ZAŁĄCZNIK NR 2
DO UCHWAŁY NR XXVIII/168/VI/2016
RADY OSIEDLA JEŻYCE
z dnia 30 listopada 2016 r.

Uspokajanie ruchu na ul. Jeżyckiej i Poznańskiej
Analiza opinii mieszkańców

Opracowanie: Filip Schmidt / Zarząd Osiedla Jeżyce
W opracowaniu wykorzystano ikony autorstwa Plainicon i Freepik ze strony www.flaticon.com

OSIEDLE
JEŻYCE

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE 3

OGÓLNY WYNIK BADANIA: PRZEWAGA ZWOLENNIKÓW PROJEKTU PRZY SPOREJ POLARYZACJI OPINII 5

RÓŻNICA PERSPEKTYW: KIEROWCA A PIESZY I ROWERZYSTA; UŻYTKOWNIK A MIESZKANIEC 9

BEZPIECZNIE CZY NIE? ODMIENNE PERSPEKTYWY NA KWESTIĘ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU 9

KTÓRĘDY NIBY MAMY JECHAĆ KONTRA *TU SIĘ NIE DA MIESZKAĆ* 11

CO ZACHOWAĆ, A CO ZMIENIĆ NA POZNAŃSKIEJ I JEŻYCKIEJ? 13

JAKIE CECHY WARTO ZACHOWAĆ NA OBU ULICACH? 13

JAKIE ZMIANY WARTO WPROWADZIĆ NA POZNAŃSKIEJ I JEŻYCKIEJ? 14

ZMNIEJSZYĆ PRĘDKOŚĆ SAMOCHODÓW, ZWIĘKSZYĆ BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT PIESZYCH. 15

ULEPSZYĆ WARUNKI JAZDY ROWEREM I BEZPIECZEŃSTWO ROWERZYSTÓW 18

POPRAWIĆ SKRZYŻOWANIE Z UL. MICKIEWICZA 20

ZMIENIĆ SPOSÓB ORGANIZACJI PARKOWANIA 22

USPRAWNIĆ RUCH SAMOCHODOWY 23

ZADBAĆ O ZIELEŃ 25

PODSUMOWANE I GŁÓWNE WNIOSKI 26

Wprowadzenie

Jak powinny wyglądać jeżyckie ulice? Sygnały płynące od mieszkańców oraz obserwacja codziennego życia naszych ulic skłoniły Radę Osiedla do umieszczenia w planie wydatków zadania pod nazwą „Strefowe uspokajanie ruchu na Osiedlu Jeżyce", którego celem jest przeciwdziałanie kilku zjawiskom zmniejszających komfort mieszkania na Jeżycach oraz stwarzających niebezpieczeństwo dla słabszych uczestników ruchu. Do takich zjawisk należą przede wszystkim szybki i intensywny ruch samochodowy, hałas, zanieczyszczenie powietrza spalinami i wzniecanym pyłem, niebezpieczne i często zbyt rzadko usytuowane przejścia dla pieszych, niepotrzebna lub nieoptymalnie działająca sygnalizacja na takich przejściach, zbyt wąskie chodniki oraz brak bezpiecznych warunków do poruszania się dla dzieci, osób z niepełnosprawnościami oraz rowerzystów. Wśród ulic, na których tego typu zjawiska wydają się występować szczególnie silnie, wytypowano ulice Jeżycką i Poznańską.

19. października Zarząd Osiedla opublikował wstępne propozycje do projektu koncepcyjnego dotyczącego uspokojenia ruchu na tych dwóch ulicach, sugerując wzięcie pod uwagę następujących pomysłów.

1. Spowolnienie prędkości samochodów poprzez esowanie ruchu
2. Zwężenie obu ulic do jednego pasa ruchu dla samochodów
3. Przeniesienie miejsc parkingowych z chodników na zwolnione miejsce na obecnej jezdni
4. Wprowadzenie kontrapasów rowerowych
5. Wytyczenie dodatkowych przejść dla pieszych, m.in. przy szpitalu im. Raszei
6. Likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza
7. Wariantowe rozważenie zastąpienia obecnego skrzyżowania z Mickiewicza małym rondem z jednopasmowymi wlotami.

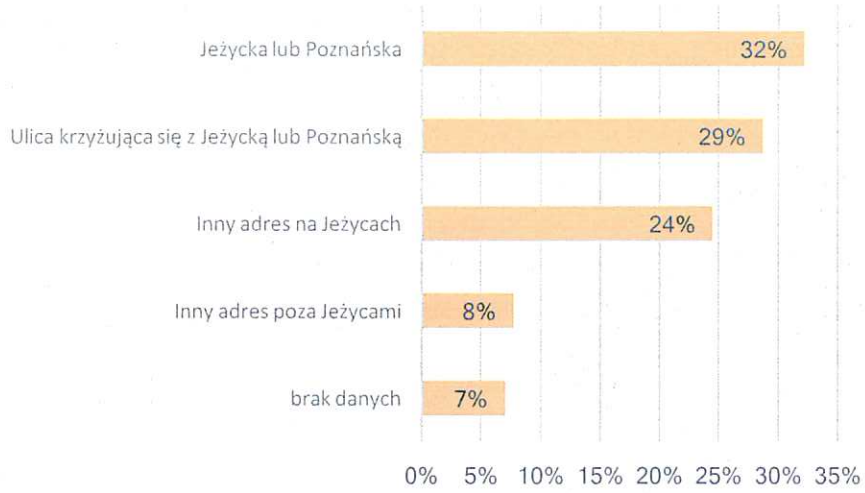
Za pośrednictwem strony www, portalu facebook, materiału przygotowanego przez WTK oraz artykułów prasowych przedstawiono propozycje mieszkańcom Jeżyc z prośbą o wyrażenie opinii na ich temat przy pomocy formularza internetowego zawierającego cztery otwarte pytania:

1. Jakie cechy warto zachować na obu ulicach?
2. Co należy poprawić na obu ulicach?
3. Jakie rozwiązania (z zaproponowanych wyżej lub nie) należy wprowadzić?
4. Jaka jest Pana/Pani ogólna ocena zaproponowanej koncepcji?

Formularz zawierał też miejsce na dane kontaktowe oraz podanie informacji o miejscu zamieszkania.

Otrzymano 142 odpowiedzi, w tym 141 od mieszkańców i mieszkanek Jeżyc i jedną od organizacji pozarządowej. Jeśli wyłączyć odpowiedzi 11 osób, które nie podały swojego miejsca zamieszkania, 35% udzielających odpowiedzi to mieszkańcy ulicy Poznańskiej lub Jeżyckiej, a 31% – mieszkańcy ulic krzyżujących się z nimi. Co czwarta odpowiedź pochodzi od osoby mieszkającej pod innym jeżyckim adresem, a 8% – od osób niemieszkających na Jeżycach. Częściej wypowiadali się mężczyźni (62%

uczestników) niż kobiety (38%)[1].



Wykres 1. Miejsce zamieszkania uczestników ankiety

Niniejsze opracowanie zawiera analizę wyników badania – treści otrzymanych odpowiedzi – oraz płynące z nich wnioski dotyczące koncepcji uspokojenia ruchu, której wykonanie zostanie zlecone przez Zarząd Osiedla. Zawiera też liczne przykłady wypowiedzi mieszkańców, a w nawiasach podano każdorazowo numer ankiety.

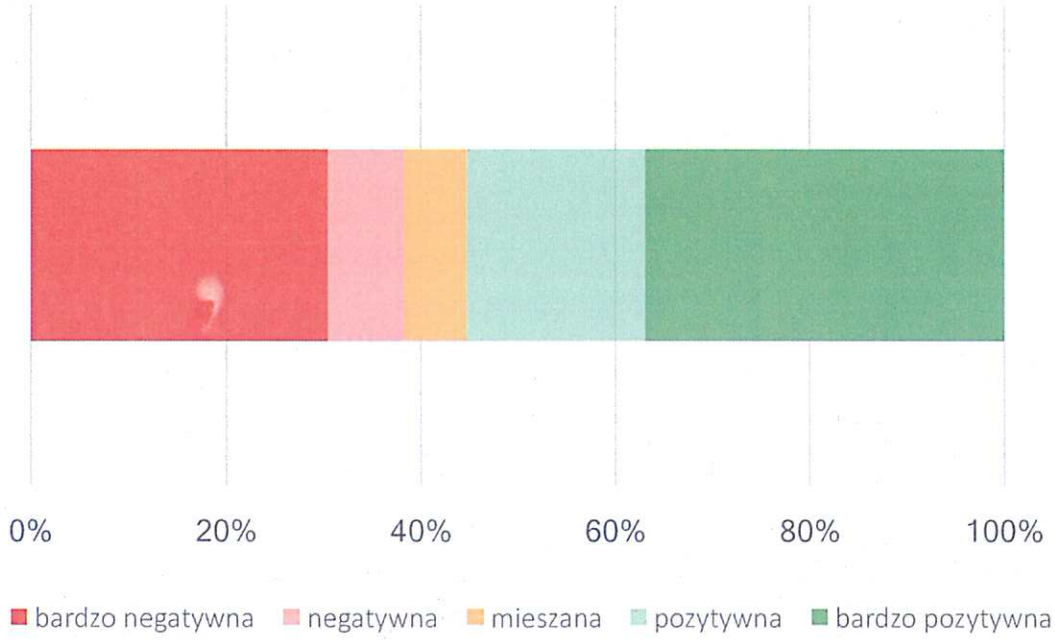
Badanie ankietowe nie było badaniem reprezentatywnym dla jakiejś populacji lub obszaru. Wzięły w nim udział te osoby, do których dotarł komunikat Rady Osiedla i które zechciały zabrać głos. Trzeba też pamiętać, że wyniki prezentowane na wykresach są oparte na kategoryzacji odpowiedzi na pytania otwarte. Wyniki byłyby inne, gdyby prosić uczestników badania o wybór spośród zamkniętej listy odpowiedzi (prawdopodobnie odsetek wskazań dotyczących danego problemu lub postulatu byłby najczęściej wyższy). Można jednocześnie założyć, że wyniki badania ukazują dużą część spektrum opinii na temat Poznańskiej i Jeżyckiej oraz stanowią materiał pozwalający sformułować wytyczne dla zlecenia wariantowej koncepcji organizacji ruchu na tych ulicach. Pokazują też, jakie zjawiska mogą wymagać dalszych badań i obserwacji.

