

PK.482.8.2019

Droga rowerowa Śródka –Kulasa

Załącznik nr 5 – uwagi mieszkańców

konsultacje: 9-23.09.2019. W tym terminie wpłynęło 95 maili, 9 po terminie – 24.09.2019)

Lp.	Uwagi/sugestie zebrane podczas konsultacji	Odpowiedzi
1.	<p>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).</p> <p>Realizacja 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, wnioskuję aby w pierwszej kolejności zrealizować Rowerową Trasę Solną na dwóch odcinkach opisanych poniżej.</p> <p>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.</p> <p>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 Służę 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</p>	<p>Wykonanie wszystkich łączników z ulicami: Młyńską, placem Wielkopolskim, Wroniecką i Stawną wykracza poza zakres projektu.</p> <p>Koncepcja przewiduje etapową realizację inwestycji.</p> <p>Wykonanie wskazanych połączeń wykracza poza zakres projektu.</p> <p>Wykonanie łącznika na wysokości ul. Cybińskiej wchodzi w zakres prac związanych z planowaną przebudową mostów Chrobrego i Mieszka I.</p> <p>Wykonanie przejazdu na rondzie Śródka wchodzi w zakres przebudowy ronda, objętej odrębnym</p>

	stronie ronda, tak aby uzyskać połączenie z istniejącą infrastrukturą rowerową na ul. Jana Pawła II.	opracowaniem.
2	<p>Zatoki autobusowe w centrach miast w 2019 r. to aberracja urbanistyczna, zatoka "Katedra" nie przynosi autobusom żadnej korzyści, wręcz opóźnia je i wymusza niekorzystną lokalizację przystanku autobusowego, slalom dla rowerzystów i konieczność dodatkowych wycinek krzewów. Wnioskuje o likwidację tej zatoki. Nie ma tam skrzyżowania ze światłami, na trasie obowiązuje 50 km/h, nie trzeba więc z niej "usuwać przeszkód" dla ruchu samochodowego, ta zatoka nie ma racjonalnego uzasadnienia.</p>	<p>W ciągu ulic objętych opracowaniem tj. północnych jezdni ulic Wyszyńskiego, Estkowskiego, Małe Garbary, Wolnica i Solna zaprojektowano łącznie 4 zatoki dla autobusów komunikacji publicznej (Rondo Śródka, Katedra, Małe Garbary i Solna) oraz jedną zatokę dla autobusów turystycznych (przy ul. Estkowskiego w rejonie starego portu i „cypelka nadwarciańskiego”). Większość tych zatok (z wyjątkiem przystanku Katedra) została zaprojektowana w miejscu obecnych zatok. W przypadku przystanków „Rondo Śródka” i „Małe Garbary” zatoki autobusowe zlokalizowane są bezpośrednio za skrzyżowaniami. Ze względu na warunki ruchowe w obszarze skrzyżowań, m.in. przepustowość i możliwość ewakuacji pojazdów z tarczy skrzyżowania i związane z tym warunki bezpieczeństwa, zachowanie ich jest konieczne.</p> <p>W przypadku przystanków „Katedra” oraz „Solna” na etapie realizacji koncepcji rozważano możliwość likwidacji zatok przystankowych. Odstąpiono jednak od tego rozwiązania z uwagi na zachowanie</p>

		<p>bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>W kontekście zatoki autobusowej dla autobusów turystycznych w rejonie „cypelka nadwarciańskiego” zdecydowano o konieczności pozostawienia tej zatoki w celu obsługi ruchu turystycznego dla zlokalizowanego w niedalekiej odległości Ostrowa Tumskiego.</p>
3	<p>Przejścia naziemne i przejazdy rowerowe na Rondzie Śródka. Mam wrażenie, że lata temu był taki projekt, co się z nim stało? Przecież brak przejazdu dla rowerzystów na ciągu północ-południe (po zachodniej stronie Ronda Śródka) jest bardzo dotkliwy. Podobnie jak brak możliwości przejścia/przejazdu w jednym poziomie po stronie wschodniej, szczególnie dla osób starszych. Przypomnę tylko atak nożownika sprzed kilku lat w tym właśnie przejściu podziemnym; na szczęście nic takiego się od lat nie powtórzyło, ale pokazuje to, że takie miejsca są niebezpieczne i wzorem Ronda Żegrze należałoby je usuwać (bo przecież nie mamy do czynienia z trasą ekspresową).</p>	<p>Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania. Zmiany na rondzie Śródka stanowią będą przedmiot odrębnego zadania inwestycyjnego.</p>
6	<p>W koncepcji nie zostało wspomniane w jaki sposób osoby jadące na rowerach miałyby przemieszczać się na mostach, które leżą w ciągu projektowanej drogi.</p> <p>Warto zauważyć, że już dziś większość osób na rowerach przemieszcza się chodnikiem przez ww. mosty pomimo braku odpowiednich oznaczeń. W związku z tym należy wziąć pod uwagę zaprojektowanie łączników obecnie projektowanych odcinków, bądź co najmniej dopuszczenie ruchu rowerowego na chodnikach na mostach.</p> <p>Nie doprowadzajcie ponownie do absurdalnych sytuacji, w których nakazuje się zejście z roweru! Nikt nie zamierza rowerem się teleportować, a na pewno nikt na niego nie wsiada, żeby zrobić z niego dodatkowy bagaż!</p> <p>Jeśli zamiast doprowadzić do należytego bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych w ul. Hlonda</p>	<p>Obszar opracowania został sprecyzowany w taki sposób, że uwzględnił plany Miasta 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.</p> <p>Obiekty mostowe przewidziane są do realizacji w ramach odrębnych projektów.</p>

