UWAGI STOWARZYSZENIA ROWEROWY POZNAŃ DO KONCEPCJI BUDOWY DROGI ROWEROWEJ WZDŁUŻ TRASY PST

UWAGI OGÓLNE DO PREFEROWANEGO WARIANTU

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 wariancie 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.

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.

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań – „Sekcja Rowerzystów Miejskich”, ul. Kraszewskiego 8/18, 60-518 Poznań
KRS 0000100596; NIP 972-09-80-296
kontakt@rowerowypoznan.pl
www.rowerowypoznan.pl
nr konta: 47 1940 1076 3038 5212 0000 0000

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.

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.

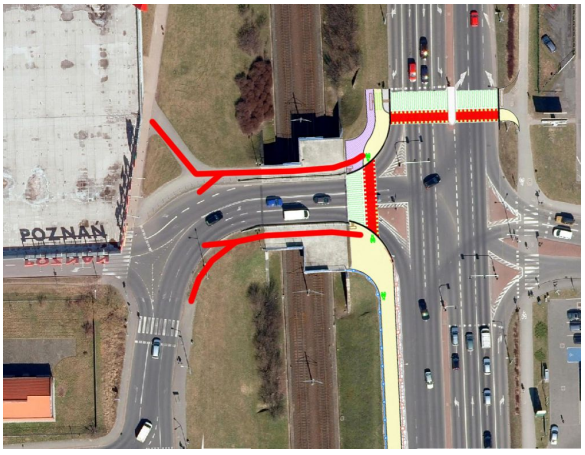
Ponadto projekt koncepcyjny trasy rowerowej wzdłuż PST powinien w maksymalny sposób zakładać skomunikowanie z istniejącymi trasami rowerowymi, dużymi osiedlami i innymi ważnymi celami podróży.

Dużym błędem jest podział kompetencji w ramach projektowania trasy pomiędzy Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu a Zarząd Zieleni Miejskiej w Poznaniu, który odpowiada za trasę na obszarze Parku Wodziczki. Apelujemy, aby prace jak najszybciej skoordynować w ramach jednej jednostki miejskiej, a następnie przygotować spójny projekt i móc oszacować całkowite koszty inwestycji.

