

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji prowadzenia infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Pułaskiego pomiędzy al. Wielkopolską i ul. Armii Poznań

Poznań, 02.05.2019

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
Wiadomości email		
	<p>Żaden z przedstawionych projektów nie spełnia przepisów prawa, rozporządzeń oraz poznańskich uchwał.</p>	<p>Dokumentacja koncepcyjna będąca przedmiotem konsultacji społecznych została opracowana przez projektanta posiadającego niezbędne uprawnienia i jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, w tym uchwałami Rady Miasta Poznania i Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania. Ponadto koncepcja uwzględnia wytyczne projektowe jednostek miejskich: Zarządu Dróg Miejskich, Pełnomocnika Prezydenta Miasta Poznania ds. osób niepełnosprawnych, Komendy Miejskiej Policji, Zarządu Zieleni Miejskiej, Miejskiego Inżyniera Ruchu, Zarządu Transportu Miejskiego, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz gestorów sieci i uzbrojenia terenu.</p>
	<p>Należy przedstawić uchwałę w której określone jest odseparowanie drogi dla rowerów od jezdni i ile musi ono wynieść.</p>	
	<p>Należy przedstawić pod jakim warunkiem można łączyć ruch pieszy z rowerowym.</p>	
	<p>ile wynosi minimalny łuk skrętu drogi przeznaczonej dla rowerów i jaki dokument to określa? Po raz następnym zwracam uwagę, że przejazd jest częścią drogi przeznaczonej dla rowerów.</p>	
	<p>Należy wykazać ile wynosi minimalna szerokość przejazdów i przejść pieszych w terenie zabudowanym oraz dlaczego zakazuje się nakładania dwóch znaków poziomych na siebie, a dopuszczone jest wyłącznie ich łączenie.</p>	
	<p>Należy wykazać w jaki sposób chronieni będą piesi i rowerzyści przed toksycznymi pyłami generowanymi na jezdni i dlaczego w projekcie nie ma nasadzeń drzew między jezdnią, a DDR. Przykładową formą jest przebieg drogi przez park koło parkingu Pułaskiego, dlatego żaden projekt nie zakłada takiej formy ochrony zdrowia, a wręcz drogę rowerową chcecie prowadzić oddzielną wyłącznie krawężnikiem od jezdni?</p>	

<p>Wariant 1 i 2</p> <p>Wariant cechuje się licznymi kolizjami z ruchem samochodowym (w kierunku Jeżyc występuje 5 przejazdów rowerowych z sygnalizacją, w kierunku Winograd 4) i dwukrotną zmianą strony, po której porusza się rowerzysta w kierunku Jeżyc (powyżej Księcia Mieszka I po prawej stronie, dalej po lewej i przed skrzyżowaniem z Al. Wielkopolską znowu przejazd na prawą stronę). Taki przeplot wydłuża czas jazdy i w oczywisty sposób zniechęci rowerzystów do legalnej jazdy i skłoni do poruszania się chodnikiem po zachodniej stronie ul. Pułaskiego. Droga dla rowerów nie ma połączenia z posesjami po zachodniej stronie ul. Pułaskiego. Niezgodne z logiką ruchu i dokumentem „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania” jest prowadzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Przepadek/Księcia Mieszka I/Pułaskiego „na zewnątrz” skrzyżowania. Przeniesienie przejazdów rowerowych „do wewnątrz” minimalizuje kolizje z ruchem pieszym. Projekt nie zawiera połączenia rowerowego z ul. Za Cytadelą. Ponadto nowoprojektowany ciąg pieszo-rowerowy przy ul. Pułaskiego na odcinku Al. Armii Poznań – Księcia Mieszka I można na większości trasy przemienić w drogę dla rowerów i chodnik. Byłoby to wskazane, gdyż CPR zwiększa kolizje między pieszymi a rowerzystami. Ponadto wariant nie zachowuje ciągłości pasów rowerowych z odcinka Libelta-Al. Wielkopolska. Brakuje także przejazdu rowerowego przez Pułaskiego na wysokości ul. Cichej (lub innego rozwiązania), która jest dwukierunkowa dla rowerzystów.