	likwiduje się je, to w tym przypadku należy zdecydowanie usankcjonować prawnie już istniejącą sytuację (ruch rowerowy na chodniku) w przypadku braku lepszych rozwiązań.	
7	<p>Nie naniesiono żadnych przyszłych połączeń drogi rowerowej, zaniechano próby połączenia z istniejącymi drogami.. Zaprezentowano totalnie niespójną koncepcję drogi rowerowej, którą można przejechać z miejsca A do B uprzednio jednak zsiadając z roweru i doprowadzając kilkaset metrów rower, dodatkowo przyjmując mandat za przejazd przez 2 mosty. Przy takiej skali projektu brak połączenia z Wartostradą czy Malta, a pomysł przyszłego przebijania się DR przez Hlonda w kierunku Warszawskiej? Nawet nie wiem jak skomentować.</p> <p>Prezentowanie drogi rowerowej bez przebudowy mostów jest koncepcją niespójną i bezzasadną gdyż są to najważniejsze punkty odcinka Garbary Śródka. Należy je projektować wspólnie (choćby odsuwając chodnik i drogę rowerową od jezdni a nie oddzielnie (czyt. jak się uda).</p>	<p>Obszar opracowania został sprecyzowany w taki sposób, że uwzględnił plany Miasta 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.</p> <p>Obiekty mostowe są projektowane z uwzględnieniem projektu drogi rowerowej</p>
8	Żonglowanie chodnikiem i trasą rowerową jest nie na miejscu. DR zawsze od strony jezdni, gdzie tylko to możliwe, a najlepiej w obrębie jezdni. Szczególnie jeśli ta droga ma być faktycznie tranzytowa a nie tylko dojazdowa do centrum.	Wzajemna lokalizacja drogi rowerowej i chodnika względem jezdni wynika przede wszystkim z możliwości terenowych, konieczności zapewnienia skrajni dla poszczególnych grup użytkowników drogi oraz konieczności zlokalizowania innych elementów zagospodarowania (np. znaków drogowych, słupów trakcji tramwajowej, słupów oświetleniowych, lokalizacji zatok postojowych itp.) Założeniem jest aby droga rowerowa znajdowała się od strony jezdni, niemniej jednak np. w przypadku omięcia przystanku autobusowego konieczny jest przeplot chodnika z trasą rowerową.

9	<p>Nie wiem dlaczego nikt nie wspomina o koncepcji szerokich odcinków pieszo-rowerowych które można by wyznaczyć choćby jutro na sporej liczbie odcinków projektu. Warto wykorzystać istniejące nawierzchnie a zadbać o komfort i bezpieczeństwo przejazdów kolizyjnych redukując koszty, a zachowując możliwość późniejszej rozbudowy. Jeśli faktycznie tylko jedna strona ma być drogą rowerową, może warto chociażby zrobić legalny ciąg pieszorowerowy po drugiej stronie?</p>	<p>Obecnie założono realizację po północnej stronie ciągu w/w ulic jako wydzielony ciąg rowerowy dwukierunkowy. Rozdział poszczególnych uczestników ruchu ma istotne znaczenie dla funkcjonalności oraz bezpieczeństwa m.in. ze względu na dużą liczbę pieszych, rowerzystów oraz znaczną różnicę prędkości poruszania się. Ponadto zaprojektowany rozdział poszczególnych uczestników ruchu jest zgodny z obowiązującymi dokumentami Miasta Poznania w tym „Programem Rowerowym Miasta Poznania”, „Standardami technicznymi i wykonawczymi infrastruktury rowerowej” oraz „Standardami dostępności dla Miasta Poznania”.</p>
10	<p>Zaprezentowana przez mieszkańców koncepcja wybudowania DR po przeciwnej stronie drogi Śródka-Garbary ma spory sens rozważenia, gdyż stwarza znacznie mniej kolizji oraz jest łatwiejsza do wykonania, łączy też obecne drogi rowerowe co jest celem obecnego projektu. Proszę sobie wyjaśnić jaka jest różnica czy ktoś przejedzie na drugą stronę na Śródce czy na Garbarach? Bo jeśli jedzie tranzytem (a to jest główny argument ZDM) to w obecnej koncepcji na Śródce musi zejść z roweru i cóż ze sobą zrobić (brak połączenia z Hlonda, Wartostradą, Malta), natomiast na Garbarach po prostu przejechałby drogą rowerową. Liczba przejazdów przez drogę jest dokładnie taka sama, argument o spójności absurdalny. Ani jedna ani druga koncepcja nie ma zaś sensu w przypadku wąskich gardeł jakimi są obecne mosty typu autostradowego znajdujące się w centrum Poznania, gdzie pieszy i rower jest elementem niepożądanym i narażonym na przekroczenia hałasu (powyżej 100dB), ochłapanie nie wspominając o powietrzu.</p>	<p>Ze względu na założenie wykonania jednego spójnego ciągu na całym odcinku, jak również liczbę potencjalnych celów podróży, zdecydowano o wykonaniu drogi rowerowej po północnej stronie.</p>