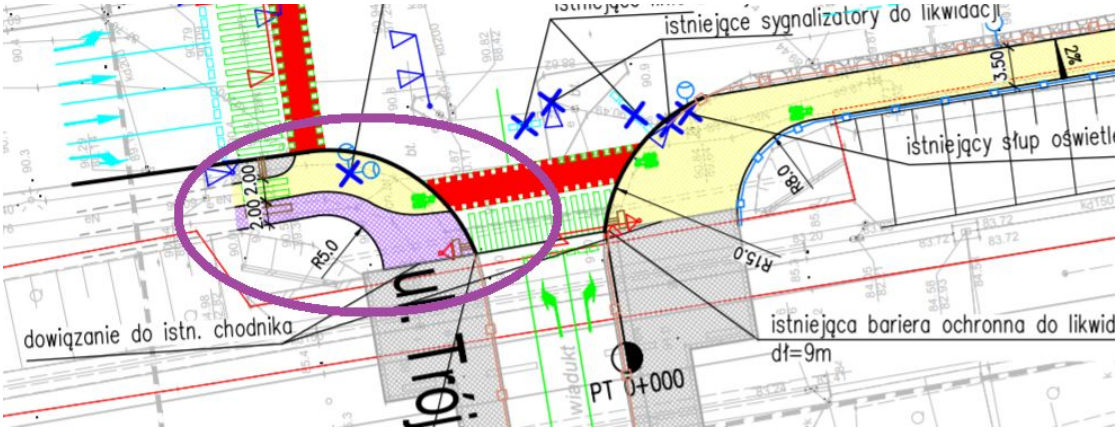
UWAGI SZCZEGÓŁOWE

WARIANT_I_CZ1

1. Konieczne jest wyznaczenie po obu stronach wiaduktu nad PST na ul. Trójpole łączników wraz ze zjazdami/wjazdami.



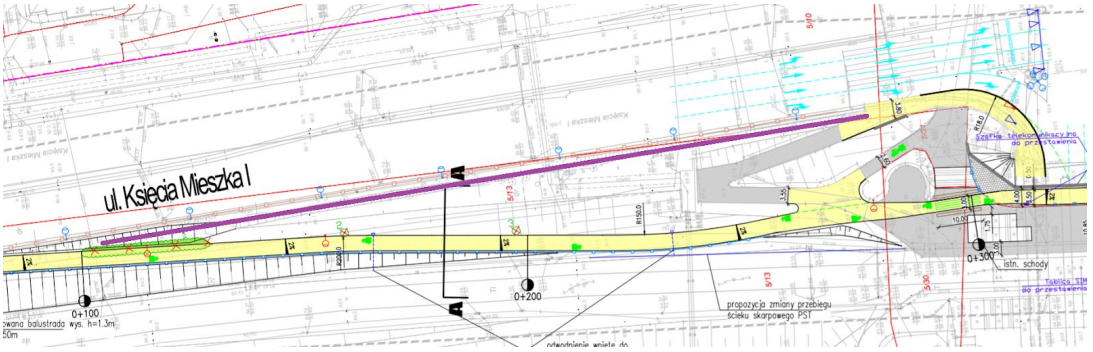
   - Po stronie północnej nawierzchnia oraz organizacja ruchu powinna umożliwiać dojazd do istniejącej alei wzdłuż Poznań Plaza. Przy alei ustawione są stojaki rowerowe dla klientów galerii.
   - Po stronie południowej zaprojektowane przejście dla pieszych przez ul. Trójpole prowadzi do drogi rowerowej. Należy zaprojektować dowiązanie ciągu pieszego do istniejącego (urwanego) chodnika prowadzącego do Galerii Pestka.
   - Po obydwu stronach należy wykonać wjazd oraz zjazd z jezdni na DDR/CPR, aby umożliwić wygodny dojazd do projektowanej trasy. Szczególnie ważny jest wjazd po stronie południowej, aby umożliwić wygodne i bezpieczne ominięcie samochodów czekających na wjazd na skrzyżowanie. Z kolei zjazd musi być bezpieczny, czyli organizacjach ruchu musi umożliwiać zjazd na pas ruchu, który nie będzie wyłącznie przeznaczony do skrętu w prawo.
2. Na skrzyżowaniu z ul. Trójpole należy poprawić geometrię drogi dla rowerów, szczególnie po północnej stronie:



Należy mieć na uwadze kluczowe zalecenia Standardów Rowerowych Miasta Poznania:

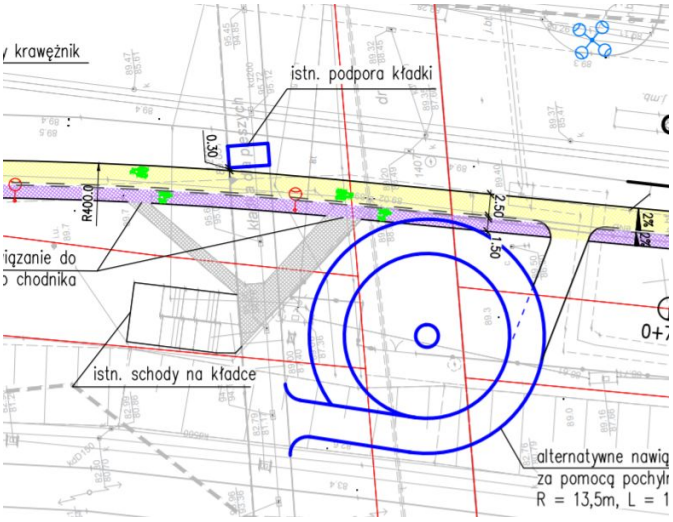
- droga dla rowerów nie może być odginana bezpośrednio przed przejazdem rowerowym,
- przejazd rowerowy w poprzek ul. Mieszka I musi posiadać obszar akumulacji, tak aby rowerzyści oczekujący na zielone światło nie blokowali przejazdu rowerzystom jadącym wzdłuż ul. Mieszka I,
- przejazd rowerowy wzdłuż ul. Mieszka I należy maksymalnie przesunąć w kierunku tarczy skrzyżowania (sugerowane zmniejszenie łuków, które obecnie mają bardzo duży promień R=15m).

