

Koncepcja rozbudowy ulic Dolna Wilda i Górna Wilda o dwukierunkową drogę dla rowerów

Podsumowanie konsultacji społecznych

Ponad 200 osób wzięło udział w konsultacjach społecznych koncepcji budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Dolna Wilda, przeprowadzonych na przełomie stycznia i lutego 2018 r. Na wniosek rady osiedla Wilda opiniowanie zostało poszerzone o spotkanie z mieszkańcami, które zorganizowano w formie dyżurów eksperckich.

Pomimo, że inwestycja obejmuje budowę drogi rowerowej, przyniesie korzyści nie tylko rowerzystom, ale również pieszym i kierowcom. Oznacza ona bowiem remont chodników oraz wyznaczenie nowych miejsc postojowych po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda.

Dzięki budowie drogi rowerowej wzdłuż ul. Dolna Wilda i Górna Wilda powstanie połączenie istniejącego ciągu pieszo-rowerowego położonego przy pierwszej z tych ulic z ul. Królowej Jadwigi. Projekt został uwzględniony w Programie Rowerowym Miasta Poznania. Jego realizacja zapewni wygodny dojazd rowerem do ul. Olimpijskiej, Spychalskiego (dawniej Chwiałkowskiego) i Niedziałkowskiego oraz Parku Jana Pawła II. To również ważna część trasy rowerowej łączącej północ z południem Poznania.

Szczegółowy opis przebiegu projektowanej drogi wraz z materiałami graficznymi został opublikowany na stronie ZDM w zakładce Projekty drogowe 23 stycznia. Od tego dnia do 8 lutego zainteresowane osoby mogły podzielić się swoimi uwagami wysyłając email na adres rower.dolnawilda@zdm.poznan.pl lub pocztą tradycyjną na adres siedziby ZDM przy ul. Wilczak 17 w Poznaniu. Pisemne sugestie do zaprezentowanej koncepcji można było również dostarczyć do ZDM osobiście.

Ponadto 7 lutego w Szkole Branżowej I stopnia przy ul. Św. Jerzego odbyły się dyżury ekspertów, podczas których pracownicy ZDM i projektant koncepcji odpowiadali na pytania mieszkańców.

W wyniku konsultacji do ZDM przesłanych zostało 11 wiadomości email oraz podpisane przez blisko 200 osób pismo z propozycją przeniesienia drogi rowerowej na wschodnią stronę ul. Dolna Wilda (od strony lodowiska Chwiałka).

Po przeanalizowaniu wszystkich uwag i propozycji mieszkańców, projektant koncepcji wraz z merytorycznym wydziałem ZDM zdecydowali o uwzględnieniu następujących postulatów przy dalszych pracach nad dokumentacją projektową:

1. Zatoki i miejsca postojowe zostaną zaprojektowane po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda.
2. Przebieg drogi rowerowej zostanie maksymalnie odsunięty od fasady budynków przy ul. Dolna Wilda.
3. Zniwelowane zostaną wszystkie odgięcia przebiegu drogi rowerowej.
4. Na przejeździe rowerowym przez ul. Królowej Jadwigi przy skrzyżowaniu z ul. Półwiejską zaprojektowana zostanie śluza rowerowa, umożliwiająca włączanie do ruchu w kierunku zachodnim.
5. Przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu ul. Żelazka i Dolna Wilda zostaną zaprojektowane na wszystkich czterech wlotach.
6. Na przejazdach rowerowych zastosowane będą tzw. obrzeża wtopione, ułatwiające ich pokonanie.
7. Chodnik i droga rowerowa wzdłuż ul. Dolna Wilda zostaną zamienione miejscami.

8. Projekt miejsc postojowych będzie uwzględniał miejsca parkingowe dla samochodów dostępnych w ramach car-sharingu.

9. Przejście przez ul. Dolna Wilda przy ul. Spychalskiego zostanie dodatkowo doświetlone, aby podnieść poziom bezpieczeństwa.

Z uwagi na konieczność zachowania ciągłości przebiegu połączenia rowerowego, droga rowerowa będzie zaprojektowana po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. Biegnie ona po tej stronie konsekwentnie od granic miasta, a ponadto od strony zabudowań osiedla zlokalizowanych jest znacznie więcej miejsc będących początkiem lub celem podróży.

