Poznań, 23.09.2019

Uwagi Stowarzyszenia Rowerowy Poznań w ramach konsultacji społecznych dot. projektu koncepcyjnego Rowerowej Trasy Solnej

Wstęp

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań popiera budowę tzw. “Rowerowej Trasy Solnej” (fragment trasy Ring 1 wg Programu Rowerowego Miasta Poznania), czyli realizację projektu budowy dróg dla rowerów w ciągu ulic Solna, Wolnica, Małe Garbary, Estkowskiego i Wyszyńskiego. Po zakończeniu konsultacji społecznych wnioskujemy o niezwłoczne przystąpienie do prac projektowych i realizację projektu.

Wnioskowane zmiany do zakresu inwestycji

1. Z konsultacji społecznych były wyłączone obiekty mostowe: Most Bolesława Chrobrego oraz Most Mieszka I. Jednak bez tych obiektów użyteczność trasy znacząco spada. W związku z tym:
    - W ramach podsumowania konsultacji społecznych wnioskujemy o przedstawienie ogólnych informacji o stanie technicznym obu mostów i rozpatrywanych wariantach poprowadzenia infrastruktury rowerowej przez te mosty.
    - Zwracamy się z wnioskiem o wykonanie koncepcji i oszacowanie kosztów budowy niezależnych konstrukcji mostowych przeznaczonych dla ruchu rowerowego.

2. Zgodnie z założeniami Programu Rowerowego Miasta Poznania i Standardów Rowerowych Miasta Poznania docelowo infrastruktura rowerowa powinna być poprowadzona po obu stronach jezdni. W związku z tym:
    - Należy przygotować projekt koncepcyjny budowy drogi dla rowerów także dla południowej strony jezdni wraz z uwzględnieniem koncepcji II etapu “Tramwaju na Naramowice”.
    - PRIORYTETEM powinno być opracowanie doraźnych zmian po południowej stronie jezdni na zasadzie zmiany organizacji ruchu. Kluczowe jest wyznaczenie ciągu pieszego-rowerowego po południowej strony ul. Estkowskiego pomiędzy ul. Garbary a ul. Chwaliszewo - dzięki temu uelastyczni się dojazd ze Starego Miasta na Wartostradę, a także zostanie skomunikowana Szkoła Podstawowa nr 40 i Instytutu Logistyki i Magazynowania.
3. Projektowana Rowerowa Trasa Solna powinna być w maksymalny sposób skomunikowana z Wartostradą - w szczególności brakuje łącznika przy ul. Cybińskiej oraz ul. Chwaliszewo.

Uwagi ogólne odnoszące się do rysunków projektu koncepcyjnego

1. **Rowerową Trasę Solną należy zrealizować w całości po północnej stronie jezdni**, tak aby kompleksowo połączyć ruch rowerowy wiodący z północnych osiedli Poznania w oparciu o trasy zdefiniowane w Programie Rowerowym Miasta Poznania. Należy przy tym zaznaczyć, że niezbędna jest realizacja wszystkich łączników w kierunku południowym, które pojawiły się w projekcie. Mowa tutaj o łącznikach z ulicami:
    - Młyńska,
    - plac Wielkopolski,
    - Wroniecka,
    - Stawna (ślepe zakończenie od strony ul. Garbary).
2. Realizacja Rowerowej Trasy Solnej musi pociągać za sobą kontynuację prac projektowych przy przebudowie Mostu Bolesława Chrobrego i Mostu Mieszka I, tak aby obie konstrukcje bezpiecznie prowadziły ruch rowerowy i pieszy. Natomiast do czasu zakończenia prac projektowych przy konstrukcjach mostowych, wnioskujemy aby w pierwszej kolejności zrealizować Rowerową Trasę Solną na dwóch odcinkach opisanych poniżej.
    - **Kluczowa jest realizacja odcinka od ul. Kulasa do tzw. “cypelka nadwarciańskiego” przy ul. Estkowskiego**, gdzie będzie możliwy zjazd na Wartostradę i możliwość dotarcia do prawobrzeżnej części Poznania poprzez projektowaną Kładkę Berdychowską lub Most Św. Rocha. Proszę także, aby rozszerzyć projekt o budowę łącznika Wartostrady z ul. Chwaliszewo (po

południowej stronie Mostu Bolesława Chrobrego), dzięki czemu będzie możliwa jazda rowerem w ruchu ogólnym w kierunku ronda Śródka poprzez ul. Wyszyńskiego.