</p>	<p>Projektowanie wydzielonej drogi rowerowej charakteryzuje się krzyżowaniem jej z ruchem samochodowym, nie ma możliwości na obszarach silnie zurbanizowanych zorganizowania ruchu rowerów w inny sposób. Miasto jest obszarem kompromisów, niemniej "Standardy rowerowe" zakładają rozwiązania najkorzystniejsze dla rowerzystów. Należy pamiętać również o szczególnych warunkach terenowych, które determinują założenia wspomnianego dokumentu ("Standardów"). Zaproponowane rozwiązania techniczne zostaną przeanalizowane przez projektanta.</p>
<p>Wariant 3</p> <p>Wariant co prawda minimalizuje liczbę zbędnych przejazdów rowerowych z sygnalizacją i jest trochę logiczniejszy, natomiast utrudnia legalny dojazd rowerem do posesji i budynków przy ul. Pułaskiego – wymaga nadrabiania drogi, aby np. z jednej strony ulicy wjechać do budynku po drugiej stronie. Pasy rowerowe ponadto są rozwiązaniem wymagającym większej uwagi i znajomości przepisów, dlatego nie powinno się ich stosować w miejscach intensywnego ruchu „rekreacyjnego” a takim miejscem niewątpliwie są okolice Parku Wodniczki. Niezgodne z logiką ruchu i dokumentem „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania” jest prowadzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Przepadek/Księcia Mieszka I/Pułaskiego „na zewnątrz” skrzyżowania.</p>	<p>Przejazdy rowerowe- projektant. Dojazdy do posesji zostaną uwzględnione na etapie prac nad dokumentacją projektową. Lokalizacja przejazdów rowerowych zostanie przeanalizowana przez projektanta.</p>
<p>Propozycje zmian - dla wszystkich wariantów</p> <p>Wspólne – odc. Armii Poznań – Przepadek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poprawa geometrii skrzyżowania Pułaskiego/Armii Poznań: zmniejszenie niewygodnego odgięcia PdP i przejazdu rowerowego po zachodniej stronie skrzyżowania, dobudowanie włączenia skrzyżowania w ul. Za Cytadelą poprzez przejazd dla rowerzystów (Rysunek 1) 2. Rozdzielenie CPR na drogę dla rowerów i chodnik po zachodniej stronie ul. Pułaskiego. Na większości dystansu można otrzymać 2m DDR i co najmniej 1,5 metra chodnika (Rysunek 1) 3. Poprawa skrzyżowania Pułaskiego/Przepadek: przeniesienie przejazdów dla rowerów „do wewnątrz”, przeniesienie DDR w kierunku Parku Wodniczki do strony jezdni, budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Przepadek przy zatoce autobusowej, korekty promieni łuków na skrzyżowaniu, przybliżenie PdP i przejazdów dla rowerów bliżej środka skrzyżowania (zmniejszenie dystansu dla pieszych i rowerzystów), rysunek 2 <p>Rysunki stanowią załącznik do niniejszego podsumowania</p>	<p>Uwagi należy ocenić jako zasadne - zostaną one szczegółowo przeanalizowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>

<p>Propozycje zmian: odcinek ul. Przepadek - al.Wielkopolska</p> <p>1. Ze względu na mieszany charakter ruchu (domy po obu stronach ulicy, planowane budowy) najwłaściwszym rozwiązaniem jest połączenie wariantów 1 i 2: droga dla rowerów po wschodniej stronie Pułaskiego i ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie Pułaskiego. Wariant 3 możliwy do realizacji tylko po uwzględnieniu poprawek i przy rozszerzeniu zadania o skrzyżowanie Pułaskiego/Al.Wielkopolska/Nowowiejskiego (rozwiązanie szerzej opisane poniżej w pkt. 3)</p> <p>2. Wyraźne zaakcentowanie skrzyżowania z ul. Cichą – np. poprzez wymalowanie czerwonych pasów w poprzek jezdni łączących nowoprojektowaną infrastrukturę rowerową z ul. Cichą. Taki sam czerwony pas istnieje w ciągu Park Stare Koryto Warty – ul. Woźna przy przecięciu ul. Mostowej. Rowerzyści widzą gdzie jadą, a kierowcy są ostrzegani o obecności infrastruktury rowerowej.