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji rozbudowy ul. Dolna Wilda i Górna Wilda o dwukierunkową grodę dla rowerów

Poznań, 09.03.2018

Uwagi i propozycje szczegółowe

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 11

| Ip. | Postulat / propozycja zmiany / pytanie | Wiadomości email | odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta |
|-----|--|---|---|
| 1 | Dlaczego zdecydowano się na lokalizację drogi rowerowej po zachodniej stronie ul. Dolna Wilda? Po wschodniej stronie jest dużo niezagospodarowanego miejsca - czy nie łatwiej i lepiej byłoby poprowadzić drogę dla rowerów tamtedy? | W związku z niewydolną kanalizacją deszczową, zakres inwestycji należy poszerzyć o przebudowę kanalizacji, aby usprawnić jej działanie. Opis inwestycji wskazuje na konieczność wymiany krawężników i wpustów, co oznacza rozbiórkę części konstrukcji drogi - należy wykorzystać tę okazję do poprawy jakości działania kanalizacji. | Projektowana trasa to kontynuacja ciągu od granicy miasta, który konsekwentnie biegnie po stronie zachodniej, odcinek spełnia założenia Programu Rowerowego Miasta Poznania (badania uwzględnione w opracowaniu wykazały, że trasa po stronie zachodniej wygeneruje zdecydowanie większy ruch niż po stronie przeciwnej) ponadto po stronie zachodniej znajdują się cele i źródła podróży, które są generującą ruch rowerowy. |
| 2 | Projektowane miejsca postojowe na wysokości budynku Dolna Wilda 34 po zachodniej stronie ulicy będą generować zagrożenie dla kierowców/pasażerów wyjeżdżających z posesji i włączających się do ruchu. Parkujące na nich auta będą ograniczać widoczność. W przeszłości w/w pojazdy parkowały na pasie zieleni, czego efektem były liczne wypadki i kolizje. Obecnie, po interwencji mieszkańców w ZDM, są tam wbudowane słupki wygrozdzeniowe, aby nikt nie parkował na pasie zieleni przy zjeździe i nie ograniczał widoczności. Miejsca postojowe należy zaprojektować po drugiej stronie ulicy. | Poprawa wydolności kanalizacji we wskazanym miejscu wymaga wielu dodatkowych zadań takich jak budowa kolektora, które wykraczają poza zakres budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów. | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. |
| 3 | W celu zbilansowania miejsc postojowych, likwidowanych na rzecz ścieżki rowerowej, można je zaprojektować po stronie wschodniej ulicy, tak jak jest to zaproponowane na wysokości budynku nr 50,48 i 46 ul. Dolnej Wildy. Wybudowanie miejsc postojowych po stronie wschodniej będzie tańsze, ponieważ nie występuje tu gęsta sieć uzbrojenia terenu. Występuje jedynie sieć kablowa zasilająca lampy uliczne. Po stronie zachodniej występują sieci teletechniczne, w tym światłowodowa, wodna, elektryczna, gazowa, kanalizacja sanitarna itp., które trzeba by było przebudować z uwagi na zachowanie odpowiednich głębokości względem poziomu terenu, np. strefa przemarzania (sieć wodna). | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano długą zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano długą zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. |
| 4 | W celu uniknięcia wypadków/kolizji (rowerzystów i pojazdów), drogę rowerową na skrzyżowaniu ze zjazdami należy zlokalizować możliwie jak najdalej od krawędzi budynku. Z uwagi na istniejącą zabudowę, kierowcy pojazdów samochodowych wyjeżdżając z posesji mają ograniczoną widoczność. | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano długą zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - droga rowerowa została odsunięta od fasady budynków. |
| 5 | Przy ul. Dolna Wilda 26 znajduje się sklep spożywczy ("Delikatesy Centrum"), który jest długo otwarty w dni powszednie i różne święta. Wiele klientów sklepu parkuje samochody bezpośrednio pod wejściem. Jest im tak wygodnie - nawet jeśli blokują w ten sposób wjazd/wyjazd przez bramę obok oraz utrudniają wyjeżdżanie z betonowej drogi dojazdowej wzdłuż tego samego budynku. Do tego sklepu towar jest dostarczany samochodami wielkimi jak śmieciarki, które stoją "okrakiem" na chodniku. Po wykonaniu ścieżki rowerowej przywyuczajenia klientów i obsługi sklepu raczej się nie zmienia, a do przeciskających się obecnie pieszych oraz kierowców-mieszkańców dojdą jeszcze rowerzyści | Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano długą zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda. | Wskazany sposób parkowania w tej lokalizacji jest niezgodny z obowiązującymi przepisami, należy korzystać z ogólnodostępnych miejsc parkingowych. W przypadku częstych wykroczeń w tym miejscu, informowane będą odpowiednie służby. |
| 6 | | | |

