

Uwagi Stowarzyszenia Rowerowy Poznań do projektu koncepcyjnego II etapu Tramwaju na Naramowice

Wstęp

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań w ramach konsultacji społecznych nt. 2. etapu "Tramwaju na Naramowice" przesyła uwagi do projektu koncepcyjnego z naciskiem na analizę bezpieczeństwa i komfortu ruchu rowerowego i pieszych.

Należy mieć na uwadze, że **zakres koncepcji jest zbieżny z trasą Radial R5 z Programu Rowerowego Miasta Poznania na lata 2017-2022** (Uchwała Rady Miasta Poznania z dn. 16 maja 2017 r.). Zgodnie z symulacją ruchu zawartą w dokumencie, odcinek R5 PN pokrywający się z przebiegiem projektowanej trasy może generować w 2022 roku ruch na poziomie 8762 rowerzystów/dzień roboczy, a w 2025 roku - 10514 rowerzystów/dzień roboczy. Trasa winna być zaprojektowana z uwzględnieniem tego potencjału.

Na szczególną uwagę zasługują następujące elementy projektu:

- konieczność wytyczenia infrastruktury rowerowej także po zachodniej stronie ulicy Szelałgowskiej,
- weryfikację założeń organizacji placu przed Dworcem Garbary pod kątem wygody pieszych i rowerzystów, którzy korzystają z komunikacji miejskiej i kolejowej, a także wziąć pod uwagę znaczący wzrost podróży intermodalnych po pełnym uruchomieniu Kolei Metropolitalnej,
- niezbędne jest zachowanie ciągłości infrastruktury rowerowej na wysokości Starej Rzeźni i opracowanie spójnej koncepcji połączenia trasy R5 z ulicami Estkowskiego i Małe Garbary poprzez ul. Szyperską i ul. Grochowe Łąki.

Szczegóły zostały opisane poniżej.

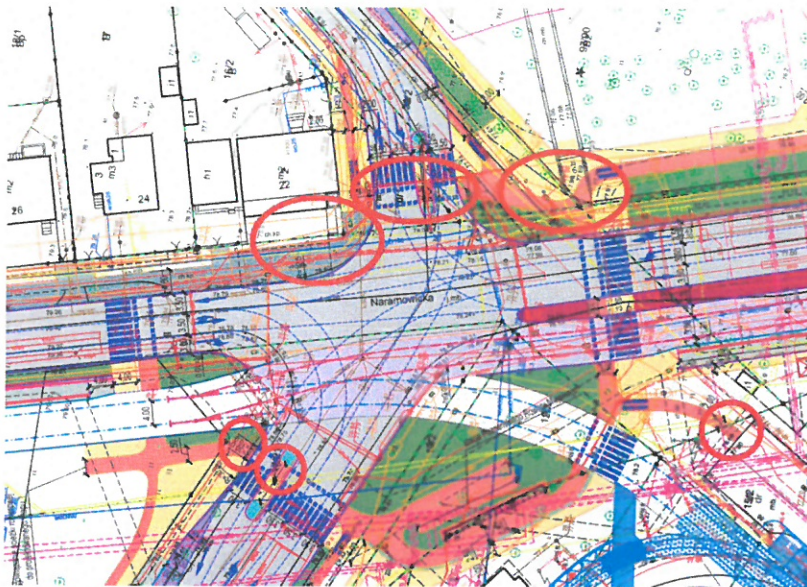
Uwagi ogólne

1. Wszystkie przejazdy rowerowe i inne połączenia dróg dla rowerów z jezdnią należy łączyć bezkrawężnikowo, zgodnie z aneksem do Standardów Rowerowych Miasta Poznania (pkt. 9, s. 107).
2. Przecięcia dróg dla rowerów i ciągów pieszych z wyjazdami z dróg osiedlowych należy projektować jako wyniesione progi płytowe, tak aby poprawić bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.
3. Przypominamy o konieczności **przestrzegania Standardów Rowerowych Miasta Poznania** (Zarządzenie nr 481/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 3 czerwca 2019 r.).

Odcinek 1

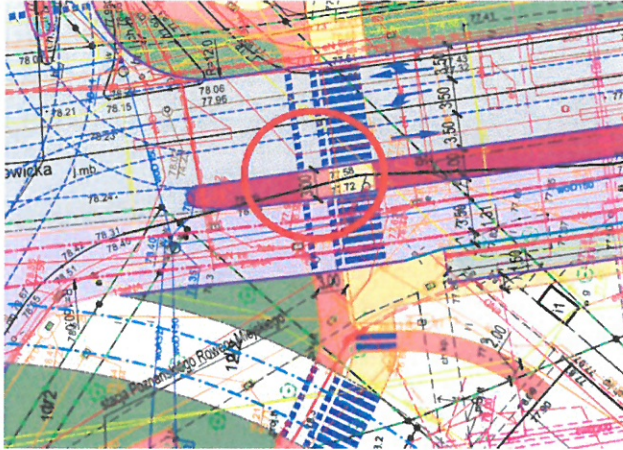
1. Koncepcja nie jest zgodna z projektem budowlanym I etapu Tramwaju na Naramowice. Należy przenieść uzgodnione rozwiązania zawarte w projekcie budowlanym. W obrębie skrzyżowania Wilczak/Słowiańska/Naramowicka/Szelągowska geometria infrastruktury rowerowej nie może być pogorszona względem projektu I etapu Tramwaju na Naramowice. Poniżej porównanie projektu budowlanego I etapu TnN z koncepcją II etapu TnN wraz z opisem szczegółowych zastrzeżeń:



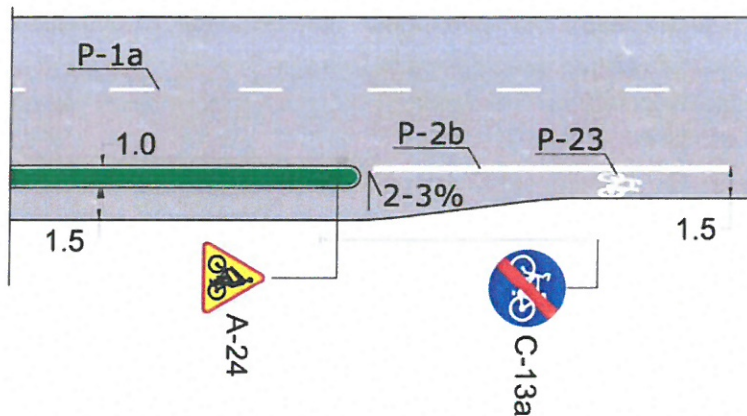


- W południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania droga dla rowerów musi przebiegać w linii prostej od ulicy Szelałgowskiej do przejazdu rowerowego przez ulicę Wilczak.
 - Przejazd rowerowy przez ulicę Wilczak należy utrzymać bliżej tarczy skrzyżowania, tak aby tor jazdy rowerzysty drogami dla rowerów wzdłuż ulicy Szelałgowskiej i Naramowickiej nie posiadał nienaturalnych odgięć. W obrębie skrzyżowań stosowanie odgięć jest niebezpieczne dla rowerzystów, ponieważ są mniej przewidywalni dla kierowców samochodów (szczególnie problem widoczny przy włączonej sygnalizacji świetlnej).
 - W północno-wschodnim narożniku skrzyżowania należy bezwzględnie zachować drogę dla rowerów.
 - W północno-zachodnim narożniku należy poprawić geometrię drogi dla rowerów, tak aby łuk nie był zlokalizowany bezpośrednio przed przejazdem rowerowym. Geometria drogi rowerowej przed przejazdem rowerowym powinna umożliwiać montaż podpórki dla rowerzystów (równoległe do całej długości krawędzi drogi rowerowej).
 - Na przejeździe rowerowym przez ulicę Słowiańską znajduje się zbyt krótki azyl. Zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania należy projektować azyle o głębokości 4 metrów, tak aby zmieścił się rower z przyczepką dziecięcą.
 - Połączenie z ulicą Przelajową należy zaprojektować w taki sposób, aby uwzględniał dwukierunkowy ruch rowerowy. A zatem należy zaprojektować drogę dla rowerów o szerokości co najmniej 2,5 metra kończącą się w osi jezdni lub w postaci rozwidlenia drogi dla rowerów (jedna odnoga służy za wjazd, a druga za wyjazd).
2. Na przejeździe rowerowym przez ulicę Szelałgowską przy skrzyżowaniu z ul. Wilczak znajduje się zbyt krótki azyl pomiędzy jezdnią a projektowanym torowiskiem tramwajowym. Zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania należy

projektować azyle o głębokości 4 metrów, tak aby zmieścił się rower z przyczepką dziecięcą:

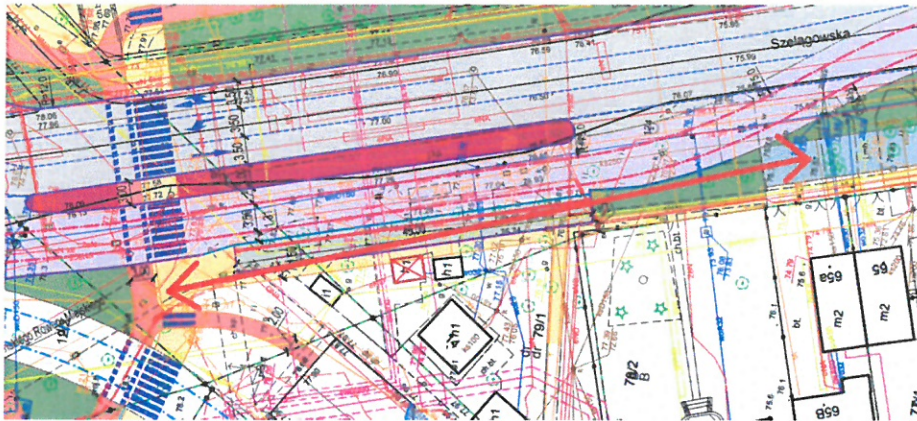


3. Na ulicy Słowiańskiej należy uwzględnić projektowane pasy rowerowe, dla których wytyczne pojawiły się w programie funkcjonalno-użytkowym dla I etapu TnN (dokument "Budowa trasy tramwajowej od pętli Wilczak do Naramowic w Poznaniu oraz Budowa węzła komunikacyjnego Nowa Naramowicka"). Na szczególną uwagę zasługuje konieczność bezpiecznego wytyczenia wjazdu i zjazdu z jednokierunkowych dróg dla rowerów przy ulicy Słowiańskiej. Zagadnienie łączenia pasów rowerowych i dróg dla rowerów jest opisane w Standardach Rowerowych Miasta Poznania i dobrze obrazuje to poniższy rysunek:



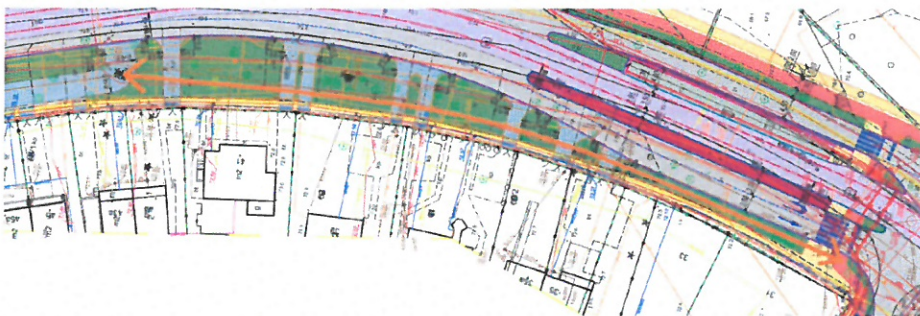
Ponadto na zakończeniu ulicy Słowiańskiej należy zaprojektować służę rowerową umożliwiającą jazdę w kierunku na wprost w ulicę Wilczak (przejazd na jednym "zielonym" wraz ruchem samochodowym).

4. Układ dróg dla rowerów wokół skrzyżowania Wilczak/Słowiańska/Naramowicka/Szelągowska należy połączyć za pomocą drogi dla rowerów z drogą serwisową wzdłuż ulicy Szelągowskiej. Dzięki temu mieszkańcy posesji obsługiwanych przez tę drogę serwisową, zyskają możliwość bezpiecznego dojazdu rowerami. Relację oznaczono czerwonymi strzałkami:



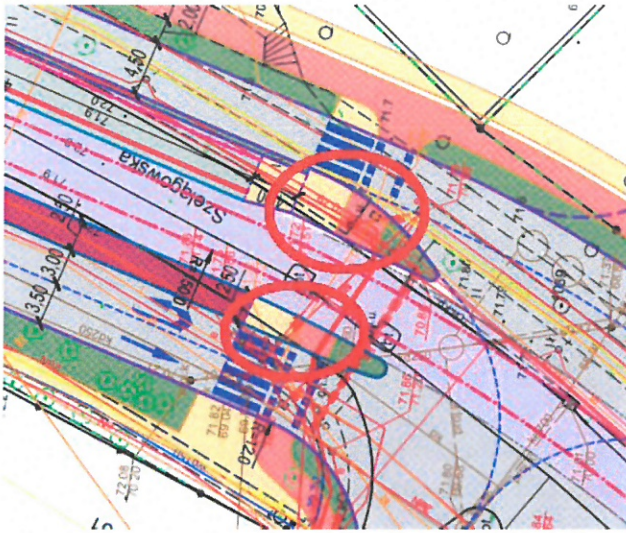
Należy przy tym pamiętać, aby zakończenie drogi serwisowej i początku drogi dla rowerów odgrodzić słupkami, tak aby wykluczyć ruch samochodowy (sposób ustawienia słupków musi być zgodny ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania).

5. Podobnie należy połączyć drogę serwisową za pomocą drogi dla rowerów (lub ciągu pieszo-rowerowego) z infrastrukturą rowerową przy skrzyżowaniu Szelągowska/Winogrady. Dzięki temu mieszkańcy posesji obsługiwanych przez tę drogę serwisową, zyskają możliwość bezpiecznego przejazdu rowerem w kierunku drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Winogrady. Relację oznaczono pomarańczowymi strzałkami:

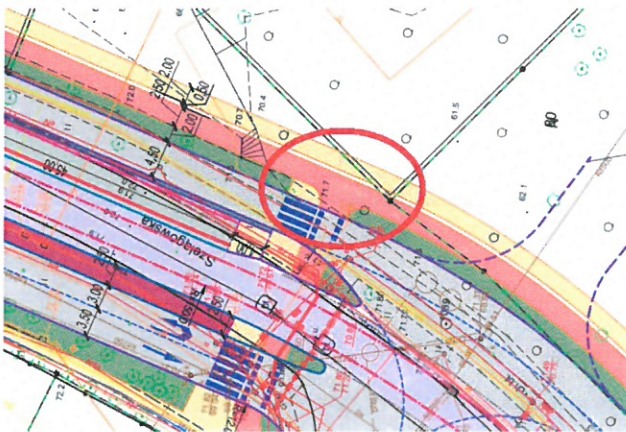


Należy przy tym pamiętać, aby połączenie drogi serwisowej i drogi dla rowerów odgrodzić słupkami, tak aby wykluczyć ruch samochodowy (sposób ustawienia słupków musi być zgodny ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania).