</p> <p>3. Rozszerzenie zadania o skrzyżowanie ulic Pułaskiego/Al.Wielkopolska/Nowowiejskiego (dla wszystkich wariantów): pasy rowerowe wzdłuż Pułaskiego, pasy rowerowe od Nowowiejskiego do Al. Wielkopolskiej, czerwony pas (opisywany wyżej) od Al.Wielkopolskiej do Nowowiejskiego z dopuszczeniem jazdy rowerem na wprost z pasa do skrętu w prawo, śluzki rowerowe (Rysunek 3).</p>	<p>1. Lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie generowałaby zbyt wiele kolizji</p> <p>2. Na ul. Cichej w 2 wariantach wyraźnie zaznaczono przejazdy rowerowe, natomiast w wariantach z pasami rowerowymi nie stosuje się takich rozwiązań gdyż pasy rowerowe stanowią część jezdni, a nie wydzielony strukturalnie jej odcinek.</p> <p>3. Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>
<p>Wskazane jest rozdzielanie dróg rowerowych od chodników krawężnikiem i różnicą poziomów.</p>	<p>Takie rozwiązanie jest stosowane zgodnie ze "Standardami rowerowymi"</p>
<p>W celu wyróżnienia infrastruktury rowerowej wszelkie nawierzchnie pasów/dróg rowerowych winny być barwione albo na czerwono, albo na beżowo (dopasowanie do ul. Winogrody).</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>
<p>Nawierzchnia chodników powinna być wykonana z płyt betonowych 25x25 cm lub 50x50 cm.</p>	<p>Nawierzchnia chodników jest projektowana zgodnie z wytycznymi pełnomocnika ds. Osób niepełnosprawnych i Miejskiego Konserwatora Zabytków (zgodnie z katalogiem)</p>
<p>Tam, gdzie to możliwe, na odcinku ul. Pułaskiego od ul. Cichej do al. Wielkopolskiej należy oślupkować chodniki/ciągi pieszo-rowerowe celem uniemożliwienia wjazdu i parkowania samochodów.</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>
<p>Na wszystkich przejazdach dla rowerów winna być zachowana ciągłość nawierzchni rowerowej bez żadnych krawężników.</p>	<p>Niweleta drogi rowerowej w przypadku realizacji tego wariantu będzie zachowana.</p>
<p>Na ul. Nowowiejskiego należy rozważyć jednokierunkowe prowadzenie ruchu rowerowego CPR-em od przystanku autobusowego w kierunku Parku Sołackiego do wskazywanego przeze mnie pasa rowerowego. Szerokość chodnika w zupełności wystarczy na ciąg pieszo-rowerowy (>3 m).</p>	<p>Propozycja wykracza poza zakres opracowania.</p>
<p>Wszystkie sygnalizacje powinny być tak projektowane, aby można było za jednym razem przejść i przejechać przez wszystkie przejścia przez daną ulicę (ważne szczególnie na skrzyżowaniu Pułaskiego/Przepadek i Pułaskiego/Armii Poznań). Wszelkie sygnalizacje przez tory tramwajowe powinny być projektowane jako wzbudzone wyłącznie podczas przejazdu tramwajów – jeżeli bimby nie ma, to cały czas dla rowerzystów i pieszych pali się zielone.</p>	<p>Założeniem projektowanych rozwiązań jest zapewnienie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, rowerzystów i pieszych niemniej należy pamiętać również o pozostałych uczestnikach ruchu. Programy sterujące sygnalizacją są tworzone z naciskiem na usprawnienie transportu zbiorowego i rowerowego.</p>
<p>Nocą wszystkie sygnalizacje powinny działać w trybie all-red dla samochodów.</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>
