

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 14

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
<b>Wiadomości email</b>		
1	Stanowisko stowarzyszenia Rowerowy Poznań: Jedyne zastrzeżenie mamy co do zasadności utrzymania przejazdu rowerowego przez ulicę Koszalińską. Przejazd ten nie jest niezbędny do zachowania jakiegokolwiek relacji rowerowej.	Likwidacja istniejącego przejścia przez zachodni wlot skrzyżowania ul. Koszalińskiej i Literackiej wykracza poza zakres projektu - jest to sytuacja zastana, w którą zdaniem Miejskiego Inżyniera Ruchu nie ma potrzeby ingerować.
2	Należy zaprojektować dodatkowy zjazd w prawo z ul. Koszalińskiej w Literacką, jako odrębny pas ruchu.	Takie rozwiązanie spowodowałoby pogorszenie bezpieczeństwa ruchu i dlatego nie jest brane pod uwagę.
3	Przejście dla pieszych przez ul. Koszalińską należy przesunąć bliżej projektowanego ronda.	Przedmiotem konsultacji społecznych jest projekt docelowej organizacji ruchu, który z założenia nie narusza istniejącej infrastruktury. W sytuacji przesunięcia chodnika konieczne byłoby wykonanie prac budowlanych, które nie są przedmiotem opracowania.
4	Czy projektowana zmiana organizacji ruchu obejmuje również ul. Żołnierzy Wyklętych?	Projekt będący przedmiotem konsultacji społecznych dotyczy wyłącznie skrzyżowania ul. Koszalińskiej i ul. Literackiej.
5	Należy przeprowadzić badania ruchu na skrzyżowaniu ul. Koszalińskiej z ul. Żołnierzy Wyklętych.	Z uwagi na brak środków finansowych zarezerwowanych na ten cel w planie finansowym, przeprowadzenie badania natężenia ruchu na wskazanym skrzyżowaniu nie jest planowane.
6	Dobrze byłoby, aby przystanki autobusowe w okolicach ronda miały zatoki - obecnie autobusy blokują ruch samochodów.	Wyznaczenie przystanków autobusowych na jezdni ul. Koszalińskiej pozwala na uspokojenie ruchu. Ponadto kwestia lokalizacji i budowy zatok autobusowych leży w gestii Zarządu Transportu Miejskiego.
7	Przyjęte szerokości wlotów 3,50 m są zbyt małe i nie zapewniają przejezdności. Ulica Koszalińska jest drogą powiatową o klasie co najmniej Z. Odbywa się nią ruch o charakterze tranzytowym m.in pomiędzy Poznaniem a Rokietnicą i Kiekrzem. Tym samym trudno przyjmować, że rondo położone jest w strefie ruchu uspokojonego, aby móc zastosować ust. 3 § 65 warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ("Jeżeli występuje jeden pas ruchu na wprost na podporządkowanym wlocie drogi, powinien on mieć szerokość: 1) od 4,00 m do 4,50 m – jeżeli jest ograniczony z jednej lub z obu stron krawężnikami")	Z uwagi na uspokojenie ruchu w rejonie skrzyżowania, będące celem konsultowanego projektu oraz na istniejące natężenie ruchu, zaprojektowane wloty skrzyżowania zapewniają optymalną przepustowość.