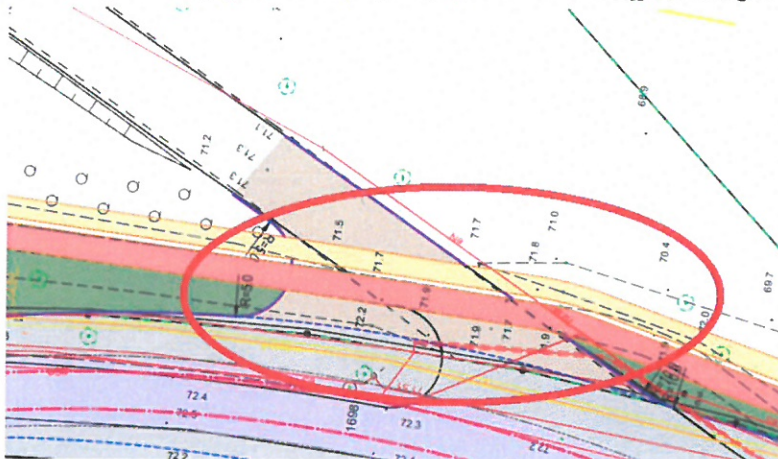
6. Na przejeździe rowerowym przez ulicę Szelałgowską przy skrzyżowaniu z ul. Wlnogrady znajdują się zbyt krótkie azyle pomiędzy jezdnią a projektowanym torowiskiem tramwajowym. Zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania należy projektować azyle o głębokości 4 metrów, tak aby zmieścił się rower z przyczepką dziecięcą:



7. Wjazd na przejazd rowerowy po północno-wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Wlnogrady ma standardową szerokość 3 metrów. Biorąc pod uwagę, że wielu rowerzystów korzysta z tego przejazdu, należy minimalizować sytuację, gdy rowerzyści będą zastawiać w poprzek drogę dla rowerów wzdłuż ul. Szelałgowskiej. Dlatego postulujemy poszerzenie przejazdu rowerowego do szerokości co najmniej 4 metrów:



8. Wjazd do Parku Szelągowskiego jest przeskalowany, zwłaszcza że jest to ślepa droga z zakazem ruchu (z dopuszczeniem wybranych pojazdów). Dlatego należy zmniejszyć ten wjazd oraz wykonać asfaltowy łącznik z drogi dla rowerów, przez chodnik, do drogi prowadzącej w głąb Parku Szelągowskiego.



9. Po zachodniej stronie ulicy Szelągowskiej na odcinku od ul. Winogrody do al. Armii Poznań konieczne jest zaprojektowanie drogi dla rowerów (lub ciągu pieszo-rowerowego):



Za uwzględnieniem drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Szelągowskiej przemawia szereg argumentów:

- Jest to trasa R5 określona w Programie Rowerowym Miasta Poznania, a więc jako trasa główna powinna znajdować się po obu stronach jezdni.
- Trasa R5 ma ciągłość po zachodniej stronie wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej i ul. Naramowickiej od ul. Błażej do ul. Słowiańskiej (od Słowiańskiej do Winogrody jest przewidziana droga serwisowa), a następnie od al. Armii Poznań co najmniej do ul. Grochowe Łąki. Dlatego pilnie należy zadbać o tę ciągłość na brakującym odcinku.

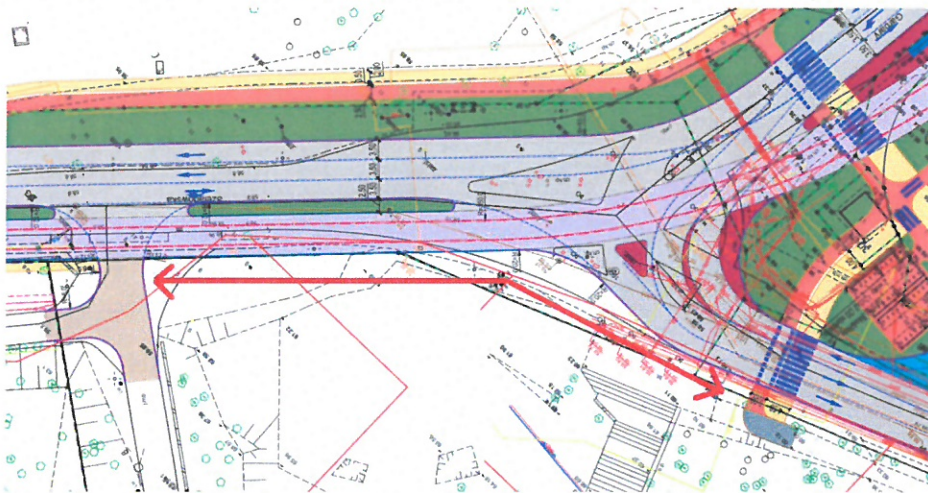


- Jedynie po zachodniej stronie ulicy Szelałgowskiej znajdują się zabudowania (domy jednorodzinne i firmy), które będą wymagać możliwości skomunikowania rowerowego.
- Będzie to najszybsza trasa dla mieszkańców północnych osiedli w kierunku Bike&Ride przy Dworcu Garbary, gdzie następnie będzie można przesiąść się na połączenie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

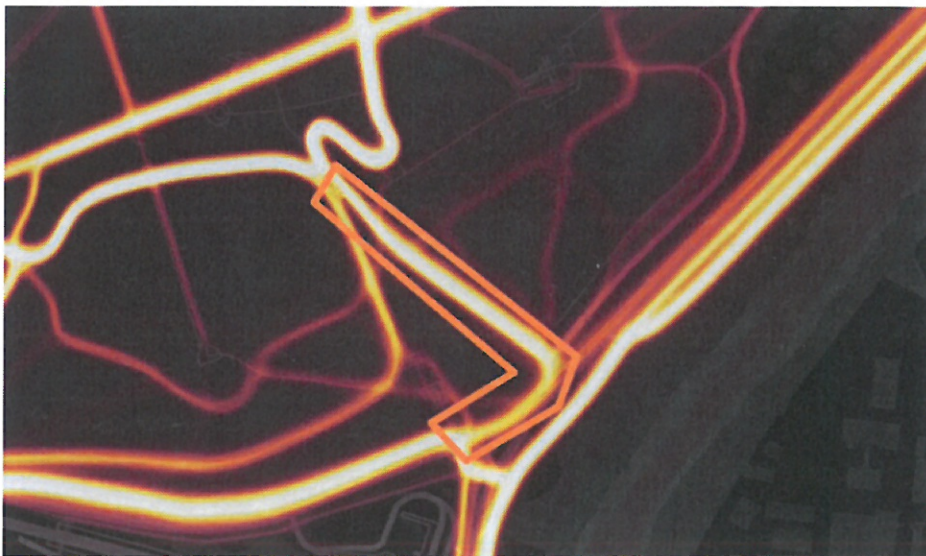
Jeśli na etapie projektu trasy tramwajowej nie uwzględni się w tym miejscu przebiegu drogi dla rowerów, na dziesiątki lat zostanie zaprzepaszczona szansa, na dobrej jakości połączenie rowerowe z północnych krańców miasta do centrum.