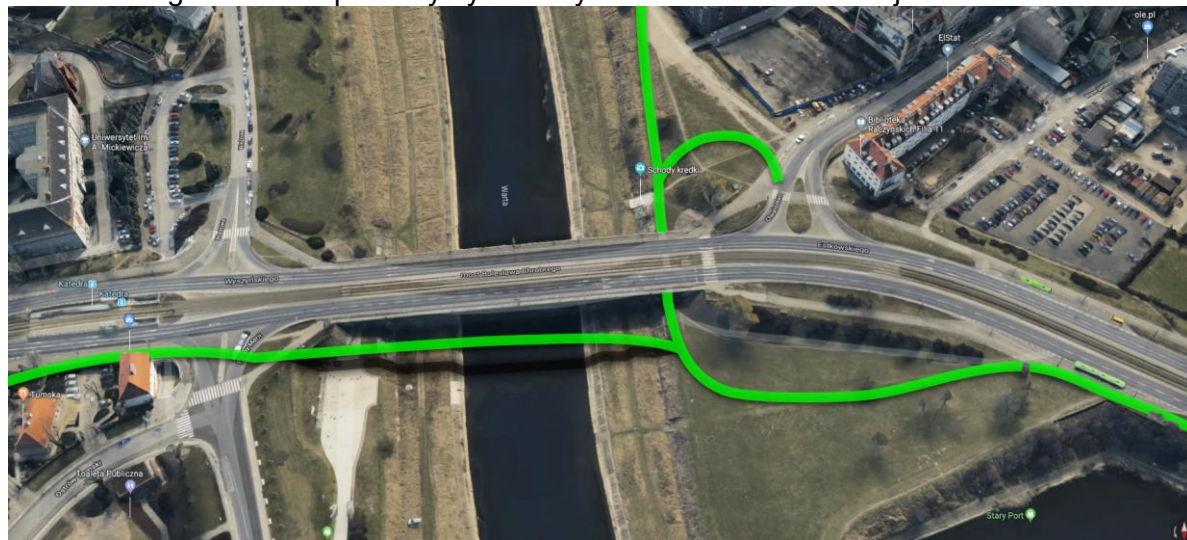
11	<p>Obecne mosty - proszę rozważyć koncepcje zwężenia trasy do jednego pasa, jedynie w obrębie mostów i odcinka między nimi, do czasu wybudowania nowych. Oprócz 3-5 godzin w ciągu dnia trasa jest wykorzystywana w maksymalnie kilkudziesięciu procentach, a pojemność dwóch pasów za mostem w kierunku Garbar jest wystarczająca by wykorzystać w pełni przepustowość skrzyżowania które determinuje przepływ aut (a nie ilość pasów dojazdowych!). Tłumaczenie się pierwszą ramą jest nie na miejscu. "Pełni funkcję" to nie znaczy "jest elementem". Prędkość na tym odcinku musi być zmniejszona, obecne prędkości aut oscylują między 70 a 100 km/h, jest to nieakceptowalne. Mieszkam na Śródce, a mam wrażenie że przy Torze Poznań. Do czasu realizacji projektu most na Lechickiej będzie już zapewne oddany więc ruch powinien być tam przekierowany.</p>	<p>Zgodnie z wytycznymi droga rowerowa ma zostać zaprojektowana z jak najmniejszą ingerencją w istniejące zagospodarowanie terenu oraz przy zachowaniu jezdni dwupasmowej.</p>
12	<p>W projekcie napisany jest jego cel: <i>Obsługa ruchu rowerowego do i wokół centrum Poznania, połączenie śródmieścia z Małą, Wartostradą i wschodnią częścią miasta. Taką rolę ma pełnić droga rowerowa wzdłuż ulic Solnej, Estkowskiego i Wyszyńskiego.</i> Proszę sobie spróbować wyjaśnić, w którym miejscu obecny projekt łączy się z istniejącymi ścieżkami wokół okolic Mały, wschodnią częścią miasta oraz prawobrzeżną nitką Wartostrady? Nie widać tego na mapie, ale wspominał o tym mówca, mianowicie o włączeniu ul. Działowej do sygnalizacji świetlnej. Jeśli tak faktycznie jest w projekcie to proszę to usunąć gdyż są tam niepotrzebne (hamowanie zarówno rowerzystów jak i samochodów). Jeśli zaś nie ma, proszę ten punkt pominąć.</p>	<p>Obszar opracowania został sprecyzowany w taki sposób, że uwzględniał plany Miasta 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.</p> <p>Po przeprowadzeniu analizy bezpieczeństwa ruchu w obszarze skrzyżowania ul. Wolnica z ul. Działową, Plac Wielkopolski oraz Al. K. Marcinkowskiego wraz z Miejskim inżynierem Ruchu podjęto decyzję o objęciu wlotu ul. Działowej sygnalizacją świetlną.</p>
13	<p>Wjazd z Ronda Śródka na Rynek Śródecki jest szalenie niebezpieczny. Jeśli faktycznie tutaj miała by iść droga rowerowa, proszę o naprawdę przemyślenie konstrukcji. Proszę również pomyśleć o wjeździe dla osób jadących ulicą, obecnie będą prawdopodobnie wjeżdżać z dużą prędkością na przejście dla pieszych, lub nie będą korzystać ze ścieżki. Moim zdaniem DR powinna tutaj być prowadzona jednokierunkowo wzdłuż ulicy, drugi kierunek zaś jedynie w obrębie chodnika lub</p>	<p>Wskazane miejsce ze względu na ograniczenia terenowe było tematem wielu analiz, mających na celu polepszenie warunków bezpieczeństwa dla wszystkich</p>

