

Uwagi do koncepcji projektów dot. zmian organizacji ruchu w rejonie ul. Poznańskiej i Jeżyckiej.

Uwagi ogólne

1. W przedstawionych schematach brakuje wymiarów pasów ruchu, ciągów pieszych, miejsc postojowych itd. W związku z tym, utrudniona jest ocena projektów i pomiary trzeba robić na własną rękę. Wnioskuje się o przedstawienie projektów wyposażonych w ww. parametry i liczbę miejsc postojowych wyznaczonych zgodnie z przepisami: (a) istniejących obecnie, (b) przewidzianych w projekcie.
2. Koncepcja nie uwzględnia rozwiązań wypracowanych już w "Wielowariantowej koncepcji organizacji ruchu na terenie Osiedla Jeżyce" z 2018 r. oraz "Koncepcji zmiany organizacji ruchu i częściowej przebudowy ulicy Jeżyckiej i Poznańskiej w Poznaniu" z 2017 r., w tym takich ich założeń, jak
 - a. Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na całej długości ulic, a w szczególności na przejściach dla pieszych oraz przy szkole, przez wyznaczenie nowych przejść dla pieszych, wyniesienie części z nich oraz spowolnienie prędkości samochodów, w tym w szczególności:
 - i. Maksymalnie możliwe zwężenia pasa ruchu dla samochodów.
 - ii. Zastosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu, w szczególności tych niewymagających remontu ulicy (urządzenia bezpieczeństwa ruchu, przytwierdzane do nawierzchni elementy prefabrykowane, wysepki, poduszki berlińskie, wysepki z nasadzeniami zieleni).
 - iii. Esowanie ruchu.
 - b. Zachowanie ciągłości dwukierunkowego ruchu rowerowego na obu ulicach między Kościelną a Mickiewicza.

Nowa organizacja ruchu wprowadza ograniczenie prędkości do 30km/h, jednak tej zmianie w większości nie towarzyszą żadne fizyczne sposoby nakłaniania do przestrzegania prędkości. W związku z tym należy:

- a. zwęzić pasy ruchu do niezbędnych szerokości wynikających z klas dróg,
- b. wprowadzić urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego typu "poduszki berlińskie",
- c. esować tor jazdy
- d. tworzyć kontrapasy rowerowe
- e. wyznaczyć brakujące przejścia dla pieszych.

3. Zgodnie ze Standardami Dostępności Miasta Poznania (Zarządzenie nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z 14 listopada 2018) ciągi piesze muszą mieć szerokość co najmniej 2 metry i przewężenia są akceptowane tylko w ściśle określonych warunkach.
4. Miejsca postojowe należy wyznaczyć na nowo przy zachowaniu wspomnianych powyżej Standardów Dostępności dla ciągów pieszych. Postuluje się wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni na całych długościach tych ulic po obu stronach.
5. Ewentualne parkowanie skośne musi być zabezpieczone urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak aby ciągi piesze zawsze miały wymagane 2 metry szerokości określone w Standardach Dostępności.



6. Powierzchnie wyłączone z ruchu - w szczególności w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych - muszą w sposób skuteczny i trwały być zabezpieczone przed nielegalnym parkowaniem pojazdów. Dzięki temu nastąpi uszczelnienie strefy płatnego parkowania, zminimalizuje konieczność wielokrotnego zgłaszania interwencji do straży miejskiej oraz poprawi bezpieczeństwo pieszych. Należy przy tym zaznaczyć, że nieakceptowalnym rozwiązaniem jest stosowanie separatorów - problem w ostatnich tygodniach szczególnie było widać na terenie Osiedla Stare Miasto na ulicy Ratajczaka.

Porównanie stanu separatorów po montażu i kilka tygodni później:



Postulujemy wdrożenie rozwiązań znanych z ulic Krakowa, Wrocławia czy Warszawy:



Pierwszy rysunek zamieszczony powyżej przedstawia U-kształtne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a drugi ażyle wraz słupkami.

7. Konieczne jest urządzenie kontrapasów rowerowych na obu ulicach na całych ich długościach. Organizacja ruchu musi uwzględniać potrzeby osiedlowego ruchu rowerowego, tak aby mieszkańcy Jeżyc mogli w łatwy sposób dotrzeć do domów bez konieczności objeżdżania kwaterów ulic lub nieprawidłowo poruszając się po chodnikach. Konieczne jest też uwzględnienie planowanej budowy ulicy tzw. Nowej Świętego Wawrzyńca, która jeszcze mocniej uruchomi potrzebę utworzenia kontrapasa rowerowego na ulicy Jeżyckiej aż do ul. Mickiewicza.
8. Z uwagi na bezpieczeństwo pieszych oraz w związku z realizacją postulatów opisanych w punktach 2, 3, 4 i 7 postuluje się wprowadzenie po jednym pasie ruchu na całej długości ul. Poznańskiej i ul. Jeżyckiej.
9. Przed wieloma przejściami dla pieszych brakuje znaków drogowych D-6. Należy wykonać wnikliwą analizę i uzupełnić oznakowanie, tak aby przejścia dla pieszych były oznakowane zgodnie z rozporządzeniem.
10. Sugerujemy wprowadzenie oznakowanie Strefy T30 na wlotach zamiast powielania znaków na każdym skrzyżowaniu.

Uwagi szczegółowe

1. Brak uwzględnienia dwukierunkowego ruchu rowerowego na ul. Żurawia i Wąskiej. Konieczne jest dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na obu tych ulicach na całej długości.
2. Kontrapas na ul. Jeżyckiej nie jest powiązany z istniejącą i planowaną infrastrukturą rowerową, w szczególności z ul. Kościelną (planowana droga dla rowerów w ul. Nowej Świętego Wawrzyńca) oraz ul. Mickiewicza (istniejący kontrapas rowerowy). Konieczne jest wytyczenie kontrapasa rowerowego na całej długości ul. Jeżyckiej, który będzie mieć ogromne znaczenie dla obsługi Dolnych Jeżyc.

Opis przebiegu kontrapasa na zdjęciach:



Kontrapas rowerowy należy zacząć przy wschodniej jezdni ul. Kościelnej (wylot z ul. Św. Wawrzyńca), tak aby uzyskać ciągłość z projektowaną ul. Nową Świętego Wawrzyńca. Droga poprzeczna między wschodnią a zachodnią jezdnią ul. Kościelnej ma aż 7 metrów szerokości, więc regulacja szerokości pasa ruchu jest bardzo potrzebna.



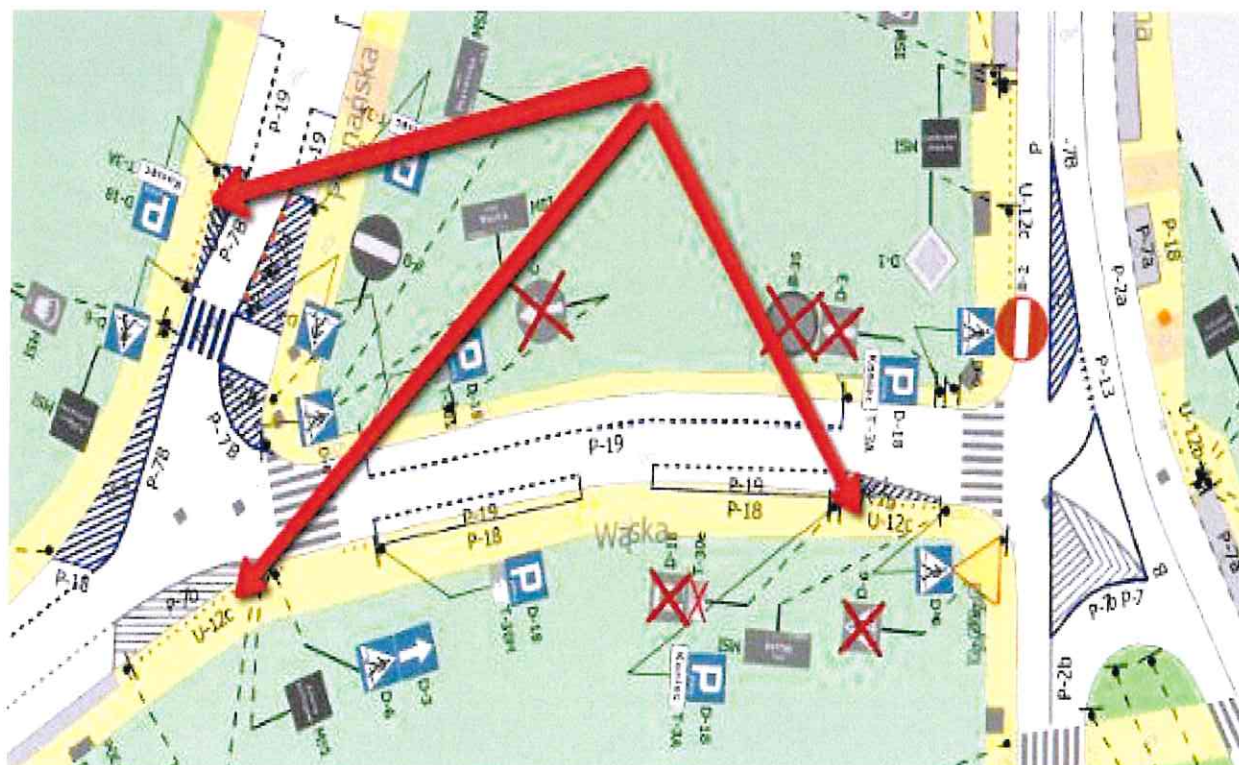
Omówienie powyższego zdjęcia i rysunku, zaczynając od prawej strony: 4 metry można przewidzieć na chodnik (docelowo 2 metry na zieleni i 2 metry chodnik), 2 metry na miejsca postojowe (parkowanie w całości na jezdni), 0,5 metra opaski buforowej, 1,5 metra na kontrapas rowerowy, 3 metry na pas ruchu (o ile nie ma sprzeczności z klasą drogi), 2 metry na parkowanie na chodniku oraz 3 metry na chodnik.