- **Drugi ważny odcinek znajduje się na ul. Wyszyńskiego - zaczyna się przy rondzie Śródka i kończy się tuż przed Mostem Mieszka I**. Mając na uwadze niepewną przyszłość związaną z budową trasy rowerowej łączącej Wartostradę i Jezioro Maltańskie wzdłuż rzeki Cybiny (przez Śluzę Cybińską), będzie to jedyna droga rowerowa łącząca Wartostradę i Śródkę. Ten odcinek wymaga zmian względem przedstawionego projektu: po pierwsze należy zaprojektować łącznik Wartostrady na wysokości ul. Cybińskiej (obecnie znajdują się tam schody - od ul. Wyszyńskiego w kierunku północnym), a po drugie na rondzie Śródka należy wytyczyć przejazd rowerowy po zachodniej stronie ronda, tak aby uzyskać połączenie z istniejącą infrastrukturą rowerową na ul. Jana Pawła II.

3. Proszę wziąć pod uwagę Standardy Rowerowe Miasta Poznania, które zostały zaktualizowane czerwcu 2019. Szczególnie zwracamy uwagę na **konieczność zaprojektowania bezkrawężnikowych przejazdów rowerowych** (rysunki koncepcyjne przedstawione w ramach konsultacji społecznych nie posiadają szczegółowej legendy, która by potwierdzała uwzględnienie tego elementu).
4. Rowerowa Trasa Solna to trasa ujęta w Programie Rowerowym Miasta Poznania na lata 2017-2022 (Uchwała Rady Miasta Poznania), która jest oznaczona jako ‘Ring1’. A zatem jest to trasa główna i tam gdzie warunki terenowe pozwalają, trasa musi mieć minimalną szerokość 2,5 metra.

Uwagi szczegółowe odnoszące się do rysunków projektu koncepcyjnego

Odcinek 1

1. Zakres projektu należy rozszerzyć o wytyczenie przejazdu rowerowego po zachodniej stronie ronda Śródka, tak aby uzyskać połączenie z istniejącą infrastrukturą rowerową na ul. Jana Pawła II.
2. Na wjeździe i wyjeździe z Rynku Śródeckiego należy zadbać o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Wyjazd (po lewej stronie na poniższym rysunku) powinien zostać “wyprostowany”, tak aby wraz z ul. Wyszyńskiego tworzył skrzyżowanie T-kształtne (czerwone linie sugerują docelową geometrię skrzyżowania). Obecny projekt wyjazdu w postaci łuku niejako prowokuje kierowców do przyspieszania i mniejszej uwagi na nadjeżdżających rowerzystów.

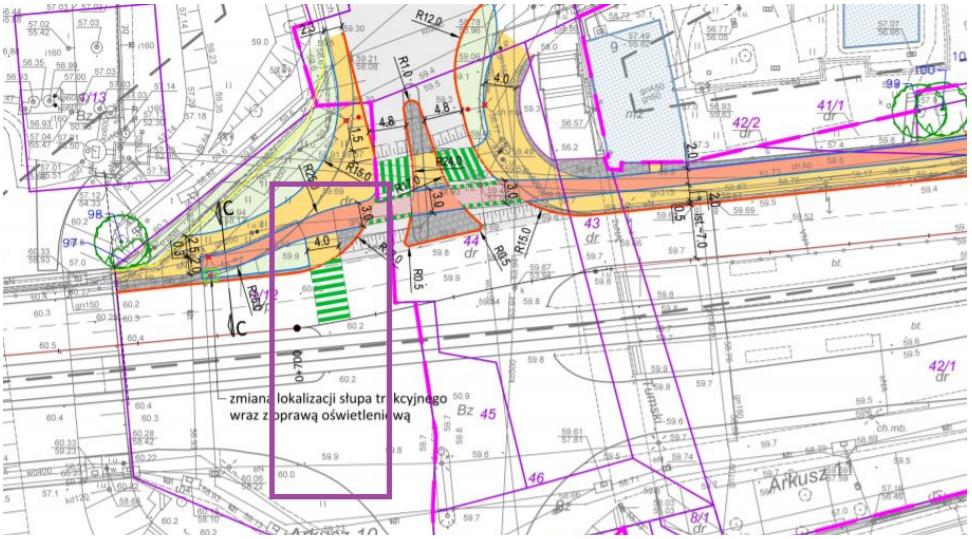
Ponadto na wjeździe i wyjeździe (obszary zaznaczone fioletowymi okręgami) należy poprawić bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów poprzez budowę wyniesionych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Przykład wyniesionego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego na nowej drodze dla rowerów przy ul. Grunwaldzkiej:

3. Należy odsunąć przejazd rowerowy i przejście dla pieszych od jezdni ul. Wyszyńskiego na WYLOCIE z Rynku Śródeckiego, tak aby wytworzyć azylu dla pojazdu oczekującego na włączenie się do ruchu na ul. Wyszyńskiego. Ze względu na duże natężenie ruchu za rondem Śródka, istnieje ryzyko blokowania przejazdu rowerowego przez kierowców wyjeżdżających z Rynku Śródeckiego. Należy przy tym uwzględnić zasady prowadzenia drogi dla rowerów zgodne ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania, zachowując minimalne łuki i odległości odgięcia drogi dla rowerów przed przejazdem (pkt. 7.4. Standardów).
4. W sąsiedztwie ul. Cybińskiej należy zaprojektować łącznik z Wartostradą (sugerowany przebieg zaznaczony czerwonymi liniami). Takie połączenie zwiększy elastyczność siatki tras rowerowych oraz ułatwi mieszkańcom i turystom dojazd na

rowerze od strony ronda Śródka do Bramy Poznania i na Ostrów Tumski. Ponadto istnienie tego łącznika będzie szczególnie istotne w przypadku konieczności przebudowy Mostu Mieszka I.

Odcinek 2

1. Barierki w obrębie przystanku autobusowego “Katedra” muszą być bezpieczne dla ruchu rowerowego, tak aby zminimalizować możliwość zaczepienia kierownicą roweru o barierkę.
2. Przy skrzyżowaniu z ul. Panny Marii należy zadbać o komunikację z południową stroną Ostrowa Tumskiego poprzez zaprojektowanie przejazdu rowerowego obok istniejącego przejścia dla pieszych. Rola tego połączenia wzrośnie, gdy powstanie Kładka Berdychowska.



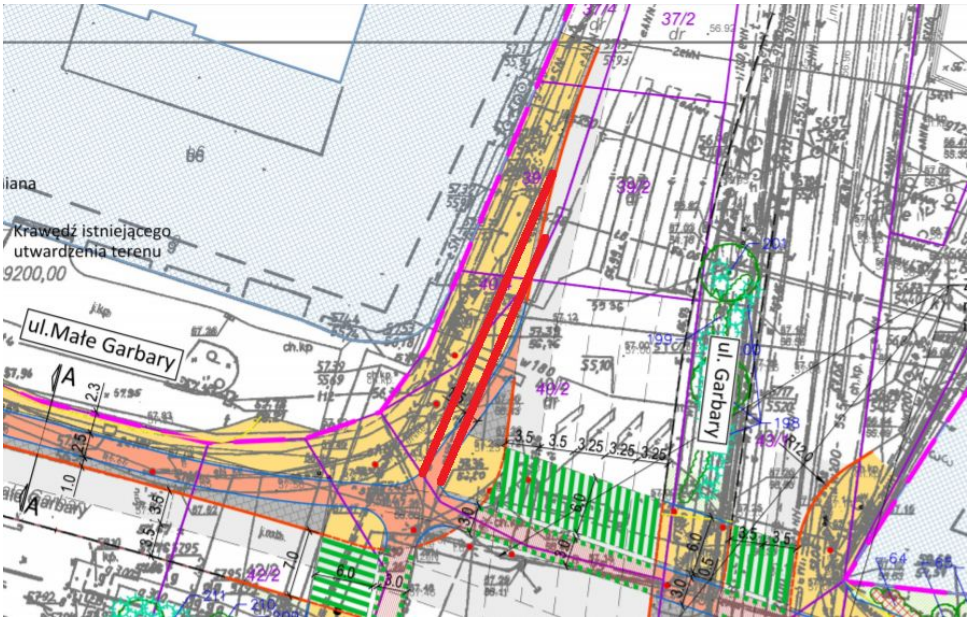
Odcinek 3

1. Droga dla rowerów po zachodniej stronie Mostu Chrobrego nie jest spójna ze wschodnią stroną. - Po jednej stronie droga dla rowerów jest po stronie jezdni, a po drugiej stronie mostu jest oddzielona ciągiem pieszym od jezdni. Należy konsekwentnie prowadzić ruch rowerowy po stronie jezdni.