3. Należy mieć na uwadze, że trasa rowerowa wzdłuż al. Solidarności to trasą “Ring2” z Programu Rowerowego Miasta Poznania. W związku z tym należy maksymalnie ułatwić dojazd w kierunku zachodnim (trasa w kierunku Sołacza, Jeżyc i Ogrodów). Postulowane jest zaprojektowanie dodatkowej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Mieszka I, która pozwoli łatwo skręcić w al. Solidarności bez zmiany wysokości (zjazd i podjazd) - sugerowany przebieg zaznaczony fioletową linią:



4. Należy zmienić geometrię rampy wjazdowej po stronie północnej, tak aby trasy rowerowe wzdłuż ul. Mieszka I i al. Solidarności były ze sobą bezpiecznie skomunikowane. Należy poszerzyć łuki i wymienić nawierzchnię na asfaltową.
5. Na wysokości ul. Hercena istnieje kładka pieszo-rowerowa, która jest częścią popularnej osiedlowej trasy rowerowej łączącej osiedle Bonin z Wartostradą; trasa ma także

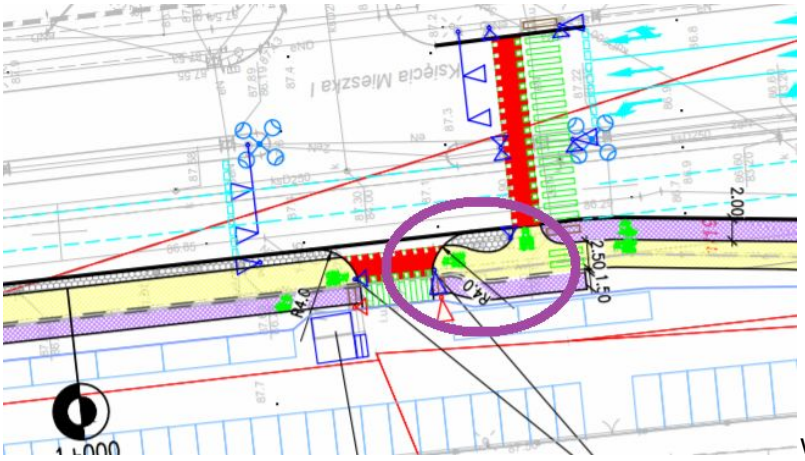
znaczenie w dojazdach do szkół. A zatem należy maksymalnie wykorzystać potencjał tej trasy i włączyć do projektu rampę opisaną jako rozwiązanie alternatywne:



6. Przy przystanku autobusowym należy zaprojektować spoczniki oddzielające drogę dla rowerów od peronów - zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania.

WARIANT_I_CZ2

1. Ze względu na małe wykorzystanie parkingu przy ul. Mieszka I, postulujemy likwidację miejsc równoległych przy płocie parkingu, co pozwoli na:
   a) poszerzenie chodnika powyżej minimalnej szerokości 1,5 m;
   b) wyprostowanie geometrii drogi dla rowerów przy zachowaniu obszaru akumulacji przed przejazdem rowerowym w poprzek ul. Mieszka I w obrębie wyjazdu z parkingu:



w
2. Przy przystanku autobusowym należy zaprojektować spoczniki oddzielające drogę dla rowerów od peronów - zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania.
3. Projekt trasy powinien zostać skoordynowany z projektem przebudowy wiaduktu nad PST Słowiańska. Szczególnie ważne jest, aby zapewnić przejezdność dla rowerów

po północnej stronie wiaduktu, który będzie łącznikiem z ciągiem pieszo-rowerowym na ul. Piątkowskiej oraz akademikami.