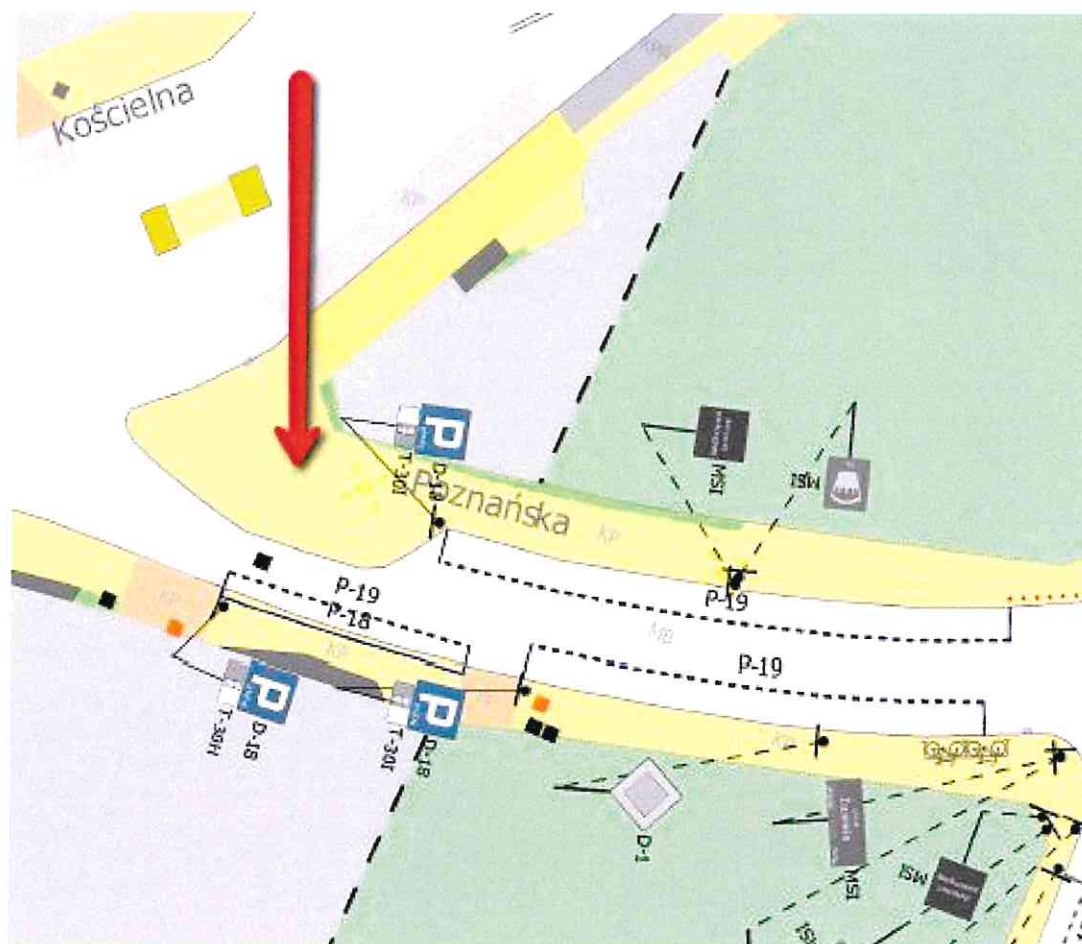


Natomiast zakończenie kontrapasa rowerowego powinno polegać na demontażu stojaków rowerowych i obniżeniu krawężnika. Następnie rowerzysta może kontynuować jazdę ulicą Mickiewicza lub ul. Poznańską w kier. ul. Libelta. Takie rozwiązanie nie wymaga korekty sygnalizacji świetlnej na powyższym skrzyżowaniu. Docelowo w tym miejscu oczekiwane jest wyznaczenie ronda bez sygnalizacji świetlnej.

3. Analogicznie do ul. Jeżyckiej, także na ul. Poznańskiej należy wyznaczyć kontrapas rowerowy.
4. Skrzyżowanie Wąska-Kościelna i Poznańska-Wąska. Słupki na chodniku nie zabezpieczą przed parkowaniem na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Konieczne jest ustawienie zabezpieczeń jak najbliżej pasa ruchu (najlepiej w linii oddzielającej pas ruchu od powierzchni wyłączonej z ruchu):



5. Skrzyżowanie Kościelna-Poznańska - luka w strefie płatnego parkowania:



Standardowa sytuacja w tym miejscu to samochody zaparkowane między przejściem dla pieszych a początkiem parkingu:



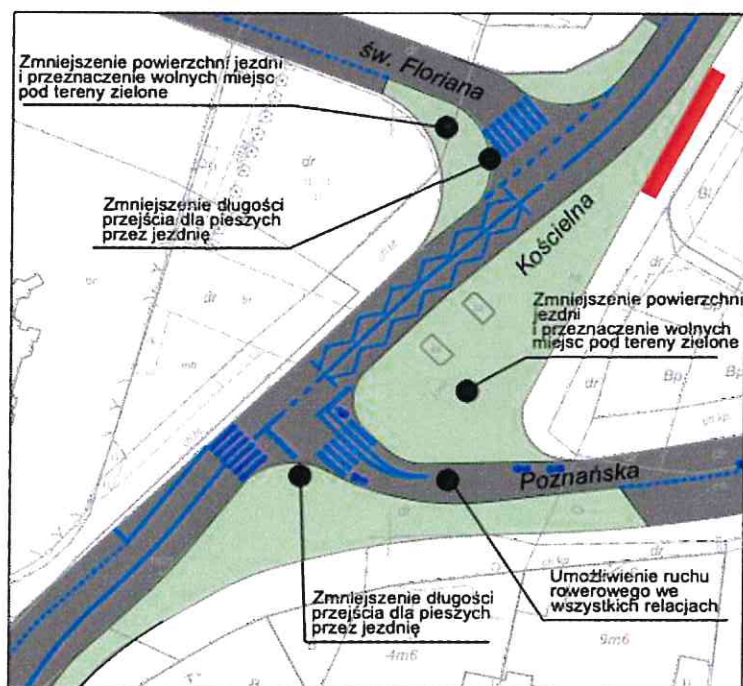
Konieczne jest uniemożliwienie parkowania poprzez zabezpieczenie tego miejsca słupkami lub wyznaczenie w tym miejscu parkingu w ramach SPP.

Zamontowanie stojaków rowerowych na niewiele się zdało:



Konieczne jest też wzięcie pod uwagę docelowego zwężenia długości przejścia dla pieszych i wprowadzenia zieleni, zaplanowanego w "Wielowariantowej koncepcji organizacji ruchu dla Osiedla Jeżyce", zgodnie ze schematem z koncepcji:

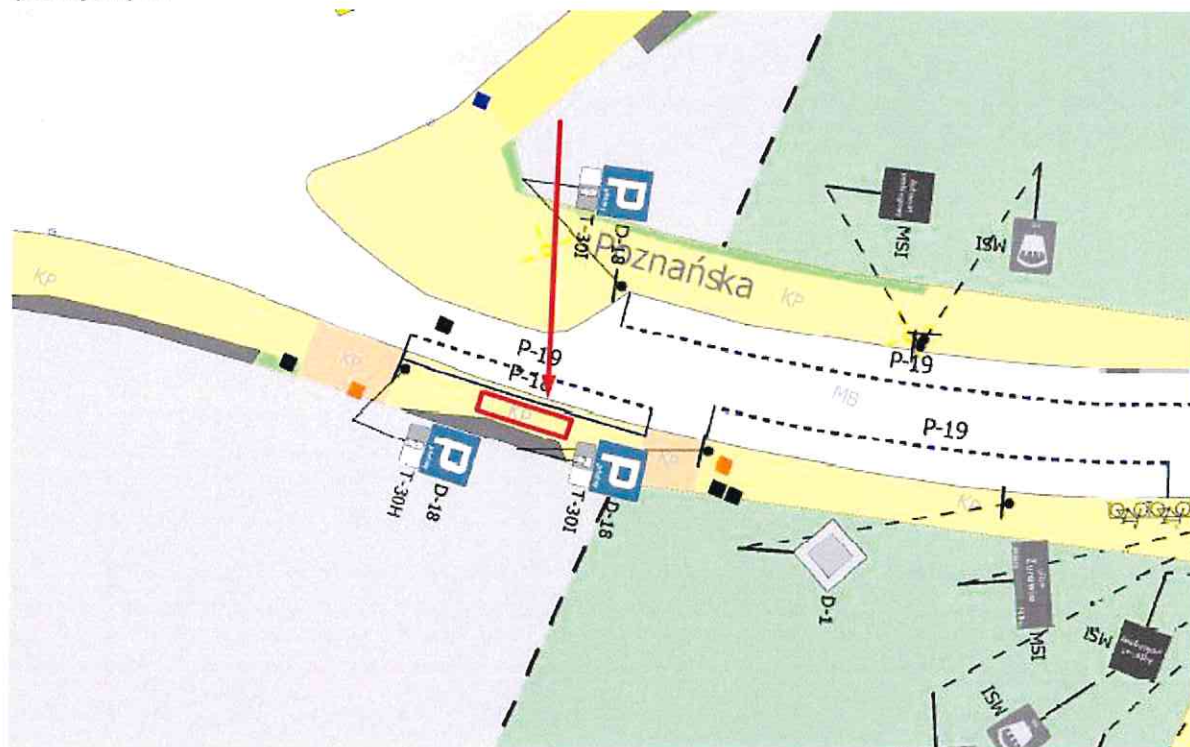
Szczegółowa propozycja rozwiązań nr 5 Skrzyżowania Kościelna - Poznańska



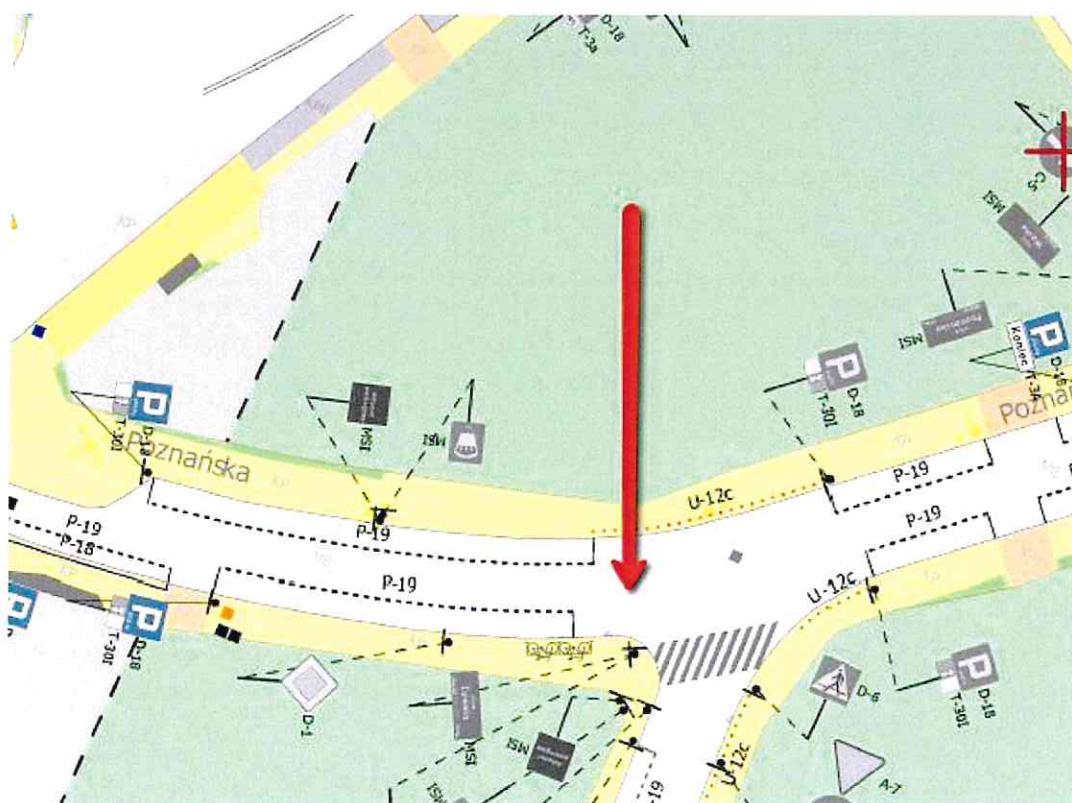
-  Jeźdnia
-  Nowa powierzchnia do zagospodarowania
np. zieleni, skwer
-  Proponowane oznakowanie poziome
-  Miejsca postojowe wyznaczone niezgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami

Powstałe w ten sposób miejsce poza jezdnią, pozwalające w przyszłości na urządzenie zielonego pola, należy w momencie wprowadzania projektu zabezpieczyć przeszkodami takimi jak słupki czy elementy u-kształtne, które uniemożliwią przejazd bądź parkowanie.

