

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji połączenia rowerowego ul. Trójpole i Mostu Teatralnego wzdłuż trasy PST

Poznań, 14.07.2019

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
Wiadomości email		
1	Projekt musi być przygotowany zgodnie ze Standardami rowerowymi dla Miasta Poznania	Projekt będzie wykonany z uwzględnieniem Standardów Rowerowych Miasta Poznania. W przypadku braku możliwości zaprojektowania infrastruktury rowerowej zgodnie ze Standardami projektant musi wystąpić o zgodę na odstępstwo zgodnie z przyjętą procedurą.
2	W projekcie należy uwzględnić wydłużenie platformy przystankowej przystanku tramwajowego Most Teatralny MT44.	Przebudowa platform przystankowych może zostać zrealizowana w ramach odrębnego zadania.
3	Drogę rowerową należy odgrodzić od torowiska tramwajowego wysokimi barierkami, uniemożliwiającymi przypadkowe wjechanie / wtargnięcie na torowisko.	Droga rowerowa będzie zaprojektowana zgodnie z wymogami i separacją przewidzianą stosownymi przepisami prawa.
4	Należy wykonać nasadzenia niskiej zieleni, oddzielającej projektowaną drogę rowerową od ul. Mieszka I.	Zieleń jest ważnym elementem trasy rowerowej i będzie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
5	Należy zaprojektować drogę rowerową w taki sposób, aby uniknąć kolizji z pieszymi na przystankach PST Słowiańska i Al. Solidarności. Piesi wysiadający z tramwaju kierują się obecnie chodnikiem między schodami a ścianą oporową. Po przebudowie powstanie przewężenie 1,3 - 1,75 m na Solidarności i brak przejścia na Słowiańskiej. Opracowanie wskazuje że ruch pieszy, ze względu na szerokość chodnika, będzie się odbywał wzdłuż torowiska tramwajowego. Według projektu na przystanku Aleje Solidarności chodnik ma szerokość 2,8 i 3 m, na Słowiańskiej 2,7 i 2,75, ale biorąc pod uwagę skrajnię wyznaczoną linią o innym kolorze kostki brukowej wynoszącą 0,5 m a także nie chodzenie przez ludzi w odległości 0 m od schodów, to szerokość chodnika zmniejsza się o ok. 0,7 do 1 m. Może to powodować niebezpieczne sytuacje związane z "wąskim gardłem". Ponadto projekt przewidują usytuowanie przejścia przez ścieżkę rowerową zaraz za filarami schodów i muru oporowego co stwarza niebezpieczeństwo niezauważenia się przez uczestników ruchu i kolejne miejsce potencjalnie niebezpieczne.	Projekt zakłada jak najmniejszą liczbę kolizji z pieszymi. Warianty z przejazdem pod wiaduktami przewidują budowę drogi rowerowej w miejscu uzyskanym po przebudowie muru oporowego. Przebudowa muru oporowego ma też na celu poprawę widoczności.
6	Na odcinku od skrzyżowania ul. Księcia Mieszka I i drogi bez nazwy (ul. Trójpole kończy się na skrzyżowaniu z ul. Drużbickiego) do Alei Solidarności o ile pozwalają na to warunki w terenie powinno wybudować się zarówno wariant I jak i III - jedna ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy łącząca się ze ścieżką w kierunku ul. Piątkowskiej i druga pochylnią wyprowadzającą ruch rowerowy w kierunku ul. Połabskiej.	Propozycja może zostać wprowadzona na etapie projektu budowlanego.
7	Brak w projekcie wyznaczonego dojazdu do toru łuczniczego przy ul. Urbanowskiej, obecnie odbywa się on przez płyty betonowe z ul. Księcia Mieszka I. Jeśli dojazd do posesji będzie niezbędny to należy zaprojektować łącznik z gruntową ul. Urbanowską pod estakadą.	Koncepcja została przygotowana przed powstaniem toru łuczniczego. Na etapie projektu budowlanego możliwe są do wprowadzenia zmiany.