[1] W przypadku sześciu ankiety nie podano imienia i nazwiska, co uniemożliwiło określenie płci.

Ogólny wynik badania: przewaga zwolenników projektu przy sporej polaryzacji opinii

Wielu oponentów projektu wydaje się być przekonanych, że wszyscy mieszkańcy patrzą na Poznańską i Jeżycką w identyczny sposób (zbieżny z ich poglądami), a koncepcja wyraża potrzeby lub sposób radnych osiedlowych albo osób niezamieszkujących Jeżyc. Otrzymane głosy potwierdzają jednak przypuszczenie, że opinie na temat tych ulic są bardzo zróżnicowane, także wśród jej mieszkańców, a wiele osób życzyłoby sobie wprowadzenia na tych ulicach zmian.

Niepokojącym zjawiskiem jest silna polaryzacja opinii, widoczna na poniższym wykresie, który powstał na podstawie lektury i kategoryzacji odpowiedzi na pytanie o ogólną ocenę koncepcji zmian zaproponowanej przez ROJ. 2/3 uczestników badania ma bardzo wyraźne zdanie na temat tego, jak powinny wyglądać Poznańska i Jeżycka. Warto jednocześnie dodać, że najwięcej głosów popierających wprowadzenie zmian pojawiło się wśród osób zamieszkujących przez jednej z omawianych ulic – wyraźnie więcej niż wśród mieszkańców innych części Jeżyc (zapewne dlatego, że ci ostatni użytkują te ulice niemal wyłącznie w roli dróg przelotowych, jako kierowcy samochodów).



Wykres 2. Ogólna ocena propozycji zmian na Poznańskiej i Jeżyckiej przedstawionych przez Zarząd Osiedla Jeżyce.

Liczne przykłady wypowiedzi pojawiających się najczęściej, a więc pozytywnie oceniających zaproponowane rozwiązania, akcentowały przede wszystkim uwzględnienie w tych ostatnich różnych użytkowników ruchu i poprawienie komfortu poruszania się pieszych i rowerów, komfort mieszkańców (redukcja hałasu i zanieczyszczeń) oraz poprawę bezpieczeństwa. Oto wybrane przykłady.

Myślę, że to bardzo dobra koncepcja. Nie mogę doczekać się realizacji. (81)

Mam mieszkanie na parterze i znakomicie zdaję sobie sprawę z problemów, o których Państwo piszecie. Zaproponowane koncepcje oceniam bardzo (!!!) wysoko. Ale czy to jest realne ? Loby samochodowe i gazowe nie są kompletnie takimi rozwiązaniami zainteresowane. To co piszą Państwo o zanieczyszczeniu ulicy spalinami samochodowymi, a w suchych dniach także wzniecanym przez pojazdy kurzem to jest w 100% racja. (76)

Cieszę się, że coś się w tej kwestii dzieje. Propozycję oceniam pozytywnie. (64)

Zmiany koncepcji ulic Poznańskiej i Jeżyckiej są konieczne i naglące dla poprawy bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców tej historycznej dzielnicy Poznania. Jeżyce przez lata były zaniedbywane jeśli chodzi o poprawę warunków życia mieszkańców i zrównoważonej komunikacji, a w tej chwili jest to ostatni moment na podjęcie zdecydowanych i perspektywicznych kroków ratujących je przed chaosem „dzikiej deweloperki" i dziesiątkami tysięcy samochodów. (99)

Należy wprowadzić wszystko ww. Proszę też pamiętać o zieleni - drzewa! (23)

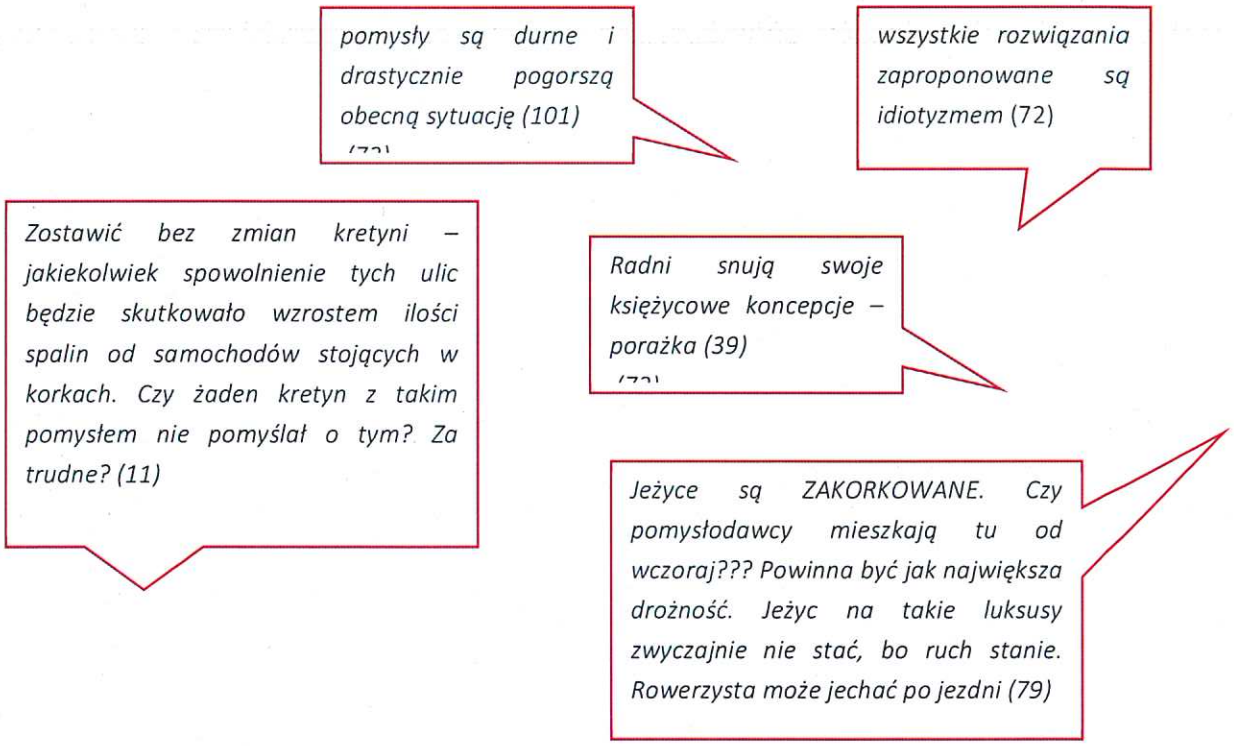
[koncepcja] stawia na poprawę jakości mieszkania w tej dzielnicy. jest na plus (92)

Jest to bardzo dobra koncepcja! Ulice Jeżycka i Poznańska przestaną być arteriami tranzytowymi. Uwzględnione zostaną potrzeby najsłabszych użytkowników ruchu (pieszych) poprzez uwolnienie chodników, wyznaczenie dodatkowych przejść dla pieszych. Wprowadzenie kontrapasa rowerowego na Poznańskiej będzie dobrym skrótem dla rowerzystów, którzy nie chcą jechać ulicą Dąbrowskiego. Kontrapas na Jeżyckiej może dodatkowo "zbierać" rowerzystów jadących z kierunku Sołacza. Uspokojenie ruchu to też większy komfort i mniejszy hałas dla mieszkańców obu ulic. Spokojne ulice zachęcą też dzieci do dojeżdżania do szkoły na rowerach. Duże TAK dla humanizacji przestrzeni na Jeżycach. (123)

Pozytywne zmiany dla mieszkańców obu ulic (140)

[Popieram] Wszystkie [postulaty]. Uspokojenie ruchu samochodowego pozwoli na lepszą komunikację pieszą i rowerową, a zawężenie i esowanie ulic ograniczy wieczorne wyścigi kierowców. Przeniesienie parkingów na ulicę otworzy przestrzeń dla mieszkańców i lokalnych biznesów. Kontrapasy rowerowe pozwolą rowerzystom legalnie i bezpiecznie korzystać z obu ulic. W tej chwili przestrzeń jest kompletnie zagarnięta przez samochody, a skrzyżowanie z Mickiewicza – koszmarem urbanisty (46)

Jeśli chodzi o krytyków projektu, najczęściej są oni przeciwni wszystkim lub prawie wszystkim zmianom. Wśród tego typu wypowiedzi sporo jest takich naznaczonych silnymi emocjami, a w niektórych wypadkach – agresją. Oto kilka przykładów:



Wśród krytyków propozycji ZOJ pojawiły się też m. in. pomysły, aby *wprowadzić trzeci pas ruchu kosztem chodnika po jednej stronie ulicy oraz zakaz ruchu rowerów* (37), a także wybudować wiadukty dla pieszych nad Poznańską (24).