6. Konieczność zapewnienia 2 m szerokości chodnika przy wyznaczaniu miejsc postojowych.



7. Brak przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej i Żurawia:

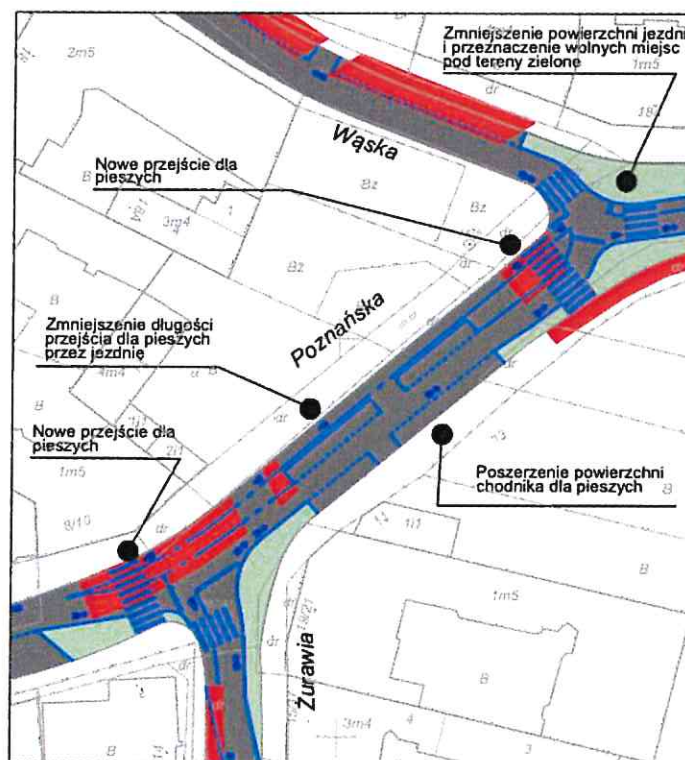


Jest to miejsce często uczęszczane przez pieszych. Na brak przejścia szczególnie narzekają osoby starsze poruszające się między ul. Kościelną a Rynkiem Jeżyckim i przystankiem tramwajowym na ul. Dąbrowskiego w kierunku centrum. Problem ilustruje też poniższe zdjęcie.



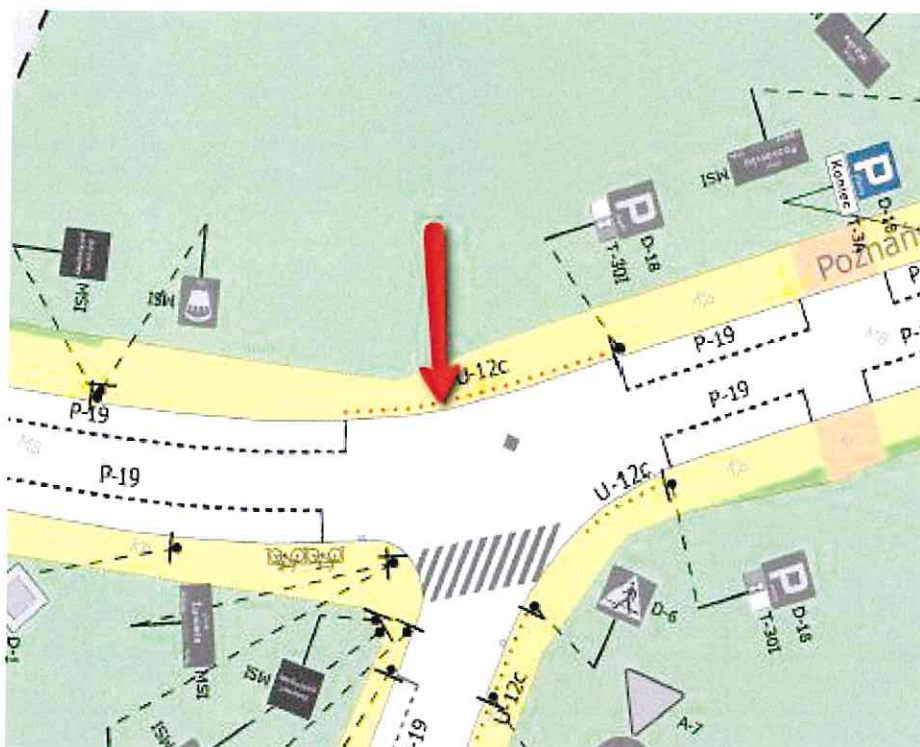
Konieczne jest wprowadzenie rozwiązania przygotowanego w ramach "Wielowariantowej koncepcji...", w tym brakujących przejść dla pieszych na ww. skrzyżowaniu oraz na skrzyżowaniach Poznańska-Wąska i Poznańska-Mylna, zgodnie z poniższym schematem:

Szczegółowa propozycja rozwiązań nr 20
Skrzyżowanie Poznańska - Żurawia - Wąska



- Jezdnia
- Nowa powierzchnia do zagospodarowania
np. zieleni, skwer
- Proponowane oznakowanie poziome
- Miejsca postojowe wyznaczone niezgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami

8. Skrzyżowanie ul. Poznańskiej i Żurawia - słupki na chodniku nie spełnią roli blokującej przed parkowaniem na skrzyżowaniu. Konieczne jest ustawienie słupków lub innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na granicy pasa ruchu:

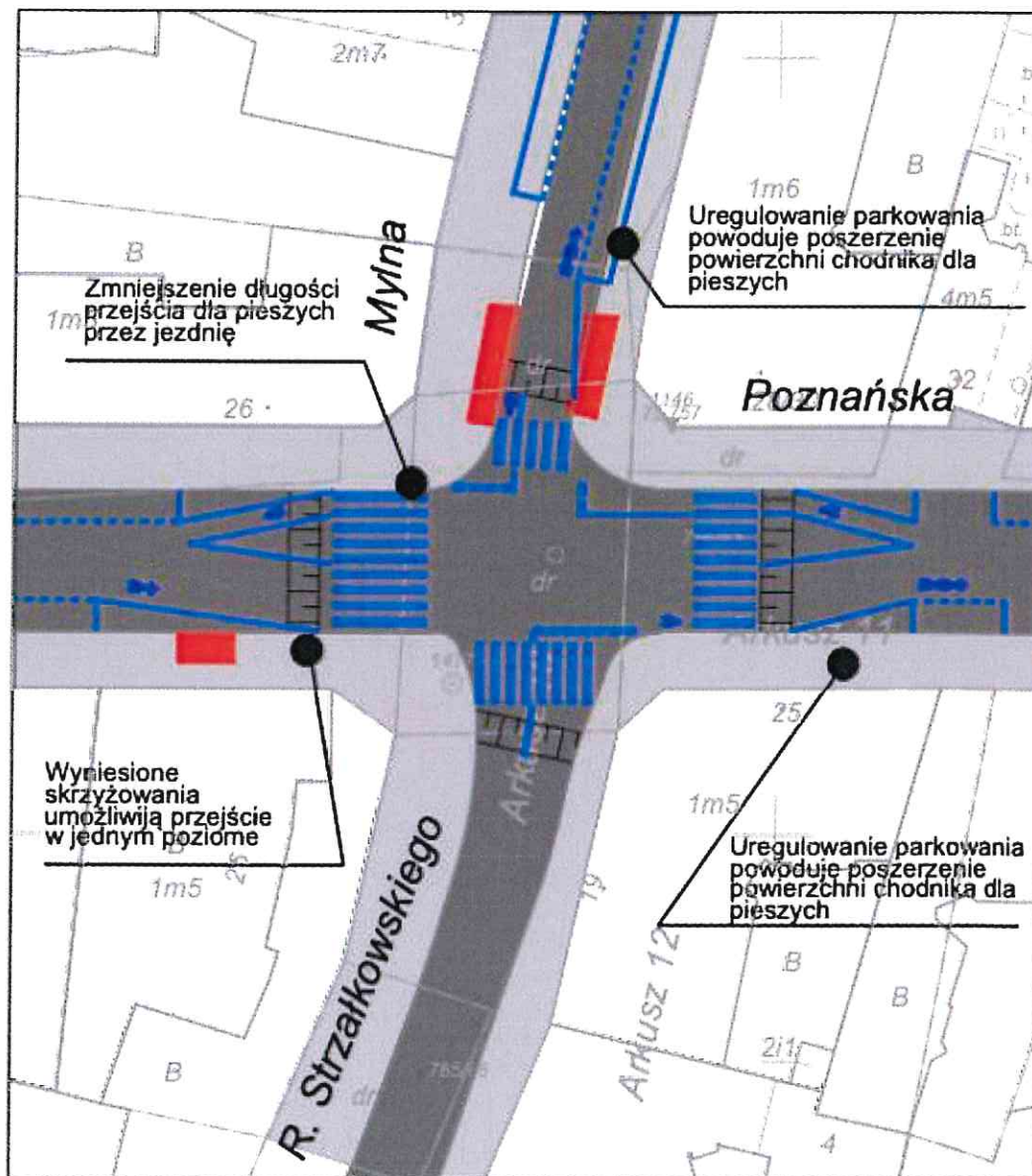


9. Konieczne jest uniemożliwienie parkowania przed przejściem dla pieszych na ul. Żurawia przed Poznańską. Standardowa sytuacja w tym miejscu:



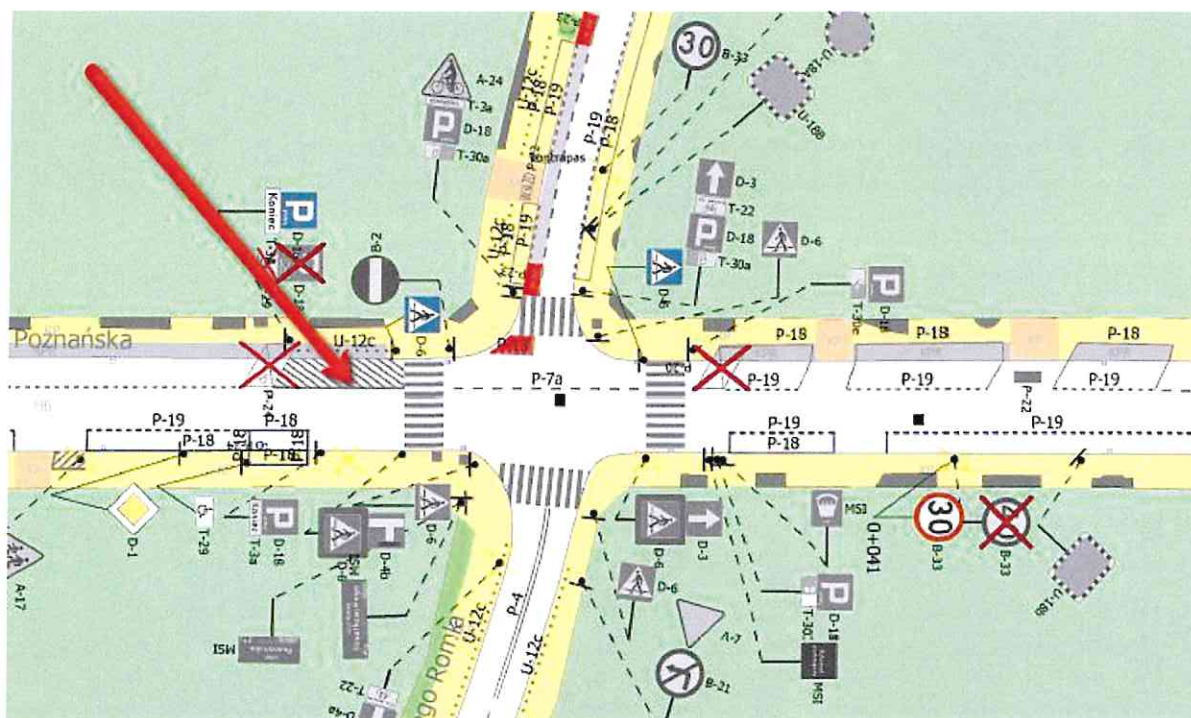
10. Skrzyżowanie Poznańska-Mylna. Konieczność uwzględnienia projektu przygotowanego w toku prac nad "Wielowariantową koncepcją..." i docelowego wyniesienia skrzyżowania lub wyniesionych przejść dla pieszych.