8	Czy projekt przewidują docelową organizację ruchu na ul. Słowiańskiej i dowiązanie ruchu rowerowego z wstrzymanym projektem "Rowerowe Winogrody Słowiańska Trasa Rowerowa" oraz planowaną "Przebudową wiaduktu nad PST Słowiańska"?	Koordynacja projektów w rejonie ul. Słowiańskiej będzie zależała od wybranego wariantu i kolejności realizacji zadań.

9	<p>Należy zlikwidować jeden pas ruchu pod wiaduktem kolejowym na ul. Pułaskiego w kierunku ul. Roosevelta - ulica ta w tym kierunku na prawie całej długości ma jeden pas ruchu. Na odzyskanej przestrzeni wyznaczyć przedłużenie pasa rowerowego i poszerzyć chodnik, który w tym miejscu ma ledwo 1 m szerokości. Lub zawęzić ulicę o szerokości w tym miejscu 8,5 m do dwóch pasów po 3 m każdy i na pozostałym fragmencie zrealizować chodnik i pas rowerowy. W obu wariantach należałoby wyznaczyć pas rowerowy do jazdy na wprost pomiędzy pasami ruchu samochodów tak jak jest na dojeździe do ronda Kaponiera od strony mostu Uniwersyteckiego i zakończony służą. Innym pomysłem na rozwiązania komunikacyjne na tej krzyżówce to wyznaczenie ścieżki rowerowej po lewej stronie od jezdni (bliżej torowiska tramwajowego) i stworzenie przejazdu równoległego do tramwaju tak jak to rozwiązano na skrzyżowaniu ul. Przybyszewskiego i Bukowskiej aby ułatwić przejazd na ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Roosevelta - powiększenie azylu między jezdniami.</p>	<p>Pasy ruchu służą do akumulacji pojazdów w obrębie skrzyżowania i ich likwidacja nie jest możliwa.</p>
10	<p>Należy wyznaczyć służę rowerową na jezdni ul. Roosevelta w kierunku ul. Pułaskiego aby umożliwić przejazd razem z samochodami i włączenie do pasa rowerowego wzdłuż ul. Pułaskiego w obu wariantach.</p>	<p>Propozycja może zostać wprowadzona na etapie projektu budowlanego.</p>
11	<p>Prosimy o zweryfikowanie i wskazanie dokładnych wymiarów (szerokości) proponowanej drogi rowerowej pod wiaduktem kolejowym linii E351.</p>	<p>Szerokość projektowanej drogi rowerowej to 2,4 m.</p>
12	<p>Czy kierunek prowadzenia drogi dla rowerów na wysokości przystanku Al. Solidarności nie będzie kolidować z ruchem pieszym? Czy zostaną wytyczone przejścia dla pieszych na drodze dla rowerów?</p>	<p>Minimalizacja kolizji z pieszymi została zapewniona dzięki przebudowie muru oporowego. Na obszarze przystanków PST przewidziana jest separacja ruchu pieszego od rowerowego za pomocą barier. Poprawiona została widoczność. W punktach przecinania ruchu pieszego i rowerowego ze względu na duży ruch pieszych i rowerzystów projekt przewiduje przejścia dla pieszych.</p>
13	<p>Nie ma potrzeby, aby droga rowerowa zaczynała się przy ul. Trójpole - należy skrócić ją do przystanku PST Al. Solidarności. Na odcinku PST Al. Solidarności - Trójpole wzdłuż ul. Mieszka I biegnie już droga rowerowa.</p>	<p>W projekcie uwzględniono połączenie z trasą Promenady Piątkowsko - Winogradzkiej, której zakres kończy się przy ul. Trójpole.</p>