Odcinek 2

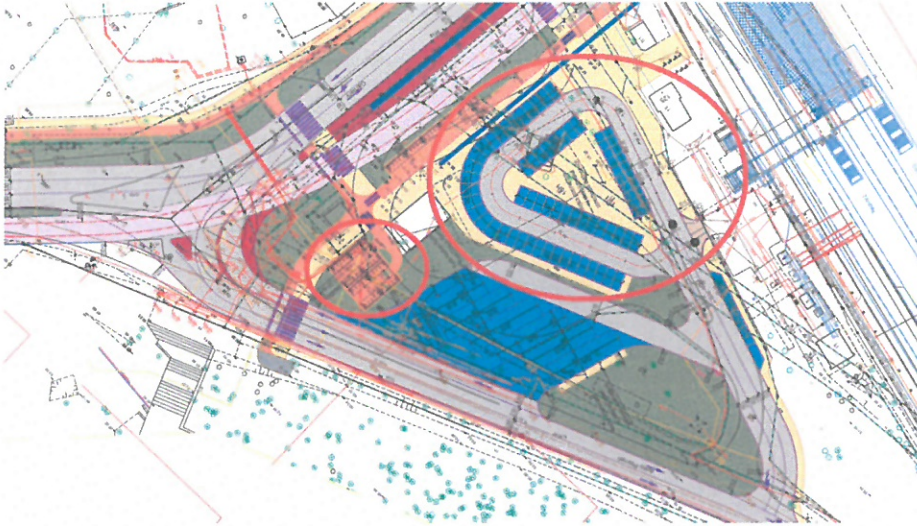
1. Pomiędzy ul. Na Stoku a al. Armii Poznań należy zaprojektować ciąg pieszy oraz drogę dla rowerów. Wylot ulicy Na Stoku oraz przedłużenie tzw. Wielkiej Śluzy stanowią kluczowe połączenia z sercem Parku Cytadela. Poprzez wspomniane ciągi już obecnie odbywa się wzmożony ruch rowerowy od strony ul. Murawa i ul. Za Cytadelą. Dlatego pilnie należy poprawić projekt o obsługę tych relacji. Brakujący fragment drogi dla rowerów i ciągu pieszego oznaczono czerwonymi strzałkami:



Aktualne natężenie ruchu rowerowego poprzez tzw. Wielką Śluzę (zrzut ekranu zorientowany na północ):



2. Z dużym niepokojem przyjmujemy przyjęte założenia co do organizacji placu przed Dworcem Garbary. W pierwszej kolejności planuje się miejsca parkingowe dla samochodów (mimo, że mają to być miejsca ładowania samochodów elektrycznych, to nadal mamy do czynienia z transportem indywidualnym, który jest wysoce nieefektywny), a w znacznym oddaleniu planuje się parkingi rowerowe:



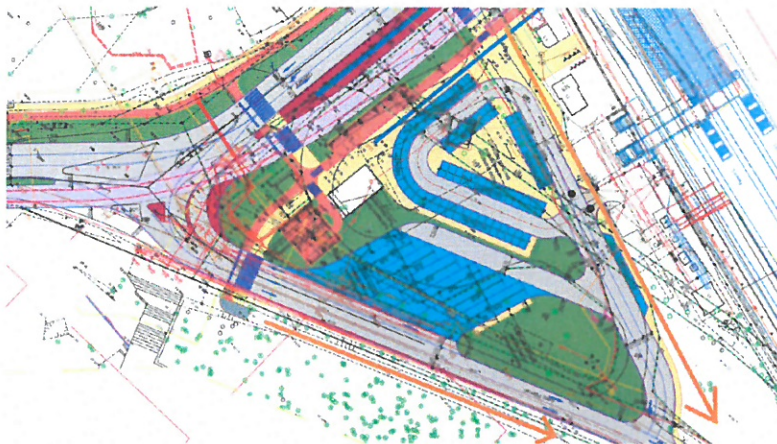
Dlatego postulujemy:

- zbliżyć parking rowerowy do przystanku kolejowego,
 - zminimalizować transport indywidualny do niezbędnego minimum - sugerowane wyznaczenie wyłącznie Kiss&Ride oraz ewentualnie kilku miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami,
 - zaplanować więcej przestrzeni zielonych i sprzyjających odpoczynkowi.
3. Przy Dworcu Garbary nie zaprojektowano stacji PRM. Możliwa lokalizacja na przedłużeniu parkingu rowerowego wzdłuż drogi dla rowerów w kierunku wiaduktu kolejowego.
4. Przystępując do zabudowy placu przed Dworcem Garbary, niezbędne jest określenie możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego wzdłuż al. Armii Poznań - w tym celu prawdopodobnie konieczne będzie dokonanie uzgodnień z Zarządem Zieleni Miejskiej w Poznaniu i Zarządem Dróg Miejskich w Poznaniu.

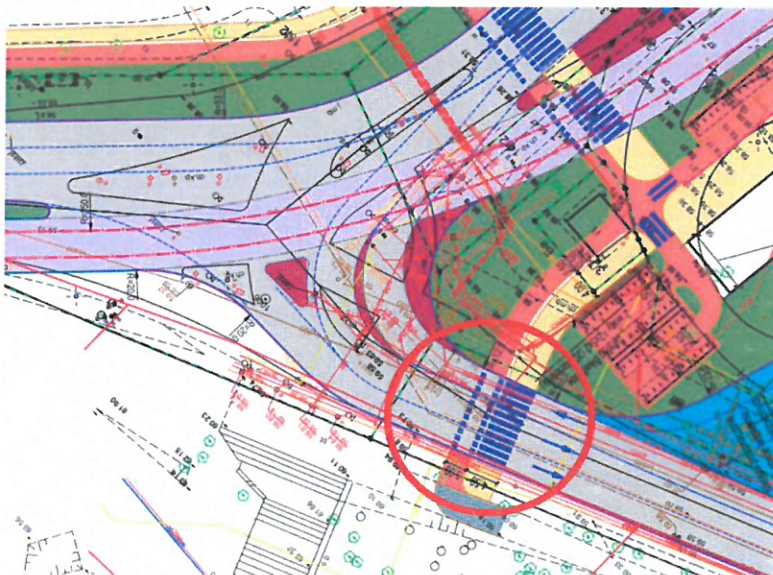
Należy rozpatrzyć prawdopodobnie dwa warianty:

- pierwszy wariant to poprowadzenie infrastruktury rowerowej skrajem Parku Cytadela, na północ od al. Armii Poznań - obecnie znajduje się tam ciąg pieszo-rowerowy, który wymaga poszerzenia i generalnego remontu,
- w przypadku trudności z poprowadzeniem komfortowej trasy rowerowej skrajem Parku Cytadela, należy wziąć pod uwagę drugi wariant, czyli poprowadzenie drogi dla rowerów po południowej stronie al. Armii Poznań i tym samym **przez teren placu pod Dworcem Garbary**.

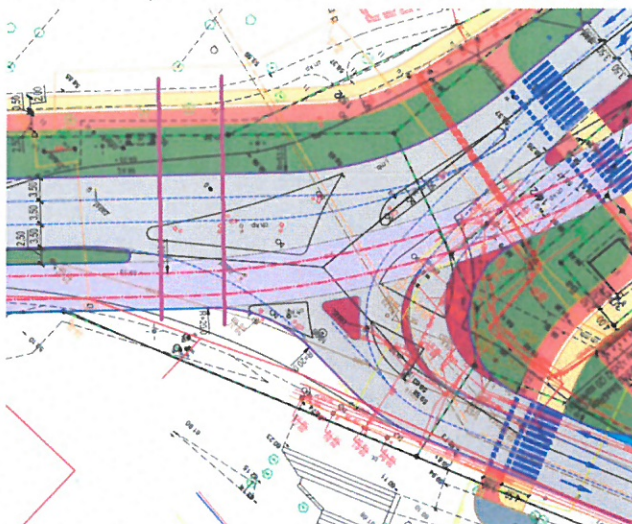
Dwa możliwe warianty zostały oznaczone schematycznie pomarańczowymi strzałkami:



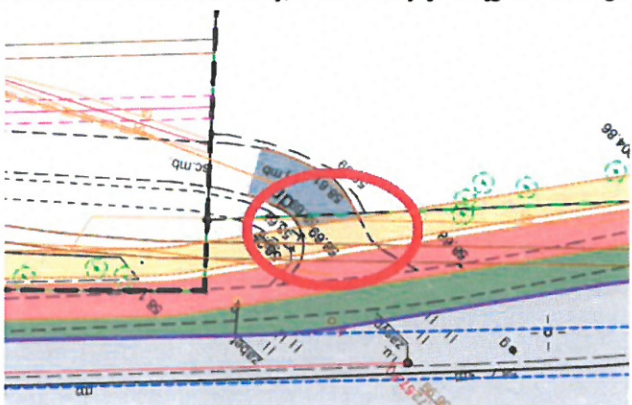
5. Przejazd rowerowy i przejście dla pieszych przez al. Armii Poznań należy dosunąć do tarczy skrzyżowania, dzięki czemu skróci się czas ewakuacji pojazdów ze skrzyżowania (krótszy czas międzyzielony pomiędzy kolizyjnymi grupami samochodowymi i strumieniem ruchu rowerowego):



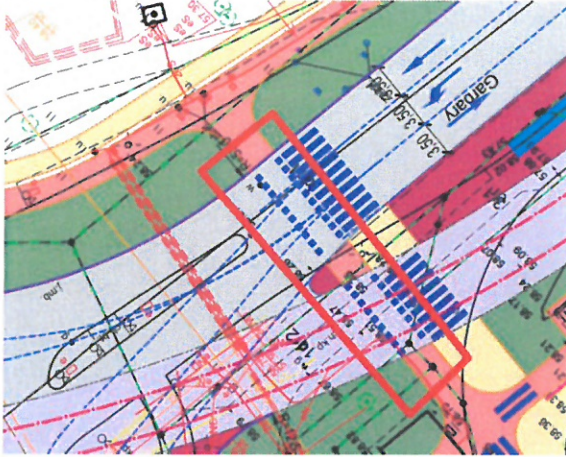
6. W ramach poprawy komfortu ruchu pieszych i rowerzystów - zwłaszcza poruszających się pomiędzy Parkiem Cytadela a Wartostradą wzdłuż Szelągowskiej, należy także wyznaczyć przejście dla pieszych i przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania Armii Poznań/Szelągowska:



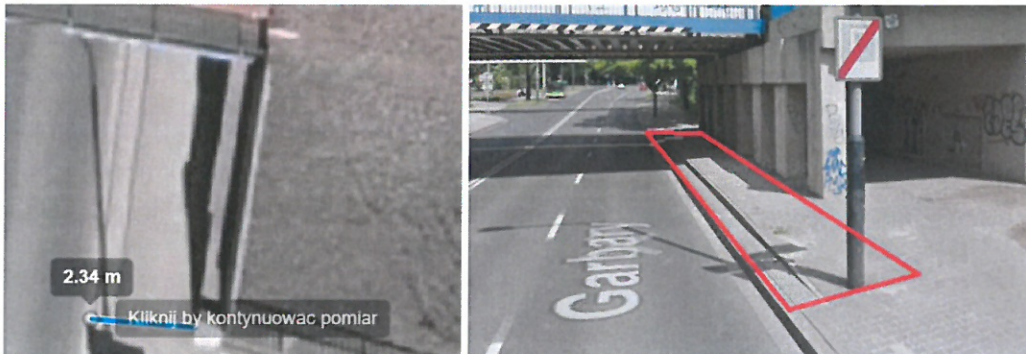
7. Połączenie Wartostrady i drogi dla rowerów na przecięciu chodnika należy wykonać z nawierzchni asfaltowej, zachowując ciągłość drogi dla rowerów:



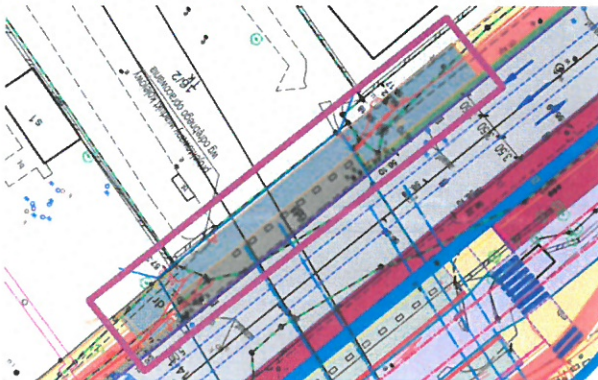
8. Należy przewidywać, że ruch rowerowy w kierunku Dworca Garbary i dalej w kierunku centrum będzie znacząco większy, dlatego przejazd rowerowy przez ul. Garbary należy poszerzyć do minimum 4 metrów, a także azyl pomiędzy jezdnią a projektowanym torowiskiem tramwajowym powinien mieć głębokość 4 metrów, tak aby zmieścił się rower z przyczepką dziecięcą (zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania):



9. Po zachodniej stronie wiaduktu kolejowego, pomiędzy jezdnią a podporami szerokość wynosi ok. 2,3 metra:

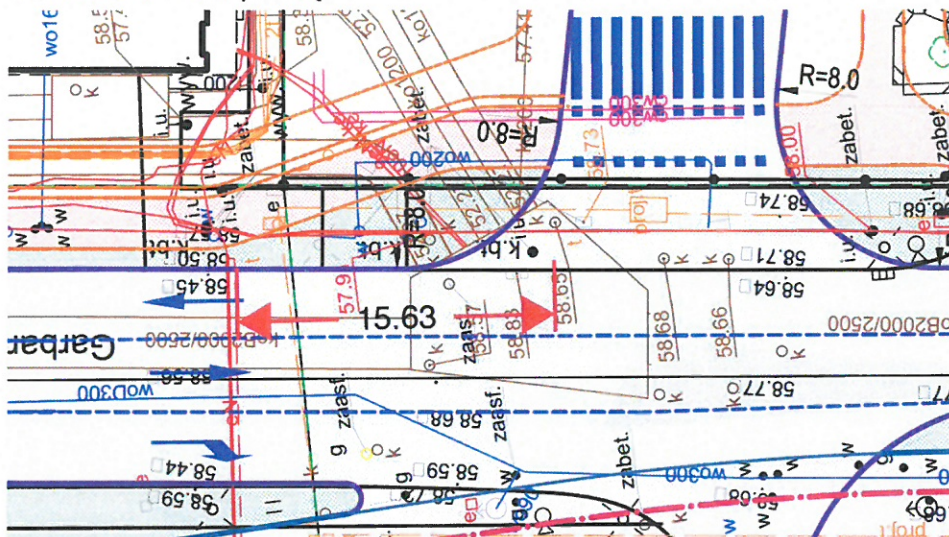


A zatem na bazie tej przestrzeni należy wyznaczyć 2-metrową drogę dla rowerów i po drugiej stronie podpór ciąg pieszy, a tym samym zrezygnować z wyznaczania w tym miejscu ciągu pieszo-rowerowego:



Odcinek 3

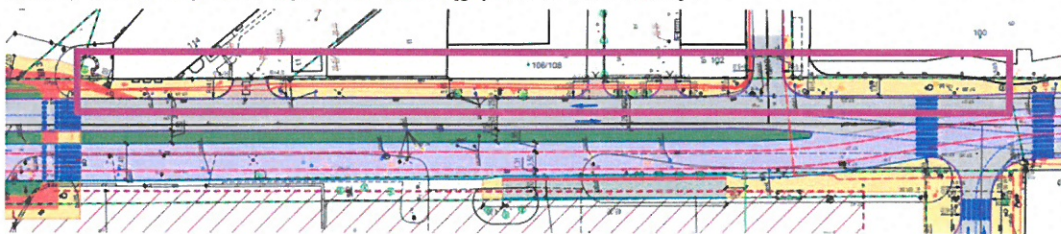
1. Droga dla rowerów po wschodniej stronie ul. Garbary na skrzyżowaniu z ul. Szyperską jest odgięta przed skrzyżowaniem w sposób niezgodny z wymaganiami Standardów Rowerowych Miasta Poznania, w odległości ok. 15 m od skrzyżowania. Standardy nakazują odgięcie w odległości min. 20 m od skrzyżowania lub prowadzenie drogi dla rowerów w linii prostej, bez odgięcia. Należy prowadzić drogę dla rowerów w linii prostej.