Szczegółowa propozycja rozwiązań nr 18 Skrzyżowanie Poznańska - Mylna



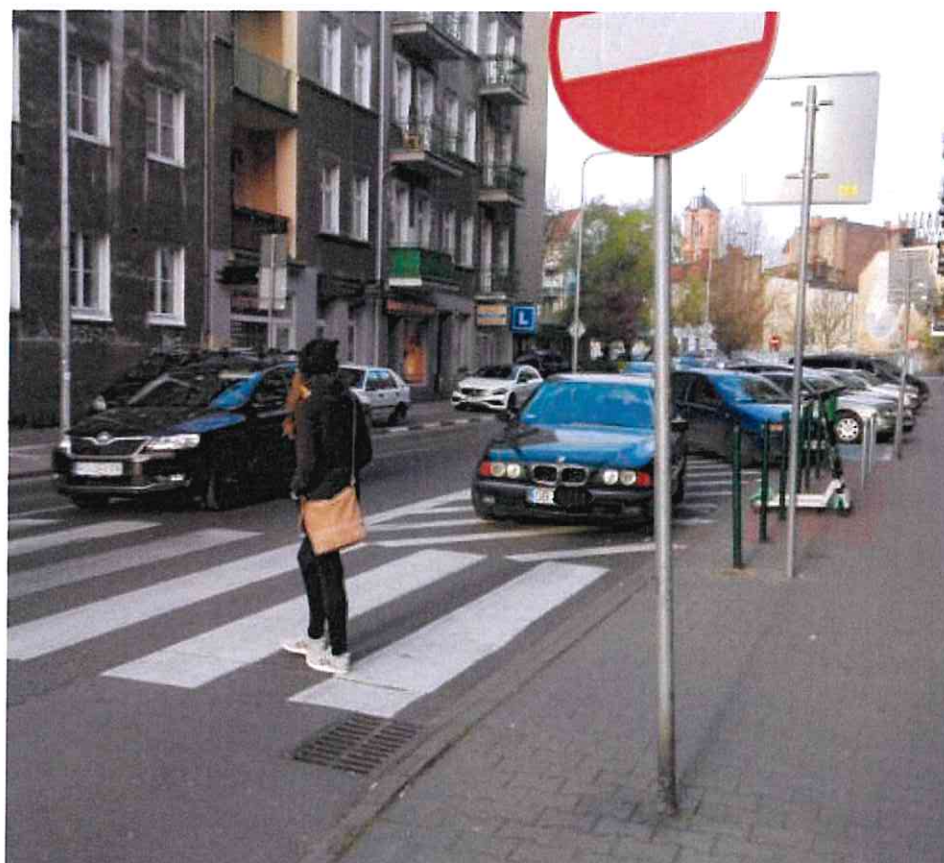
- Jezdnia
- Chodnik
- Proponowane oznakowanie poziome
- Miejsca postojowe wyznaczone niezgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami

11. Skrzyżowanie Poznańska-Mylna. Konieczne jest zabezpieczenie powierzchni wyłączonych z ruchu przed nielegalnym parkowaniem:



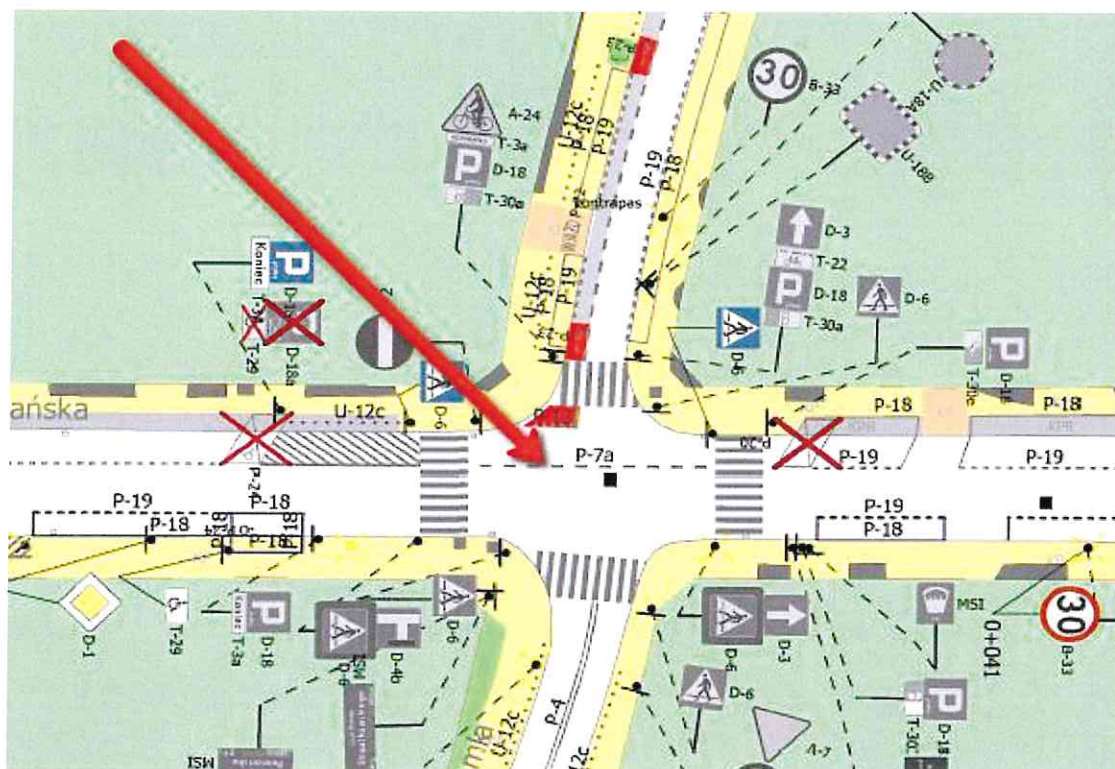
Standardowe sytuacje w tym miejscu pokazują poniższe zdjęcia:



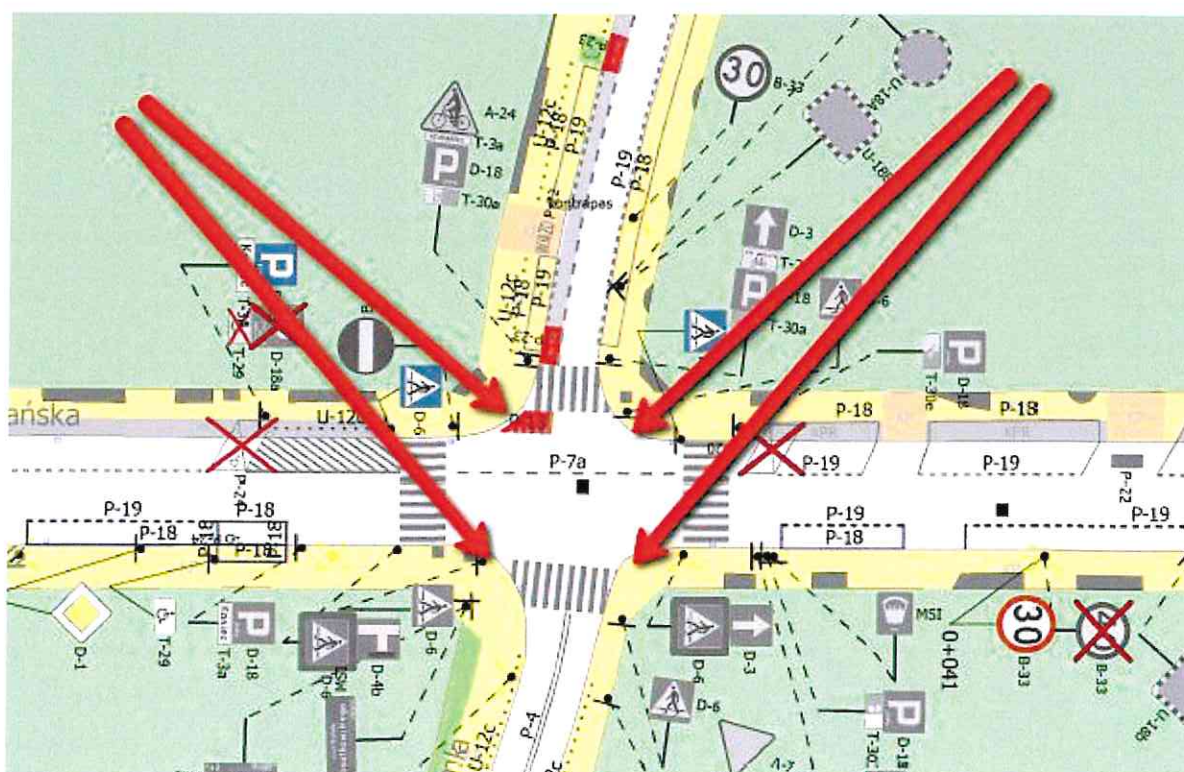


We wskazanym miejscu Miejski Inżynier Ruchu przychylił się do wygradzenia obszaru np. tablicami U-24, a przedstawiony projekt tego nie uwzględnia.

12. Skrzyżowanie Poznańska-Mylna. Konieczne jest zabezpieczenie skrótu z Poznańskiej w Mylną przed nadmiernym ścinaniem zakrętu przez kierowców, co stwarza niebezpieczeństwo dla rowerzystów wyjeżdżających z ul. Mylnej. Wylot kontrapasa z Mylnej w Poznańską powinien być dalej na południe i z wysepką ograniczającą ścinanie zakrętu przez auta skręcające w lewo - w Mylną.

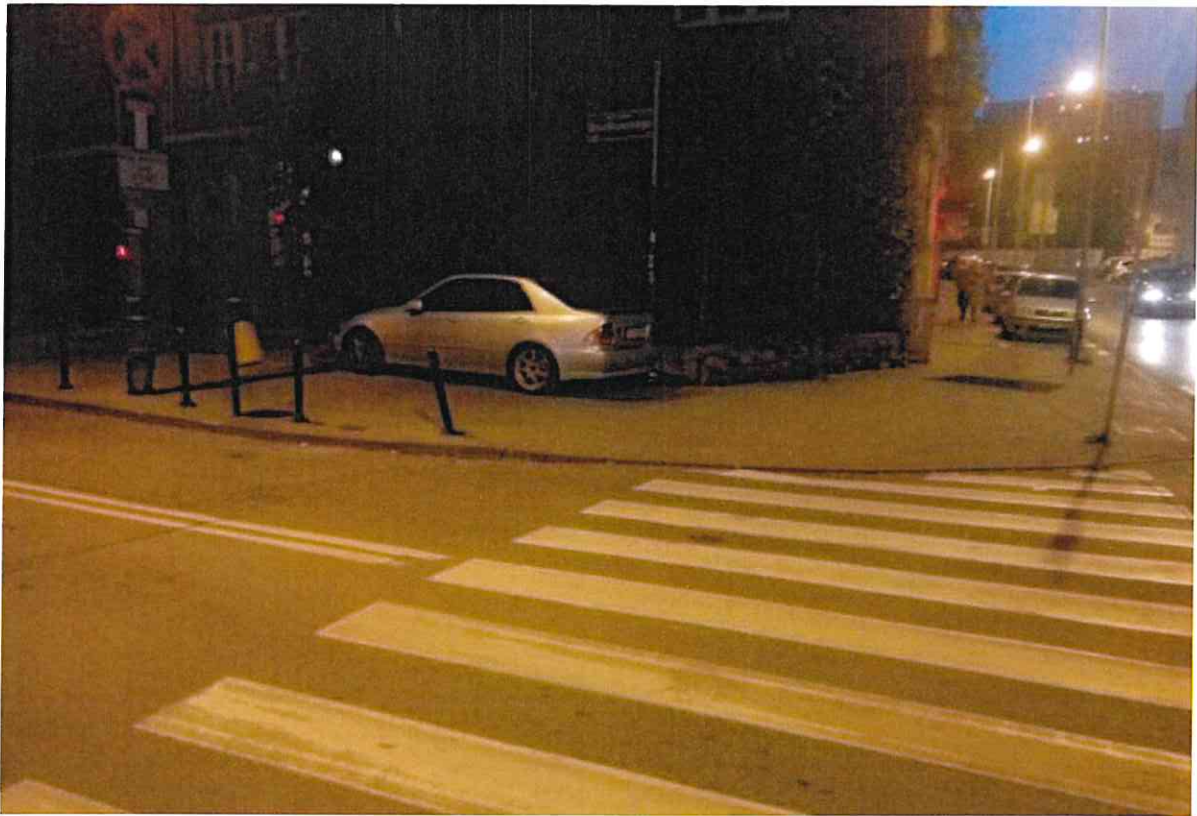


13. Skrzyżowanie Poznańska-Mylna. Konieczne jest zabezpieczenie narożników skrzyżowania przed nielegalnym parkowaniem i przejeżdżaniem przez chodnik:

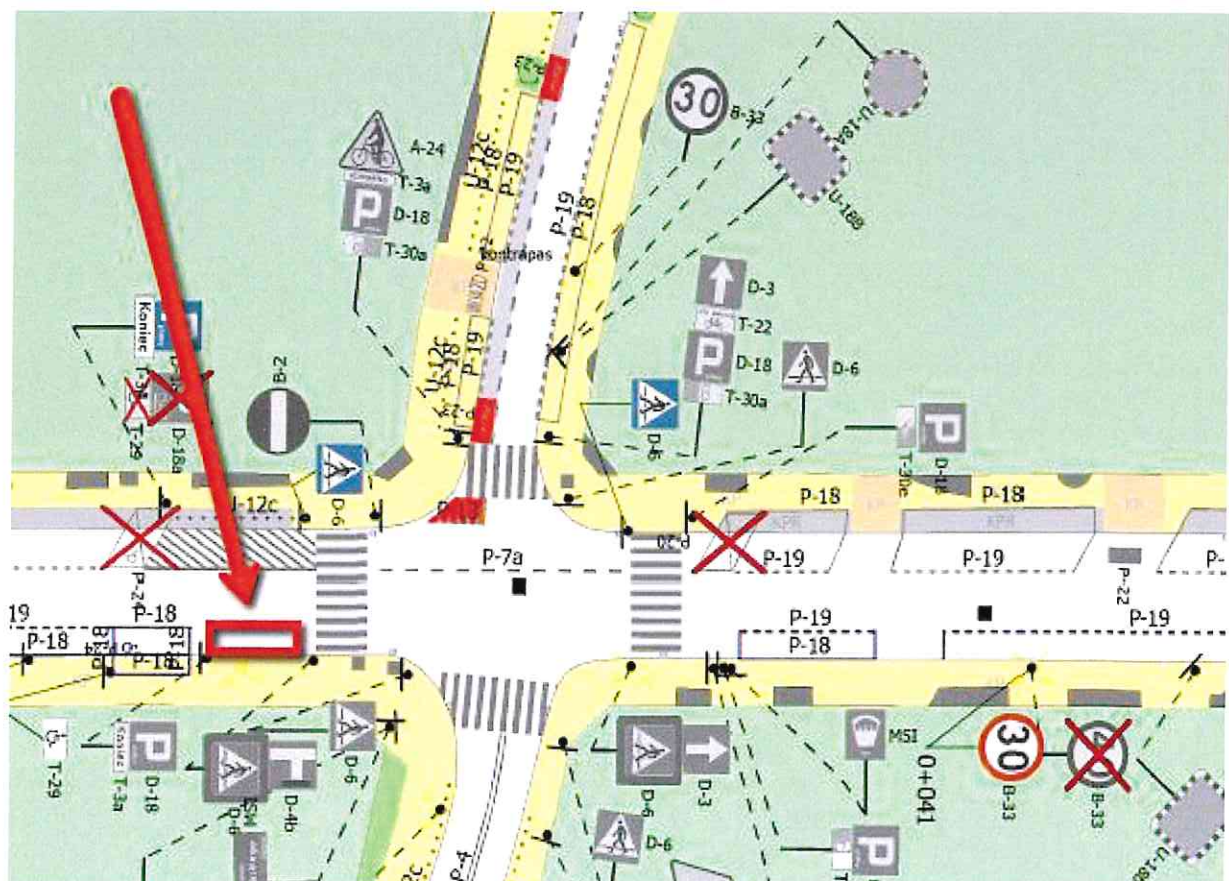


Standardowe sytuacje w wyżej zaznaczonych miejscach:





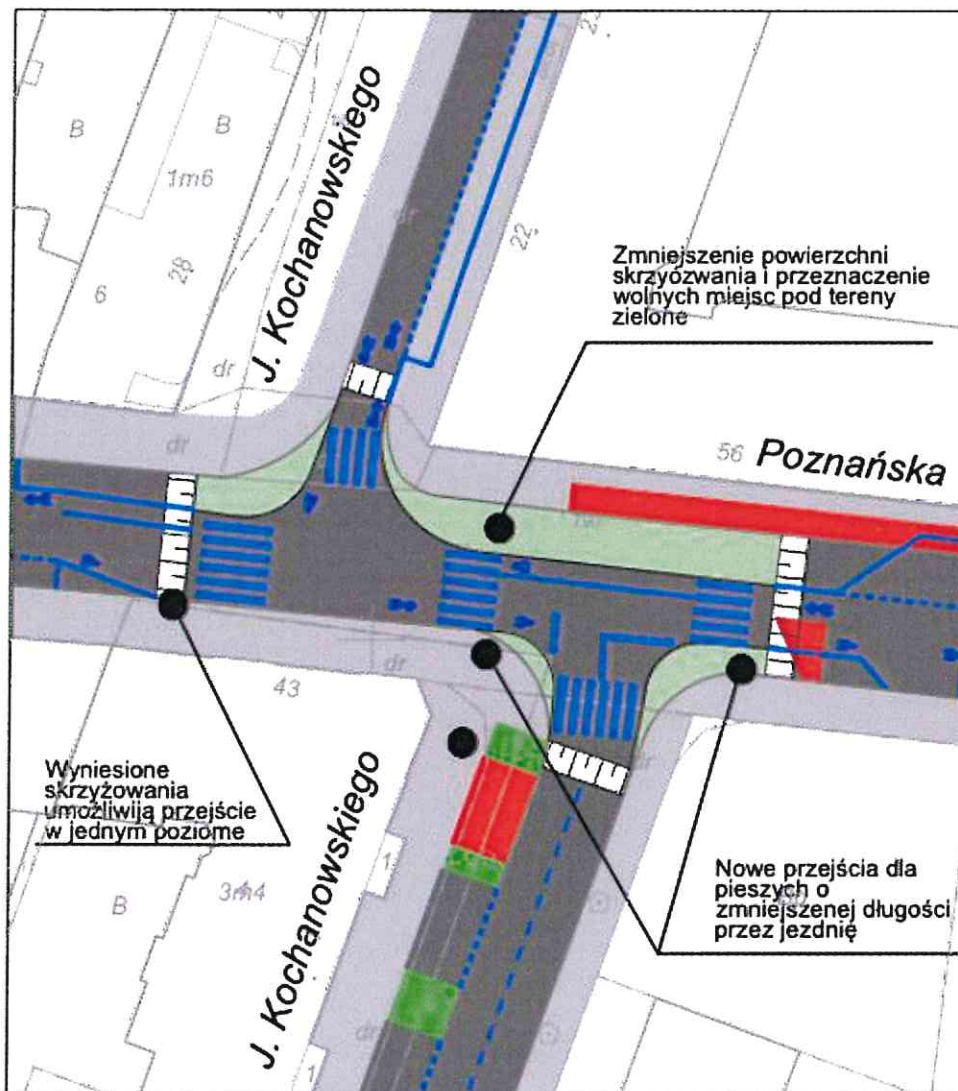
14. Skrzyżowanie Poznańska-Mylina. W południowo-zachodniej części powstanie pusta przestrzeń, która będzie wykorzystywana do nielegalnego parkowania tuż przed pasami. Należy ją przed tym zabezpieczyć:

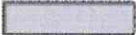


15. Skrzyżowanie Poznańska-Kochanowskiego. Brak uwzględnienia projektu przygotowanego w toku prac nad "Wielowariantową koncepcją...", w tym w szczególności zwięzienia przejść dla pieszych oraz wprowadzenia brakujących przejść po wschodniej i zachodniej stronie wlotu w południową część ul. Kochanowskiego.