<p>Sygnalizacje na całym obszarze powinny być projektowane tak, aby istniała „zielona fala” dla rowerzystów wzdłuż ul. Pułaskiego (założenie średniej prędkości rowerzystów ~15-20 km/h bez zatrzymań).</p>	<p>Jest to jedno z założeń, jednak jego realizacja bywa w praktyce trudna z uwagi na zagęszczenie sygnalizacji świetlnych.</p>
<p>Przejazd rowerowy przez Mieszka I powinien być odsunięty od przejścia dla pieszych, aby lepiej wyprofilować ciąg rowerowy. Wg projektu przejazd z ul Winogrody prosto, w ul. Pułaskiego jest bardzo niewygodny.</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana i z miarę możliwości uwzględniona na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
<p>Na ul. Mieszka I, DDR powinna przebiegać za przystankiem autobusowym (i za drzewami), aby uniknąć konfliktów z pieszymi oczekującymi na przystanku i wsiadającymi do autobusu.</p>	<p>Propozycja wykracza poza zakres opracowania.</p>

<p>Skrzyżowanie Mieszka I/Pułaskiego/Winogrady/Armii Poznań to najważniejszy wylot rowerowy z północy miasta. Występuje tam duży ruch rowerowy, który będzie rósł. Miejsce to powinno być potraktowane z dużą starannością. Obecne ukształtowanie tam 'strefy postoju' na skrzyżowaniu Winogrady/Mieszka I od strony północno-zachodniej jest bardzo źle wyznaczone, generuje konflikty z pieszymi i nie pozwala na komfortowe oczekiwanie na światło. Jednocześnie, skręt z Winograd w ulicę Mieszka I ma wyznaczony spory obszar strefy wyłączonej z ruchu. Zatem, istnieje tam miejsce na lepsze wyprofilowanie postoju.</p>	<p>Sugestię należy ocenić jako zasadną. W miarę możliwości, na etapie opracowania projektu, wygospodarowane zostanie więcej miejsca dla oczekujących; propozycja wymaga analizy przez projektanta.</p>
<p>Warto zwrócić uwagę na kwestię legalizacji ruchu rowerowego po zachodniej stronie ul. Pułaskiego. Znajdują się tam ogródki działkowe i latem bywa tam duży ruch pieszy + powszechne jest nielegalne parkowanie pojazdów. Domieszanie tam jeszcze ruchu rowerowego może generować konflikty. Dlatego lepiej jest tam umieścić ruch rowerowy na jezdni, nie zaś na chodniku.</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona.</p>
<p>Należy zaprojektować oświetlenie DDR po południowo-wschodniej stronie ul. Pułaskiego od Armii Poznań do ul. Przepadek. DDR odgrodzona jest krzakami i torami od oświetlonej jezdni.</p>	<p>W tym przypadku oświetlenie zostanie zaprojektowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
<p>Należy rozważyć zaprojektowanie wariantu 4: - poprowadzenie drogi rowerowej między wschodnim chodnikiem a torami tramwajowymi na odcinku Przepadek - Wielkopolska. Moim zdaniem, taki przebieg byłby najkorzystniejszy pod wieloma względami: - naturalne przedłużenie ciągu drogi pieszo-rowerowej biegnącej od Armii Poznań, - większe bezpieczeństwo dla rowerzystów bo dalej od samochodów, więc mniejsze ryzyko kolizji, - zdrowiej, bo im dalej od samochodów tym mniej bezpośredniego wdychania spalin.</p>	<p>Możliwość uwzględnienia tej propozycji wymaga przeanalizowania przez projektanta.</p>
<p>Do momentu wybudowania brakującej infrastruktury rowerowej na przedmiotowym odcinku ul. Pułaskiego, należy dopuścić możliwość jazdy rowerem po wschodnim chodniku wzdłuż ul. Pułaskiego.</p>	<p>Do momentu zakończenia prac budowlanych ruch rowerowy odbywać się będzie na zasadach ogólnych.</p>