	zmiana na pieszo-rowerowy.	uczestników ruchu. Projektowane zmiany w geometrii przedmiotowego skrzyżowania polegające na zawężeniu jezdni w celu wygospodarowania dodatkowej powierzchni chodnika i drogi rowerowej polepszą widoczność poszczególnych uczestników ruchu. Dodatkowo w miejscu tym zostanie wprowadzony dodatkowy element spowolnienia ruchu w postaci progu płytowego/wyniesionego przejścia i przejazdu rowerowego.
14	Nie było słowa o programowaniu sygnalizacji świetlnej tak, by nie zatrzymywać się na wyspach na Garbarach. Ważny punkt.	Dokumentacja projektowa będzie uwzględniać przebudowę sygnalizacji świetlnej m.in. na skrzyżowaniu ul. Estkowskiego i Garbary w celu dostosowania jej do zmienionej geometrii oraz wprowadzenia nowego potoku ruchu tj. rowerzystów.
15	Jako mieszkanka Poznania sprzeciwiam się budowie tzw. "Rowerowej Trasy Solnej" (fragment trasy Ring1 wg Programu Rowerowego Miasta Poznania), czyli realizacji projektu budowy dróg dla rowerów w ciągu ulic Solna, Wolnica, Małe Garbary, Estkowskiego i Wyszyńskiego w kształcie zaproponowanym przez Rowerowy Poznań. Zamiast ciągu pieszo-rowerowego (propozycja Rowerowego Poznania, odcinek od ul. Kulasa do tzw. "cypelka nadwarciańskiego" przy ul. Estkowskiego) proponuję dopuścić ruch rowerowy na chodniku po północnej części trasy 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,	Obecnie założono realizację po północnej stronie ciągu w/w ulic jako wydzielonego ciągu rowerowego dwukierunkowego. Rozdział poszczególnych uczestników ruchu ma istotne znaczenie dla funkcjonalności oraz bezpieczeństwa m.in. ze względu na dużą liczbę pieszych, rowerzystów oraz znaczną różnicę prędkości poruszania się. Ponadto

<p>plac Wielkopolski, Wroniecka, Stawna (ślepe zakończenie od strony ul. Garbary).</p> <p>Realizacja Rowerowej Trasy Solnej musi pociągać za sobą kontynuację prac projektowych przy przebudowie Mostu Bolesława Chrobrego i Mostu Mieszka I.</p> <p>Odcinek 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. Wspomniany odcinek (Kulasa do cypelka nadwarciańskiego) ma być chodnikiem z dopuszczonym ruchem rowerowym z nawierzchni bitumicznej a nie drogą dla rowerów i pieszych. Nie ma tam fizycznej możliwości poprowadzenia trasy pieszo-rowerowej (droga dla rowerów i pieszych). Zwężenia na wielu odcinkach uniemożliwiają zbudowanie bezpiecznej drogi dla rowerów i pieszych i spełniającej standardy. Jestem rowerzystką poruszającą się codziennie po tej trasie do pracy (od Estkowskiego w stronę Alei Niepodległości) po jezdni. Wyrzucenie wszystkich rowerzystów, także tych szybszych na drogę pieszo-rowerową nie spełniającą standardów (zwężenia, gorsza widoczność na zaułkach itd.) skutkować może niebezpiecznymi sytuacjami i wypadkami z pieszymi jak i wyjeżdżającymi z posesji lub z dróg poprzecznych autami. Dopuszczenie warunkowo ruchu rowerowego na chodniku (w domyśle dla słabszych, wolniejszych rowerzystów, dzieci, ludzi starszych, rowerzystów na rowerach miejskich itp.) nie powinno stwarzać problemów. Dodatkowo ruch pieszy nie jest też duży na tym odcinku.</p> <p>Dodatkowo jest to trasa przebiegająca przez ścisłe centrum miasta. Docelowo miasto Poznań powinno myśleć o spowolnieniu ruchu na tej trasie (a nie o wzmacnianiu ruchu samochodowego wyrzucając ruch rowerowy z jezdni kosztem miejsca na chodniku i bezpieczeństwa pieszych, dodatkowo bez możliwości spełnienia standardów rowerowych i bezpieczeństwa).</p> <p>Na jezdni można byłoby za to dopuścić ruch rowerowy po buspasie (choćby dla sprawniejszych rowerzystów, odcinek w kierunku na Sołacz, za skrzyżowaniem Działowej/Solnej do Alei Niepodległości). Na odcinku od Śródki do Alei Niepodległości po południowej i północnej stronie jezdni proponuję uspokojenie ruchu samochodowego do 40 km/h i wzięcie pod uwagę wytyczenia pasów rowerowych (południowa strona trasy).</p> <p>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</p>	<p>zaprojektowany rozdział poszczególnych uczestników ruchu jest zgodny z obowiązującymi dokumentami Miasta Poznania w tym „Programem Rowerowym Miasta Poznania”, „Standardami technicznymi i wykonawczymi infrastruktury rowerowej” oraz „Standardami dostępności dla Miasta Poznania”.</p> <p>Obszar opracowania został sprecyzowany w taki sposób, że uwzględnia plany Miasta 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.</p> <p>Wykonanie wszystkich łączników wykracza poza zakres projektu.</p>
--	---