14	<p>Projektowaną drogę rowerową należy wydłużyć do kolejnego przystanku PST - Lechicka.</p>	<p>Infrastruktura rowerowa na północ od ul. Trójpole jest przewidziana w ramach projektu Promenada Piątkowsko-Winogradzka.</p>
15	<p>W przedstawionych wariantach należy jednoznacznie określić czy planowany ruch rowerowy i pieszy odbywa się po ścieżce rowerowej i wydzielonym chodniku czy po ścieżce pieszo-rowerowej. Z objaśnień do koncepcji oznaczenie „projektowane drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe” nie wynika w jaki sposób rozwiązany jest ruch na odcinkach pomiędzy ul. Trójpole a istniejącymi garażami (0-550m), od parkingu do pieszo-jezdni (1100-1800m) i pomiędzy Al. Wielkopolską do ul. Poznańskiej (2400-3000m) (w II).</p>	<p>Informacja o typie drogi znajduje się na udostępnionych projektach. Umieszczone są znaczniki z określeniem typu drogi. Dodatkowo na planach widoczne jest oznakowanie poziome, które jednoznacznie określa zasady poruszania się.</p>
16	<p>Projektowane drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe przechodzą bezpośrednio w projektowane drogi rowerowe i jezdnie (projektowana naw. bitumiczna KR2). W przedstawionym rozwiązaniu poruszający się pieszy wzdłuż ul. Księcia Mieszka I w kierunku Parku A. Wodniczki przed ul. Urbanowską pozostaje bez dalszej możliwości przejścia. Niejasne jest w jaki sposób będzie odbywał się ruch pieszy pomiędzy ul. Urbanowską a Al. Wielkopolską. Sugeruje się odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego na całej długości planowanej trasy z wyłączeniem miejsc gdzie jest to niemożliwe</p>	<p>Zakres koncepcji zakłada budowę drogi rowerowej - trasa Radial 3 PN Programu Rowerowego. Istnieje możliwość budowy równoległej drogi dla pieszych do Parku Wodniczki, ale jest to poza zakresem opracowania.</p>
17	<p>Najlepszym rozwiązaniem byłoby dopuścić wariant, w którym przejazd przez ul. Słowiańską i Al. Solidarności jest możliwy zarówno bezkolizyjnie z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury jak i przez przejazd w poziomej ulicy.</p>	<p>Jednoczesna budowa obu wariantów nie jest uzasadniona ekonomicznie.</p>
18	<p>[stanowisko miejskiego konserwatora zabytków] 1. Przebieg drogi rowerowej przez al. Wielkopolską nie może mieć wpływu na historyczną aleję kasztanowców.</p>	<p>Droga rowerowa jedynie przecina aleję historyczną.</p>

19	2. Przejazd rowerowy przez al. Wielkopolską należy wyznaczyć w sąsiedztwie istniejącego przejścia dla pieszych, bez kolizji z drzewami rosnącymi w alei. Nawierzchnia drogi rowerowej nie może wyróżniać się kolorystycznie, a towarzysząca jej infrastruktura nie powinna wchodzić w oś widokową alei.	Przebieg trasy jest wpasowany w istniejącą aleję i nie ma kolizji z istniejącymi drzewami.
20	3. W ramach prac budowlanych nie jest możliwa wycinka drzew na al. Wielkopolskiej i ul. Dworkowej.	Projekt nie przewiduje wycinki dużych drzew na al. Wielkopolskiej i ul. Dworkowej.