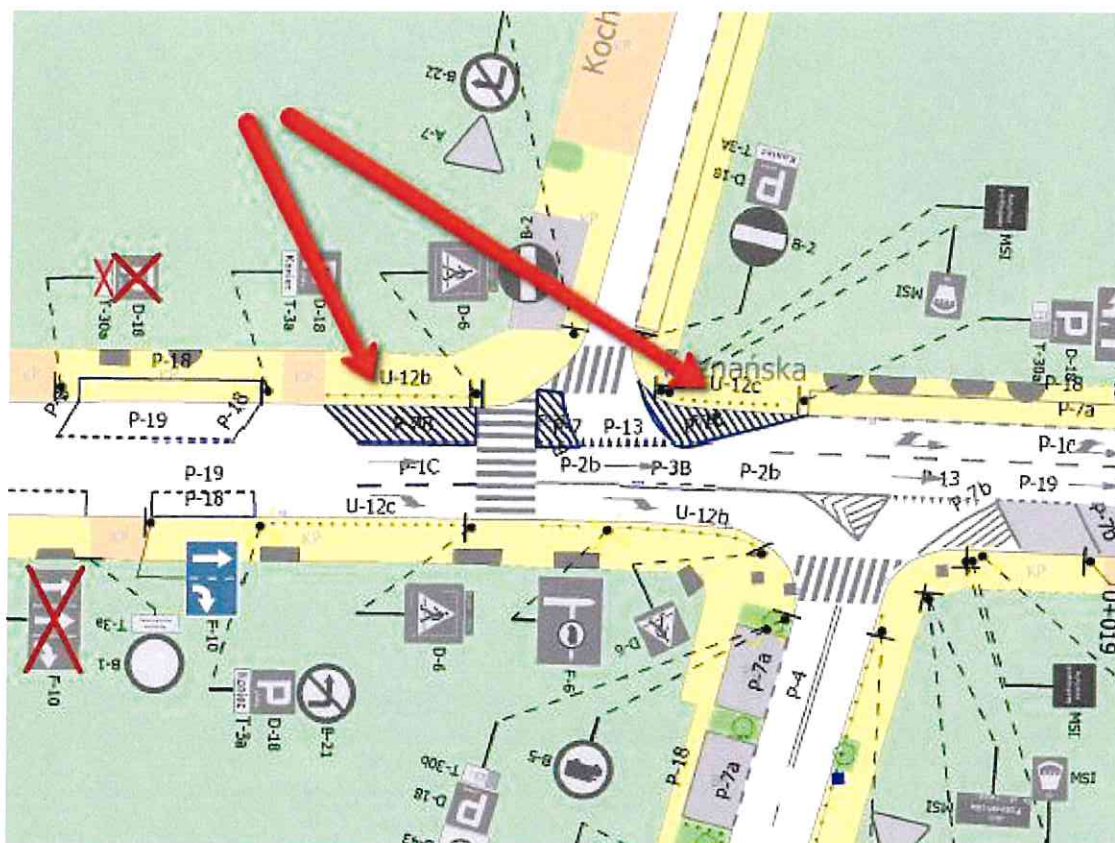
Szczegółowa propozycja rozwiązań nr 16

Skrzyżowanie Poznańska - Kochanowskiego

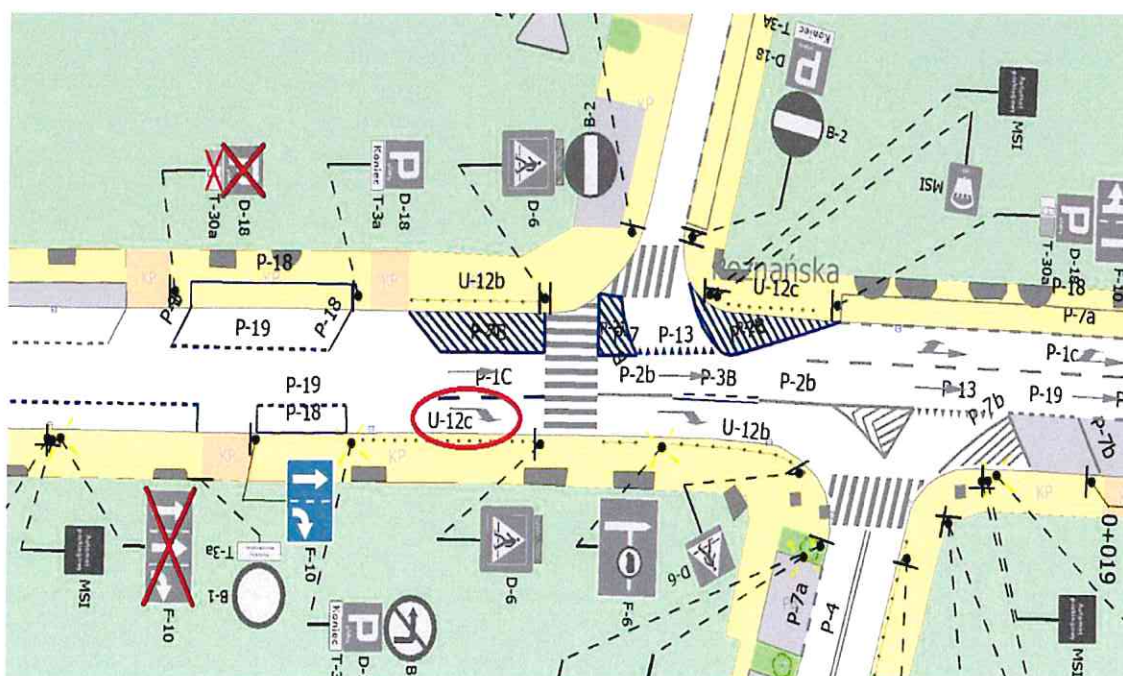


-  Jezdnia
-  Chodnik
-  Nowa powierzchnia do zagospodarowania np. zieleń, skwer
-  Proponowane oznakowanie poziome
-  Miejsca postojowe wyznaczone niezgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami

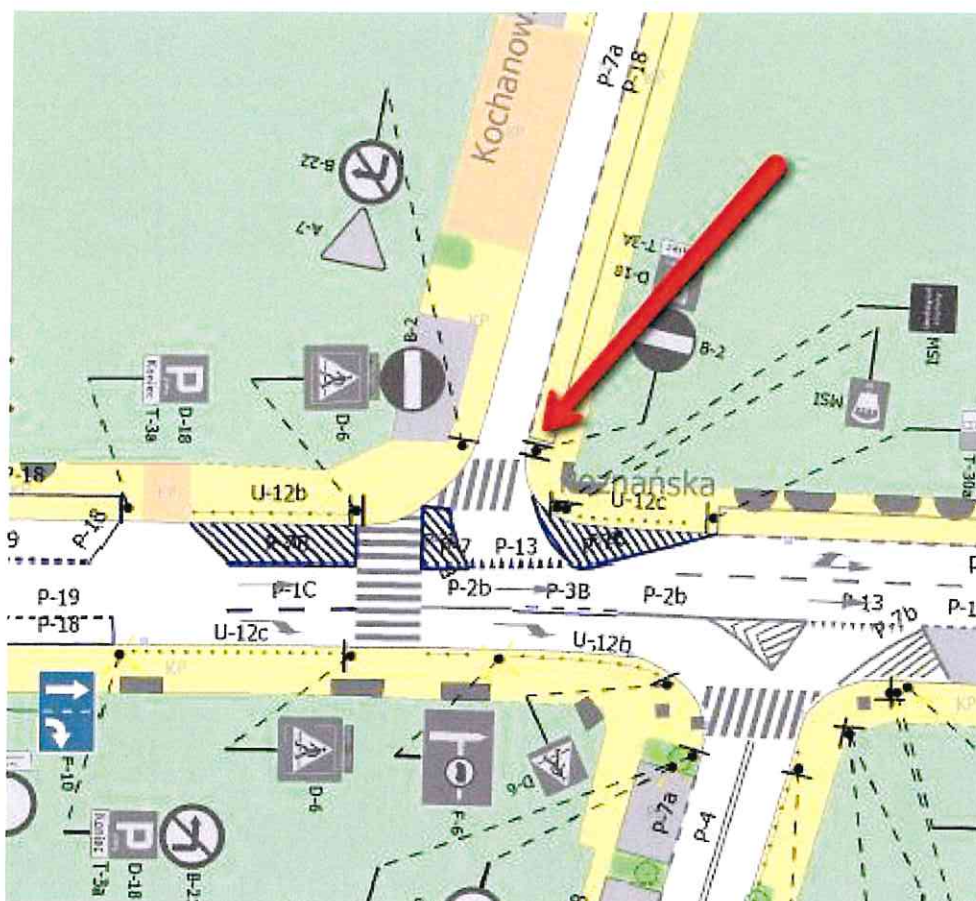
16. Słupki na chodniku nie zabezpieczą przed parkowaniem na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Konieczne jest ustawienie zabezpieczeń jak najbliżej pasa ruchu:



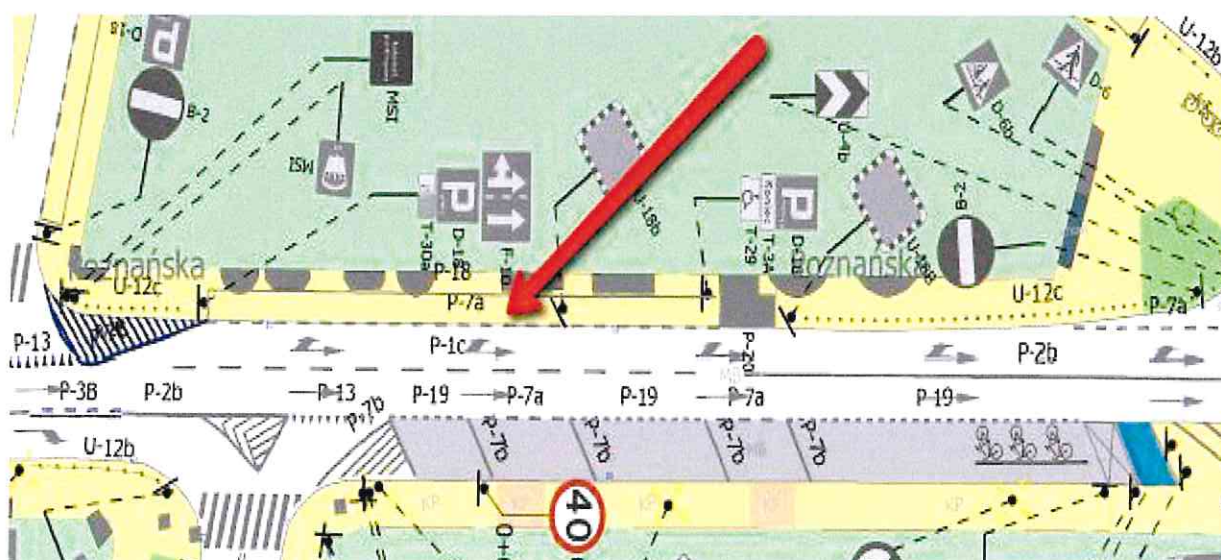
17. Pas do prawoskrętu z Poznańskiej w Kochanowskiego powinien się pojawiać dopiero za przejściem dla pieszych - w obecnym projekcie przejście jest akurat w miejscu, gdzie jezdnia się poszerza do 2 pasów w jednym kierunku, co oznacza wysokie ryzyko wyprzedzania samochodów, które przepuszczają pieszych.



18. Skrzyżowanie Poznańska-Kochanowskiego. Brakuje znaku D-6 na ul. Kochanowskiego. Po drugie - nadal jest tam parking aż do samej zebry - przez co przejście bywa zastłonięte przez "legalnie" parkujące auta.



19. Poznańska, odcinek między Kochanowskiego a Mickiewicza, strona północna. Parkowanie równoległe na chodniku prawdopodobnie nie zapewnia odpowiedniej szerokości chodnika pozostawionego dla pieszych, a dodatkowo jest częściowo wyznaczone w obrębie skrzyżowania:



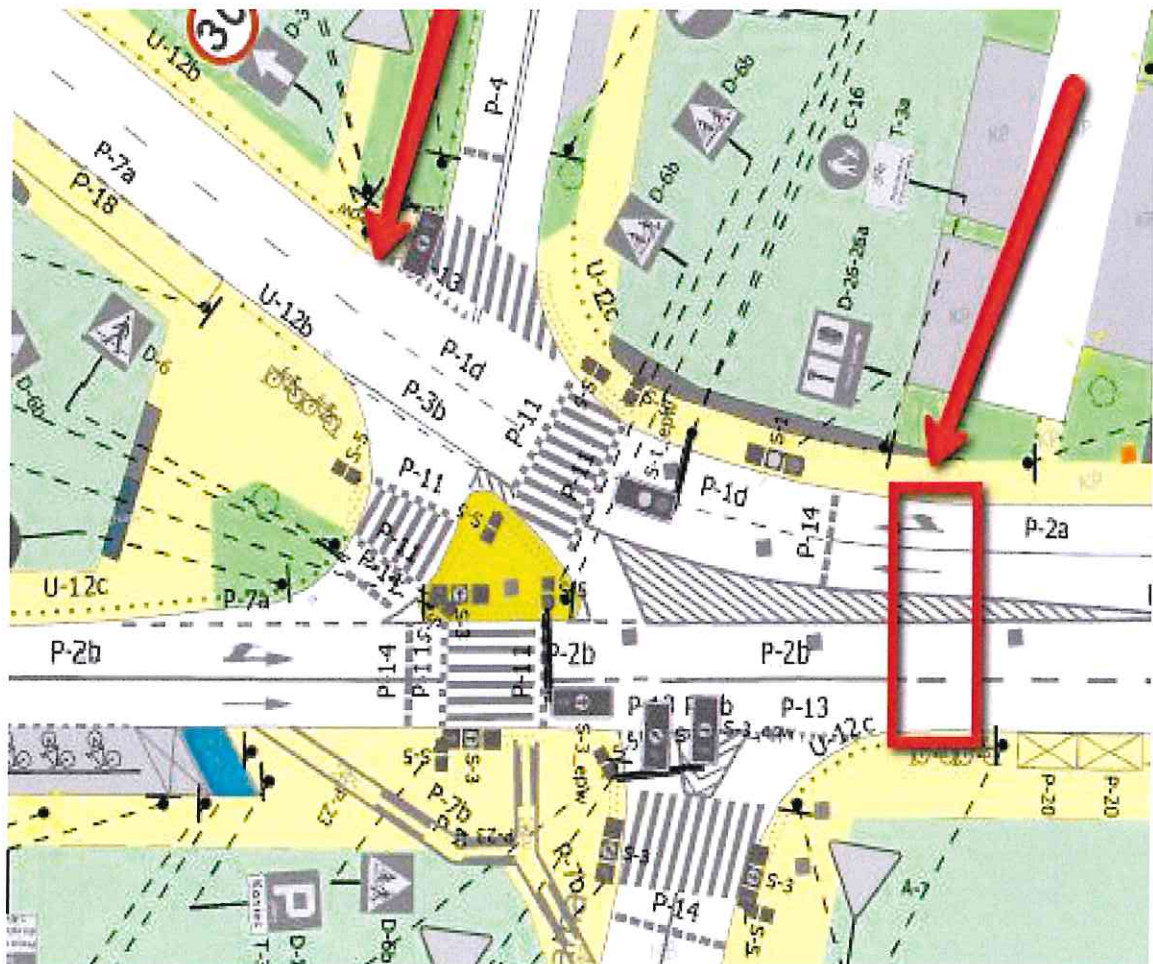
Powstaje też pytanie, jaki jest cel zwiększania dopuszczalnej prędkości do 40 km/h tuż przed skrzyżowaniem.