	<p>ruchu ogólnym w kierunku ronda Śródka poprzez ul. Wyszyńskiego.</p> <p>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 trasa 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.</p>	
16	<p>Sprzeciwiam się również budowie dróg pieszo-rowerowych na całym odcinku tzn. od Ronda Śródka do Alei Niepodległości (północna strona jezdni) w kształcie proponowanym przez miasto Poznań i stowarzyszenie Rowerowy Poznań. Proponuję jak w przypadku konkretnego odcinka od cypelka przy Estkowskiego do ulicy Kulasa odpowiednią przebudowę chodnika i docelowo warunkowe dopuszczenie na chodniku ruchu rowerowego m.in. ze względu na bezpieczeństwo i komfort pieszych (by nie zabierać chociażby przestrzeni pieszym).</p>	<p>Obecnie założono realizację po północnej stronie ciągu w/w ulic jako wydzielonego ciągu rowerowego dwukierunkowego. Rozdział poszczególnych uczestników ruchu ma istotne znaczenie dla funkcjonalności oraz bezpieczeństwa m.in. ze względu na dużą liczbę pieszych, rowerzystów oraz znaczną różnicę prędkości poruszania się. Ponadto zaprojektowany rozdział poszczególnych uczestników ruchu jest zgodny z obowiązującymi dokumentami Miasta Poznania w tym „Programem Rowerowym Miasta Poznania”, „Standardami technicznymi i wykonawczymi infrastruktury rowerowej” oraz „Standardami dostępności dla Miasta Poznania”.</p>
17	<p>Przebudowa mostów drogowych jest zbędna gdyż ruch rowerowy powinien łączyć się z Wartostradą po najkrótszej możliwej drodze, a w tym celu potrzebna jest budowa kładek na innych poziomach jak mosty drogowe (wskazane na załączniku graficznym).</p>	<p>Konsultowana dokumentacja nie przewiduje budowy kładek.</p>


Ponadto drogi rowerowe powinny być maksymalnie odizolowane od jezdni.





18 Chodniki w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań i przeplotów z drogą rowerową są „ostrociasane”, w projekcie występuje sporo dróg pieszych wymagających nagłej zmiany kierunku o 90 stopni. Ponieważ piesi z łatwością wydepczą przedpły lub skrócą sobie marsz przez drogę dla rowerów, cały projekt należy sprawdzić pod kątem łagodnych zmian kierunku ruchu pieszego.

Przebieg ciągów pieszych zostanie poprawiony w miejscach gdzie może zachodzić wskazany problem.

	 <p>Przykładowe rozwiązanie:</p>	
19	<p>Projektant powinien rozważyć zamianę brukowanych opasek o powierzchni większej, niż 4 m² na powierzchnię biologiczną czynną (zieleń niską). To polepszy retencję, co jest ważne w czasach zmieniającego się klimatu. Większa ilość zieleni ponadto polepszy akceptację projektu.</p>	<p>Przyjęto zasadę aby jak największą część powierzchni, dla których nie przewiduje się konkretnego przeznaczenia, pozostawić jako biologicznie czynne tj. przeznaczyć na zieleń.</p>
20	<p>Spora część trasy jest objęta „Katalogiem nawierzchni chodników” sporządzonym przez ZDM Poznań w 2013 roku. Chodniki na odcinku Młyńska-Kulasa powinny być bezwzględnie wykonane z materiałów dla „Obszaru II”, czyli kostki granit nova. Na pozostałym odcinku sugeruję użycie materiałów z przyległych obszarów – w rejonie Wzgórza św. Wojciecha z „Obszaru IV”, w pozostałej części wedle uznania i możliwości finansowych.</p>	<p>Dobór materiałów do realizacji poszczególnych nawierzchni chodników oraz innych elementów zagospodarowania zostanie przeprowadzony z uwzględnieniem standardów obowiązujących w Mieście Poznaniu w tym z: „Katalogiem</p>

		nawierzchni chodników” „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania” czy „Katalogiem mebli miejskich Poznania”
21	Należy zachować ciągłość nawierzchni dróg rowerowych przez skrzyżowania z drogami podrzędnymi lub na progach zwalniających (bez krawężników). Tak samo w przypadku chodników (z możliwymi krawężnikami).	Przedstawiana koncepcja uwzględnia przytoczony wymóg. Zaprojektowano połączenie bitumicznych dróg rowerowych z bitumicznymi jezdniami samochodowymi bez zastosowania obramowań. W przypadku połączeń bitumicznych dróg rowerowych z jezdniami np. z kostki betonowej zastosowany zostanie opornik zatopiony w poziomie połączenia (h=0cm)
22	Postuluję o wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego na ulicy Małe Garbary po południowej stronie – od ul. Garbary do ul. Chwaliszewo.	Obecnie założono realizację po północnej stronie ciągu w/w ulic jako wydzielony ciąg rowerowy dwukierunkowy. Rozdział poszczególnych uczestników ruchu ma istotne znaczenie dla funkcjonalności oraz bezpieczeństwa m.in. ze względu na dużą liczbę pieszych, rowerzystów oraz znaczną różnicę prędkości poruszania się. Ponadto zaprojektowany rozdział poszczególnych uczestników ruchu jest zgodny z obowiązującymi dokumentami Miasta Poznania w tym