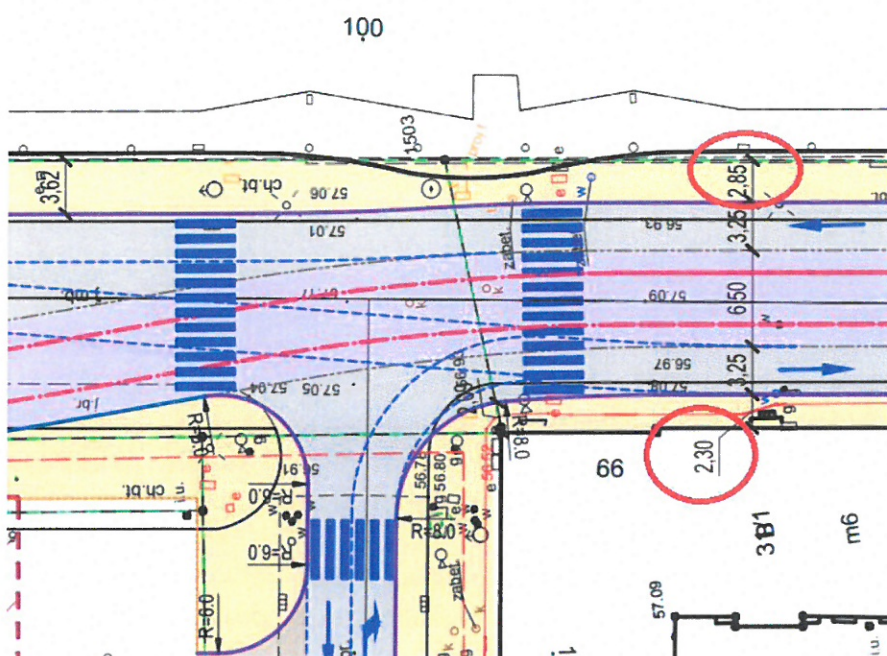
2. W koncepcji ustalono prowadzenie drogi dla rowerów po ul. Szyperskiej po jej południowej stronie. Obecnie nie ma koncepcji tej drogi, zatem należy przewidzieć wariant alternatywny, z prowadzeniem drogi dla rowerów po stronie północnej, co będzie wymagało korekty położenia jezdni ul. Szyperskiej.
3. Koncepcję na dalszym etapie projektowania należy uzupełnić o rozwiązanie prowadzenia ruchu rowerowego na zakresie wyłączonym z niniejszego opracowania przed Starą Rzeźnią. Konieczne jest zachowanie ciągłości trasy R5 wg Programu Rowerowego Miasta Poznania.
4. Na ul. Grochowe Łąki nie zaprojektowano infrastruktury rowerowej, mimo, że ciąg ten stanowi trasę główną R5 PŁN z Programu Rowerowego Miasta Poznania na lata 2017-2022. Przebieg trasy radialnej przez ul. Grochowe Łąki został ustalony w Programie Rowerowym ze względu na przewidziane trudności w prowadzeniu trasy rowerowej na wąskim odcinku ul. Garbary pomiędzy ul. Małe Garbary, a ul. Grochowe Łąki. Konieczne jest więc jej uwzględnienie również w zakresie niniejszego opracowania w formie wjazdu/zjazdu z ul. Grochowe Łąki w drogę dla rowerów na ul. Garbary. Ponadto należy bezzwłocznie zlecić osobnym zadaniem Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu koncepcję prowadzenia trasy R5 po ul. Grochowe Łąki, aby finalne rozwiązania były zgodne z projektem Tramwaju na Naramowice.



5. Na wylocie ul. Grochowe Łąki należy zaprojektować wylot drogi dla rowerów z sygnalizatorem S-1a dla rowerzystów jadących na wprost ul. Garbary (kier. plac Bernardyński). Sygnalizator powinien dawać sygnał zielony przed pojazdami oczekującymi na jezdni, aby rowerzysta mógł zająć bezpieczną pozycję na jezdni. Na jezdni należy umieścić znaki P-27.
6. Po wschodniej stronie ul. Garbary na odcinku między ul. Szyperską a ul. Grochowe Łąki ciąg pieszo-rowerowy ma szerokość powyżej 3 metrów, co pozwala zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy na zasadzie odstępstwa od Standardów Rowerowych Miasta Poznania. Następnie na skrzyżowaniu z Garbary/Grochowe Łąki należy zaprojektować przejazd rowerowy, który umożliwi kontynuację jazdy trasą R5 w ciągu ul. Grochowe Łąki. Jednocześnie dla rowerzystów jadących ul. Garbary od strony placu Bernardyńskiego w kierunku ul. Szelałgowskiej należy zaplanować obniżenie krawężnika, aby móc wjechać na ciąg pieszo-rowerowy.

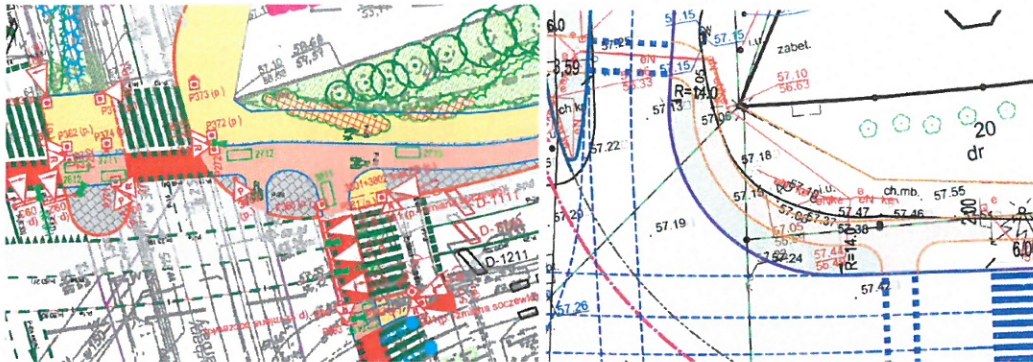


- Przy skrzyżowaniu Garbary/Grochowe Łąki jest "wąskie gardło", w którym po zachodniej stronie chodnik ma 2,3 m, czyli mniej niż obecnie, a po wschodniej stronie 2,85 m. Biorąc pod uwagę, że większy ruch pieszych jest po zachodniej stronie, należy poszerzyć ten ciąg do 3 metrów, a po wschodniej stronie zmniejszyć do 2 metrów szerokości chodnika.