21	<p>[stanowisko stowarzyszenia Rowerowy Poznań]</p> <p>1. W opinii Stowarzyszenia Rowerowy Poznań na odcinku między ul. Trójpole a ul. Hercena realizowany powinien zostać wariant, zakładający przejazd przez al. Solidarności na poziomie peronu PST (wariant I). Droga dla rowerów wzdłuż PST zostanie w tym wariantcie lepiej skomunikowana z drogą dla rowerów wzdłuż al. Solidarności w kierunku wschodnim przez tunel pod ul. Mieszka I, zapewniając jednocześnie brak opóźnień wynikających z oczekiwania na światłach na przejeździe przez al. Solidarności i nie zmniejszając atrakcyjności trasy w porównaniu z trasą po wschodniej stronie trasy średnicowej. Ponadto dzięki stosunkowo niedużej różnicy poziomów jezdni i peronu, możliwe do zaprojektowania spadki na rampach zjazdowych są akceptowalne dla rowerzystów. Istnieje również ryzyko, że ze względu na duże natężenie ruchu wzdłuż al. Solidarności (droga z pierwszeństwem przejazdu klasy GP) i program sygnalizacji zakładający priorytet dla al. Solidarności, rzeczywista strata na sygnalizacji na przejeździe rowerowym będzie znacznie większa, niż przyjęta w obliczeniach czasów przejazdu w projekcie koncepcyjnym.</p>	Odnotowano poparcie dla wariantu bezkolizyjnego z al. Solidarności.
22	2. Na odcinku między ul. Hercena a ul. Urbanowską realizowany powinien zostać wariant, zakładający przejazd przez ul. Słowiańską na poziomie jezdni, przez przejazd rowerowy (wariant I). Jest to wariant generujący wprawdzie większe opóźnienie ze względu na konieczność zatrzymania się na światłach przez ul. Słowiańską, jednak pozwala na lepsze skomunikowanie z infrastrukturą rowerową w tym rejonie. Na ul. Słowiańskiej przewidziane do realizacji są pasy rowerowe, a połączenie z drogą dla rowerów będzie zrealizowane przez buspas z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Ponadto na ul. Piątkowskiej znajduje się ciąg pieszo-rowerowy (wymagający połączenia z ul. Słowiańską), a wiadukt nad PST na ul. Słowiańskiej będzie w najbliższej perspektywie przebudowywany, co pozwoli wprowadzić na nim infrastrukturę rowerową bezpośrednio powiązaną na tym samym poziomie z drogą dla rowerów. Wariant z przejazdem pod wiaduktem będzie również mniej atrakcyjny dla rowerzystów ze względu na nachylenie rampy po północnej stronie ciągu wynikający z głębokości peronu PST Słowiańska. Łączny odcinek ponad 150 m o nachyleniu od 5 do ponad 6% bez możliwości zaprojektowania spoczników wymaganych Standardami Rowerowymi będzie znacznym utrudnieniem dla niektórych rowerzystów.	Odnotowano poparcie dla wariantu na poziomie jezdni na ul. Słowiańskiej.
23	3. Na skrzyżowaniu ulic Roosevelta-Libelta-Pułaskiego-Poznańska postulujemy realizację wariantu II, zakładającego pełne połączenie drogi dla rowerów w ul. Roosevelta z pasami rowerowymi na ul. Pułaskiego. Ulica Pułaskiego z lokalnego punktu widzenia stanowi kluczowe połączenie rowerowe od strony ul. Winogrady (osiedla na północ od Parku Cytadela) w kierunku Ronda Kaponiera; a także rola ulicy Pułaskiego wzrośnie wraz z budową infrastruktury rowerowej na odcinku od al. Armii Poznań do al. Wielkopolskiej.	Odnotowano poparcie dla wariantu II na skrzyżowaniu ulic Roosevelta-Libelta-Pułaskiego-Poznańska.
24	4. Ponadto projekt koncepcyjny trasy rowerowej wzdłuż PST powinien w maksymalny sposób zakładać skomunikowanie z istniejącymi trasami rowerowymi, dużymi osiedlami i innymi ważnymi celami podróży.	Na etapie projektu budowlanego możliwa jest koordynacja z innymi trasami rowerowymi.