<p>Stanowisko stowarzyszenia Urbanator: Żaden z wariantów nie spełnia postulatów ogólnych zarządzenia Standardy Rowerowe. Z tego względu proponujemy rozwiązanie hybrydowe, które spełni zarówno postulat bezpośredniości, jak i zapewni bezpieczeństwo obawiającym się korzystania z pasów rowerowych. Składa się ono z: - dwukierunkowej drogi rowerowej po stronie wschodniej między Nowowiejskiego i Armii Poznań. - pasa rowerowego w kierunku południowym od Armii Poznań do al. Wielkopolskiej.</p> <p>Wprowadzenie tego rozwiązania będzie prawdopodobnie wymagało: - zastosowania śluzy rowerowej przed al. Wielkopolską z wariantu 1, - pasu rowerowy wymagał będzie niewielkiego poszerzenia jezdni kosztem trawnika ul. Pułaskiego po stronie zachodniej na odcinku ok. 70 m od Armii Poznań w stronę ul. Mieszka I o ok. 70-100 cm i powiązania od kierunku ul. Winogrady pasa jazdy w stronę Roosevelta z pasem skrętu w ul. Przepadek, albo redukcji liczby pasów skrętu z Pułaskiego w Armii Poznań. Do czasu wykonania poszerzenia jezdni dopuszczamy czasowe wykonanie ciągu pieszo-rowerowego od Armii Poznań do Mieszka I, jednak powinien zostać wykonany świadomie tymczasowo, bez nadmiernego programu inwestycyjnego.</p> <p>Jednocześnie zmniejszenie prędkości ogólnej odcinka między al. Wielkopolską i Przepadek do 40 km/h (uspokajanie ruchu) pozwoliłoby zmniejszyć głębokość i znacznie skrócić wymagane poszerzenie wschodniej krawędzi jezdni Pułaskiego. Na odcinku od Nowowiejskiego do Przepadek mniejsze szerokości pasów pozwolą zmieścić pas rowerowy niemal w całości na dzisiejszej jezdni, zdecydowanie zbyt szerokiej dla 2 pasów ruchu, dla zaproponowanego jednego pasa rowerowego od Mieszka I do al. Wielkopolskiej.</p>	<p>Propozycja Stowarzyszenia Urbanator wymaga weryfikacji pod kątem technicznych możliwości wprowadzenia takich zmian. Szczegółowa analiza zostanie przeprowadzona przez projektanta na kolejnym etapie prac.</p>

	<p>Najsensowniejszym sposobem poprowadzenia infrastruktury rowerowej między ww. odcinkami byłyby także jednokierunkowe pasy rowerowe na jezdni. Dzięki temu powstałby spójny i logiczny ciąg rowerowy na jednej z głównych tras między północnymi osiedlami a centrum miasta. Należy rozważyć, czy pasy rowerowe mogą zostać wyznaczone również na odcinku od ul. Armii Poznań do ul. Mieszka I.</p>	<p>To jest przychylenie się do wariantu z pasami rowerowymi. Na odcinku od ul. Armii Poznań do ul. Mieszka I pasy rowerowe generowałyby większe niebezpieczeństwo z racji pochylecia tego odcinka jezdni; rowerzysta jadący pod górkę wykonuje ruchy poprzeczne co w bliskim sąsiedztwie samochodów może być niebezpieczne.</p>
	<p>Uwagi do wariantu 3:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Na odcinku od ul. Armii Poznań do Księcia Mieszka, na drodze dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie, proszę o uwzględnienie, przesunięcia wszelakich znaków lub słupów, tak, aby nie przeszkadzały w poruszaniu się pieszych i rowerzystów na tym odcinku. Jednocześnie, pragnę zauważyć, że ten odcinek powinien być odseparowany od jezdni, najlepiej wymaganą odległością skrajni 0.5m. 2) Wjazd na pas rowerowy na ul. Pułaskiego w kierunku Jeźyc powinien uwzględnić to, że rowerzyści będą poruszać się zarówno od strony Winograd, jak i od strony Parku Wodziczki. 3) Wjazd przy ul. Księcia Mieszka powinien zostać wyprostowany by umożliwić płynniejszy wjazd na pas rowerowy, a przy wyjeździe z Parku Wodziczki, powinna być możliwość wjazdu bezpośrednio na pas w kierunku Jeźyc, bez konieczności jazdy aż na skrzyżowanie. 4) Sygnalizacja na skrzyżowaniu Pułaskiego/Przepadek, w miejscu przejazdu przez ul. Przepadek, powinna mieć ciągłość dla jazdy z obydwu kierunków, tj. aby sygnalizacja załączała się na obydwu przejściach jednocześnie i rowerzyści ani jadący z Jeźyc, ani jadący z Winograd nie musieli zatrzymywać się na środkowej wysepce czekając na zielone. 