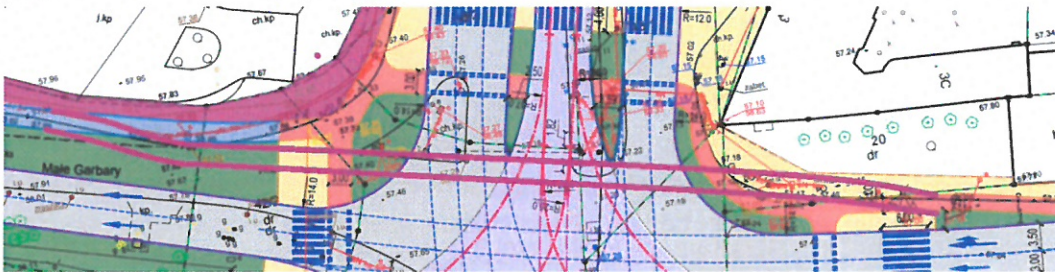


Odcinek 4

- Należy uzgodnić rozwiązania projektowe drogi dla rowerów z projektem wykonawczym "Budowa dróg rowerowych wzdłuż ul. Estkowskiego, Wolnicy i Solnej na odcinku od Ronda Śródka do ul. Kościuszki". Droga dla rowerów na ul. Solnej stanowi trasę główną programu rowerowego - Ring 1, więc zastosowane rozwiązania muszą spełniać wymagania dla tras głównych dot. prędkości projektowej 30 km/h, wskaźnika opóźnienia 20 sek/km i przepustowości co najmniej 1000 rowerzystów na godzinę dla obu kierunków.
- Przejazd rowerowy przez ulicę Garbary (północna strona skrzyżowania z Estkowskiego-Małe Garbary) jest niezgodny ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania - po pierwsze zastosowano niedopuszczalne odgięcia, a po drugie azyle są zbyt płytkie i nie zmieści się rower z przyczepką dziecięcą - jest to także uwstecznienie rozwiązania względem projektu Rowerowej Trasy Solnej:



Uwzględniając konieczność zaprojektowania poprawnej geometrii torowiska tramwajowego i Standardy Rowerowe Miasta Poznania (w szczególności pkt. 7.5.), należy zaprojektować jeden długi przejazd rowerowy w linii prostej do drogi dla rowerów, a wjazd na przejazd regulować za pomocą sygnalizatorów S-1a. Sugerowana lokalizacja przejazdu rowerowego (fioletowe linie):



Kluczowy zapis Standardów Rowerowych Miasta Poznania:

7.5. Sygnalizacja świetlna: zasady stosowania

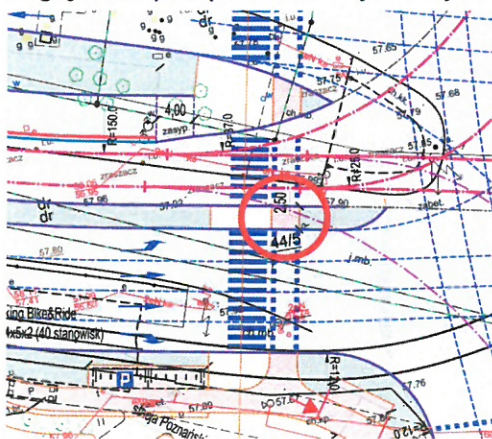
Dla ruchu rowerowego na pasach ruchu dla rowerów oraz w służach rowerowych należy stosować sygnalizatory S-1a i S-3a. Dopuszcza się stosowanie sygnalizatorów S-1, S-2 i S-3, w tym – jeśli sygnał dotyczy wyłącznie pasa ruchu dla rowerów - z odpowiednio zmodyfikowaną tablicą F-11 z symbolem roweru.

Dla ruchu rowerów odbywającego się na drogach dla rowerów (drogach dla rowerów i pieszych) stosuje się sygnalizatory S-6, przy czym jeśli zachodzi potrzeba wyodrębnienia fazy sygnalizacji dla określonego kierunku, zamiast sygnalizatora S-6 należy stosować odpowiednie warianty sygnalizatora S-3a. Sygnalizator S-1a (lub S-3a) stosuje się również na drodze dla rowerów w sytuacji, kiedy jest ona wprowadzana na jezdnię (np. jako samodzielny wlot skrzyżowania) lub przecina rozległe skrzyżowanie i sygnalizator S-6 może nie być dobrze widoczny.

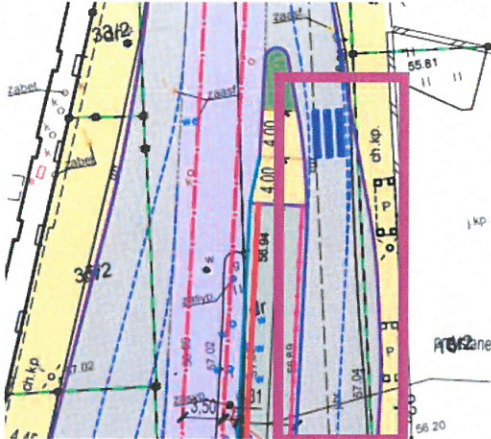
3. Drogę dla rowerów wzdłuż ul. Garbary należy zaprojektować od miejsca poszerzenia pasa drogowego w formie jednokierunkowej o szerokości 1,5 m, bezpośrednio przy jezdni na wyniesieniu. Wjazd powinien następować z pasa dla rowerów w linii prostej, jak na załączonym przykładzie. Rozwiązanie takie znacznie polepszy bezpieczeństwo rowerzystów poruszających się wzdłuż ul. Garbary.



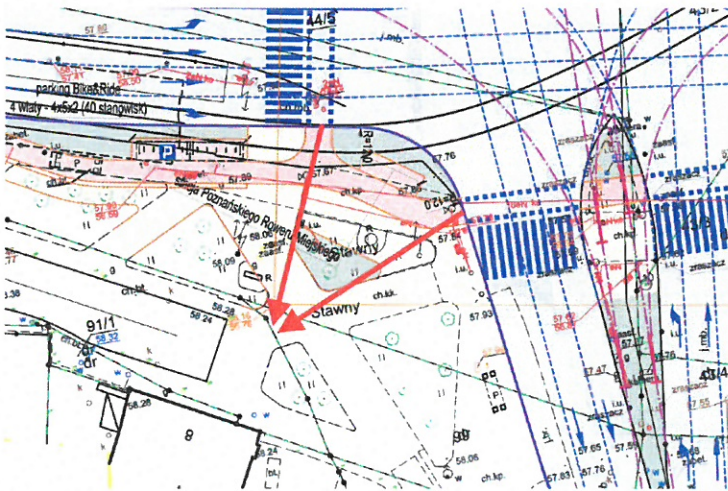
4. Azyl na skrzyżowaniu Małe Garbary/Garbary jest zbyt wąski przy przewidywanym natężeniu ruchu, co będzie stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa rowerzystów ze względu na przepełnienie azylu. Azyl należy poszerzyć i wydłużyć:



5. Zwężenie ul. Garbary w kierunku północnym z dwóch pasów do jednego pasa tuż przed przejściem dla pieszych wydaje się być bardzo niebezpiecznym pomysłem i należy zweryfikować ten punkt pod kątem bezpieczeństwa pieszych. Istnieje ryzyko, że kierowcy zjeżdżający z prawego pasa nie będą obserwować drogi przed pojazdem, tylko sytuację na lewym pasie w lusterku wstecznym, co może skutkować potrąceniem pieszego na przejściu:

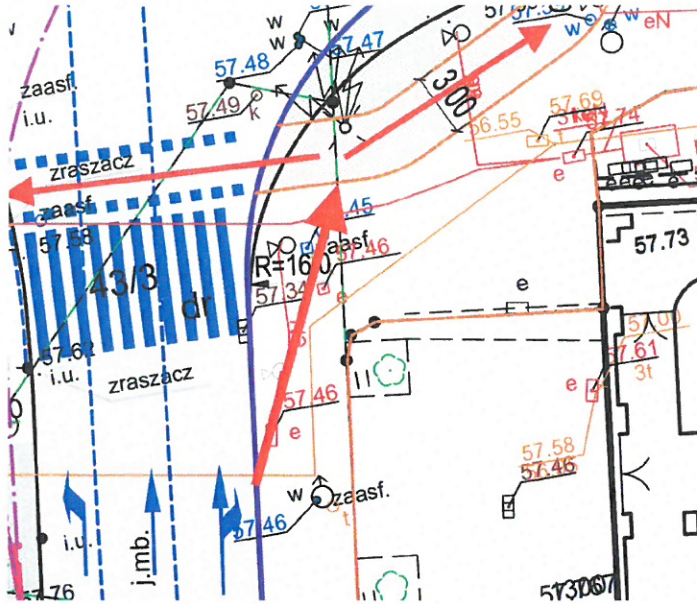


6. Drogi dla rowerów należy połączyć z ul. Stawną, która stanowi najprostszy zjazd w kierunku Starego Rynku. W projekcie zmniejszono zieleniec, jednak jego kształt uniemożliwia przejazd na wprost. Należy zmodyfikować kształt zieleńca lub usunąć go, poszerzając jednocześnie sąsiednie zieleńce, aby zachować bilans terenów nieutwardzonych.