20. Skrzyżowanie Poznańska-Mickiewicza-Jeżycka-Barzyńskiego. Na projekcie widać jeszcze stare rozwiązanie przejazdów rowerowych tączonych z zebrami (tzw. tukany), których w rzeczywistości już tam nie ma - jest to relikw nie do odnalezienia w obecnych przepisach. Postuluje się utworzenie w tym miejscu runda bez sygnalizacji świetlnej zamiast doklejania przejazdów rowerowych do istniejących przejść dla pieszych oraz tworzenia "malowanek" na chodniku po południowej stronie skrzyżowania, po których rowerzyści i tak jeżdżą pod prąd, chcąc dojechać np. do stacji PRM.

W projekcie brakuje też w tym miejscu kontrapasa na Jeżyckiej od Kochanowskiego do Poznańskiej oraz stojaków rowerowych po północnej stronie tego skrzyżowania, gdzie obecnie rowery przypinane są do latarni czy znaków drogowych.

Potrzebne jest również przejście dla pieszych po wschodniej stronie skrzyżowania.

Brakuje też zakazu zatrzymywania na początku Jeżyckiej.

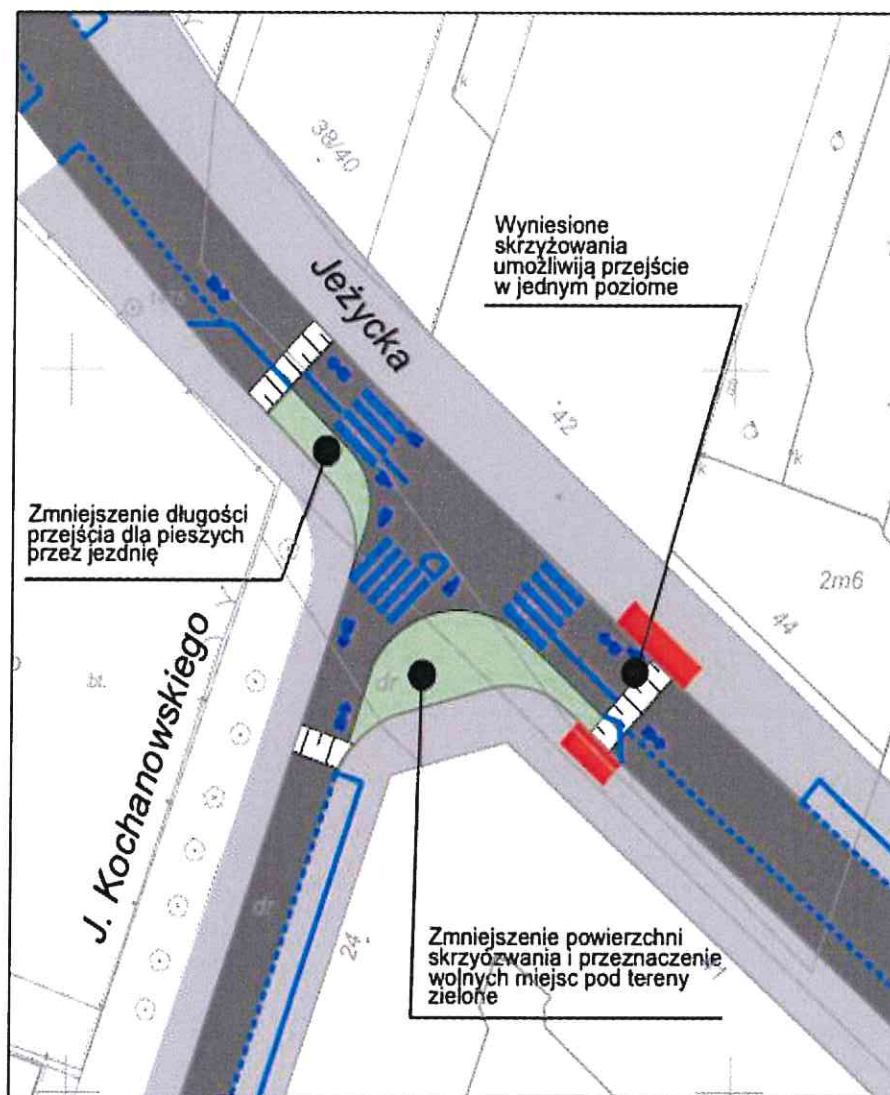


[illegible]

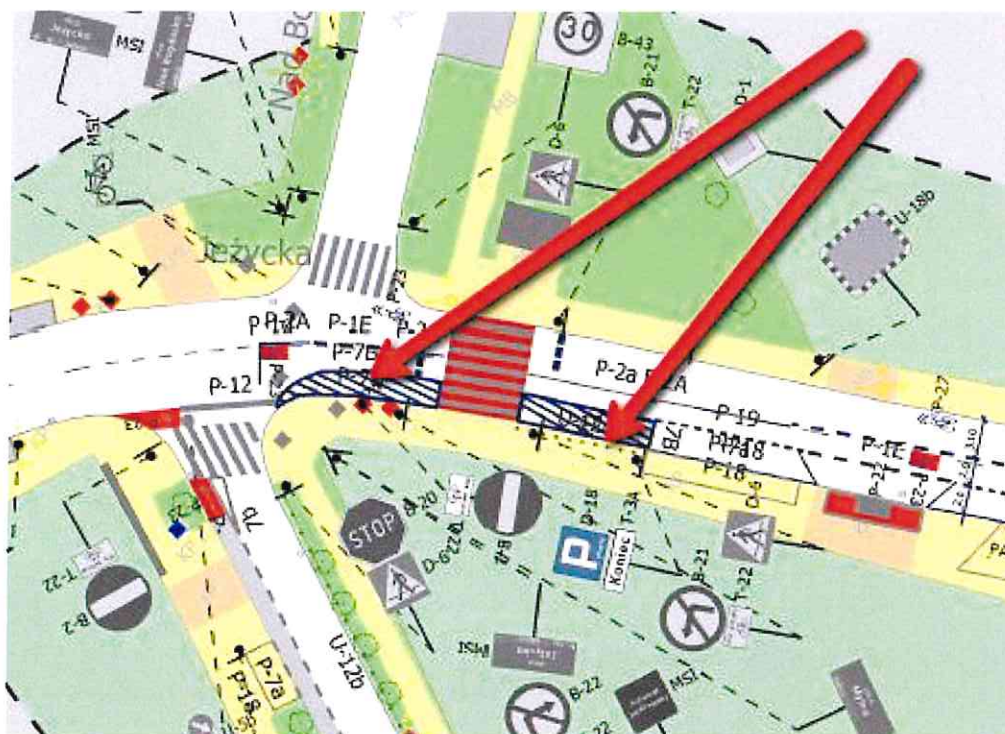
This is a detailed site plan of a parking area, likely for a stadium or large event. The plan shows various parking zones labeled with codes such as P-1A, P-1B, P-1C, P-2A, P-2B, P-2C, P-3A, P-3B, P-3C, P-4A, P-4B, P-4C, P-5A, P-5B, P-5C, P-6A, P-6B, P-6C, P-7A, P-7B, P-7C, P-8A, P-8B, P-8C, P-9A, P-9B, P-9C, P-10A, P-10B, P-10C, P-11A, P-11B, P-11C, P-12A, P-12B, P-12C, P-13A, P-13B, P-13C, P-14A, P-14B, P-14C, P-15A, P-15B, P-15C, P-16A, P-16B, P-16C, P-17A, P-17B, P-17C, P-18A, P-18B, P-18C, P-19A, P-19B, P-19C, P-20A, P-20B, P-20C, P-21A, P-21B, P-21C, P-22A, P-22B, P-22C, P-23A, P-23B, P-23C, P-24A, P-24B, P-24C, P-25A, P-25B, P-25C, P-26A, P-26B, P-26C, P-27A, P-27B, P-27C, P-28A, P-28B, P-28C, P-29A, P-29B, P-29C, P-30A, P-30B, P-30C, P-31A, P-31B, P-31C, P-32A, P-32B, P-32C, P-33A, P-33B, P-33C, P-34A, P-34B, P-34C, P-35A, P-35B, P-35C, P-36A, P-36B, P-36C, P-37A, P-37B, P-37C, P-38A, P-38B, P-38C, P-39A, P-39B, P-39C, P-40A, P-40B, P-40C, P-41A, P-41B, P-41C, P-42A, P-42B, P-42C, P-43A, P-43B, P-43C, P-44A, P-44B, P-44C, P-45A, P-45B, P-45C, P-46A, P-46B, P-46C, P-47A, P-47B, P-47C, P-48A, P-48B, P-48C, P-49A, P-49B, P-49C, P-50A, P-50B, P-50C, P-51A, P-51B, P-51C, P-52A, P-52B, P-52C, P-53A, P-53B, P-53C, P-54A, P-54B, P-54C, P-55A, P-55B, P-55C, P-56A, P-56B, P-56C, P-57A, P-57B, P-57C, P-58A, P-58B, P-58C, P-59A, P-59B, P-59C, P-60A, P-60B, P-60C, P-61A, P-61B, P-61C, P-62A, P-62B, P-62C, P-63A, P-63B, P-63C, P-64A, P-64B, P-64C, P-65A, P-65B, P-65C, P-66A, P-66B, P-66C, P-67A, P-67B, P-67C, P-68A, P-68B, P-68C, P-69A, P-69B, P-69C, P-70A, P-70B, P-70C, P-71A, P-71B, P-71C, P-72A, P-72B, P-72C, P-73A, P-73B, P-73C, P-74A, P-74B, P-74C, P-75A, P-75B, P-75C, P-76A, P-76B, P-76C, P-77A, P-77B, P-77C, P-78A, P-78B, P-78C, P-79A, P-79B, P-79C, P-80A, P-80B, P-80C, P-81A, P-81B, P-81C, P-82A, P-82B, P-82C, P-83A, P-83B, P-83C, P-84A, P-84B, P-84C, P-85A, P-85B, P-85C, P-86A, P-86B, P-86C, P-87A, P-87B, P-87C, P-88A, P-88B, P-88C, P-89A, P-89B, P-89C, P-90A, P-90B, P-90C, P-91A, P-91B, P-91C, P-92A, P-92B, P-92C, P-93A, P-93B, P-93C, P-94A, P-94B, P-94C, P-95A, P-95B, P-95C, P-96A, P-96B, P-96C, P-97A, P-97B, P-97C, P-98A, P-98B, P-98C, P-99A, P-99B, P-99C, P-100A, P-100B, P-100C. The plan also includes various other features such as roads, paths, and landmarks. A red arrow points to a specific location within the plan, and a red box highlights a specific area.