5) Skrzyżowanie ul. Armii Poznań z ul. Winogrady i przejazd rowerowy przez ul. Armii Poznań (po stronie północno-wschodniej). Obecnie, róg tego skrzyżowania jest dość zatłoczony i niepraktyczny do pokonania tego skrzyżowania, chciałbym, żeby udało się wygospodarować więcej miejsca, szczególnie, że oczekuje tam na światło ruch rowerowy z Winograd, Piątkowa oraz krzyżuje się cały ruch od strony Jeźyc do tych dzielnic. Proponowane rozwiązanie przejazdu dla rowerów nie jest praktyczne dla ruchu od ul. Armii Poznań w ul. Pułaskiego (w projektowaną drogę dla pieszych i rowerów) a także w relacji zwrotnej, ze względu na ostry kąt, pod którym trzeba wjechać na przejazd. Jeszcze gorzej wypada to w przypadku podróży od ul. Winogrady, gdzie z podobnych pasów rowerowych, by pojechać na wprost w ul. Pułaskiego trzeba będzie wjechać na znacznie oddalony od skrzyżowania przejazd. Należy odsunąć zatem przejazd na tym rogu zmienić trochę geometrię jazdy przy skręcie w prawo (zaostrzyć łuk) oraz odgiąć przejazdy dla rowerów, żeby jazda po nich odbywała się w sposób możliwie ciągły, bez potrzeby zmiany toru jazdy w przypadku jazdy na wprost. Jednocześnie, wymagane jest, już obecnie oznaczenia miejsca do poczekania wjazdu na przejazd, gdyż obecnie ustawienie przy krawędzi jezdni, blokowałoby ruch w drugim kierunku. Powyższe propozycje zilustrowano załączonymi materiałami graficznymi. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wszystkie kolizje do usunięcia na etapie projektu 2. Do uwzględnienia na etapie projektu 3. Do rozważenia i analizy Oddziału Miejskiego Inżyniera Ruchu. 4. Projekt sygnalizacji zostanie wykonany na etapie projektowania 5. Zasadna uwaga o ilości miejsca, pozostałe kwestie do rozstrzygnięcia przez projektanta, sugestia wydaje się być dobra
<p>Stanowisko stowarzyszenia Rowerowy Poznań</p>		
	<p>W południowo-zachodnim narożniku Al. Armii Poznań i Pułaskiego ciąg pieszo-rowerowy jest niepotrzebnie poprowadzony wzdłuż krawężnika jezdni, wydłużając drogę i wymuszając na rowerzystach skręt pod kątem prostym przy przejeździe rowerowym. Takie rozwiązanie sprzyja konfliktom na tym cpr, ogranicza zakres widzenia sytuacji na jezdni rowerzystom, którzy dojeżdżają do przejazdu, a także koliduje ze słupem trakcji tramwajowej. Jest miejsce, żeby złagodzić kąt dojazdu do przejazdu rowerowego w ten sposób, żeby cpr był poprowadzony zaraz za najbliższym skrzyżowaniem słupem trakcji (na dalszym odcinku przebieg zgodny z rysunkiem).</p>	<p>Jeśli pozwolą na to warunki terenowe i możliwości techniczne, proponowana zmiana zostanie uwzględniona na etapie prac projektowych.</p>
	<p>Wszystkie przejazdy rowerowe połączone z przejściami dla pieszych należy odseparować.</p>	<p>Jeżeli pozwolą na to możliwości techniczne, uwaga zostanie uwzględniona.</p>
	<p>Docelowy projekt musi uwzględniać konieczność oświetlenia infrastruktury rowerowej - na szczególną uwagę zasługuje odcinek od ul. Przepadek do Armii Poznań (wschodnia strona ul. Pułaskiego), gdzie droga dla rowerów jest oddalona od jezdni poprzez torowisko tramwajowe i nie sięga jej oświetlenie uliczne.</p>	<p>Oświetlenie projektowanej infrastruktury będzie uwzględnione w dokumentacji projektowej.</p>