| | | |
|----|--|--|
| | <p>Uzupełnieniem planowanej drogi rowerowej powinno być uspokojenie ruchu samochodowego na ul. Dolna Wilda, od skrzyżowania z Górą Wildą co najmniej do ul. Czajczej. Teraz auta pędzą ile się da, pora dnia nie ma znaczenia. Pomimo kilku wyjazdów z dróg podporządkowanych oraz przejść dla pieszych niektórzy kierowcy nawet wyprzedzają. Doświadczony kierowca-mieszkaniec włączający się do ruchu z ulicy Głębokiej, Spychalskiego lub któregoś z okolicznych parkingów, bram lub garaży ogłada się w obie strony, bo może spodziewać się innego rodzaju pędzącego 90 km/h pod prąd. Jeśli nic się nie zmieni, przyszli rowerzyści będą mieli ruchome przeszkody w postaci aut próbujących (bardzo ostrożnie) wyjechać na Dolną Wildę.</p> | <p>Dolna Wilda jest drogą klasy G-główna, pomiędzy ul. Chwilkowskiego i ul. Czajczą jezdnią drogi będzie zawężona zgodnie z projektem. Ponadto wyjazd z ul. Czajczej zostanie wyniesiony. Uspokojenie ruchu na ulicy Dolna Wilda wykracza poza zakres opracowania.</p> |
| 7 | <p>Jaki procent zieleni miejskiej będzie "zabrany" z ul. Dolnej Wildy- chodzi o pas zieleni wzdłuż bloków nr 34-36 i pas zieleni wzdłuż basenu Chwialka?</p> | <p>Zaprojektowano nieprzerwany pas zieleni na odcinku od ul. Spychalskiego (dawnej Chwialkowskiego) do adresu Dolna Wilda 42</p> |
| 8 | <p>Czy w pobliżu ośrodka POSIR lub w sąsiedztwie Parku Jana Pawła II planowane jest zlokalizowanie stacji Poznńskiego Roweru Miejskiego?</p> | <p>Za Poznński Rower Miejski odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), jednak w 2018 nie jest planowana lokalizacja stacji PRM na wskazanym obszarze.</p> |
| 9 | <p>Chodnik naprzeciw numerów 44 i 42a zostanie przeznaczony na drogę rowerową i chodnik, a miejsc dla samochodów już tu nie będzie. Czy w takim razie nie można po wschodniej stronie jezdni, naprzeciw tych numerów, zaprojektować zatoczek dla samochodów, tak jak w przypadku numerów 48 i 46?</p> | <p>Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - po wschodniej stronie zaprojektowano zatokę postojową.</p> |
| 10 | <p>Negatywnie należy ocenić liczne odgięcia drogi dla rowerów wynikające z wytyczenia zatok parkingowych. Wymusza to zwężenie do 2 m, a więc wytyczenie ciągu o minimalnych dopuszczalnych parametrach dla dwukierunkowej drogi dla rowerów. Jest to droga układu podstawowego wg Programu Rowerowego Miasta Poznania i powinna być budowana z perspektywą przyrostu ruchu rowerowego. Zgodnie z zapisem Programem Rowerowego radial R5 PD może generować ruch na poziomie 8 tys. rowerzystów na dobę, tymczasem przebieg drogi i jej przepustowość została podporządkowana wytyczeniu 10 miejsc parkingowych. Nie został zachowany priorytet ruchu rowerowego, co jest niezgodne z podstawowymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi dotyczącymi transportu. Ponadto rozwiązaniem to pogarsza warunki ruchu pieszego, wymuszając zwężenie chodnika poniżej 2 m. Rekomendujemy rezygnację z wytyczenia zatok parkingowych lub wytyczenie zamiast nich 2-metrowych pasów postojowych. Na ulicy zachowano 3,5-metrowe pasy ruchu, czyli maksymalne dozwolone na ulicy o tej klasie - dzięki ich zwężeniu można uzyskać miejsce na wytyczenie postoju na jezdni.</p> | <p>Wszystkie miejsca postojowe zostały przeniesione na wschodnią stronę, tym samym odgięcia drogi rowerowej zostały zniwelowane.</p> |
| 11 | <p>Należy zapewnić połączenie drogi dla rowerów na ul. Górna Wilda z ul. Półwiejską w obu kierunkach. Po wybudowaniu drogi wjazd na nią nie będzie możliwy przejazdem rowerowym przez ul. Królowej Jadwigi w kierunku południowym.</p> | <p>Budowa drogi rowerowej na odcinku ul. Królowej Jadwigi - Krakowska jest odrębnym zadaniem.</p> |
| 12 | <p>Na skrzyżowaniu ul. Królowej Jadwigi/Półwiejska - przy zmianie projektu przejazdu do ul. Półwiejskiej należy również przewidzieć możliwość włączenia się do ruchu i kontynuowania jazdy w kierunku zachodnim ul. K. Jadwigi (śluzą typu 3).</p> | <p>Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano śluzę rowerową.</p> |
| 13 | <p>Wlot ul. Dolna Wilda w ul. Górna Wilda powinien być zawężony w miejscu wytyczenia pola wyłączzonego z ruchu i zabezpieczony przez nielegalnym parkowaniem. Przy projektowanej organizacji ruchu istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo parkowania pojazdów przed przejazdem rowerowym, co będzie skutkowało zmniejszeniem widoczności rowerzysty i ryzykiem potrącenia rowerzysty wjeżdżającego na przejazd.</p> | <p>Propozycja zostanie uwzględniona w projekcie Stałej Organizacji Ruchu dla obszaru objętego opracowaniem.</p> |
| 14 | <p>W miejscu wlotu teowego drogi rowerowej na skrzyżowaniu z ul. Olimpijską należy poszerzyć drogę do 2,5 m. Rezerwa terenu nie wymusza zwężenia drogi do 2 m.</p> | <p>Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.</p> |
| 15 | | |