

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

Poznań, 09.03.2018

Uwagi i propozycje szczegółowe

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 11

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
<b>Wiadomości email</b>		
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 tamtędy?	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 sa generują ruch rowerowy.
2	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.	Poprawa wydolności kanalizacji we wskazanym miejscu wymaga wielu dodatkowych zadań takich jak budowa kolektora, które wykraczają poza zakres budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów.
3	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 wygrodeniowe, aby nikt nie parkował na pasie zieleni przy zjeździe i nie ograniczał widoczności. Miejsca postojowe należy zaprojektować po drugiej stronie ulicy.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano zatokę po wschodniej stronie ul. Dolna Wilda.
4	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 zasilającą 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.
5	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 - droga rowerowa została odsunięta od fasady budynków.
6	Przy ul. Dolna Wilda 26 znajduje się sklep spożywczy ("Delikatesy Centrum"), który jest długo otwarty w dni powszednie i różne święta. Wielu 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 przyzwyczajenia klientów i obsługi sklepu raczej się nie zmienią, a do przeciskających się obecnie pieszych oraz kierowców-mieszkańców dojdą jeszcze rowerzyści	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.

7	Uzupełnieniem planowanej drogi rowerowej powinno być uspokojenie ruchu samochodowego na ul. Dolna Wilda, od skrzyżowania z Górną 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 ogląda się w obie strony, bo może spodziewać się innego rodaka 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.	Dolna Wilda jest drogą klasy G-główna, pomiędzy ul. Chwiłkowskiego i ul. Czajczą jezdnia drogi będzie zawężona zgodnie z projektem. Ponadto wyjazd z ul. Czajczej zostanie wyniesiony. Uspokojenie ruchu na ulicy Dolna Wilda wykracza poza zakres opracowania.
8	Jaki procent zieleni miejskiej będzie "zabrany" z ul. Dolnej Wildy- chodzi o pas zieleni wzdłuż bloków nr 34-36 i pas zieleni wzdłuż basenu Chwiątka?	Zaprojektowano nieprzerwany pas zieleni na odcinku od ul. Spychalskiego (dawniej Chwiłkowskiego) do adresu Dolna Wilda 42
9	Czy w pobliżu ośrodka POSiR lub w sąsiedztwie Parku Jana Pawła II planowane jest zlokalizowanie stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego?	Za Poznański Rower Miejski odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), jednak w 2018 nie jest planowana lokalizacja stacji PRM na wskazanym obrzarze.
10	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 zatoczki dla samochodów, tak jak w przypadku numerów 48 i 46?	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - po wschodniej stronie zaprojektowano zatokę postojową.
11	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 rozwiązanie to pogarsza warunki ruchu pieszego, wymuszając zwężenia 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.	Wszystkie miejsca postojeowe zostały przeniesione na wschodnią stronę, tym samym odgięcia drogi rowerowej zostały zniwelowane.
12	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.	Budowa drogi rowerowej na odcinku ul. Królowej Jagwigi - Krakowska jest odrębnym zadaniem.
13	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 (śluza typu 3).	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zaprojektowano śluzę rowerową.
14	Wlot ul. Dolna Wilda w ul. Górna Wilda powinien być zawężony w miejscu wytyczenia pola wyłączanego 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.	Propozycja zostanie uwzględniona w projekcie Stałej Organizacji Ruchu dla obszaru objętego opracowaniem.
15	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.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.