	<p>Zakres opracowania należy poszerzyć na skrzyżowanie Pułaskiego/Nowowiejskiego/al. Wielkopolska. Konieczna wymiana nawierzchni na skrzyżowaniu, szczególnie w miejscach ruchu rowerzystów. Należy wyznaczyć pasy dla rowerów liniami P-1e wzdłuż ul. Pułaskiego na skrzyżowaniu jako kontynuacja istniejących pasów na odcinku od Libelta.</p>	<p>Zakres inwestycji zostanie poszerzony o skrzyżowanie ul. Nowowiejskiego, Pułaskiego i al. Wielkopolskiej.</p>
	<p>Chodnik wzdłuż Pułaskiego między ul. Przepadek a Al. Armii Poznań po stronie wschodniej nie może mieć szerokości 1,5 metra. To popularne miejsce rodzinnych spacerów, część ważnych ciągów pieszych przez kliny zieleni. Należy przewidzieć dla niego szerokość 2,5 metra. Zarazem zgodnie z założeniami projektu separacja od ruchu rowerowego jest konieczna.</p>	<p>Chodnik został zawężony do takiej wartości ze względu na występujące w sąsiedztwie drzewa i zieleń urządzoną. Niemniej możliwość jego poszerzenia zostanie przeanalizowana.</p>
	<p>W projekcie jest pełno znaków końca drogi dla rowerów ustawionych w niewłaściwych miejscach, do usunięcia, miejscowo do przestawienia.</p>	<p>Uwaga będzie uwzględniona w dokumentacji projektowej.</p>
	<p>Brak wymiarowania śluzu typu 1 przed skrzyżowaniem z al. Wielkopolską. W każdym przypadku poszerzyć powyżej 3,5 m (możliwie do 5 m).</p>	<p>Śluzы rowerowe we wskazanym miejscu zostaną powiększone.</p>
	<p>Na skrzyżowaniu Mieszka I i Pułaskiego w zachodnim narożniku droga dla rowerów powinna być połączona z alejką w Parku Wodziczki, którą wg Programu Rowerowego Miasta Poznania będzie prowadzony Radial R6.</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.</p>
	<p>Sygnalizatory w wielu miejscach są umieszczone przy/na ddr bez zachowania skrajni. Zgodnie z rozporządzeniem ze względu na małą szerokość przejazdu rowerowego dozwolone jest lokalizowanie sygnalizatora S-6 po lewej stronie przejazdu, na jednym słupie z sygnalizatorem dla pieszych. W projekcie takie sygnalizatory, zawężające światło ddr, znajdują się przede wszystkim przy przejeździe przez torowisko i jezdnię na południowym narożniku skrzyżowania Pułaskiego i Przepadek, na przejeździe przez ul. Przepadek, na przejeździe przez ul. Armii Poznań. Na północnym narożniku skrzyżowania Armii Poznań i Winograd przestawiony sygnalizator znajduje się na środku istniejącej ddr.</p>	<p>Zmiana zostanie wprowadzona na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
	<p>W południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Mieszka I i Pułaskiego należy poprawić łatwość zjazdu z jezdni dla rowerzystów poruszających się ulicą Mieszka I od strony Piątkowa w kierunku CPR Przepadek. Docelowo wzdłuż Mieszka I Program Rowerowy Miasta Poznania przewiduje w tym miejscu budowę tzw. łącznika (fioletowa linia). Ale w związku z jego brakiem, należy zaprojektować jedynie zjazd z jezdni (pomarańczowa linia) i włączenie w infrastrukturę rowerową.</p>	<p>Propozycja wykracza poza zakres opracowania.</p>
	<p>Na przejeździe rowerowym przez torowisko należy zaprojektować sygnalizację wzbudzaną przez tramwaj. Stały cykl będzie wymuszała na rowerzystach dodatkowe zatrzymanie się przy przejeździe przez torowisko podczas jazdy „na wprost”, co będzie skutkowało zbędnym opóźnieniem przejazdu.</p>	<p>Szczegółowy projekt sygnalizacji świetlnej będzie stanowił element dokumentacji projektowej.</p>
	<p>Przejazd i przejście przez Armii Poznań (zachodnie) należy zaprojektować pod kątem w stosunku do osi jezdni dopuszczonym rozporządzeniem (max 1:3).</p>	<p>Propozycja zostanie przekazana do zaopiniowania Miejskiemu Inżynierowi Ruchu.</p>