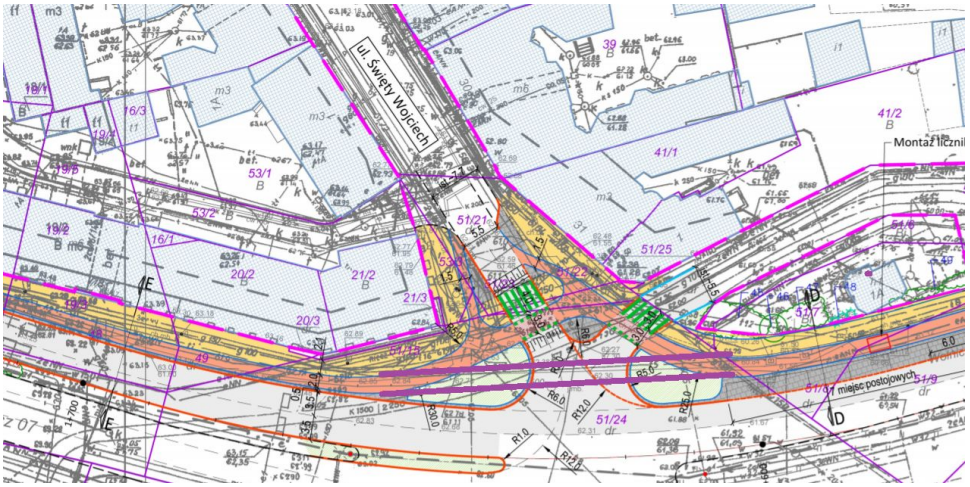
2. Na wysokości ślepego zakończenia Warty projektowane barierki muszą być bezpieczne dla ruchu rowerowego, tak aby zminimalizować możliwość zaczepienia kierownicą roweru o barierkę.
3. W ramach poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, na skrzyżowaniu z ul. Szyperską należy zaprojektować wyniesione przejście dla pieszych i przejazd rowerowy.

Odcinek 4

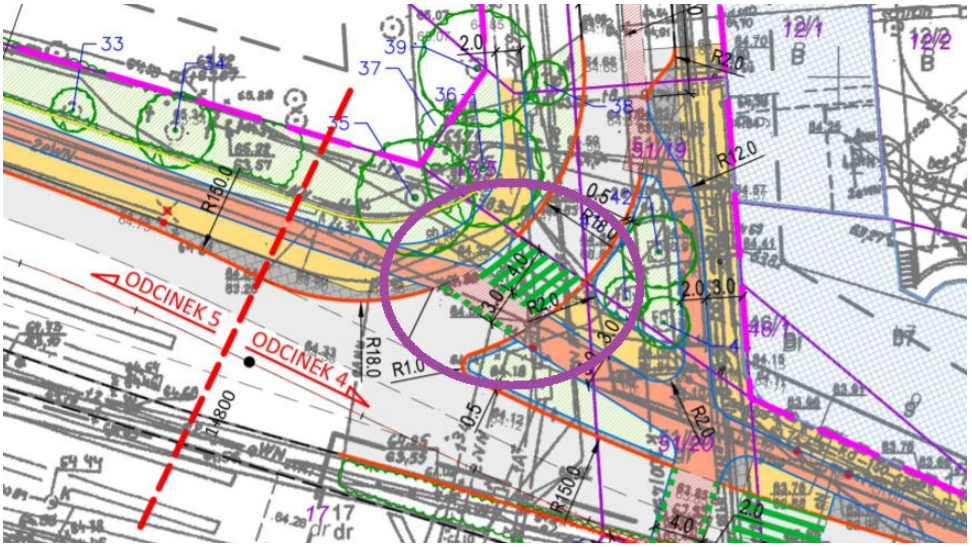
1. Jednokierunkową drogę dla rowerów umożliwiającą wjazd od północnej strony ul. Garbary należy maksymalnie wydłużyć (czerwone linie sugerują przebieg), tak aby rowerzysta nie musiał stać w korku. Ponadto jeśli skrajny pas miałby służyć wyłącznie jako buspas, to koniecznie należy dopuścić na nim ruchu rowerowy.



2. Skrzyżowanie z ul. Św. Wojciech oraz wjazd na stację paliw należy zmodyfikować w taki sposób, aby droga dla rowerów przebiegała wzdłuż ul. Mały Garbary (fioletowe linie), bez odginania:



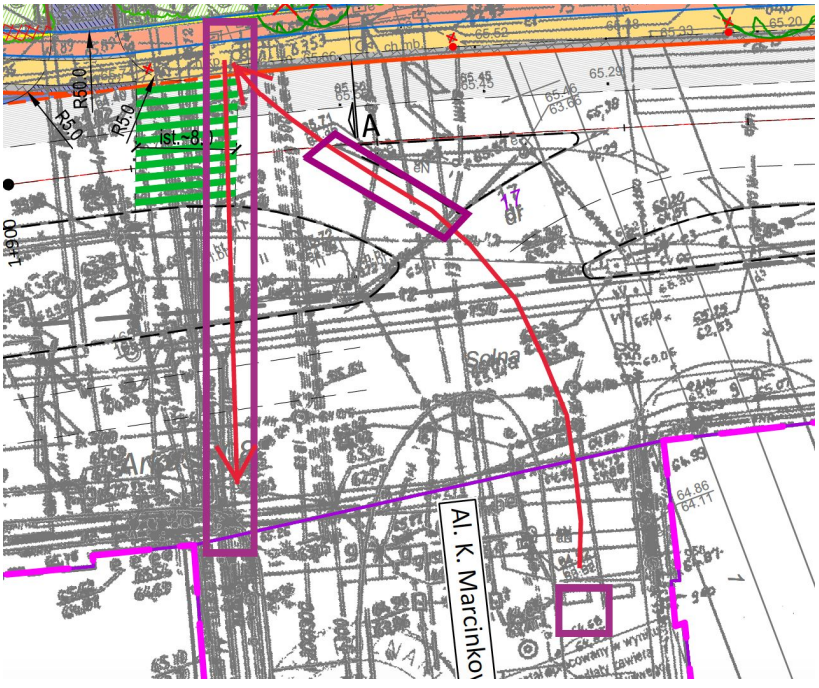
3. Skrzyżowanie z ulicą Działową jest niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów (brak dostatecznej widoczności, spadek terenu i chęć pospiesznego wjazdu samochodem na ulicę Solną, gdy samochody stoją na czerwonym świetle na ul. Wolnica), dlatego przejście dla pieszych i przejazd rowerowy powinny być wyniesione:



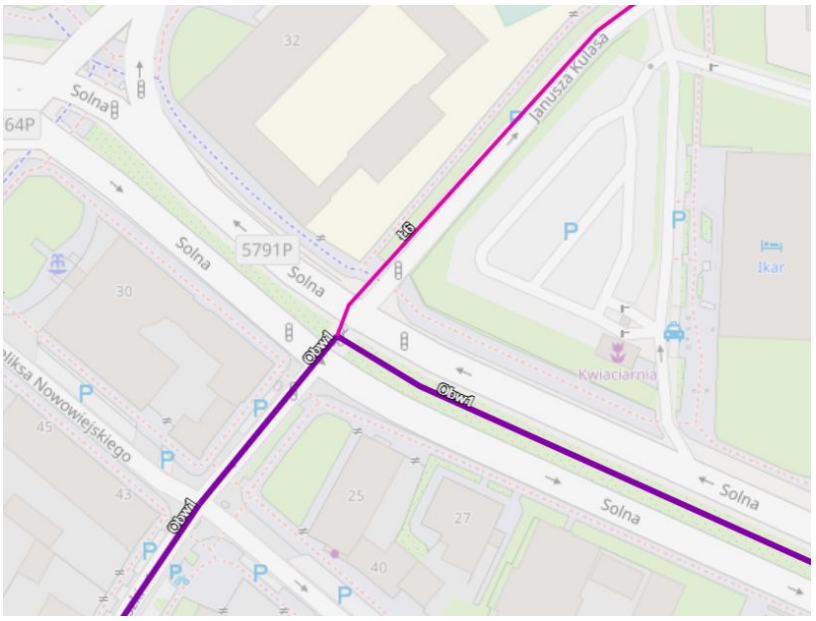
4. Przy skrzyżowaniu Działowej i Wolnicy znajduje się budynek Uniwersytetu Artystycznego. W związku z tym w obrębie skrzyżowania z ul. Działową należy zaplanować dodatkowe stojaki rowerowe.

Odcinek 5

1. Na skrzyżowaniu z al. Marcinkowskiego należy doprojektować do przejścia dla pieszych przejazd rowerowy umożliwiający skręt z drogi dla rowerów w al. Marcinkowskiego oraz wjazd na drogę dla rowerów z al. Marcinkowskiego, poszerzając miejsce obniżenia krawężnika. Na łączniku przy azylu sugerujemy wyznaczenie odcinka pasa dla rowerów, a przed skrzyżowaniem śluzy rowerowej.



2. Ulica Solna i ulica Kościuszki według Programu Rowerowego Miasta Poznania tworzą trasę tranzytową Ring1 (Obw1):



W związku z tym konieczne jest zapewnienie obsługi relacji wschód-południe (i na odwrót).

- Dla rowerzystów jadących od wschodu (ul. Solna) na południe (ul. Kościuszki) należy zaprojektować śluzę rowerową obsługiwaną sygnalizatorem świetlnym lub wydzieloną relację lewoskrętu charakterystyczną dla rozwiązań znanych z Kopenhagi,
- Dla rowerzystów jadących z południa (ul. Kościuszki) na wschód (ul. Solna) należy wyokrąglić wjazd z jezdni na drogę dla rowerów.