26	Zgodnie z przepisami Polskiego Związku Łuczniczego i wydaną zgodą przez UM na budowę torów łuczniczych konieczne jest zachowanie minimum 10m pasa bezpieczeństwa od skrajnych stanowisk łuczniczych. Dlatego ze względów na zachowanie bezpieczeństwa należy maksymalnie odsunąć ścieżkę w stronę estakady PST.	Projektowana droga rowerowa jest maksymalnie zbliżona do estakady PST.

27	W południowo-zachodnim narożniku działki 52/2 z obrębem Gołęcin arkusz 42 jest już zaplanowana infrastruktura i zostały podjęte wstępne prace z tym związane co uniemożliwi poprowadzenie ścieżki przez fragment terenu użytkowanego przez Klub Sportowy Leśnik.	Na etapie projektu budowlanego możliwe jest odsunięcie trasy od działki 52/2.
28	zgodnie z decyzją 2067/2017 prezydenta M. Poznania drogą Urbanowską zatwierdzony jest dojazd do Klubu Leśnik, co wymagać będzie miejscowego wzmocnienia planowego ciągu w celu zabezpieczenia przed uszkodzeniem spowodowanym ruchem samochodowym.	Droga rowerowa na wysokości ul. Urbanowskiej jest wzmocniona i przystosowana do obsługi ruchu technicznego.
29	Projektując drogę rowerową należy uwzględnić kwestię wykorzystywania drogi z płyt technicznych, prowadzącej do Klubu Leśnik przez autobusy, autokary do przewozu zawodników na zawody wyjazdowe oraz te organizowane przez Klub przy ulicy Urbanowskiej. Kilka razy do roku organizowane będą również festyny i inne wydarzenia na Obieckie wymagające dowozu sceny oraz innych atrakcji, np. dmuchane zamki czy zjeżdżalnie. W sposób cykliczny będzie tę drogę wykorzystywać samochód odbierający odpady zarówno zmieszane jak i segregowane. Natomiast sporadycznie będzie konieczny transport ciężarowy niezbędnych materiałów do renowacji mat łuczniczych. Skutkuje to koniecznością wzmocnienia drogi na odcinku od zjazdu z ulicy Ks. Mieszka I aż do połowy działki 52/2 gdzie zlokalizowany jest drugi wjazd.	Droga rowerowa na wysokości ul. Urbanowskiej jest wzmocniona i przystosowana do obsługi ruchu technicznego.
30	Obecnie zaprezentowana trasa prowadząca wzdłuż ul. Mieszka I oraz Szeligowskiego posiada szereg problemów, m.in. szerokość, nawierzchnia, nieodpowiednie przejazdy, lecz przede wszystkim duże różnice wysokości w stosunku do przejazdu jezdnią w obrębie skrzyżowań. Rowerzyści muszą przejeżdżać dołem pod skrzyżowaniami z przystankami PST, by za chwilę wspinać się na wysokość jezdni. W przypadku dużego przepływu pieszych (z i na przystanki), często trzeba się zatrzymać i nabierać prędkości od zera, pod górę. Dla niewielkich rowerów oraz sprawnych rowerzystów nie stanowi to problemu, jednak w przypadku mniej sprawnych użytkowników (osoby słabsze oraz starsze) stanowi to dużą barierę w sprawnym i sprawiającym przyjemność przejeździe. Drugim punktem kolizyjnym są same tunele/przejazdy podziemne, które powodują również brak widoczności na wyjazdach (szczególnie przy Al. Solidarności) i niebezpieczne sytuacje. Dlatego należy wziąć pod uwagę połączenie wariantu I oraz II, z zaznaczeniem, by droga dla rowerów przebiegała w poziomie jezdni na Al. Solidarności oraz ul. Słowiańskiej, bez wykorzystania przystanków.	Odnotowano poparcie dla wariantu na poziomie jezdni na ul. Słowiańskiej i ul. Solidarności.