		„Programem Rowerowym Miasta Poznania”, „Standardami technicznymi i wykonawczymi infrastruktury rowerowej” oraz „Standardami dostępności dla Miasta Poznania”.
23	W miejscach ingerencji w samochodową Trasę Solną proponuję uspołnić przekrój do: 3,5 m – prawy pas lub pasy autobusowe, 3 m – pasy pozostałe (tak jest na Wyszyńskiego na wysokości Śródki). Zmniejszony przekrój nieco pohamuje miłośników przekraczania prędkości (węższe pasy wymagają większej uwagi), w dodatku pozwoli wygospodarować miejsce na poszerzenie chodnika lub drogi rowerowej.	Proponowane w koncepcji zmiany w geometrii dróg zostały ograniczone jedynie do odcinków dla których zabieg ten był konieczny ze względu na konieczność „wygospodarowania” miejsca pod planowaną drogę rowerową oraz zagospodarowanie uzupełniające (chodniki, zatoki postojowe itp.)
24	<p>Uwagi do odcinka nr 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niezależnie od realizacji przez PIM projektu zmiany Ronda Śródka należy wyznaczyć przejazdy rowerowe przy wszystkich przejściach dla pieszych po wschodniej stronie ronda, - z przystanku autobusowego „Rondo Śródka” korzystają tylko dwie linie autobusowe w taktie 20 minut. Z tego względu wskazana jest likwidacja zatoki autobusowej, co znacząco uprości prowadzenie drogi rowerowej i chodnika oraz zwiększy miejsce na wyżej wspomniane. Autobus zatrzymujący się co 20 minut (i bez wielkiej wymiany pasażerskiej) nie stanowi utrudnienia w poruszaniu się pojazdów. Docelowo komunikacja autobusowa zostanie zmarginalizowana na rzecz II etapu tramwaju na Naramowice, - warto poprawić kąt zbiegu ul. Rynek Śródecki, aby była prostopadła względem Wyszyńskiego, co poprawi widoczność na skrzyżowaniu, ponadto chodnik po wschodniej stronie tego skrzyżowania niepotrzebnie głęboko wchodzi w trawnik – nikt w taki sposób nie będzie się tam poruszał. 	<p>Wykonanie przejazdu na rondzie Śródka wchodzi w zakres projektu przebudowy Ronda Śródka, objętego odrębnym opracowaniem.</p> <p>W przypadku przystanku „Rondo Śródka” zatoka autobusowa zlokalizowana jest bezpośrednio za skrzyżowaniem. Ze względu na warunki ruchowe w obszarze skrzyżowań m.in. przepustowość i możliwość ewakuacji pojazdów z tarczy skrzyżowania i związane z tym warunki bezpieczeństwa, zachowanie jej jest konieczne.</p> <p>W ramach prac projektowych</p>

		<p>poprawiono kąt wlotu ul. Rynek Śródecki w jezdnię ul. Wyszyńskiego (obecnie 45°) do zbliżonego do 70°. W ramach dalszych prac zostanie przeanalizowana konieczność dalszego zwiększania kąta wlotu. Dodatkowo w miejscu tym zostanie wprowadzony dodatkowy element spowolnienia ruchu w postaci proggu płytowego / wyniesionego przejścia i przejazdu rowerowego.</p>
25	<p>Uwagi do odcinka nr 2: - z przystanku autobusowego „Katedra” korzystają tylko dwie linie autobusowe dzienne w takcie 20 minut. Z tego względu wskazana jest likwidacja zatoki autobusowej, co znacząco uprości prowadzenie drogi rowerowej i chodnika. Autobus zatrzymujący się na żądanie co 20 minut (i bez wielkiej wymiany pasażerskiej) nie stanowi utrudnienia w poruszaniu się pojazdów, a wjazd do zatoki autobusowej wydłuża czas przejazdu (konieczność włączenia się do ruchu). Docelowo komunikacja autobusowa zostanie zmarginalizowana na rzecz II etapu tramwaju na Naramowice, - warto jeszcze bardziej zmniejszyć geometrię skrzyżowania z ul. Panny Marii, aby zwiększyć bezpieczeństwo i poprawić drogi pieszce (Załącznik-1),</p>	<p>Możliwość likwidacji zatok autobusowych na przystanku Katedra była analizowana, jednak zdecydowano na ich pozostawienie z uwagi na zachowanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>Geometria tego skrzyżowania została opracowana przy uwzględnieniu ruchu autobusów turystycznych dojeżdżających w obszar Ostrowa Tumskiego. Dodatkowo w miejscu tym zostanie wprowadzony dodatkowy element spowolnienia dla pojazdów samochodowych w postaci proggu płytowego/wyniesionego przejścia i przejazdu rowerowego.</p> <p>Wykonanie przejazdu wykracza poza zakres projektu.</p>



- proponuję budowę przejścia dla rowerów z sygnalizacją przy przejściu dla pieszych przy Moście Chrobrego wraz z łącznikiem rowerowym w ulicę Wieżową.

26 Uwagi do odcinka nr 4:
 należy zmniejszyć promień łuku na północno-wschodnim narożniku skrzyżowania Garbary/Mała Garbary, aby nie sugerować rowerzystom jazdy pod prąd jednokierunkowym łącznikiem z ulicą Garbary (Załącznik-3),

Przebieg krawędzi drogi rowerowej zostanie w tym miejscu poprawiony.



- trzeba rozszerzyć zadanie o wyrysowany na żółto łącznik z ulicą Stawną, Wroniecką (aż do samej ulicy Wronieckiej),
- do rozważenia rezygnacja z zatoki autobusowej. Koncepcje II etapu tramwaju na Naramowice zakładają pas autobusowo-tramwajowy między jezdniami, tak więc wykonanie zatoki zgodnie z „rowerowym” projektem oznaczać będzie roboty stracone i narażenie na marnotrawstwo miejskich funduszy,
- łącznik z ul. Bózniczą w obecnej formie jest niepraktyczny. Dwukierunkowy, krótki łącznik będzie generował sytuacje sporne między pieszymi, rowerzystami i kierowcami. Postuluję rozwiązanie jak przy ul. Święty Wojciech – jednokierunkowe łączniki po obu stronach, w przypadku braku miejsca odstąpienie od budowy łączników,
- należy wyprostować przebieg PdP i PdR w ciągu Trasy Solnej przy skrzyżowaniu z ul. Święty

Zaprojektowany układ drogi rowerowej został wykonany przy uwzględnieniu uwag Stow. Rowerowy Poznań, w których wykazano konieczność umożliwienia włączenia się w przyszłości tego łącznika w trasę R5 i Ring 1.