Z kolei mniej radykalni oponenci koncepcji oraz osoby o mieszanych uczuciach wskazywali na swoje obawy związane z uspokajaniem ruchu, nawet jeśli popierają jego ideę. Jedna z takich osób z jednej strony zaznaczyła, że jej zdaniem *zaproponowane przez Radnych zmiany spowodują, że mieszkańcy posiadający samochody zaczną zmieniać miejsca zamieszkania i wyprowadzą się z Jeżyc* i należy zachować dwupasmowość obu ulic, z drugiej zaś – zaproponowała, aby ograniczyć prędkość do 30 km/h oraz ustawić progi zwalniające (68). Inny z mieszkańców z jednej strony jest zdania, że należy nie tylko nie zmniejszyć, lecz wręcz *zwiększyć ilość pasów i usprawnić sygnalizację świetlną, a nie spowalniać ruch samochodowy bo i tak w godzinach szczytu tworzą się korki*, z drugiej zaś strony – zaproponował stworzenie dodatkowej liczby przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej (71). Jeszcze inna osoba z jednej strony zwraca uwagę, że ograniczenie prędkości jest nieprzestrzegane i że powinna ona nie przekraczać 30 km/h, a *latem smród spalin i ryk silników jest tu nie do wytrzymania*, ma jednak obawy dotyczące pozostawienia jednego pasa ruchu z uwagi na *śmieciarki, dostawy do sklepów, dostawy węgla itp.* oraz ruch karetek i proponuje

rozważenie zachowania drugiego pasa dla pojazdów uprzywilejowanych. Oto inne podobne wypowiedzi, w których często pojawia się poparcie dla idei uspokojenia ruchu, ale jednocześnie zajmujące krytyczne stanowisko wobec wdrażania zaproponowanych zmian, a zwłaszcza pozostawienia na obu ulicach po jednym pasie jezdni dla samochodów. Często towarzyszy im obawa, że wprowadzenie zmian będzie niemożliwe lub spowoduje zbyt wiele skutków ubocznych.

Wszystkie propozycje prowadzące do spowolnienia i ograniczenia ruchu samochodowego na ul. Poznańskiej uważam jako mieszkający przy niej za słuszne. Jednocześnie stawiam pytanie: czy jest to realne w sytuacji kiedy nie zrealizowano nowej ulicy św. Wawrzyńca? Obecnie zasadniczą część ruchu samochodowego z Zachodu do centrum miasta odbywa się ulicą Poznańską. Jest to odczuwalne w dniach roboczych ok. 7.00 - 9.00. Jak ograniczyć ten ruch, kiedy równocześnie mówimy o ograniczeniu ruchu samochodowego na ul. Dąbrowskiego? (77)

Pomysł uspokojenia ruchu popieram, ale nie poprzez likwidację pasów ruchu, bo spowoduje to gigantyczne korki przy Szpitalu Raszei i przy wylocie Jeżyckiej w Kościelną (87)

Nie jestem mieszkanką Jeżyc, dojeżdżam do pracy z Rokietnicy wspólnie z mężem (jeździmy razem jednym autem do dwóch różnych lokalizacji – wybraliśmy to rozwiązanie, bo jest taniej niż komunikacją podmiejską i miejską – robiliśmy kalkulację). Prawie codziennie wracamy ulicą Jeżycką do domu i z powodu pierwszeństwa przejazdu aut jadących ulicą Kościelną, Jeżycka jest zazwyczaj zakorkowana. Uważam, że zmiany powinny iść raczej w kierunku zmiany pierwszeństwa przejazdu na tym skrzyżowaniu (Jeżycka/Kościelna), lub stworzeniu tam ronda (z punktu widzenia ilości przestrzeni jest to całkowicie wykonalne), a nie w kierunku utrudniania ruchu na tej ulicy. Uważam, że płynny ruch jest mniej uciążliwy niż ciąg aut stojących w korku pod oknami mieszkańców przez kilka godzin dziennie i uwalniających w tamtym miejscu mnóstwo zanieczyszczeń. A zwężenie do jednego pasa wcale nie zmniejszy ruchu aut w tym miejscu, tylko jeszcze bardziej je zakorkuje. (...) (6)

Ogólnie pomysł brzmi dobrze, idea poprawienia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów godna pochwały. Niemniej jednak obawiam się, że te zmiany spowodują większe korki i zniknie sporo cennych miejsc parkingowych dla aut. (98)

Bardzo dobra [koncepcja], jedyne co mnie martwi to czy zwężenie pasów i wprowadzenie proponowanych zmian nie spowodują że te ulice będą zakorkowane w godzinach szczytu (a i tak są w tej chwili). Jak rozwiązać ten problem? (29)

Różnica perspektyw: kierowca a pieszy i rowerzysta; użytkownik a mieszkaniec

Różnica perspektyw patrzenia na ulice Poznańską i Jeżycką widoczna już w przytoczonych częściej wypowiedziach wydaje się być w dużej mierze efektem różnic w sposobie korzystania z ulicy. Dotyczą one przede wszystkim bycia kierowcą lub bycia pieszym i rowerzystą oraz korzystania z ulicy w celach dojazdowych lub korzystania z niej przez większość dnia i mieszkania na niej.

Bezpiecznie czy nie? Odmienne perspektywy na kwestię bezpieczeństwa ruchu

Spora część kierowców nie dostrzega problemu dyskomfortu i niebezpieczeństwa płynących z korzystania z Poznańskiej i Jeżyckiej, podczas gdy wiele osób, w tym także część kierowców, doświadcza ich na co dzień. Ci pierwsi twierdzą też nieraz, że to właśnie ograniczenie liczby pasów ruchu lub jego esowanie stwarzałoby zagrożenia. Oto przykładowe wypowiedzi na ten temat, przy czym w zebranym materiale ilościowo dominują te umieszczone z prawej strony.

Spowolnienie prędkości samochodów poprzez esowanie ruchu? Nie! Prędkość jest tam zmniejszona do 40 km/h, nie ma miejsca na esowanie, które w sąsiedztwie chodników nie jest bezpieczne dla pieszych! (14)

Skutecznie ograniczyć ruch samochodowy. Na poznańskiej NIKT nie przestrzega ograniczenia prędkości. Kilka razy podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych zatrzymał się tylko jeden samochód, a ten jadący na drugim pasie jechał dalej, prawie mnie przejeżdżając. (64)

(...) Ostrzegam, 1 pas to niebezpieczeństwo (bo w wypadku jakiegoś nieprzewidzianego zdarzenia kierowca nie ma jak go ominąć ...nawet przysłowiowe dziecko wybiegające za piłką ucierpi jeśli kierowca nie będzie miał gdzie uciec) (...) (31)

(...) obecnie samochody przejeżdżają przez Poznańską często ze znacznie przekroczoną prędkością, byłam świadkiem potrącenia pieszego na pasach, często słychać ostre hamowanie, dla pieszego nawet przechodzenie w miejscach dozwolonych jest stresujące i niebezpieczne. Kierowcy traktują Poznańską jak ulicę przelotową, a przecież mieszka przy niej pełno ludzi, porusza się nią wielu pieszych - to ulica z kamienicami mieszkalnymi, a więc pełno tu dzieci, osób starszych, wózków, rowerów - prędkość, z jaką prują przez nią auta jest karygodna. (110)

[Chcę] Płynnego przejazdu dwoma pasami ruchu tak żeby można po prostu normalnie poruszać się po Jeżycach i na nich żyć jak ludzie w XXI wieku. (43)

Czysty idiotyzm. Lepiej postawić kilka radarów, jeśli jest za dużo wypadków - taniej, szybciej i korzyścią dla miasta. (78)

Ulice te stwarzają ogromne niebezpieczeństwo dla mieszkańców – sam byłem wielokrotnie świadkiem sytuacji niebezpiecznych na mojej ulicy. Raz na własne oczy widziałem prawdopodobnie śmiertelny wypadek – na pasach przy mojej kamienicy został rozjechany człowiek przez ciężarówkę, która jadąc lewym pasem nie zatrzymała się razem z samochodem przepuszczającym przechodnia. Co prawda obowiązuje tam ograniczenie do 40km/h ale samochody rozpędzają się do ogromnych prędkości traktując Poznańską jak śródmiejską autostradę. (99)

Jest Ograniczenie do 40 km/h I JEST OK (...) NIE ZGADZAM SIE NA Żadne dziwne zmiany! (130)

Warunki poruszania się dla rowerzystów też są średnie. Dwa pasy zachęcają kierowców do rozpędzania się, i często jadąc tam jestem mijana z zawrotną prędkością – zdecydowanie niedostosowaną do miejsca tak gęsto zabudowanego. (104)

Choć łatwo tu przeciwstawić kierowców innym użytkownikom ruchu pamiętajmy, że wszyscy jesteśmy też pieszymi. Takie dychotomiczne podziały przełamują też wypowiedzi kierowców, takie jak te przedstawione poniżej.