4. Na odcinku od Słowiańskiej do doliny Bogdanki należy zastąpić wycinkę drzew przesadzeniem w szpaler oddzielający drogę dla rowerów od jezdni. Istniejące drzewa mają ok. 10-15 lat, a średnica pnia wynosi kilkanaście centymetrów, zatem ich przesadzenie jest z punktu widzenia dendrologii możliwe, a koszt tej operacji nie powinien wpłynąć znacznie na koszty całej inwestycji.
5. Na odcinku od Słowiańskiej do doliny Bogdanki należy doprojektować chodnik. Jest to odcinek ciągu, który będzie wykorzystywany przez mieszkańców os. Przyjaźni jako skrót spacerowy do Parku Wodziczki. Ze względu na wymagane parametry trasy głównej Programu Rowerowego ciąg rowerowy powinien być odseparowany od ciągu pieszego, aby możliwe było zachowanie przyjętej prędkości projektowej.
6. Na odcinku między ul. Słowiańską a ul. Urbanowską trasa rowerowa powinna uwzględniać lokalizację punktu zliczania rowerzystów (tzw. licznik rowerowy). Jest to sugerowana lokalizacja i na etapie dalszych prac projektowych należy przeanalizować docelowe miejsce licznika rowerowego.

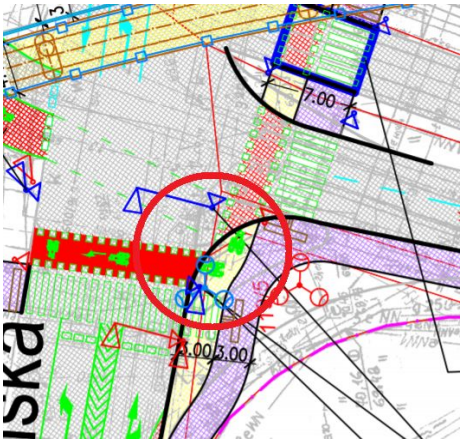
WARIANT_I_CZ3

1. Na przecięciu z ul. Urbanowską należy poprawić sposób połączenia z ul. Urbanowską, doprojektowując drogę dla rowerów lub ciąg pieszo rowerowy zabezpieczony przed wjazdem innych pojazdów.
2. Należy wyokrąglić narożniki połączenia projektowanej drogi dla rowerów z trasą R6 z Programu Rowerowego Miasta Poznania, czyli północnej alejki Parku Wodziczki, aby ułatwić relacje skrętne.
3. Projekt trasy przez Park Wodziczki nie może być realizowany w oderwaniu od reszty trasy - należy określić jedną wiodącą jednostkę, która opracuje trasę zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania i Standardami Rowerowymi Miasta Poznania.
4. Pas ruchu po północnej stronie al. Wielkopolskiej jest przewymiarowany (ok. 4,5 metra) i przez to niebezpieczny dla pieszych i rowerzystów. Na wysokości przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów jezdnia powinna zostać zwężona do niezbędnego minimum - za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego lub w ramach przebudowy.
5. Jezdnia po południowej stronie al. Wielkopolskiej składa się z dwóch pasów ruchu, a tym samym stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Aby zminimalizować ryzyko zatrzymania się pojazdu na jednym pasie ruchu i braku zatrzymania pojazdu na drugim pasie, a tym samym kolizji z pieszym lub rowerzystom, należy zaplanować uspokojenie ruchu za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - tzn. poduszek berlińskich i tablic uchylnych.

Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być zwężenie jezdni do jednego pasa ruchu w ramach przebudowy.