Przedmiotowy przejazd rowerowy i przejście dla pieszych przez ulicę Św. Wojciech były przedmiotem analizy możliwości wykonania ich „na wprost”. Ze względów bezpieczeństwa oraz zlokalizowanego w obrębie tego skrzyżowania wjazdu na stację paliw zdecydowano jednak że nie będzie możliwości prowadzenia trasy rowerowej we wnioskowy sposób.

Wojciech, gdyż obecne odgięcie wydłuża drogę pieszych i rowerzystów (piesi na 100% będą ścinać zawijas drogą rowerową). Polskie prawo dopuszcza lokalizowanie PdP i PdR pod ostrzejszymi kątami względem przecznic, zresztą tak właśnie jest dzisiaj; kontrapas z ulicy Święty Wojciech powinien płynnie przechodzić w łącznik z Trasą Solną (Zalacznik-4),



- należy zmniejszyć szerokość włącznika w ulicę Działową do 1,5 metra, aby zmniejszyć szansę na dwukierunkowe potraktowanie tego kawałka drogi dla rowerów,
- przejazd dla rowerzystów na wysokości Bóźniczej wpada w zachodnią część jezdni Placu Wielkopolskiego. W związku z tym, że na tej ulicy jest tylko i wyłącznie kontraruch, postuluję o podzielenie PdR tak, aby „wpadały” w odpowiednie części jezdni (Zalacznik-5). Rozwiązanie z

Zaprojektowany łącznik w obrębie ul. Działowej ma mieć możliwość dwukierunkowego poruszania się rowerzystów. Tj. zapewnić dojazd do istniejącego kontrapasu (w kierunku północnym) oraz wyłączenia się z ruchu ogólnego w ul. Działowej i wjechanie na drogę rowerową jeszcze przed przejazdem rowerowym.

	konsultowanego projektu możliwe do realizacji wyłącznie po równoczesnym wybudowaniu dwukierunkowej drogi dla rowerów od Trasy Solnej do 23 Lutego.	
27	<p>Uwagi do odcinka nr 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> - projektowana droga dla rowerów nie łączy się we właściwy sposób z ul. Kulasa/Kościuszki i przejazdem przez skrzyżowanie Solnej. Warto zaznaczyć, że Trasa Solna, jak i ciąg Kościuszki-Kulasa, tworzą jedną trasę w Programie Rowerowym. Należy zaprojektować służę rowerową, która umożliwi bezpieczny skręt w lewo od Solnej w Kościuszki, - łącznik z ul. Młyńską w obecnej formie jest niepraktyczny. Dwukierunkowy, krótki łącznik będzie generował sytuacje sporne między pieszymi, rowerzystami i kierowcami oraz niepotrzebne przepłyty ruchu rowerowego. Wnoszę o rozważenie alternatywnych sposobów na włączenie się w ulicę Młyńską z uwzględnieniem kontraruchu. 	<p>Zakres dokumentacji projektowej kończy się przed skrzyżowaniem z ul. Kulasa tj. na styku z wykonaną ostatnio przebudową tego skrzyżowania. Przejazd rowerowy przez ul. Solną w kierunku ul. Młyńskiej zaprojektowano jako dwukierunkowy. W celu dowiązania tego przejazdu do ruchu w ul. Młyńskiej zaprojektowano wykonanie drogi rowerowej w ciągu ul. Młyńskiej jako drogi dwukierunkowej na odcinku do zjazdu przy budynku prokuratury. Na zjeździe tym rowerzysta jadący z kierunku południowego (na zasadach ogólnych) będzie miał możliwość skręcenia w zjazd i włączenie się na drogę rowerową. W kierunku przeciwnym rowerzysta po wjechaniu w obszar zjazdu będzie miał możliwość kontynuowania jazdy na zasadzie kontraruchu.</p>
28	Zgodnie z zachodnimi standardami oraz zaleceniami Stowarzyszenia Rowerowy Poznań przejazdy rowerowe powinny być pozbawione jakichkolwiek krawężników. Takie rozwiązanie nie pociąga za sobą żadnych kosztów, zaś wpływa pozytywnie na komfort jazdy rowerzysty, jego zdrowie oraz żywotność samego roweru. Do łączenia nawierzchni można wykorzystać np. taśmę bitumiczną.	Przedstawiana koncepcja uwzględnia przytoczony wymóg. Zaprojektowano połączenie bitumicznych dróg rowerowych z bitumicznymi jezdniami bez zastosowania obramowań. W