> *nigdy nie wiedziałam, czy ktoś nie wyskoczy zza tego sznuru aut. Niestety samochody rozwijają tu bardzo duże prędkości. Sama jestem zaskoczona jadąc tędy autem, ponieważ niektórzy traktują ten ciąg jak drogę szybkiego ruchu. Fakt, że z prawej i z lewej chodniki zastawione są autami sprawia, że nie widać czy na przejściu dla pieszych nie ma jakiegoś człowieka. A przecież w pobliżu jest szkoła!* (113)

> *[Projekt] Bardzo na plus. Przestrzeń publiczna powinna uwzględniać wszystkich użytkowników ruchu, natomiast te ulice służą tylko i wyłącznie samochodom. Sam jestem kierowcą, ale rozumiem wartość zniechęcania poprzez rozsądną politykę infrastrukturalną od używania tego środka transportu. Popieram proponowane rozwiązania w całości.* (62)

„Którędy niby mamy jechać" kontra „Tu się nie da mieszkać"

Druga różnica doświadczeń z ulicy Poznańskiej i Jeżyckiej jest po części wynikiem różnicy perspektyw osoby używającej tej ulicy głównie do przemieszczania się samochodem i takiej, która na niej mieszka, ale przy tym – nie traktuje jej tylko jako miejsca nocowania i częściej korzysta z innych środków przemieszczania się niż samochód . Oto przykładowe wypowiedzi.

Zmiany może i są dobre dla pieszych, ale na pewno nie dla samochodów. Którędy niby mamy jechać? Bardzo często jeżycka jest „zapchana" a co dopiero przy 1 pasie... Najpierw trzeba przenieść ruch w inne miejsce (nie wiem jak), same ograniczenia proponowane powyżej doprowadzą do jeszcze większego paraliżu. (4)

Zdaję sobie sprawę, że te pomysły mogą wydawać się kontrowersyjne, ale proszę uwierzyć – latem smród spalin i ryk silników jest tu nie do wytrzymania. Co z zanieczyszczaniem środowiska hałasem? Nikt kompletnie o tym nie myśli. (74)

Żadne z zaproponowanych rozwiązań nie poprawi przepustowości dla samochodów. Nie można zapominać, że aut jest coraz więcej na ulicach. Już teraz dojazd do domu (ul. Poznańska) graniczy z cudem, po zwężeniu Poznańskiej i Jeżyckiej do jednego pasa będzie to niemożliwe. (12)

(...) samochody rozpędzają się do ogromnych prędkości traktując Poznańską jak śródmiejską autostradę. Powoduje to również bardzo uciążliwy hałas w mieszkaniach, które tak jak moje wychodzą od strony ulicy. Tutejsza zabudowa tworzy wąski i długi tunel akustyczny wzmacniający dźwięki, a brak naturalnego wytłumienia (takiego jak drzewa) tworzy bardzo uciążliwe i szkodliwe środowisko akustyczne. Jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza – wystarczy porównać czystość okien od ulicy i od strony oficyny - okna od Poznańskiej po ok. miesiącu stają się szare od zanieczyszczeń. (99)

Spowolnienie ruchu + więcej przejść dla pieszych są zdecydowanie dobrym rozwiązaniem. [Jednak] o ile ograniczenie dróg do jednego pasa ruchu na pewnych odcinkach jest do zaakceptowania, o tyle nie powinno ono ograniczać przepustowości ulic i musiałoby być połączone z usprawnieniem wylotów z ulic (skrzyżowanie Jeżycka/Kościelna z sygnalizacją lub jako drogi równorzędne) (32)

Wypowiedzi takich, jak te przedstawione powyżej po prawej stronie, przysłano więcej. Obok kwestii bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, o których będzie jeszcze mowa w dalszej części opracowania, wskazują one przede wszystkim na dwie niedogodności trapiące mieszkańców tych ulic: hałas oraz zanieczyszczenie. Oto kolejne przykłady.

> *Zdecydowanie należy ograniczyć ruch, który generuje niebotyczny hałas i zanieczyszczenia w sąsiadujących blokach. Okna można byłoby myć co tydzień, strach suszyć pranie na balkonach, o hodowaniu roślin na balkonach nie wspominając.* (124)

> *Z prędkością rozwijaną przez auta wiąże się kolejny kłopot – hałas. Absolutny brak drzew, które mogłyby stłumić dźwięki ulicy, pogłębia problem. Uważam, że znalezienie miejsca na drzewa byłoby świetnym pomysłem, poza tym warto zadbać o zieleń w tym miejscu. Łyse placki ziemi, a mogłaby na nich rosnąć trawa, stać donice miejskie z kwiatami.*
> (...)
> *Poznańska przechodzi obecnie dobrą przemianę – pojawiają się na niej lokale przyjazne mieszkańcom i spajające społeczność – piekarnia, salony kosmetyczne, sklepiki z kremami, włóczkami, herbatami – ulica się rewitalizuje, odnawiają się kamienice, wprowadzają się młodzi, aktywni ludzie, warto zadbać o to, by żyło nam się bezpieczniej i ciszej.* (110)

> *na odcinku od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do przejścia dla pieszych przy szkole w godzinach późno wieczornych/nocnych urządzane są 'wyścigi' szybkich aut lub zwyczajne nocne 'przejażdżki' autami stuningowanymi lub ścigaczami. Pojazdy te najczęściej jeżdżą w kółko Jeżycka->Kościelna->Poznańska z ogromną prędkością, zakręty pokonując na ręcznym i ruszając w dalszą drogę z piskiem opon. Generowane przez nie nocne hałasy postawią na nogi każdego.* (124)

Z kolei krytycy zmian na Poznańskiej i Jeżyckiej są przekonani, że to właśnie ograniczenie liczby pasów jezdni doprowadzi nie tylko do zakorkowania ulic, ale także do jeszcze większej emisji spalin, np.:

> *2 pasy ruchu – koniecznie [trzeba zachować] – zwężenie ich spowoduje jeszcze większe korki, a to emisję spalin pod oknami.* (1)

> *ZACHOWAĆ DWA PASY na Poznańskiej i Jeżyckiej, inaczej będą tworzyć się potężne korki, Jeżyce już są nieprzejezdne a przy jednym pasie i w najbliższej przyszłości przy zwiększeniu mieszkańców Jeżyc (powstaje dużo nowych domów) sytuacja będzie katastrofalna, wtedy to dopiero samochody stojące w korkach będą zanieczyszczały powietrze.* (57)

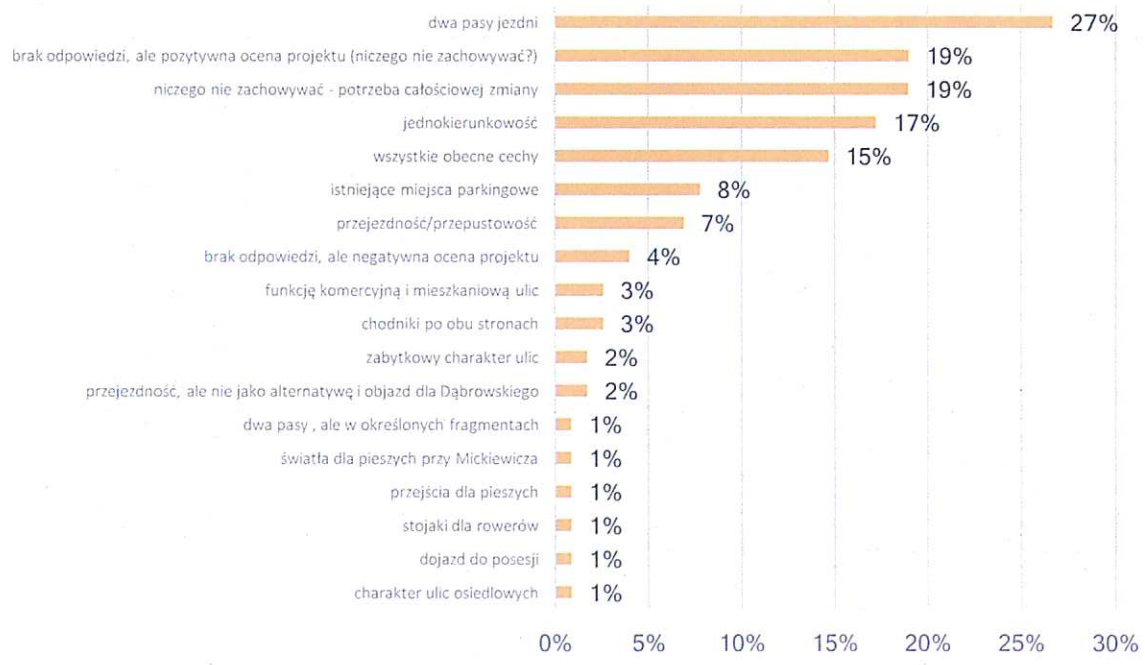
Co zachować, a co zmienić na Poznańskiej i Jeżyckiej?

Jakie cechy warto zachować na obu ulicach?

W odpowiedziach na to pytanie również przejawia się wspomniana wcześniej polaryzacja zdań i zależą one bardzo mocno od ogólnej oceny propozycji ROJ.