16	Pomiędzy ulicą Czajczą a Żelazka należy skorygować przebieg krawężnika, zważając jezdnię ul. Dolna Wilda przy wylocie ul. Czajczej i skracając pas do lewoskrętu w ulicę Żelazka. Pozwoli to na zmianę geometrii drogi dla rowerów i uniknięcie odginania drogi dla rowerów w głąb ulicy Czajczej, a także poszerzenie chodnika. Takie rozwiązanie zostało zaakceptowane przez Miejskiego Inżyniera Ruchu podczas spotkania Rady Rowerowej w dn. 19.10.2017 roku, jednak nie zostało uwzględnione w projekcie.	Rozwiązanie jest niemożliwe do realizacji ze względu na zbyt duże wartości wymaganych promieni łuków poziomych dla drogi klasy G, jaką jest ul. Dolna Wilda. Niemożliwe jest również skrócenie istniejącego lewoskrętu ze względu na wymagania minimalnej długości pasa lewoskrętu. Odginanie drogi rowerowej spowodowane jest wyniesieniem na skrzyżowaniu ul. Czajczej i Dolna Wilda.
17	Przejazd rowerowy po południowej stronie skrzyżowania z ul. Żelazka jest odsunięty od tarczy skrzyżowania, co powoduje nienaturalne wydłużenie drogi rowerzysty przy skręceniu w stronę centrum i w relacji odwrotnej. Należy wyznaczyć przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania. Projekt nie uwzględnia istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Żelazka. Doprojektowanie przejazdu nie powinno w tej sytuacji stanowić problemu.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - doprojektowano przejazdy rowerowe przez wszystkie wloty skrzyżowań.
18	Połączenie projektowanej drogi dla rowerów z istniejącą drogą dla rowerów i pieszych w kierunku ul. Hetmańskiej powinno być zaprojektowane bez obrzeża lub z obrzeżem wtopionym, tak aby nie powodować uskoku.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji - zastosowane zostanie obrzeże wtopione.
19	Należy wykonać całą trasę z ciągłością niwelety i nawierzchni, ponieważ wszystkie ulice w kierunku Górnej Wildy będą docelowo stanowić wjazd do strefy Tempo-30, a trasa rowerowa w ciągu ul. Dolna Wilda należy do tras głównych typu radial.	Projekt uwzględni budowę wyniesionego skrzyżowania ul. Dolna Wilda z ul. Czajczą.
20	Na wszystkich skrzyżowaniach, na których następuje korekta łuków należy unikać projektowania ścieku obniżonego z klinkieru. Pogarsza to możliwość właściwego osadzenia krawężników wtopionych. Należy przeprowadzić możliwe korekty umiejscowienia wpustów kanalizacyjnych.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.
<b>Dyżur ekspercki</b>		
21	Na odcinku wzdłuż ul. Górna Wilda należy zamienić miejscami drogę rowerową i chodnik.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.
22	Przy ul. Olimpijskiej należy wyznaczyć przejazdy rowerowe w sąsiedztwie przejść dla pieszych.	Wlot drogi dla rowerów jest czwartym wlotem skrzyżowania, co daje możliwość jazdy we wszystkich kierunkach - rozwiązanie jest zgodne ze Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej.
23	W projektowanych miejscach postojowych należy uwzględnić miejsca dla samochodów car-sharingu.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.
24	Należy poddać analizie możliwość wyznaczenia miejsc parkingowych pomiędzy Stadionem im. Edmunda Szyca, a pływalnią.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
25	Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Dolna Wilda z ul. Św. Jerzego i Czajczą - kierowcy włączający się do ruchu powodują wiele niebezpiecznych sytuacji.	Skrzyżowanie ul. Dolna Wilda z ul. Czajczą zostanie wyniesione - takie rozwiązanie zwraca większą uwagę kierowców włączających się do ruchu. Natomiast na skrzyżowaniu Dolna Wilda z ul. Św. Jerzego zastosowano sygnalizację świetlną, która powinna rozwiązać kwestie bezpieczeństwa w obrębie skrzyżowania.
26	Należy poprawić bezpieczeństwo pieszych korzystających z przejścia przez ul. Dolna Wilda w ciągu ul. Spychalskiego (dawniej Chwiałkowskiego).	W tym miejscu zostaną zastosowane znaki aktywne D-6b i dodatkowe doświetlenie przejścia dla pieszych.
27	Miejsca postojowe na wysokości ul. Dolna Wilda 34 należy wyznaczyć po wschodniej stronie ulicy.	Propozycja została uwzględniona w dokumentacji.
28	Dobrze byłoby maksymalnie odsunąć miejsca postojowe po zachodniej stronie ul. Dolna Wilda od zabudowań.	Wszystkie miejsca postojowe wyznaczone zostały po stronie wschodniej.