		<p>przypadku połączeń bitumicznych dróg rowerowych z jezdniami np. z kostki betonowej zastosowany zostanie opornik zatopiony w poziomie połączenia (h=0cm)</p>
29	<p>Uwagi Rady Osiedla Ostrów Tumski – Śródka – Zawady – Komandoria:</p> <p>1. Uwzględnienie możliwości etapowania inwestycji, uzależniając jednocześnie budowę odcinka Garbary – rondo Śródka od przebudowy mostu Chrobrego i Mieszka I. Bez przebudowy mostów, realizacja ścieżki rowerowej, o prognozowanym, dużym natężeniu ruchu, spowoduje duże niebezpieczeństwo dla użytkowników związane z brakiem bezpiecznego przejazdu przez most.</p> <p>2. Przygotowanie alternatywnej koncepcji przebiegu ścieżki po południowej stronie ul. Wyszyńskiego , na odcinku Garbary – rondo Śródka, wraz z szacowaną wartością takiej inwestycji.</p> <p>3. Przygotowanie szacowanej wartości inwestycji na obecnie proponowanym przebiegu ścieżki (po północnej stronie) na odcinku Garbary – rondo Śródka.</p> <p>4. Rozważenie likwidacji zatoki autobusowej na przystanku „Katedra”.</p> <p>5. Rozważenie odsunięcia w czasie realizacji kładki Berdychowskiej i przeznaczenie pieniędzy na remont, będącego w fatalnej kondycji mostu B. Chrobrego, znajdującego się w ciągu projektowanej ścieżki.</p>	<p>Wyodrębnienie odcinków ścieżki rowerowej umożliwi etapowanie robót budowlanych.</p> <p>Obecnie założono realizację po północnej stronie ciągu w/w ulic jako wydzielony ciąg rowerowy dwukierunkowy.</p> <p>Szacunkowa wartość inwestycji dla poszczególnych opracowanych odcinków została przedstawiona w koncepcji projektowej. (wskazane odcinki łącznie ok 4,5 mln zł)</p> <p>Na etapie realizacji koncepcji rozważano możliwość likwidacji przystanku „Katedra”. Odstąpiono jednak od tego rozwiązania z uwagi na zachowanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.</p>
30	<p>Uwagi Szkoły Muzycznej I i II stopnia na ulicy Solnej 12:</p> <p>Chcielibyśmy aby przebudowa ul Solnej we fragmencie sąsiadującym ze szkołami nie zakłóciła bieżącego funkcjonowania szkoły, a wręcz w miarę możliwości je poprawiła.</p> <p>W związku z powyższym zwracamy uwagę, że:</p>	<p>Na etapie opracowania koncepcji projektowej Miejski Inżynier Ruchu poinformował o przeprowadzeniu audytu bezpieczeństwa obszaru skrzyżowania ul. Hejmowskiego z ul.</p>

	<p>1. bieżące, codzienne funkcjonowanie szkół związane jest z transportem uczniów i instrumentów na zajęcia artystyczne przy czym w przeważającej ilości wspomniany ruch samochodowy odbywa się ulicą Hejmowskiego</p> <p>2. szkoły z racji swojego charakteru i działalności artystycznej korzystają z istniejących miejsc parkingowych dla autokarów (wzdłuż ulicy Solnej)</p> <p>3. ruch samochodowy związany z artystyczną działalnością pozaszkolną i publiczną (Sala Koncertowa na 400 osób, Sala Kameralna na 150 osób) jest intensywny i wykorzystuje obecny układ drogowy zarówno w ciągu ul. Solnej jak i Hejmowskiego</p> <p>4. poza bieżącą i okazjonalną działalnością szkoły parking służy usługowo dla pojazdów sąsiednich instytucji (Prokuratura Okręgowa, Prokuratura Regionalna, Sąd Okręgowy). Opracowana przez Przedsiębiorstwo Wielobranżowe FEWAL koncepcja zakłada przebudowę ciągu ulicy Solnej w sposób wpływający naszym zdaniem negatywnie na aktualny układ komunikacyjny w tym rejonie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w obecnym kształcie droga rowerowa zrealizowana wg koncepcji spowoduje że cały ruch związany z funkcjonowaniem szkół będzie obciążał ul. Solną i skrzyżowanie z Al. Niepodległości co wpłynie niekorzystnie na płynność ruchu w godzinach szczytu tym rejonie - dodatkowe przecięcie drogi rowerowej wjazdem na parking szkoły znacznie obniży poziom bezpieczeństwa rowerzystów - likwidacja miejsc parkingowych dla autobusów utrudni artystyczną działalność szkół (liczne koncerty, przedstawienia). <p>Biorąc pod uwagę powyższe prosimy o ponowne przeanalizowanie możliwości budowy drogi rowerowej z zachowaniem dojazdu do terenu szkół z ulicy Hejmowskiego. Dodatkowo wnosimy o zachowanie miejsc postojowych dla autobusów w pasie ulicy Solnej w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły, a także rozszerzenie projektowanej ścieżki rowerowej o teren szkoły, tak aby prowadziła ona bezpośrednio do miejsca, gdzie można pozostawić rower (część uczniów/nauczycieli dojeżdża rowerami do szkoły).</p>	<p>Solną w kontekście zlokalizowanego w tym rejonie zjazdu publicznego na teren parkingu przy szkole muzycznej. Z przedmiotowego dokumentu wynikało, że duże obciążenie ruchem samochodowym na tym zjeździe powoduje blokowanie obszaru skrzyżowania oraz powoduje istotne obniżenie warunków bezpieczeństwa dla pieszych uczestników ruchu. W związku z powyższym zjazd na parking z ul. Hejmowskiego zostanie zastąpiony bezpośrednim zjazdem z ul. Solnej.</p> <p>Zlokalizowany wzdłuż ul. Solnej dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w kierunku hotelu Ikar nie jest zatoką postojową (nie jest również w ten sposób oznakowane). W związku z powyższym wykorzystywanie go w celu postoju autobusów jest nieuprawnione i jako takie nie może być sankcjonowane w ramach dokumentacji.</p>
31	Uwagi Rady Osiedla Stare Miasto – w załączniku	
32.	Uwagi Rowerowego Poznania – w załączniku	