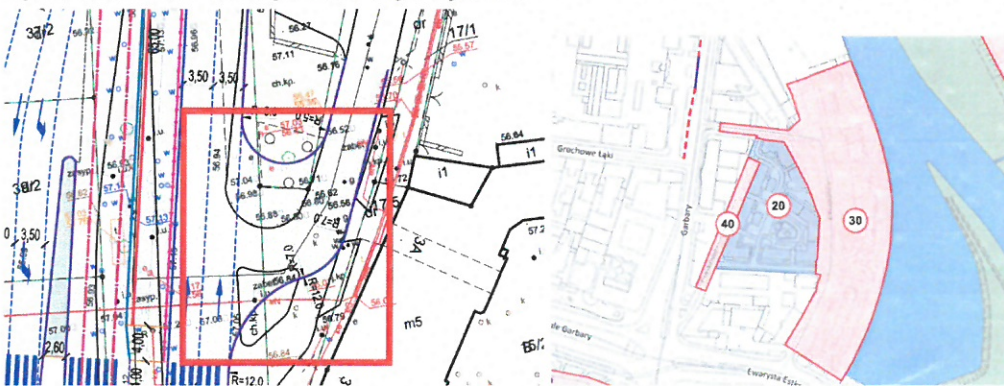


7. Projekt nie przewiduje relacji rowerowej na wprost na ul. Garbary z północy na południe. Znak C-13 przy wjeździe na drogę dla rowerów na północnym odcinku ul. Garbary stwarza obowiązek korzystania z tej drogi przez rowerzystę poruszającego się na południe, zatem konieczne jest zapewnienie rowerzycie każdej relacji. Postulujemy rozszerzenie zakresu opracowania o narożnik południowo-zachodni skrzyżowania i doprojektowanie możliwości ruchu rowerowego przez aleję wzdłuż ul. Garbary oraz zjazd na jezdnię (włączenie się do ruchu).

8. W południowo-wschodnim narożniku należy zaprojektować bypass rowerowy, pozwalający na ominięcie sygnalizacji na jezdni przy jeździe w lewo oraz wjazd na przejazd przy skręcie w prawo.

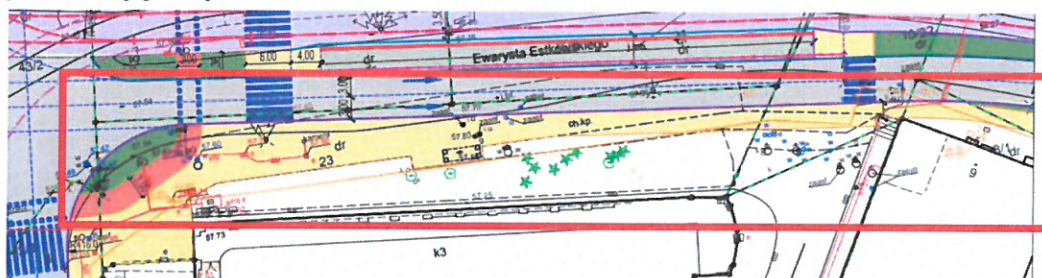


9. Wjazd w ul. Piaskową został przeskalowany, co może skutkować znacznym pogorszeniem bezpieczeństwa pieszych. Pieszy będzie zmuszony przebyć ok. 15 m jezdni bez przejścia dla pieszych. Wprawdzie art. 26 ust. 2 PoRD nadaje pieszemu w tej sytuacji pierwszeństwo, jednak przy łagodnym łuku o promieniu R12 istnieje ryzyko, że manewry będą wykonywane ze zbyt wysoką prędkością. Ulica Piaskowa jest ulicą lokalną i wjazdem na obszar ograniczonej prędkości, więc jej wlot powinien być zaprojektowany w sposób wymuszający zmniejszenie prędkości, np. poprzez wyniesienie lub zmniejszenie kąta wjazdu.



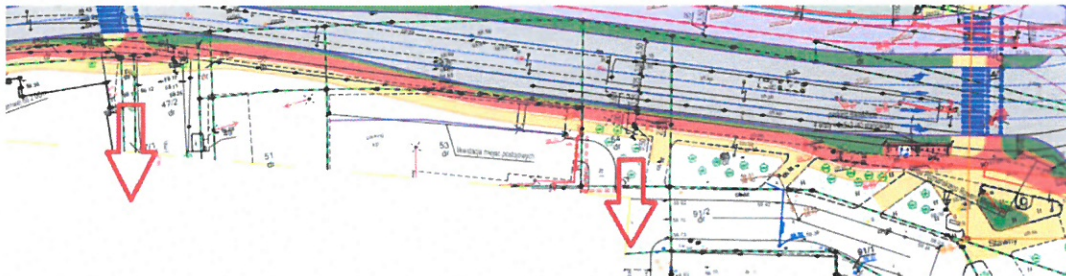
10. Przejście dla pieszych w północnej części skrzyżowania zostało odsunięte o ponad 20 metrów od osi chodników wzdłuż ul. Estkowskiego-Solnej co pogarsza warunki ruchu pieszego. W konsekwencji piesi będą używać przejazdu rowerowego zamiast przejścia, co będzie rodzić konflikty i pogorszy bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.

11. Pod stacją roweru miejskiego zaprojektowano plac o długości 7 m. Minimalna szerokość konieczna do zainstalowania stacji wynosi 10 m. Ponadto, lokalizacja na narożniku skrzyżowania nie uzyska akceptacji Miejskiego Inżyniera Ruchu ze względu na interpretację art. 49 ust. 1, pkt 1 zabraniający zatrzymania pojazdu na skrzyżowaniu.
12. W ciągu ulic Małe Garbary i Estkowskiego przebiega trasa Ring1 z Programu Rowerowego Miasta Poznania. Jako trasa główna musi obsługiwać ruch rowerowy po obu stronach jezdni. W związku z tym należy także zaprojektować infrastrukturę rowerową po południowej stronie ul. Estkowskiego. Przestrzeń można uzyskać przesuwając oś jezdni w kierunku torowiska:



Odcinek 5

1. Drogię dla rowerów wzdłuż ulicy Małe Garbary należy skomunikować z ulicami Starego Miasta - Szewską i Wroniecką. Zjazdy/wjazdy należy zaprojektować jako 4. wloty skrzyżowań:



2. Postulujemy zaprojektowanie drogi dla rowerów na północnej części Pl. Wielkopolskiego od jezdni wschodniej i przejazdu rowerowego na wylocie ul. Działowej. Pozwoli to na zachowanie relacji rowerowej z ul. Działowej do Starego Miasta po południowej stronie ul. Wolnica z pominięciem niewygodnych ulic brukowanych na starówce.