- Prawie 20% uczestników badania jest zdania, że Poznańska i Jeżycka wymagają gruntownych zmian i nie warto zachować żadnych z ich obecnych cech, a kolejne 20% pozostawiło to pole puste, wyrażając jednocześnie pozytywną opinię o projekcie w innych i popierając wprowadzenie zmian zaproponowanych przez ROJ.
- Z drugiej strony – 15% ankietowanych uważa, że Poznańska i Jeżycka nie potrzebują żadnych zmian, kolejne 27% – że należy zachować przede wszystkim dwa pasy jezdni, 8% wnioskuje o zachowanie istniejących miejsc parkingowych, a 7% jest zdania, że należy zachować przejezdność i przepustowość obu ulic. Niemal wszystkie te osoby negatywnie oceniły propozycje ROJ.

Wśród często wymienianych cech, które warto zachować, wskazywano jeszcze jednokierunkowość obu ulic (17% uczestników badania).

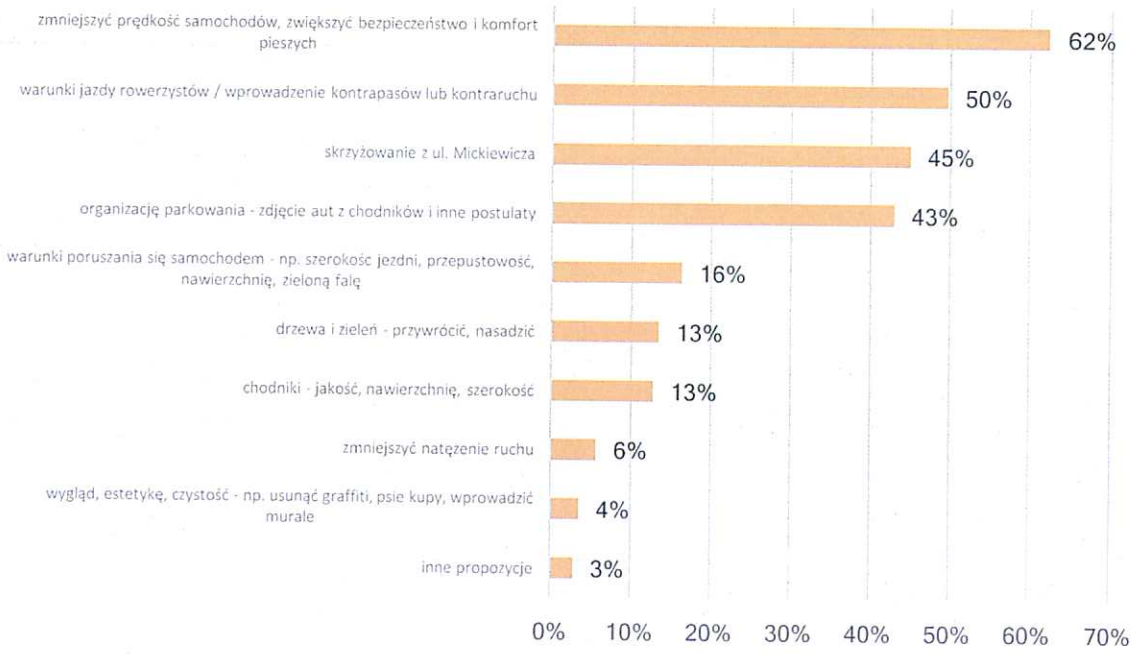


Wykres 4. *Jakie cechy warto zachować na obu ulicach?* Kategoryzacja odpowiedzi.

Największe obawy przeciwników projektu budzi likwidacja jednego z pasów jezdni, zwłaszcza w pobliżu skrzyżowań z Mickiewicza oraz Kościelną, gdzie ruch kieruje się w różne strony. Przykłady wypowiedzi na ten temat były już przytaczane wcześniej.

Jakie zmiany warto wprowadzić na Poznańskiej i Jeżyckiej?

W tej części opracowania przedstawiamy wspólną kategoryzację odpowiedzi dla dwóch pytań: jedno dotyczyło tego, co należałoby zmienić na Poznańskiej i Jeżyckiej, a drugie – które z postulatów ROJ lub jakie inne pomysły należałoby wprowadzić w życie. Co czwarta osoba wyraziła pełne poparcie dla wszystkich propozycji ROJ, z kolei co dziesiąta jest zdania, że wszystkie one są złe i nie potrzebne są żadne zmiany. Wiele osób poparło natomiast część zaproponowanych postulatów, a także wysunęły propozycje ich uzupełnienia, modyfikacji lub zastąpienia innymi rozwiązaniami. Oto zestawienie oparte na kategoryzacji odpowiedzi.



Wykres 5. *Co należy poprawić na obu ulicach? Jakie rozwiązania – zaproponowane przez ZOJ lub inne – należy na nich wprowadzić?* Kategoryzacja odpowiedzi.

Poniżej omawiamy kolejno postulaty najczęściej wymieniane i popierane przez osoby, które wypełniły ankietę.

Zmniejszyć prędkość samochodów, zwiększyć bezpieczeństwo i komfort pieszych.

To najczęściej wskazywany ze wszystkich postulatów dotyczących zmian, które warto wprowadzić na Poznańskiej i Jeżyckiej: wliczając wypowiedzi popierające wszystkie propozycje ZOJ uzyskał on poparcie 88 osób, czyli 62% uczestników ankiety. Wyrażano go na różne sposoby. Po pierwsze – w formie ogólnych uwag na temat prędkości aut i niebezpieczeństw czyhających na pieszych. Oto przykładowe wypowiedzi:

> *Spowolnić ruch samochodowy, gdyż czasami jest bardzo niebezpiecznie, a piesi są wręcz przepędzani z pasów.* (7)
>
> *Spowolnić ruch, zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów* (13)
>
> *Uspokoić ruch samochodowy – aktualnie, szczególnie w godzinach wieczornych odbywają się "rajdy" (53)*
>
> *Zmniejszenie prędkości poruszających się samochodów, zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom* (83)
>
> *Największym zagrożeniem na obu ulicach jest ruch samochodów nie stosujących się do istniejących ograniczeń prędkości. W związku z tym bardzo niebezpieczne są przejścia dla pieszych na ul. Poznańskiej na wysokości ul. Mylnej i Kochanowskiego. Na ul. Jeżyckiej problem również występuje ale jest ograniczony przez światła przy szkole.* (18)
>
> *Spowolnić ruch (znak ograniczenia prędkości nie działa)* (56)
>
> *bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych na wysokości skrzyżowania kochanowskiego i poznańskiej* (27)



Najczęściej wskazywano na dwa rozwiązania opisanego wyżej problemu. Po pierwsze, na zaproponowaną przez ROJ likwidację jednego pasa ruchu. Wliczając wypowiedzi popierające wszystkie propozycje ZOJ postulat ograniczenia Jeżyckiej i Poznańskiej do jednego pasa ruchu poparło 57 uczestników badania, a więc ponad 40% z nich. Oto przykładowe wypowiedzi.

Najchętniej bym widział zwężenie do jednego pasa i wprowadzenie kontrapasa dla rowerów, esowanie ruchu też może być alternatywą. (7)

Wyrzucenie samochodów z chodników na rzecz parkingów w miejscu jednego pasa ruchu (15)

Skutecznie ograniczyć ruch samochodowy. Na poznańskiej NIKT nie przestrzega ograniczenia prędkości. Kilka razy podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych zatrzymał się tylko jeden samochód, a ten jadący na drugim pasie jechał dalej, prawie mnie przejeżdżając. (64)

Zwężenie ulic do jednego pasa ruchu jest bardzo dobrym pomysłem – na zyskanej przestrzeni zrobić parkingi i wydzielić pasy rowerowe. Dla rowerów też kontraruch zdecydowanie by się przydał.

ul. Jeżycka przy szkole podstawowej nr 23 przy której codziennie na zewnątrz pracuję i widzę z przerażeniem ile dzieciaków przechodzi przez tę ulicę – nie zawsze po pasach oraz jak po tej ulicy samochody zasuwają i trąbią wzajemnie na siebie przy ryzykownych manewrach wyprzedzania. Ulica, która z pewnością powinna zostać zredukowana do 1 pasa oraz gdzie powinien powstać kontrapas dla rowerzystów. Przejścia dla pieszych zdecydowanie powinny być zrobione przy boisku. (44)

Ani ulica Poznańska, ani Jeżycka nie powinny służyć za miejskie autostrady! Nie ma to również żadnego sensu w obliczu jasnych ograniczeń okolicznych skrzyżowań o ograniczonej (słusznie zresztą) przepustowości. (62)

Po drugie, wiele wypowiedzi dotyczyło uspokajania ruchu poprzez kształtowanie toru jezdni i jego wysokości. Na takie rozwiązanie wskazało w swoich wypowiedziach 56 uczestników badania (czyli 40% z nich). Najczęściej chodziło albo o zaproponowane przez ZOJ tzw. esowanie (uzupełniane przez niektórych uczestników ankiety o stawianie stojaków rowerowych na tzw. „martwych polach"), albo też o progi zwalniające, poduszki berlińskie, wyniesione skrzyżowania.

