

PK.482.8.2019

Konsultacje społeczne koncepcji budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Solnej, Estkowskiego i Wyszyńskiego

Załącznik nr 2 – odpowiedź na stanowisko Stowarzyszenia Rowerowy Poznań

I. Zakres inwestycji

1. Stan techniczny obiektów inżynierskim wymusza ich przebudowę, wobec czego zlecone zostało wykonanie odrębnej dokumentacji projektowej. Wykonanie koncepcji oraz oszacowanie kosztów budowy niezależnych konstrukcji wychodzi poza zakres przedmiotowego opracowania.
2. Wykonanie koncepcji budowy drogi dla rowerów dla południowej strony wychodzi poza zakres przedmiotowego opracowania.
3. Łącznik z ul. Cybińską wchodzi w zakres dokumentacji związanej w obiektami inżynierskimi.

II. Uwagi ogólne

1. Przedstawiona koncepcja umożliwi realizację wskazanego zakresu tj. odcinka od skrzyżowania ul. Solnej z ul. Kulasa (gdzie obecnie została zrealizowana odrębnym projektem przebudowa tego skrzyżowania w ramach której zrealizowano przejście dla pieszych i przejazd rowerowy w kierunku ul. Kościuszki) do realizowanego obecnie łącznika Wartostrady w sąsiedztwie wspomnianego „cypelka” z rejonem północnej jezdni ul. Estkowskiego).

Proponowane połączenie Wartostrady z rejonem południowej jezdni ul. Estkowskiego leży poza obszarem objętym opracowaniem.

Obszar opracowania został sprecyzowany w taki sposób, że uwzględniał plany Miasta Poznań co do innych inwestycji. W związku z powyższym z ciągu ulic objętych opracowaniem zostały wyłączone odcinki lub obszary objęte (lub planowane do objęcia) odrębnymi dokumentacjami. W przypadku odcinka nr 1 (tj. od ronda Śródka do mostu Mieszka I) z opracowania wyłączono obszar przedmiotowego ronda (jako objęty odrębną dokumentacją w trakcie realizacji) oraz odcinek mostowy (jako planowany do realizacji odrębną dokumentacją). W związku z powyższym przejazd rowerowy w kierunku ul. Jana Pawła II zlokalizowany w obszarze w/w ronda zostałby objęty dokumentacją dla tego ronda. W przypadku odstąpienia Miasta Poznań od planów przebudowy ronda istnieje możliwość połączenia projektowanej drogi rowerowej przejazdem rowerowym po zachodniej stronie ronda w kierunku ul. Jana Pawła II i tym samym zapewnienie połączenia ze zlokalizowaną tam infrastrukturą rowerową.

W przypadku połączenia projektowanej DDR z drogą rowerową wzdłuż rzeki Cybiny należy stwierdzić, że przedmiotowe połączenie będzie realizowane w obszarze mostu lub w obszarze bezpośrednio do niego przyległym, który w trakcie przebudowy mostu zostałby znacząco zmieniony. W związku z powyższym uznano że realizacja tego połączenia powinna być opracowana ramach dokumentacji dotyczącej mostu.

3. Przedstawiana koncepcja uwzględnia przytoczony wymóg. Zaprojektowano połączenie bitumicznych DDR z bitumicznymi jezdniami samochodowymi bez zastosowania obramowań. W przypadku połączeń bitumicznych DDR z jezdniami np. z kostki betonowej zastosowany zostanie opornik zatopiony w poziomie połączenia (h=0cm)
4. Przy realizacji koncepcji zagospodarowania dążono do zaprojektowania jak największej liczby i długości odcinków dróg rowerowych o szerokości 2,5m. Ze względu jednak na liczne

ograniczenia terenowe (istniejące zagospodarowanie) w tym restrykcyjne warunki związane z ochroną istniejącej zieleni na większości odcinków zastosowano DDR o szerokości 2,0m.

III. Uwagi szczegółowe

Odcinek 1

1. Istnieje możliwość połączenia projektowanej drogi rowerowej z przejazdem rowerowym po zachodniej stronie ronda w kierunku ul. Jana Pawła II w ramach odrębnego opracowania.
2. W trakcie prac projektowych w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu zaplanowano m.in. zmianę kąta wlotu ul. Rynek Śródecki w ul. Wyszyńskiego (obecnie 45° zmieniono do zbliżonego do 70°). Dalsze zbliżenie kąta tego wlotu do prostego względem jezdni ul. Wyszyńskiego spowoduje utrudnienia we włączaniu się do ruchu w tym przede wszystkim większym pojazdom np. autobusy w związku z czym jest bezzasadne. Ustalono, że w celu poprawy bezpieczeństwa należy dodatkowo zaprojektować wyniesienie tego wlotu w obszarze przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów. Dodatkowo na wlocie i wylocie ul. Rynek Śródecki w jezdnię ul. Wyszyńskiego wprowadzone zostaną dodatkowe elementy spowolnienia ruchu w postaci progu płytowego/ wyniesionego przejścia i przejazdu rowerowego.
3. Na etapie prac projektowych analizowano możliwość odsunięcia przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych na odległość min. 6 metrów od krawędzi jezdni ul. Wyszyńskiego w celu wygospodarowania powierzchni na oczekiwanie pojazdu. Ze względu jednak na lokalizację istniejącego zjazdu (po prawej stronie) oraz odcinka drogi wewnętrznej (po lewej stronie) ul. Rynek Śródecki w takim rozwiązaniu brakuje miejsca na usytuowanie przejścia dla pieszych oraz konieczność jego lokalizacji w głębi tej ulicy. Byłoby to rozwiązanie nieczytelne i nie funkcjonalne.
4. Łącznik z ul. Cybińską wchodzi w zakres dokumentacji związanej w obiektami inżynierskimi.