WARIANT_II_CZ1

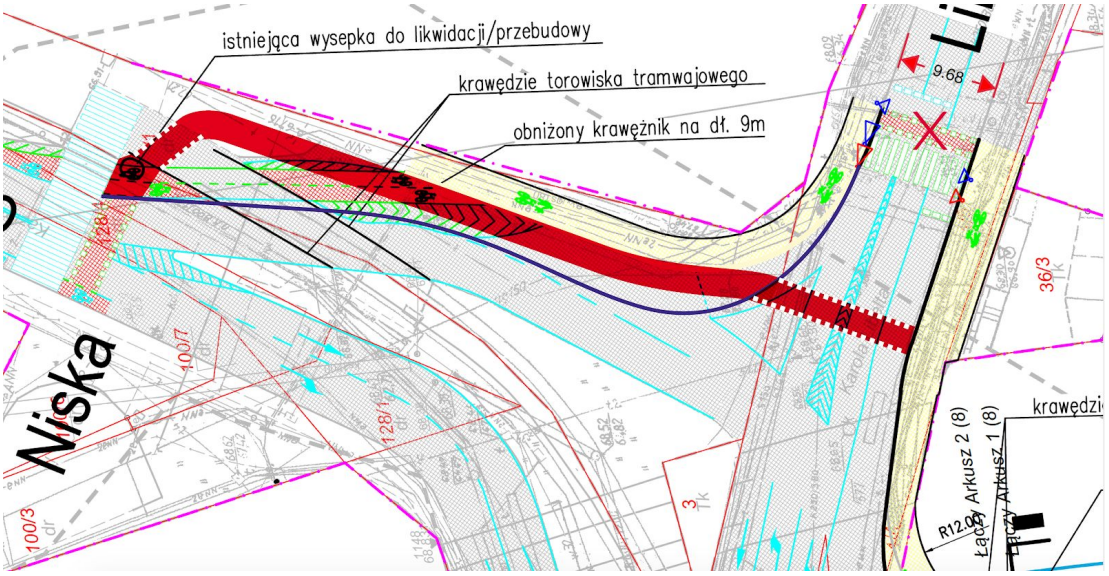
1. Należy rozważyć prowadzenie ddr na działce 83 bliżej wiaduktu, aby zmniejszyć liczbę drzew przeznaczonych do wycinki.
2. Na ulicy Grudzieniec w kierunku zachodnim należy zaprojektować dowiązanie do trasy rowerowej wzdłuż PST. W kolejnych latach rola ulicy Grudzieniec może wzrosnąć wraz z realizacją nowych inwestycji mieszkaniowych w północno-zachodniej części Jeżyc. Ulica Grudzieniec będzie spokojniejszą alternatywą dla ulicy Jeżyckiej. Należy także mieć na uwadze, że dodatkowy ruch rowerowy wygeneruje nowo projektowana droga dla rowerów w ciągu ul. Nowej Św. Wawrzyńca.
3. Należy przedłużyć szpaler słupków drogowych wzdłuż ul. Grudzieniec w celu uniemożliwienia przejazdu przed ddr innych pojazdów.
4. W miejscu przejścia drogi dla rowerów pod wiaduktem PST na przecięciu z ul. Grudzieniec, geometrię ddr należy w miarę możliwości wyprostować, zwiększając łuki, wykorzystując granice działki miejskiej.
5. Na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania ul. Poznańskiej i Roosevelta wyznaczyć azyl dla rowerzystów przed przejazdami. W projekcie wjazd na ddr z ul. Poznańskiej będzie skutkował zderzeniem z rowerzystą oczekującym na przejazd przez ul. Poznańskiej:



6. Przejazd przez ul. Libelta należy wyznaczyć po stronie zachodniej, możliwie blisko osi ul. Pułaskiego. Aktualny przebieg znacznie wydłuża drogę rowerzysty poruszającego się w ciągu ul. Roosevelta i Pułaskiego oraz tworzy niepotrzebne punkty konfliktu z pieszymi, ponieważ rowerzysta, aby dostać się do przejazdu dla rowerów musi objechać dwie grupy pieszych oczekujących na przejście, a następnie przecina tor ich ruchu podczas schodzenia z przejścia.

7. Na ul. Libeta należy wyznaczyć śluzę typu 1 dla rowerzystów poruszających się na wprost. Zjazd na drogę dla pieszych i rowerów spowoduje brak możliwości jazdy w kierunku Jeżyc, więc pozycja rowerzysty na jezdni powinna być odpowiednio oznaczona.
8. Zakres projektu należy rozszerzyć na ul. Libelta (lub zrealizować jako osobne skoordynowane zadanie). W celu dowiązania do skrzyżowania z ul. Pułaskiego i Roosevelta na ul. Libelta proponujemy wyznaczyć po stronie południowej ciąg pieszo rowerowy do ul. Noskowskiego, następnie przechodzący w pas dla rowerów, a po stronie południowej pas dla rowerów oraz zaprojektować wjazd na ciąg pieszo-rowerowy we wskazanym miejscu, umożliwiający skręt w prawo z ominięciem sygnalizacji. Ulica Libelta ma szerokość 10 m, co pozwala na wytyczenie pasów ruchu o szerokości 3,5 m i pasów rowerowych o szer. 1,5 m.