Ruch powinien być spowolniony do 30km/h przez esowanie bądź wbudowanie w jezdnię progów zwalniających. (99)

Proponowałabym także ograniczenie prędkości poprzez progi zwalniające, gdyż wiele kierowców zdecydowanie przekracza prędkość pomimo ograniczenia. (29)

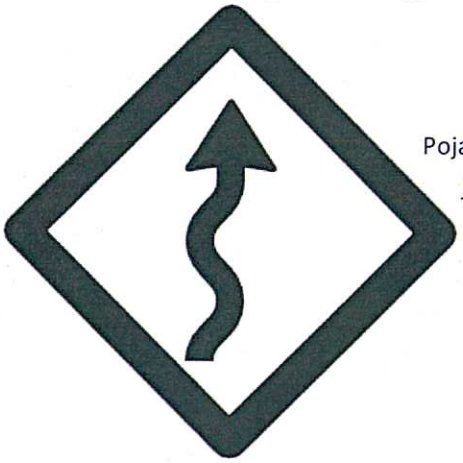


bardzo dobre zmiany – dodałbym jeszcze wyniesienie przejść dla pieszych lub poduszki berlińskie (138)

Zamiast progów zwalniających – szykany. Przejścia dla pieszych wyniesione. (108)

Na taką formę uspokajania ruchu byli skłonni przystać niektórzy krytycy koncepcji – w zamian za pozostawienie dwóch pasów jezdni, np.:

ewentualnie wprowadzić progi zwalniające, bo hałas zawsze będzie w mieście a jak ktoś chce mieć cisze niech się z miasta wyprowadzi (70)



Pojawiały się też wypowiedzi łączące esowanie ruchu z innymi formami jego spowalniania, takimi jak opisane wyżej, ale też np. wprowadzeniem skrzyżowań równorzędnych:

należy zastosować progi wyspowe (tzw. poduszki berlińskie), esowanie jezdni, wprowadzenie równorzędnych skrzyżowań wszystkich ulic. (123)

Skrzyżowanie ul. Poznańska - Mylna - Strzałkowskiego jako równorzędne (127)

Trzeci najczęściej występujący rodzaj komentarzy (49 głosów, 36% uczestników) dotyczył zwiększenia liczby przejść dla pieszych oraz lepszego oznakowania istniejących. Najczęściej był to ogólny postulat

dotyczących zbyt małej liczby miejsc, w których można przekroczyć ulicę oraz braku przejścia przez Poznańską na wysokości szpitala. Zwrócono też jednak uwagę na brak przejścia przez Poznańską przy wlocie Wąskiej oraz przy Żurawia, a przez Jeżycką – na zachód od Barzyńskiego, przy Kochanowskiego oraz przy Mącznej.

Wreszcie sześć osób zaproponowało wprowadzenie fotoradarów lub częstszej policyjnej kontroli prędkości, a dwie – dodatkowych świateł dla pieszych, np. przy Strzałkowskiego i Mylnej.

Jeszcze jeden postulat związany z komfortem poruszania się pieszych, w tym w szczególności osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodziców i opiekunów z wózkami, który zaliczyliśmy do osobnej kategorii wskazanej przez 18 osób (13% uczestników badania), polega na poprawieniu nie tylko szerokości, ale też nawierzchni chodników. Na ten problem wskazywali zarówno zwolennicy, jak i krytycy propozycji ZOJ. Oto przykładowe wypowiedzi.

> *[poprawić] jakość chodników* (...) (1)
>
> *dużo więcej zieleni, mniej samochodów, szersze chodniki* (21)
>
> *Bezwzględnie stan chodników* (39)
>
> *Szersze chodniki z opcja mini ogródków przy lokalach gastr.* (35)
>
> *Na pewno chodniki – nawet nie zwiększając miejsca wystarczy ułożyć nową kostkę są tak nierówne że jak idzie się z wózkiem dziecięcym to masakra jakaś.* (77)

Ulepszyć warunki jazdy rowerem i bezpieczeństwo rowerzystów

Drugi najczęściej powtarzający się typ komentarzy i najczęściej popierany z pomysłów przedstawionych przez ZOJ to poprawa warunków oraz bezpieczeństwa poruszania się rowerem (wskazane przez 70 osób, czyli 50% uczestników ankiety). Rolą kontrapasa lub ewentualnie kontraruchu byłoby, po pierwsze, zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów.

> *Spowolnić ruch, zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów. (...) Zlikwidować jeden pas, wprowadzić pas dla rowerów (...) Obecnie samochody poruszają się tam zbyt szybko. Jazda rowerem jest niebezpieczna. (...)* (13)
>
> *[Poprawić] Ruch rowerowy. Chodnikiem nie wolno, a jezdnia jest dla samobójców.* (37)
>
> *[Wprowadzić] Kontrapasy dla rowerów. Wielu, w tym niekiedy ja, jeździ rowerem po chodniku na Jeżyckiej, bo chcąc dostać się, dajmy na to, ze skrzyżowania Kościelna-Jeżycka na Teatralkę, podjazd kontrapasem na Mylnej w kierunku Poznańskiej jest długi i męczący, a Poznańską szybko jeżdżą samochody (mi tam akurat nie przeszkadza, ale niektórzy się tego boją).* (10)

Wskazywano na to, że kontrapas znacząco usprawniłby ruch rowerem i zachęcił do wybierania tego środka transportu, stanowiąc bardzo ważny ciąg komunikacyjny wschód-zachód.

> *Kontrapas w ciągu ulic Jeżyckiej i Poznańskiej stanowi dobrą alternatywę dla brukowanej ulicy Dąbrowskiego, gdzie połączenie wspomnianej kostki brukowej, samochodów parkujących „na dziko" na krawędzi ulicy wymuszającymi przez to wymijanie ich przez torowisko, stanowi realne zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzystów. Uspokojenie ruchu oraz wprowadzenie kontrapasa w ciągu omawianych ulic, zapewni komfortowy i bezpieczny przejazd w osi zachód-wschód przez Jeżyce. Trasa poprzez uspokojone ulice, stanowić będzie także alternatywę dla ruchu przez Sołacz i Park Wodziczki, co istotnie skraca czas dojazdu do centrum miasta.* (129)

> *Kontrapasy rowerowe pozwolą rowerzystom legalnie i bezpiecznie korzystać z obu ulic. W tej chwili przestrzeń jest kompletnie zagarnięta przez samochody, a skrzyżowanie z Mickiewicza – koszmarem urbanisty, gdzie piesi są zawsze poszkodowani, a rozwiązania dla rowerzystów niezrozumiałe.* (46)



Temat rowerów wywołuje gorące emocje niektórych oponentów projektu. W kilku wypowiedziach negatywnych dotyczących postulatu wprowadzenia kontrapasów, które pojawiły się w zebranym materiale, powracał argument, zgodnie z którym jeżdżenie rowerem ogranicza się tylko do części roku.

> *Nie należy absolutnie hamować ruchu samochodowego , przede wszystkim dla rowerów, których używanie możliwe jest zaledwie 4 miesiące w roku!* (69)

W tego typu odpowiedziach wyrażano też przekonanie, że ruch rowerowy powinien odbywać się innymi trasami lub też że obecnie odbywa się już bezproblemowo:

> *[Pozostawić] dwa pasy ruchu dla samochodów. mimo iż posiadam rower nie jestem zwolennikiem wydzielania ścieżki rowerowej kosztem pasa ruchu dla samochodów. Do centrum można spokojnie pojechać ulicą Grudzieniec lub ścieżką rowerową wzdłuż parku wodziczki. Taki pas ruchu mógłby znaleźć się na dąbrowskiego gdzie łączyłby się ze ścieżkami rowerowymi idącymi wzdłóż roosvelta oraz mostem dwrocowym i ścieżkami prowadzącymi do centrum.* (85)

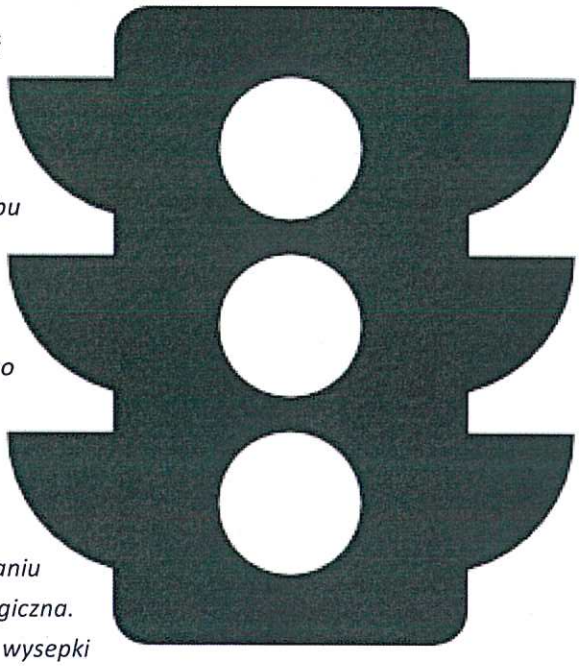
> *do jakiej niby ulicy nie mozna dojecać rowerem przez brak kontrapasa na Poznańskiej?! do wszystkich ulic, adresów można dojechac BEZ PROBLEMU* (136)

Poprawić skrzyżowanie z ul. Mickiewicza

Trzecim i również bardzo popularnym postulatem jest poprawa funkcjonowania skrzyżowania ulic Poznańskiej i Jeżyckiej z Mickiewicza (wliczając osoby, które wskazały, że popierają wszystkie 7 propozycji ZOJ, na konieczność udoskonalenia organizacji tego skrzyżowania wskazały 63 osoby, czyli 45% uczestników badania). Najczęściej chodzi tu o poprawienie jakości i szybkości pokonywania tego skrzyżowania przez pieszych. Oto przykładowe wypowiedzi.