	<p>Uwagi do preferowanego wariantu 3: Pas rowerowy w kierunku centrum (strona zachodnia) powinien być przed skrzyżowaniem z ul. Nowowiejskiego oddzielony odcinkowo nie linią ciągłą, a przerywaną, żeby umożliwić wjazd na pas do lewoskrętu. Na pasie do lewoskrętu należałoby oznaczyć dopuszczenie rowerzystów skręcających w lewo.</p>	<p>Zmiana zostanie wprowadzona na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
	<p>Droga dla rowerów i równoległy pas dla rowerów przed wjazdem do Parku Wodziczki będą wprowadzać w błąd rowerzystów. Wyznaczyć dwukierunkowy ddr przy jezdni, przechodzący w pas dla rowerów w kierunku centrum. Jazda w kierunku centrum (wjazd na przejazd i dalej na pas) będzie wymagała dodatkowego oczekiwania na zielone światło.</p>	

<p>Dlatego powinna być szeroka droga dla rowerów przy krawędzi jezdni z jednokierunkowym zjazdem na pas rowerowy w jej przedłużeniu. Wiąże się to z przesunięciem krawężnika, ale na wysokości studzienki kanalizacyjnej bliżej ul. Przepadek może być on już w obecnym miejscu (wariant i tak zakłada przesuwanie krawężników na niemal całej długości ulicy). Zmiana wiąże się z dodaniem znaku Ustąp pierwszeństwa dla dojeżdżających alejką od Parku Wodniczki.</p>	<p>Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
<p>Przedłużyć linie P-1e na skrzyżowaniach na zachodniej jezdni Pułaskiego, by dopuścić nie tylko skręt w ulice poprzeczne ale również wjazd z nich na pas dla rowerów.</p>	<p>Zmiana zostanie wprowadzona na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
<p>W miejscu zmiany pasa dla rowerów w drogę dla rowerów przed skrzyżowaniem z Przepadek wyoblić krawężnik na wyspie dzielącej.</p>	<p>Zmiana zostanie wprowadzona na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
<p>Uwagi do wariantu 1: 1. Częstym kierunkiem ruchu będzie skręt z Pułaskiego w Nowowiejskiego. Należałoby wyprowadzić drogę dla rowerów w ten sposób, żeby oprócz wjazdu w śluzę na Pułaskiego był również wyjazd na przejazd rowerowy w poprzek Nowowiejskiego z nakazem skrętu w lewo, w stronę centrum. 2. Należy poszerzyć wjazd na ddr ze skrzyżowania z Libelta. Poszerzenie śluzy typu 1 pozwoli również na zaprojektowanie lepszej separacji ruchu opuszczającego i wjeżdżającego na ddr (większej wyspy dzielącej). Należy zastosować w tym miejscu linię dzielącą i znak P-8d kierujący na śluzę.</p>	<p>1. Zmiana zostanie uwzględniona w przypadku wyboru tego wariantu. 2. Propozycja wykracza poza zakres opracowania.</p>
<p>Uwagi do wariantu 2: Ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie Pułaskiego na odcinku od Mieszka I do al. Wielkopolskiej w miarę możliwości należy zaprojektować jako odseparowaną drogę dla pieszych i rowerzystów. W przypadku niekorzystnych warunków terenowych i braku dodatkowego miejsca, ddr można poprowadzić od zewnętrznej strony, a chodnik przy jezdni, dzięki czemu nie będzie konieczne projektowanie skrajni między jezdnią a ddr. W tej sytuacji należy zamienić miejscami przejazd dla rowerów i przejście przez wyjazd z parkingu buforowego i Mieszka I.</p>	<p>W przypadku realizacji wariantu 2 niniejsza uwaga zostanie skonsultowana z MIR</p>
<p>W przypadku zachowania jednak ciągu pieszo-rowerowego na tym odcinku bezwzględnie należy zastosować nawierzchnię bitumiczną zamiast kostki betonowej. Podobnie nawierzchnia bitumiczna powinna być przewidziana na północno-zachodnim narożniku skrzyżowania Armii Poznań i Winograd.</p>	<p>Propozycja możliwa do uwzględnienia w przypadku zgody pozostałych jednostek miejskich.</p>