Brak w tym miejscu uwzględnienia założeń z "Wielowariantowej koncepcji...":

Szczegółowa propozycja rozwiązań nr 17 Skrzyżowanie Jeżycka - Kochanowskiego

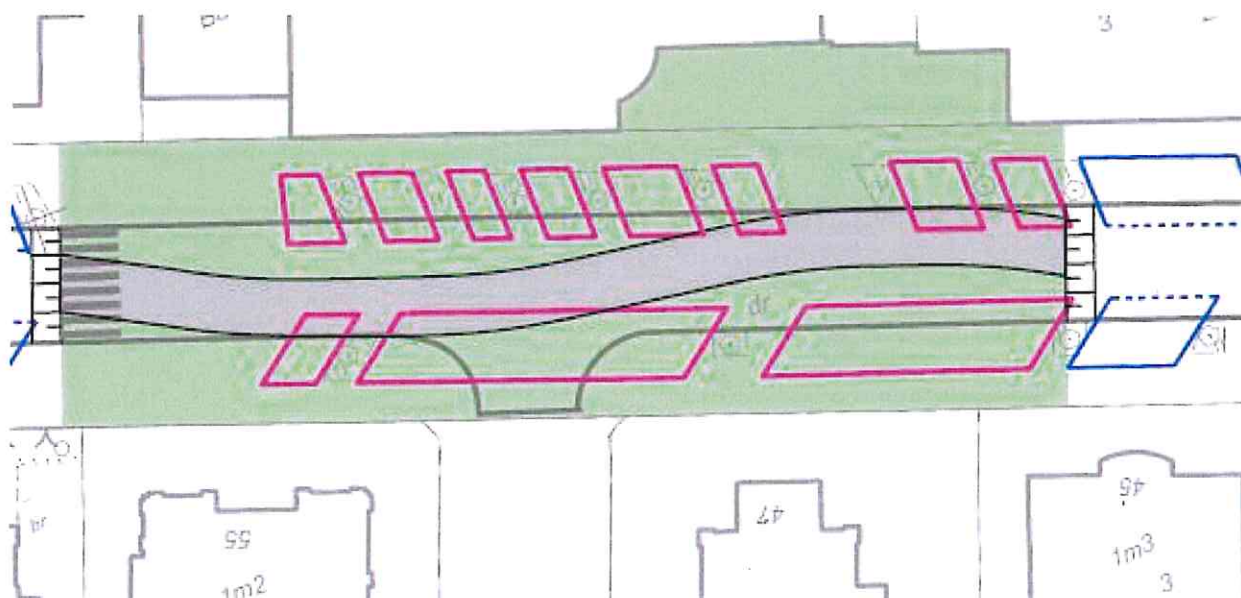


23. Skrzyżowanie Jeżycka-Mylna. Słupki na chodniku nie zabezpieczą przed parkowaniem na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Konieczne jest ustawienie zabezpieczeń jak najbliżej pasa ruchu (najlepiej w linii oddzielającej pas ruchu od powierzchni wyłączonej z ruchu):

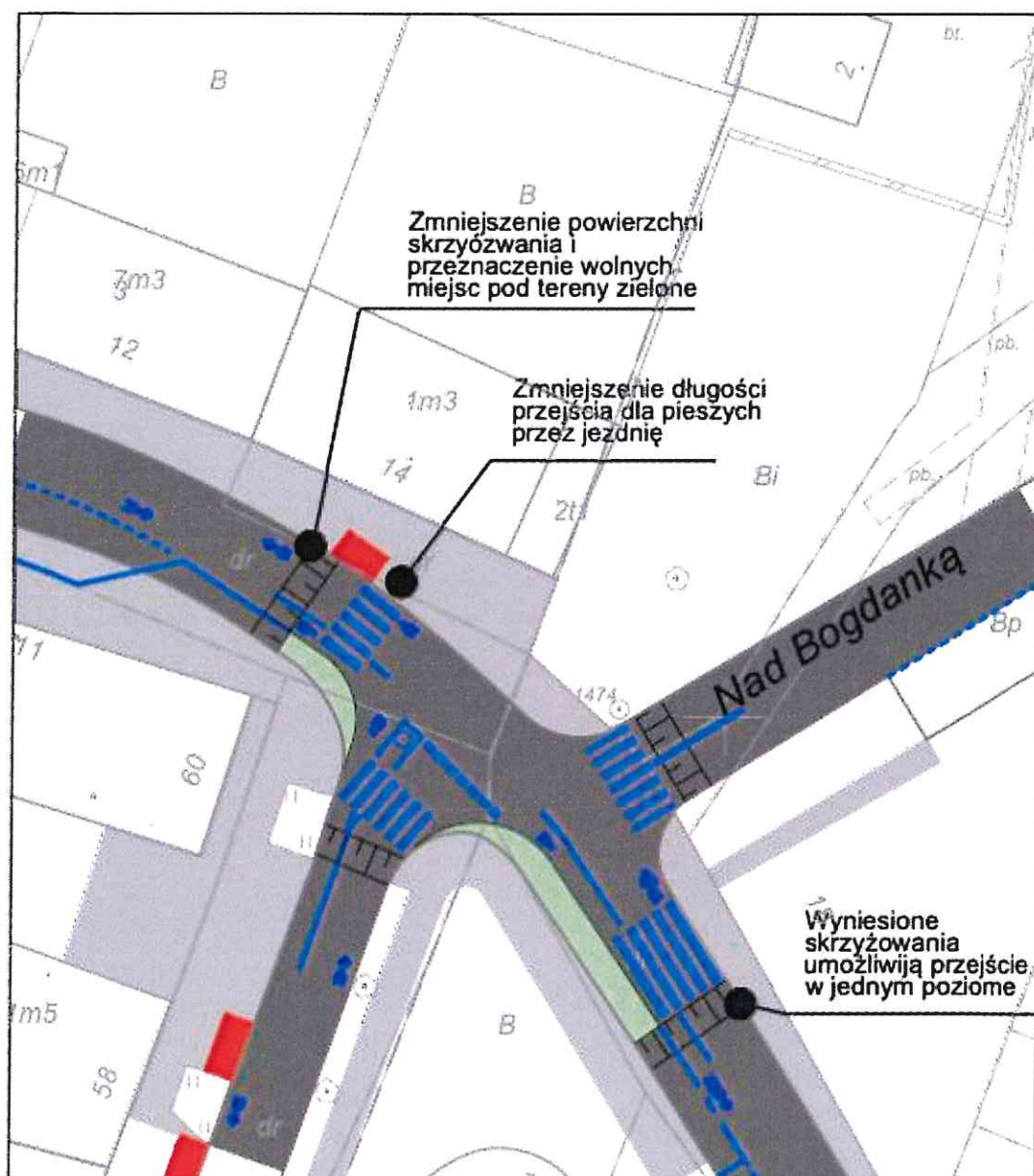


Na tym odcinku trzeba także zamontować tablice uchyłne U-24, tak aby kierowcy nie ścinali łuku i nie wjeżdżali na kontrapas rowerowy - dzięki temu unikniemy bardzo niebezpiecznych sytuacji, gdy pojazd jedzie na czołówkę względem rowerzysty (podobne rozwiązanie istnieje na ul. Krakowskiej na wysokości Karmelickiej).

24. Pas ruchu przy Szkole Podstawowej nr 23. Brak urządzeń spowolnienia ruchu lub esowania jezdni, projektowanych w trakcie sporządzania "Wielowariantowej koncepcji..."

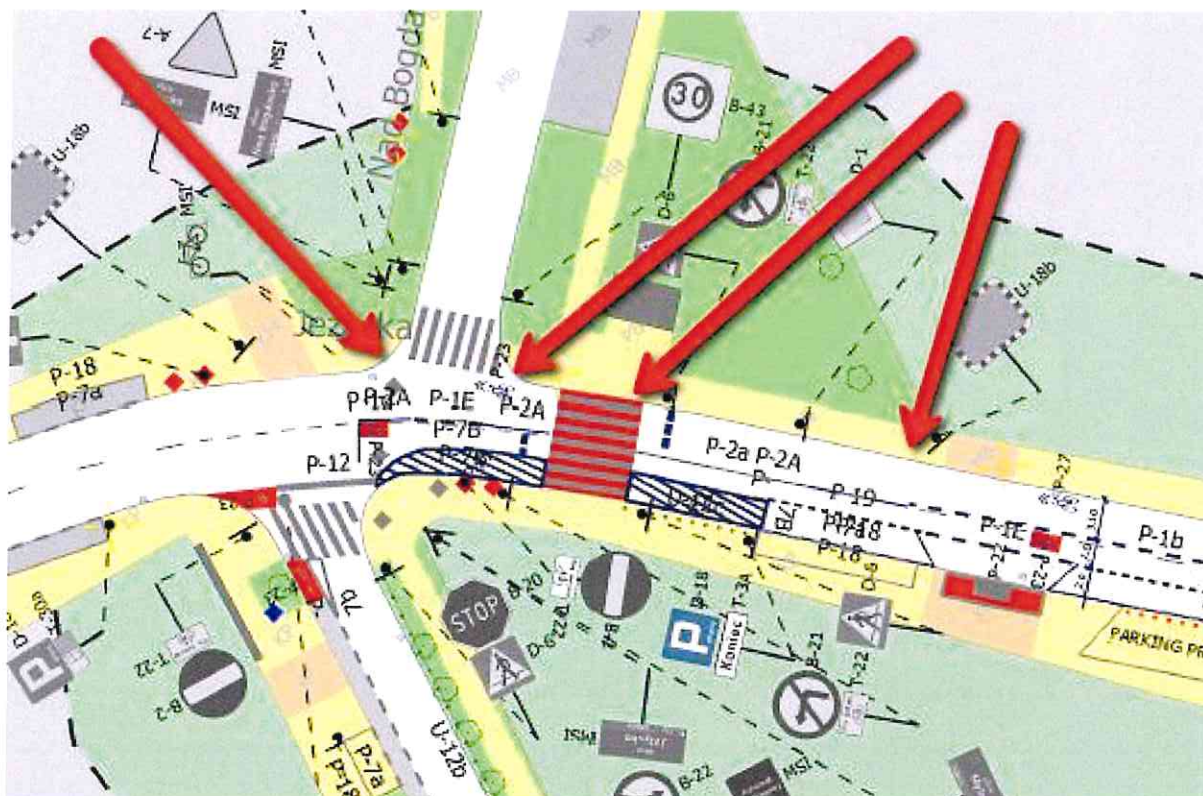


25. Skrzyżowanie Jeżycka-Nad Bogdanką. To główna trasa docierania do SP nr 23 i w tym miejscu szczególnie konieczne jest fizyczne zabezpieczenie przestrzegania prędkości przed przejściem dla pieszych oraz stworzenie brakujących przejść dla pieszych, zgodnie z "Wielowariantową koncepcją...".



-  Jezdnia
-  Chodnik
-  Nowa powierzchnia do zagospodarowania
np. zieleń, skwer
-  Proponowane oznakowanie poziome
-  Miejsca postojowe wyznaczone niezgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami

26. Konieczne jest też zabezpieczenie przed parkowaniem na terenie zielonym oraz przejeżdżaniem przez chodnik i przejście dla pieszych. Konieczne są słupki między jezdnią a chodnikiem oraz w świetle przejść dla pieszych:



Obecna sytuacja w wyżej opisanym miejscu:



27. Na Strzałkowskiego, Mylnej i Kochanowskiego zamiast słupków można ustawić stojaki rowerowe. Jest również miejsce na stojaki rowerowe przy wyjazdach z bram na samej Poznańskiej - powinno to utrudnić ich częściowe zastawianie.