Na początek sensowna synchronizacja pod kątem pieszych, idąc do centrum od ul. Jeżyckiej prawą stroną ma się do przejścia trzy przejścia, które nijak ze sobą współpracują. Może z tej racji, że jest to małe skrzyżowanie, równocześnie odcinać wjazd na skrzyżowanie ze wszystkich stron? (16)

Poprawić lub usunąć sygnalizację, aby ułatwić pieszym poruszanie się po skrzyżowaniu Poznańska/Jeżycka/Mickiewicza (39)



Na Jeżyckiej poruszają się uczniowie szkoły, a na obu tych ulicach wiele starszych, niepełnosprawnych osób - dla nich przejście na zielonym świetle na Mickiewicza/Poznańskiej jest właściwie niemożliwe. Szybka pełnosprawna osoba ledwo zdąży przejść przez całą ulicę, a żeby spod Atanera dostać się pod szpital Raszei trzeba czekać na zmianę trzech świateł!!! (46)

organizacja ruchu pieszego na skrzyżowaniu poznańska/jeżycka/mickiewicza jest wręcz tragiczna. Piesi są zmuszeni do korzystania z idiotycznej wysepki zamiast przejść to jakże niewielkie skrzyżowanie podczas jednego cyklu świateł (co nie zdarza się prawie nigdy!!!) Dodatkowo - brak bezpośredniego przejścia przez ulicę Jeżycką jest przynajmniej, ekhm, zastanawiający. (62)

światła na przejściu dla pieszych na poznańskiej w stronę mickiewicza przy netto powinny szybciej się przełączać, bo stoi się bardzo długo. Domalowanie więcej przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. (71)

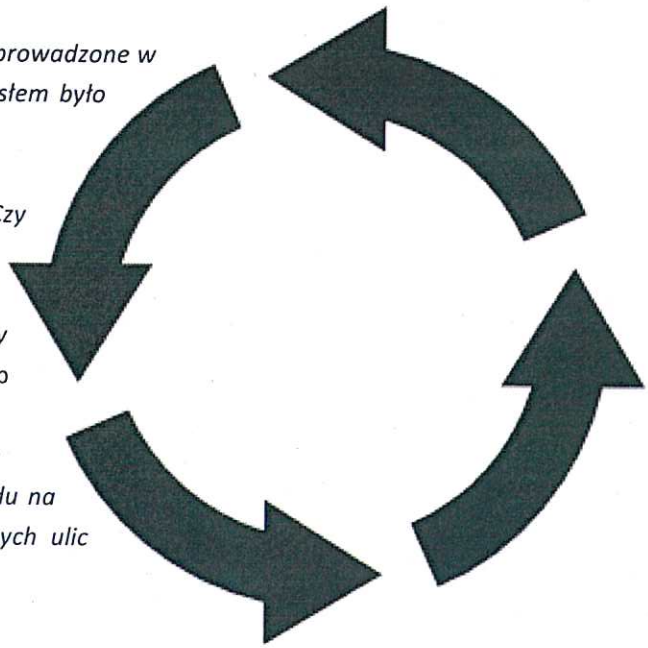
Bezpieczniejszy, szybszy ruch pieszych nieblokowany światłami (66)

Drugi najczęściej popierany postulat dotyczący tego skrzyżowania to wprowadzenie na nim ronda (42 wypowiedzi, czyli 32%, wliczając osoby, które popierają wszystkie 7 postulatów). Oto przykładowe wypowiedzi.

> Więcej przejść przy Raszei oraz mini rondo (82)
>
> Likwidacja sygnalizacji świetlnej i zastąpienie jej rondem (2)
>
> Wszystkie proponowane zmiany są według mnie bardzo dobrym pomysłem, szczególnie ścieżki rowerowe i rondo (29)
>
> Wyłączenie sygnalizacji świetlnej przy ul. Mickiewicza i wybudowanie ronda - uproszczenie i upłynnienie ruchu samochodowego. (99)

W przypadku tego postulatu pojawiło się jednak więcej wątpliwości, nie tylko wśród krytyków wszelkich zmian, ale także wśród niektórych zwolenników pozostałych postulatów. Część z nich jest zdania, że nie byłby to optymalny sposób organizacji tego skrzyżowania lub że jego koszt może być zbyt wysoki.

> *a nie szkoda pieniędzy na budowę ronda? może zamiast tego, łatwi i trochę zieleni na ul. Poznańskiej?* (16)
>
> *Wszystkie pomysły poza rondem powinny być wprowadzone w trybie pilnym. Nie uważam, żeby dobrym pomysłem było rondo.* (90)
>
> *Wszystko co proponujecie i jeszcze więcej. Czy rondo jest lepszym pomysłem nie wiem. Rondo jest dobre dla samochodów i zwiększa płynność jazdy. Ale czy jest dobre dla pieszych? Gdyby przypominało to z pl. CYRYLA. to jest jakiś* trop (137)
>
> *małe rondo - może być to utrudnione ze względu na różne kąty nachylenia przy zbiegu poszczególnych ulic* (123)



Zmienić sposób organizacji parkowania

Czwarty najczęściej wskazywany postulat dotyczy zmiany sposobu parkowania (61 uczestników, a więc 43%, wliczając popierających wszystkie postulaty). W ogromnej większości wypadków chodzi tu o wprowadzenia parkowania na jezdni (lub ewentualne w zatokach) zamiast na chodniku, postulat ten łączy się więc z omówionym wcześniej ograniczeniem ulic do jednego pasa jezdni.

> *Wyrzucenie samochodów z chodników na rzecz parkingów w miejscu jednego pasa ruchu* (15)
>
> *przenieść miejsca parkingowe z chodników na jezdnię.* (33)
>
> *(...) Piesi muszą przeciskać się chodnikami do połowy zastawionymi samochodami.* (62)
>
> (...) uwolnienie całego chodnika dla pieszych (obecnie trudno przejść z wózkiem, szczególnie jeśli z naprzeciwka idzie kolejna osoba). (...) (81)
>
> *Zdecydowanie należy wprowadzić większe ułatwienia dla pieszych! Obecnie chodniki są wąskie i zastawione samochodami. Czasami trudno jest komfortowo wyminąć się z osobą idącą z naprzeciwka, a to przecież gęsto zamieszkana okolica i wiele osób porusza się tam pieszo. Ciężko mi wyobrazić sobie, jak trudno musi być np. rodzicom wiozącym dziecko w wózku. Szczególnie trudno z tym jest na ulicy Poznańskiej. Gdyby ściągnąć parkowanie z chodników na jezdnię, albo chociaż zmienić skośne na równoległe, sytuacja stałaby się bardziej znośna.* (...) (104)
>
> *przy Żabce na ul. Poznańskiej. Co jako pierwsze się rzuca w oczy to ilość samochodów. Niektóre tak mocno wjeżdżają na chodnik, że pieszy idzie ściśnięty między ścianą samochodów a ścianami kamienic. Zawsze bałam się tu chodzić* (113)
>
> *odzyskanie chodników dla pieszych* (123)



Oprócz ściągnięcia aut z chodników wskazywano również na konieczność takiego poprawienia organizacji miejsc, aby zapobiegać parkowaniu z pogwałceniem przepisów i utrudniającym ruch kierowcom i/lub pieszym oraz zasłanianiu widoczności, np.:

> *Pilnować, żeby auta parkowały tylko w wyznaczonych miejscach i nie blokowały pieszych i ruchu.* (5)
>
> Obowiązkowo powinno się postawić estetyczne słupki ograniczające dzikie parkowanie na chodnikach. (90)

nielegalne parkowanie w miejscach zakreskowanych (utrudniające widoczność przy skrzyżowaniach) (93)

Szczególnie niebezpieczny jest dla rowerzysty przejazd kontapasem w górę ul. Mylną i przedostanie się przez krzyżówkę z Poznańskiej na Strzałkowskiego – kierowcy nadjeżdżający z Poznańskiej nie widzą wyłaniających się z Mylnej pieszych i rowerzystów, ponieważ stoją tam zaparkowane auta.

Na obu ulicach brakuje zieleni a samochody parkują na niedozwolonych miejscach. Może rozwiązaniem byłoby ustawienie na „martwych polach" i przy skrzyżowaniach donic z roślinami? Pomysłem na parkowanie w niedozwolonych miejscach może być również postawienie na takich miejscach stojaków rowerowych (...) (106)

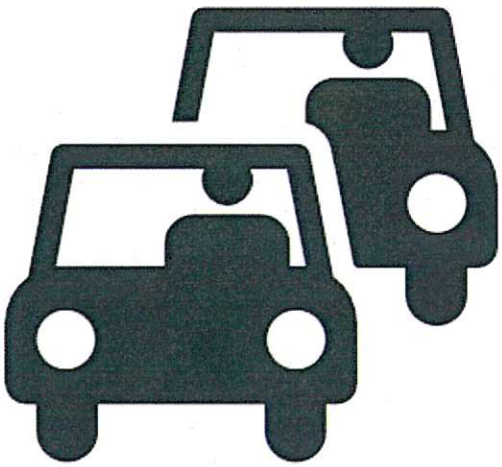
Na koniec warto zauważyć, że na konieczność zmiany organizacji parkowania oraz jakości chodników wskazało też kilka spośród tych osób, które krytykują zaproponowane postulaty, np.:

[zachować] 2 pasy ruchu - koniecznie - zwężenie ich spowoduje jeszcze większe korki, a to emisję spalin pod oknami. Poznańska rzadko kiedy stoi w korku, po zmianach będzie tragedia. (...) [poprawić] jakość chodników, sposób wydzielania miejsc parkingowych (1)

Pojawiły się też propozycje, aby ograniczyć możliwość parkowania dla osób spoza Jeżyc, podnieść opłaty dla takich osób, ograniczyć maksymalny czas parkowania oraz zbudować parkingi buforowe na granicy Jeżyc lub niedaleko od ich granicy.