31	Odcinek I (Trójpole-Hercena) (wariant III): - przejazd dla rowerów wraz z przejściem dla pieszych przez ul. Mieszka I - należy uwzględnić odpowiedniej długości wyspy pomiędzy jezdniami, aby rowerzyści mieli wystarczającą ilość miejsca. - w pobliżu przystanku PST, 0+200, należy uwzględnić prostą rampę pochyloną w dół, żeby dołączyć na zakręcie obecnej drogi dla rowerów - pozwoli to na dojazd z i do przystanku, bez zakłócenia przejazdu na wprost. - Na przejeździe rowerowym w pobliżu garaży (w pobliżu 0+600) - należy uwzględnić zamiast tradycyjnego przejazdu - przejazd bez obniżonego krawężnika, lecz wyniesiony przejazd - gdzie to droga podnosi się do poziomu drogi dla rowerów. - Przy ul. Hercena - nawiązanie do kładki ślimakiem jest bardzo fajnym pomysłem, jednak oprócz tego, warto byłoby stworzenie wlotu projektowanej drogi dla rowerów na to skrzyżowanie.	Na etapie projektu budowlanego rozwiązania zostaną dostosowane do Standardów Rowerowych. W obszarze 0+200 istnieje magistrala ciepłownicza, która komplikuje przebieg trasy rowerowej. Dojazd do ul. Hercena zapewniony jest przez przejazd rowerowy.
32	Odcinek II (Hercena - Al. Armii Poznań) (wariant I, III): - Na przejeździe dla rowerów oraz służie na ul. Słowiańskiej - należy uwzględnić sygnalizator dla rowerów, tak aby rowerzysta czekając na służie dla rowerów miał widoczność zielonego lub czerwonego światła.	Propozycja może zostać wprowadzona na etapie projektu budowlanego.
33	Odcinek IV (Grudzieniec - Teatralny) (wariant I, II): Prawy pas ul. Pułaskiego (w stronę centrum) po zakończeniu pasa dla rowerów przed wiaduktem - potrzebny jest znak informujący o pasach ruchu (tj. lewy pas do jazdy na wprost, prawy pas do skrętu w prawo oraz do rowerów do skrętu w prawo, jazdy na wprost oraz w lewo.	Propozycja może zostać wprowadzona na etapie projektu budowlanego.

34	Na zakończeniu drogi dla rowerów przy ul. Libelta powinien znaleźć się zjazd na jezdnię pod łagodnym kątem, nie wyłącznie poprzez przejazd dla rowerów. Zgodnie ze standardami rowerowymi, droga dla pieszych i rowerów przy tym skrzyżowaniu powinna mieć minimum 3.0m szerokości (6.4 Standardy Rowerowe) oraz 0.2-0.5 m skrajni (6.2 Standardy Rowerowe). Ze schematu nie wynika jaka wynosi szerokość drogi oraz skrajni.	Propozycja może zostać wprowadzona na etapie projektu budowlanego.
35	Chodnik po zachodniej stronie ul. Roosevelta oraz ulice Zacisze, Krasieńskiego oraz wiele wyjazdów z posesji, powinien posiadać dopuszczony ruch rowerowy na całym odcinku. Pozwoli to na dojazd z i na posesje przy zachodniej stronie ul. Roosevelta.	Komunikacja z ulicami Zacisze i Krasieńskiego przewidziana jest os strony ul. Mickiewicza.
36	wskazać wszystkie drzewa do wycinki i analogicznie wszystkie punkty nasadzeń zastępczych dla każdego z nich w ramach projektu wykonawczego. Drzewa powinny być nasadzone między jezdnią, a DDR wszędzie, a taki oddzielający pas zieleni musi być wystarczająco szeroki by się utrzymały. Liczba nasadzeń zastępczych powinna dwukrotnie przekraczać liczbę wyciętych drzew.	Podczas etapu projektowania uwzględniono przebieg trasy z założeniem jak najmniejszej ingerencji w istniejącą zielen. Inwentaryzacja zieleni jest częścią składową koncepcji.