9. Połączenie ul. Niskiej i Libelta powinno być wyznaczone za pomocą wyodrębnionej drogi dla rowerów a nie dwukierunkowego pasa dla rowerów oraz ciągu pieszo-rowerowego. W projekcie zostaje zachowany 2. pas ruchu dla pojazdów wjeżdżających w ul. Pułaskiego oraz zbędny wyodrębniony pas do skrętu w prawo z ul. Libelta, w miejsce którego należy zbudować drogę dla rowerów. Przejazd rowerzysty przez torowisko powinien być wyznaczony pod bezpiecznym kątem tak, aby rowerzysta miał możliwość upewnienia się, że nie nadjeżdża tramwaj. Schematyczny proponowany przebieg drogi dla rowerów przedstawia rysunek.

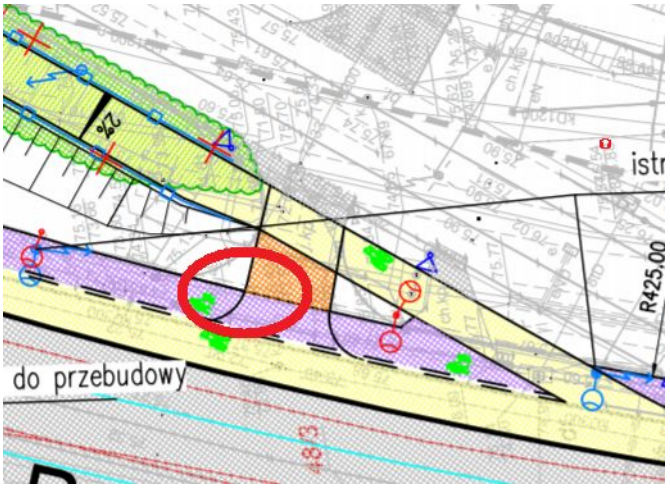


10. Pomiędzy ul. Pułaskiego (kier. do Roosvelta) a wylotem w ul. Poznańską należy przeprojektować przejazd pod wiaduktami kolejowymi, tak aby polepszyć warunki pieszych i rowerzystów. Obecnie dwie jezdnie zajmują 8,5 m szerokości, natomiast chodnik ma zaledwie 0,9 m szerokości. Należy zwęzić pasy ruchu do 6,5 m (pas prawy 3,5 m; pas lewy 3 m), a odzyskaną przestrzeń zagospodarować jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości około 2,9 m:

Powstały ciąg pieszo-rowerowy będzie dowiązany do pasa rowerowego i dalej dowiązanie do projektowanej drogi dla rowerów na ul. Roosevelta oraz bezpieczne włączenie w ul. Poznańską.

11. W celu zwiększenia elastyczności, należy zaprojektować przejazd rowerowy na jezdni łączącej ul. Pułaskiego z ul. Poznańską:

12. Zaznaczony narożnik należy wyokrąglić, tak aby pozostawić rowerzyści możliwość zjazdu z wiaduktu w kierunku ul. Libelta:



13. Obszar ulicy Roosevelta w przyszłości będzie musiał podołać obsłudze wzmożonego ruchu rowerowego z wielu kierunków. Dlatego na ulicy Roosevelta projektowana trasa rowerowa powinna być częścią szerszej koncepcji prowadzenia ruchu rowerowego w następujących kierunkach: Fredry, Rondo Kaponiera, Grunwaldzka, Głogowska. Mając jedną spójną koncepcję, uniknie się nieprzemyślanych rozwiązań, które mogłyby się wykluczać lub być nieintuicyjne dla ruchu rowerowego.