieżone nawierzchnie oraz konieczność jazdy po chodnikach lub jezdniach, sprawiają, że jazda na rowerze w chłodniejszych miesiącach postrzegana jest jako mniej bezpieczna.



## Lekcje dotyczące zarządzania i planowania

Miasto Poznań, działające na jego terenie NGOsy, instytuty naukowe, przedsiębiorstwa już odnoszą znaczące sukcesy w zmianie paradygmatu transportowego i promocji ruchu rowerowego, a ich działania wydają się wobec siebie komplementarne.

Rozwój infrastruktury, dbanie o jej ciągłość, jakość przyzwyczajają mieszkańców do tego, że jazda rowerem po mieście jest możliwa, wygodna i bezpieczna. Liczne badania, metaanalizy oraz przykłady innych miast wskazują, że jest to podstawa i warunek konieczny rozwoju ruchu rowerowego. Kolejnym – częściowo już realizowanym – krokiem powinno być skupienie się na społecznych i kulturowych aspektach rowerowania oraz na ruchu towarowym. Dalszy rozwój ruchu rowerowego nie będzie możliwy bez zwiększenia odsetka osób używających roweru poruszania się w codziennych sprawunkach, a nie tylko dla rekreacji.

Przydatnym może być zbudowanie popartych badaniami person rowerzystów i use case'ów mogących posłużyć do precyzyjnego i punktowego adresowania barier oraz konwersji. Nie bez znaczenia jest również przyjrzenie się niechęci innych uczestników ruchu (kierowcy, pieszy) wobec rowerzystów poprzez adresowanie ich wątpliwości i skarg dotyczących rowerzystów (nieużywanie dzwonków, przejeżdżanie przez przejścia, jazda po ciasnych chodnikach itd.). Wreszcie należy wspierać powoli zyskujący na popularności ruch rowerów cargo w mieście i promowanie ich – przynajmniej na początku – nie jako alternatywy ale jako uzupełnienia dla samochodu. Ważnym aspektem może być tutaj lokalny program dofinansowania kupna rowerów cargo, których cena jest postrzegana jako bardzo wysoka „jak na rower”.



### Kontakt SPECIFIC

✉ [info@15mcityspecific.org](mailto:info@15mcityspecific.org)

🌐 [www.15mcityspecific.org](http://www.15mcityspecific.org)

in [@specific-15-minute-cities-for-cycling](https://www.linkedin.com/company/specific-15-minute-cities-for-cycling)

📷 [@15mcityspecific](https://www.instagram.com/15mcityspecific)

🦋 [@15MCitySPECIFIC](https://www.tiktok.com/@15MCitySPECIFIC)

Projekt ten był finansowany przez Radę ds. Badań Ekonomicznych i Społecznych (ESRC), Innovate UK, Szwajcarską Narodową Fundację Nauki (SNSF), Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBR), Holenderską Radę ds. Badań Naukowych (NWO) i Austriacką Agencję Promocji Badań (FFG) w ramach partnerstwa Driving Urban Transitions Partnership, współfinansowanego przez Unię Europejską.