8	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i związane z nimi urządzenia budowlane oraz ich usytuowanie (§ 1 ust. 1).</p> <p>W § 75 rozporządzenia wskazano wymiary i zakresy stosowania rond. Z brzmienia wskazanego przepisu wynika, że zaprojektowano rondo typu „mini”, które stosuje się wyłącznie na osiedlach. Projektowane skrzyżowanie nie znajduje się na osiedlu!</p> <p>Natomiast na drogach klasy GP, G, Z i L: wloty do miast, strefy podmiejskie, osiedla miejskie, poza terenem zabudowy (dotyczy przedmiotowych dróg) – stosuje się rondo typu „małe” – średnica wyspy środkowej – 10 m, średnica ronda zewnętrznego – co najmniej 26 m. Przepisy tylko w uzasadnionych wypadkach dopuszczają dla ronda typu „małe” średnicę wyspy środkowej o wymiarze 5 m i średnicę zewnętrzną ronda o wymiarze 22 m. W tym wypadku takiego uzasadnienia nie znajdują. Biorąc pod uwagę także: natężenie ruchu w tym miejscu, rodzaje pojazdów poruszające się po drodze ze względu na wymiary (autobusy MPK i podmiejskie oraz śmieciarki) w tym miejscu należy zastosować rondo typu „małe” o normalnych wymiarach dopuszczonych prawem (jak wskazałem. Budowa ronda w tym miejscu to w ogóle zbędny wydatek (patrz art. 44 ust. 3 ustawy o finansach publicznych)! Rozumiem, że problem jest rano jak ludzie jadą do pracy i nie mogą wyjechać z podporządkowanej (ul. Literacka). Proponuje zatem zmienić ustalenie przebiegu drogi głównej (na ul. Literacką i dalej ul. Koszalińska w kierunku Sołacza) i podporządkowanej (na ul. Koszalińską w kierunku Kiekrza)</p>	<p>Kluczowym celem projektu będącego przedmiotem konsultacji społecznych jest poprawa bezpieczeństwa i uspokojenie ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Koszalińskiej i Literackiej. W ocenie Zarządu Dróg Miejskich i MIR przyjęte średnice ronda spełniają przyjęte założenia. Natomiast zmiana pierwszeństwa ruchu na przedmiotowym skrzyżowaniu spowodowałaby pogorszenie bezpieczeństwa ruchu, generując większą liczbę zdarzeń drogowych. Dlatego też zmiana przebiegu drogi głównej nie jest brana pod uwagę.</p>
9	<p>Droga wzdłuż ul. Literackiej nie może stać się drogą dla pieszych i rowerzystów gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ma zaledwie 2,6m szerokości, a Literacka stanowi główną trasę rowerową.</li> <li>- natężenie ruchu jest zbyt duże by stanął tam znak nakazu ruchu rowerowego połączonego z pieszym</li> <li>- ludzie wyprowadzają tam psy na smyczy, rodzice pchają obok siebie dzieci w wózkach</li> <li>- droga ta kończy się z linią starych zabudowań i nie ma zjazdu z powrotem na jezdnię ul Literackiej</li> <li>- zamiast znaku C-13 + C-16 powinien zostać ustawiony znak b-1 + tabliczka 'nie dotyczy rowerów'.</li> </ul>	<p>Zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania na lata 2017 - 2022 trasa rowerowa położona wzdłuż ul. Literackiej nie jest uznawana za główną - zaliczono ją do kategorii tras pozostałych. Natomiast zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016, poz. 124), ciąg pieszo-rowerowy należy definiować jako drogę rowerową, z której mogą korzystać piesi i której szerokość nie może być mniejsza niż 2,5. Droga rowerowa wzdłuż ul. Literackiej spełnia ten warunek. Zastosowanie sugerowanego oznakowania (znak B1 zakaz ruchu z tabliczką podznakową "nie dotyczy rowerów") dopuszcza możliwość ruchu rowerowego po jezdni, co w przypadku występowania przy niej ciągu pieszo-rowerowego nie jest dozwolone.</p>
10	<p>Krótki odcinek DDPIR na obwodzie ronda powinien być poszerzony do minimum 3,5 metrów</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aktualnie odbywa się tam remont i nawierzchnia i tak jest zniszczona lub rozkopana</li> <li>- należy dogadać się z wykonawcą tak by przy odtworzeniu nawierzchni powstała ona w odpowiedniej szerokości.</li> </ul>	<p>Dokumentacja będąca przedmiotem konsultacji społecznych jest projektem stałej organizacji ruchu, który nie uwzględnia prac budowlanych. Poszerzenie drogi rowerowej oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego nie jest brane pod uwagę. Ponadto zgodnie z odpowiedzią w punkcie wyżej, obecna szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,6m jest dopuszczalna.</p>
11	<p>Odcinek łączący rondo z DDPIR powinien być jezdnią o szerokości 3 metrów z pasami ruchu rowerowego gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mniej oznakowania pionowego</li> <li>- oddzielenie kierunków ruchu linią P-4 czyli wjazdu i zjazdu z ronda</li> <li>- rozporządzenie określa, że linia P-4 oddzielająca kierunki ruchu malowana może być wyłącznie na jezdni.</li> </ul>	<p>Projekt będący przedmiotem konsultacji społecznych jest projektem stałej organizacji ruchu i nie uwzględnia prac budowlanych.</p>
12	<p>Część planowanego oznakowania jest nadmiarowym powtórzeniem i nie musi być stosowana</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozporządzenie ministra w sprawie znaków drogowych jasno określa, że droga dla rowerów czy pieszych biegnie aż do odwołania lub jej końca, a skrzyżowanie dróg nie stanowi takiego odwołania. Wobec tego przekreślone oznakowanie naprawę nie jest niezbędne.</li> </ul>	<p>W ocenie Miejskiego Inżyniera Ruchu powtórzenie znaków za zjazdami, w celu podkreślenia rodzaju ciągu pieszo-rowerowego jest zasadne.</p>