Usprawnić ruch samochodowy

Piąta kategoria postulatów pochodzi przede wszystkim od osób krytykujących wszystkie lub prawie wszystkie zaproponowane pomysły dotyczące uspokajania ruchu (23 osoby, 16% uczestników ankiety), w większości omówione na poprzednich stronach i dotyczy usprawnień i preferencji dla ruchu samochodowego.



Ich autorzy proponują ulepszyć przede wszystkim:

- organizację ruchu na Dąbrowskiego, np. poprzez likwidację świateł przy Rynku Jeżyckim (7 głosów – 5% uczestników),

Aby odciążyć ul. Poznańską i Jeżycką należy przywrócić poprzedni układ komunikacyjny w okolicy Rynku Jeżyckiego. Obecne zwiększone obciążenie wynika z braku przepustowości ul. Dąbrowskiego wywołanej nową sygnalizacją świetlną (26)

- przepustowość ruchu samochodowego (5 głosów – 4%), np.:

[poprawić] przepustowość dla samochodów oraz zachowanie zielonej fali, aby samochody jak najkrócej przebywały na Jeżycach, a tym samym mniej zanieczyszczały powietrze i przez krótszy czas hałasowały (48)

- synchronizację świateł na skrzyżowaniach Poznańskiej z Mickiewicza, Roosevelta i Libelta zwiększającą płynność ruchu (4 głosy – 3%), np.:

Płynność ruchu poprzez dostosowanie sygnalizacji na przyległych skrzyżowaniach. (49)

Lepsze zsynchronizowanie sygnalizacji świetlnej ul.Poznańskiej z ul.Rosevelta oraz z ul.Mickiewicza. (43)

- organizację ruchu na skrzyżowaniu ulic Jeżyckiej i Kościelnej (4 głosy, 3%), np.

Likwidacja buspasa na Kościelnej lub likwidacja buspasa przynajmniej na odcinku od Kombinatu do wiaduktu, żeby samochody z Jeżyckiej mogły swobodniej skręcać w prawo. (78)

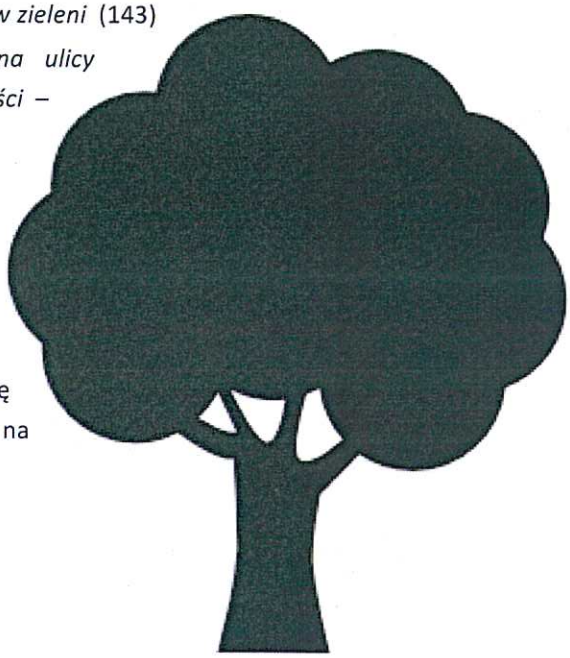
usprawnienie korkujących się wylotów ulic (z Jeżyckiej w Kościelną np poprzez wprowadzenie zasady prawej ręki/dróg równorzędnych i z Poznańskiej w Roosevelta/Libelta np poprzez dostosowanie cykli sygnalizacji świetlnej) (32)

- a także poprawić nawierzchnię jezdni (4 głosy, 3%),
- oraz zwiększyć liczbę miejsc parkingowych (3 głosy – 2%).

Zadbać o zieleń

Jeszcze jeden postulat, który uzyskał wiele wskazań i to mimo że nie znalazł się wśród propozycji ZOJ, to rekultywacja zieleni przyulicznej oraz nowe nasadzenia. Wskazywano, że byłby to nie tylko sposób na upiększenie ulicy, ale też na przeciwdziałanie zanieczyszczeniom powietrza i hałasowi. Oto przykładowe wypowiedzi.

> *Więcej drzew i zieleni. Zapełnić puste miejsca między budynkami drzewami.* (10)
>
> *ZIELEŃ! Zieleń w formie drzew, klombów, itd.* (19)
>
> *(...) Tutejsza zabudowa tworzy wąski i dług i tunel akustyczny wzmacniający dźwięki, a brak naturalnego wytłumienia (takiego jak drzewa) tworzy bardzo uciążliwe i szkodliwe środowisko akustyczne. (...)* (99)
>
> *Zgadzam się ze wszystkimi propozycjami ROJ, super, gdyby pomyślano jeszcze także o zieleni (teraz to pustynia betonu i asfaltu)* (125)
>
> *(...) Absolutną koniecznością jest zasadzenie drzew - wprowadzenie stałej (nie w donicach) roślinności w pasmach do parkowania równoległego (w odstępach co x=~10 miejsc). (...)* (105)
>
> *(...) więcej zieleni - na poznańskiej nie ma drzew i pasów zieleni* (143)
>
> *(...) Zasadzenie (początkowo choć kilku) drzew na ulicy Poznańskiej - walory estetyczne, a przy większej ilości – akustyczne i ekologiczne (...)* (99)



Wśród innych, sporadycznie wskazywanych postulatów, których nie omówiono do tej pory, najczęściej pojawiał się temat estetyki i czystości, np. usuwania psich kup i napisów na murach oraz tworzenia murali.

Podsumowane i główne wnioski

1. Badanie ankietowe przeprowadzone przez ZOJ wskazuje, z jednej strony, na istnienie wyraźnej potrzeby uspokajania ruchu na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej, z drugiej zaś – na istnienie znaczącej grupy użytkowników tej ulicy, którzy są przeciwni tego typu działaniom.
2. Istnieje napięcie między punktem widzenia wynikającym z użytkowania tych ulic głównie w roli kierowcy a punktem widzenia wynikającym z użytkowania ich w roli pieszego, rowerzysty i/lub mieszkańca (zwłaszcza tego rzadziej używającego samochodu).
3. Większość zaproponowanych postulatów cieszy się zainteresowaniem i poparciem wielu mieszkańców. Obawy i kontrowersje wywołuje w szczególności pomysł likwidacji jednego z dwóch pasów jezdni na tych ulicach, zwłaszcza w pobliżu skrzyżowań z ul. Kościelną i Roosevelta. Sporo wątpliwości dotyczy też zasadności tworzenia ronda na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza.

Wyniki ankiety sugerują, że należy zlecić opracowanie wariantowej koncepcji uspokojenia ruchu na tych ulicach, której celem byłoby:

1. Poprawienie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na całej długości ulic, a w szczególności na przejściach dla pieszych oraz przy szkole, przez spowolnienie prędkości samochodów.
2. Poprawienie komfortu poruszania się pieszych i rowerzystów, w szczególności poprzez wprowadzenie kontrapasów na obu ulicach, zagwarantowanie szerokości chodnika wynoszącej min. 2m lub przynajmniej likwidację przewężeń oraz stworzenie dodatkowych przejść dla pieszych wybranych spośród następujących lokalizacji: przez Poznańską – na wysokości szpitala, przy wlocie Wąskiej oraz przy Żurawiej; przez Jeżycką – na zachód od Barzyńskiego, przy Kochanowskiego oraz przy Mącznej.
3. Zwiększenie komfortu zamieszkiwania przy ul. Poznańskiej i Jeżyckiej poprzez redukcję hałasu i ilości spalin dzięki spowolnieniu prędkości samochodów, oraz przywróceniu zieleni, zwłaszcza drzew (odtworzenie wcześniej rosnących i ewentualne nowe nasadzenia).
4. Poprawa organizacji parkowania:
    a. zastąpienie parkowania na chodnikach parkowaniem na jezdni lub ewentualnie w zatokach;
    b. uniemożliwienie lub maksymalne utrudnienie parkowania niezgodnego z przepisami, utrudniającego ruch samochodowy, rowerowy i pieszy oraz zasłaniającego widoczność przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach.
5. Poprawa funkcjonowania skrzyżowania Jeżyckiej i Poznańskiej z Mickiewicza.

Jednocześnie koncepcja powinna być przygotowana tak, aby:

- jednym z wariantów do rozważenia byłoby zachowanie dwóch pasów jezdni na części ulic – na Jeżyckiej od strony Kościelnej i Poznańskiej od strony Roosevelta;
- dążyć do zachowania możliwie dużej liczby spośród legalnie istniejących obecnie miejsc parkingowych;
- zachować dojazd samochodem do wszystkich posesji;
- przewidzieć miejsca do tymczasowego parkowania dla pojazdów obsługi.

Należy też kontynuować starania o wyłączenia problematycznej sygnalizacji świetlnej przy Rynku Jeżyckim, o powstanie nowej ul. Św. Wawrzyńca oraz wystąpić o analizy natężenia ruchu na całych Jeżycach.

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU OSIEDLA
Filip Schmidt