Odcinek 2

1. W ramach dokumentacji projektowej planuje się dostosować lokalizację istniejących elementów mebli miejskich oraz wprowadzić nowe, z uwzględnieniem standardów obowiązujących w Mieście Poznaniu w tym z: „Katalogiem nawierzchni chodników” „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania”, „Standardami dostępności dla Miasta Poznania” czy „Katalogiem mebli miejskich Poznania”. Przy projektowaniu zostanie uwzględniona lokalizacja barierek przy zapewnieniu bezpiecznego użytkownika drogi rowerowej.
2. Zakres projektu nie obejmuje wskazanego połączenia. Przedmiotowe przejście dla pieszych zostało wykonane już na etapie realizacji dokumentacji projektowej budowy DDR. Ze względu na zakres koniecznej ingerencji w zagospodarowanie skrzyżowania ul. Wyszyńskiego - Marii Panny - Wieżowej w tym m.in., zmiany geometrii wlotu ul. Wieżowej, budowy azyli dla rowerzystów przy przejeździe przez tory tramwajowe, budowy włączy i wyłączeń DDR w ul. Wieżową, przejazd ten będzie realizowany w ramach odrębnej dokumentacji.

Odcinek 3

1. Uwagę uznano za zasadną. Uzgodniono, że przeplot zostanie uwzględniony w ramach odrębnej dokumentacji projektowej związanej z przebudową mostu Chrobrego.
2. W ramach dokumentacji projektowej planuje się dostosować lokalizację istniejących elementów mebli miejskich oraz wprowadzić nowe, z uwzględnieniem standardów obowiązujących w Mieście Poznaniu w tym z: „Katalogiem nawierzchni chodników”

„Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania”, „Standardami dostępności dla Miasta Poznania” czy „Katalogiem mebli miejskich Poznania”. Przy projektowaniu zostanie uwzględniona lokalizacja barierek przy zapewnieniu bezpiecznego użytkowania drogi rowerowej.

3. Brak jest możliwości wykonania wyniesienia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Szyperską ze względu na bliskie usytuowanie tego elementu względem krawędzi jezdni ul. Estkowskiego.

Odcinek 4

1. Uwaga dotycząca przebiegu łącznika rowerowego zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych. Decyzja o możliwości dopuszczenia ruchu rowerowego po BUS pasie wymaga pozytywnej opinii Miejskiego Inżyniera Ruchu.
2. Projektowana geometria skrzyżowania zakłada bardzo duże ograniczenie jego powierzchni (względem obecnego zagospodarowania) m.in. w celu optycznego ograniczenia przestrzeni przeznaczonych do poruszania się pojazdów co jest również elementem uspokojenia ruchu. Geometria skrzyżowania jest ponadto podyktowana koniecznością utrzymania relacji dojazdu do stacji paliw (również z kierunku od ul. Garbary) co z kolei determinuje geometrię innych elementów zagospodarowania w tym przebiegu DDR czy chodników. Z tego powodu brak jest możliwości prowadzenia przebiegu DDR bez odgięcia w kierunku ul. Św. Wojciech gdyż ruch rowerowy i pieszy wprowadzany byłby wprost na dojazd do stacji paliw. Dodatkowo w celu ograniczenia prędkości pojazdów wprowadzono wyniesienie przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych (próg płytowy).
3. Przedmiotowy wlot ul. Działowej zostanie objęty programem sygnalizacji drogowej co powoduje brak konieczności realizacji dodatkowych elementów uspokajających ruch. Wlot ul. Działowej został zawężony a jego geometria została dostosowana do pola przejezdności pojazdów w tym pojazdów ciężkich.
4. W ramach dokumentacji projektowej planuje się dostosować lokalizację istniejących elementów mebli miejskich oraz wprowadzić nowe, z uwzględnieniem standardów obowiązujących w Mieście Poznaniu w tym z: „Katalogiem nawierzchni chodników” „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania”, „Standardami dostępności dla Miasta Poznania” czy „Katalogiem mebli miejskich Poznania”. Przy projektowaniu zostanie uwzględniona uwaga o wprowadzeniu dodatkowych stojaków rowerowych.

Odcinek 5

1. Zakres dokumentacji projektowej nie uwzględnia realizacji przejazdu rowerowego przez ul. Solną we wskazanym miejscu. W ramach dokumentacji zaprojektowano jedynie dostosowanie projektowanego zagospodarowania w tym ciągów pieszych i DDR do istniejącego zagospodarowania związanego z przejściem dla pieszych.

Zakres dokumentacji projektowej kończy się przed skrzyżowaniem z ul. Kulasa tj. na styku z wykonaną ostatnio przebudową tego skrzyżowania