

AUDYT ROWEROWY

PRZEPROWADZONY W RAMACH PROJEKTU „ROWEREM DO SZKOŁY”

SZKOŁA PODSTAWOWA NR 13



**Rowerem
do szkoły**

Autor: Tadeusz Mirski

Stowarzyszenie Rowerowy Poznań – „Sekcja Rowerzystów Miejskich”

Listopad 2018

Projekt finansowany ze środków budżetowych Miasta Poznania.



POZnań*

Wstęp

Niniejszy audyt przeprowadzono w listopadzie 2018 r. Obejmował on analizę barier dla ruchu rowerowego i rekomendacji niskokosztowych zmian w zakresie, który może poprawić warunki dojazdu rowerami do szkoły.

Audyt dotyczył Szkoły Podstawowej nr 13 w Poznaniu, położonej na terenie osiedla Stare Miasto.

Bariery dla ruchu rowerowego

Bariery zostały zidentyfikowane na podstawie wizji lokalnej, ankiet w szkołach, dostępnych informacji o natężeniach ruchu rowerowego (ECC, Strava) oraz rozmów z mieszkańcami.

Skrzyżowanie Al. Niepodległości i Solnej/Nowowiejskiego

Skrzyżowanie w bezpośrednim sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 13 charakteryzuje się długimi czasami oczekiwania i niespójną infrastrukturą rowerową. Wszystkie jego wloty są z różnych względów nieprzyjazne dla ruchu rowerowego. Przy dojeździe do skrzyżowania od strony południowej (Al. Niepodległości) pojawia się po prawej stronie droga dla rowerów bez możliwości bezpiecznego i legalnego wjazdu. Cykl sygnalizacji świetlnej w ostatnim roku poprawiono, ale wciąż wymaga on długotrwałego oczekiwania na zielone światło. Nie ma ponadto możliwości legalnego zjazdu ze skrzyżowania do parkingu rowerowego przed szkołą. Za skrzyżowaniem konieczne jest prowadzenie roweru.



Charakter ulicy Solnej

Ulica Solna jest szeroką, wielopasmową trasą przebiegającą przez północną część Starego Miasta. Z perspektywy ruchu rowerowego stanowi ona zarówno istotną barierę w ruchu poprzecznym (niewiele możliwości przecięcia; duże opóźnienia na sygnalizacji), jak i ruchu wzdłuż (niski komfort i brak poczucia bezpieczeństwa podczas jazdy).

Skrzyżowanie Al. Niepodległości i ul. Przepadek/Kutrzeby

Skrzyżowanie w obecnej formie jest nadmiernie rozbudowane i generuje duże opóźnienia dla ruchu rowerowego. Sygnalizacja dla ciągów rowerowych jest nieskoordynowana, wywołuje frustrację wśród użytkowników i dość częstym widokiem są tutaj przejazdy na czerwonym świetle. Innym problemem jest tutaj mieszanie ruchu pieszego i rowerowego, zwłaszcza w północno-wschodnim narożniku skrzyżowania.



Brukowane ulice

Dużym problemem uliczek Starego Miasta, w tym w miejscach zamieszkania uczniów szkoły, jest nierówny bruk. Występuje on przede wszystkim w rejonie Starego Rynku i Al. Marcinkowskiego, ale pojawia się również bliżej szkoły, m.in. na ulicach:

- Nowowiejskiego (odcinek od 23 Lutego do Placu Wolności)
- Mielżyńskiego
- Młyńskiej

Przebudowa ul. Święty Marcin

Trwająca przebudowa ul. Święty Marcin ma wpływ na ruch rowerowy uczniów szkoły. W jej trakcie odcięto przejazd na północ w ul. Ratajczaka, co powoduje, że od Kaponiery do Półwiejskiej nie ma komfortowego i bezpiecznego ciągu rowerowego z południa na północ. Szansę rozwiązania dawała planowana reorganizacja na ul. Kościuszki z uwzględnieniem kontrapasa, ale mimo pozytywnych analiz miasto nie zdecydowało się na jej wprowadzenie. Znacząco utrudniony jest również ruch w linii wschód-zachód. W związku z brakiem dopuszczenia kontraruchu rowerowego na ul. Gwarnej rowerzyści zmuszeni są do dużych objazdów. Część uczniów mieszka za ul. Święty Marcin (np. w rejonach ulic Taczaka, Rybaków) i dla tych uczniów aktualna sytuacja jest utrudnień.

Rekomendacje dla rady osiedla

Na podstawie analizy zgromadzonych danych wytypowano kilka rekomendacji zmian dla rady osiedla, które charakteryzują się stosunkowo niewielkim kosztem wśród inwestycji drogowych oraz krótkim czasem wdrożenia.

Umożliwienie dojazdu rowerem pod szkołę

Proponuje się wytyczenie krótkiego odcinka drogi dla rowerów od skrzyżowania Al. Niepodległości i Solnej/Nowowiejskiego do wysokości parkingu rowerowego przy wejściu do szkoły. W tym miejscu powinna być możliwość włączenia do ruchu ogólnego lub swobodnego zaparkowania dwuśladu przy stojakach. Drogę dla rowerów o szerokości 2 metrów można wydzielić przez korektę krawężnika, wykorzystanie przestrzeni wyłączanej obecnie z ruchu, a także nieznaczne zwężenie pasów ruchu i chodnika. Cała droga miałaby długość 25 metrów.



Wymiana nawierzchni w Zaułku Piotra Majchrzaka

Wymiana nawierzchni na alejce pomiędzy Cmentarzem Zasłużonych Wielkopolan i Polonezem. Obecnie jest ona bardzo połatana i nierówna. Alejka znajduje się w bliskim sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 13 i może służyć części uczniów do dojazdów rowerem na lekcje.



Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd w ulicy Gwarnej

Rekomenduje się wyłączenie rowerów z zakazu wjazdu w ul. Gwarną od strony Świętego Marcina (obecnie z zakazu wyłączone są tramwaje). Zmniejszy to niedogodności związane z przebudową ul. Święty Marcin i skróci drogę do szkoły uczniom mieszkającym w tym rejonie.

Testowe wyłączenia sygnalizacji na skrzyżowaniu Al. Niepodległości i ul. Przepadek/Kutrzeby

Rekomenduje się testowe wyłączenie sygnalizacji na skrzyżowaniu z określeniem pierwszeństwa dla pojazdów z ul. Niepodległości (mniejsza prędkość, priorytet dla ruchu autobusów). Gdyby testy dały wynik negatywny dla stałego wyłączenia sygnalizacji w tym miejscu, proponuje się zmianę cyklu sygnalizacji świetlnej w taki sposób, żeby możliwie skrócić czas oczekiwania rowerzystów (maksymalnie 60 sekund na pokonanie skrzyżowania w dowolnej relacji).

Regulacja sytuacji na brukowanych ulicach

Na brukowanych ulicach Starego Miasta rekomenduje się zeszlifowanie bruku i wypełnienie szczelin zgodnie z praktyką z ulic w sąsiedztwie Starego Rynku (Woźna, Wodna, Ślusarska). W przypadku ulic o kluczowym znaczeniu wskazana jest jednak całkowita wymiana bruku na nawierzchnię asfaltową (np. Kościuszki od Taczaka do Powstańców Wielkopolskich).