UCHWAŁA NR IX/68/II/2015
RADY OSIEDLA STARE MIASTO
z dnia 29 października 2015 r.

w sprawie **zaopiniowanie projektu koncepcyjnego dla strefy "Tempo 30" w centrum Poznania - etap IV.**

Na podstawie § 28 ust. 1, w związku z § 9 ust. 1 pkt 9 uchwały nr LXXVI/1136/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 31 sierpnia 2010 r. w sprawie uchwalenia Statutu Osiedla Stare Miasto (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2010 r. Nr 240 poz. 4481), uchwala się, co następuje:

§ 1

1. Opiniuje się pozytywnie projekt koncepcyjny dla strefy „Tempo 30 w centrum Poznania”- etap IV.
2. Uwagi Rady Osiedla do projektu koncepcyjnego dla strefy „Tempo 30 w centrum Poznania”- etap IV stanowią załącznik nr 1 do uchwały.
3. Uwagi mieszkańców do projektu koncepcyjnego dla strefy „Tempo 30 w centrum Poznania”- etap IV stanowią załącznik nr 2 do uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący Rady Osiedla

Jacek Maleszka

UZASADNIENIE
DO PROJEKTU UCHWAŁY
RADY OSIEDLA STARE MIASTO

w sprawie **zaopiniowanie projektu koncepcyjnego dla strefy "Tempo 30" w centrum Poznania - etap IV.**

Pismem RI.400.674.2015 z 21 sierpnia 2015 r. Zarząd Dróg Miejskich zwrócił się z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie zaopiniowania projektu koncepcyjnego dla strefy „Tempo 30" w centrum Poznania – etap IV. Mając na uwadze konieczność poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz podniesienia komfortu życia na Starym Mieście, a także opierając się na przeprowadzonych internetowych konsultacjach z mieszkańcami, Osiedle Stare Miasto opiniuje **pozytywnie projekt strefy Tempo 30 – etap IV**, z zastrzeżeniem wprowadzenia proponowanych przez Radę Osiedla uwag i propozycji w projekcie.

Rada Osiedla Stare Miasto udostępniła projekt mieszkańcom Poznania na swojej stronie internetowej: http://staremiasto.poznan.pl/ oraz przeprowadziła, na miarę swoich możliwości, konsultacje społeczne – tj. na spotkania Komisji zaproszeni byli wszyscy mieszkańcy zainteresowani projektem oraz drogą elektroniczną zebrane wszelkie opinie i uwagi do projektu.

Jednocześnie **przypominamy o konieczności** zorganizowania przez Zarząd Dróg Miejskich i Urząd Miasta **spotkania konsultacyjnego lub informacyjnego dla mieszkańców** Starego Miasta.

Koniecznym jest również uzupełnienie projektu Tempo 30 o zieleń i elementy małej architektury. W opinii Komisji brak tych elementów zdecydowanie ogranicza ewentualne pozytywne zmiany związane z realizacją Strefy Tempo 30.

W związku z powyższym oraz z § 9 ust. 1 pkt 9 Statutu Osiedla Stare Miasto stanowiącym, że Osiedle realizuje swoje zadania poprzez wydawanie opinii w sprawach przekazanych przez Radę Miasta, Prezydenta i jednostki organizacyjne, podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne..

Wnioskodawca
Przewodniczący Zarządu Osiedla

Zbigniew Burkietowicz

Załącznik 1 do uchwały nr IX/69/II/2015
Rady Osiedla Stare Miasto
z dnia 29 października 2015 r.

Uwagi dotyczące projektu koncepcyjnego dla strefy "Tempo 30" w centrum Poznania – etap IV.

1. Likwidacja sygnalizacji świetlnej

Popieramy likwidację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach:

- Kościuszki - Powstańców Wielkopolskich,
- Kościuszki - Ratajczaka,

oraz wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych, jednocześnie dla zapewnienia zwiększenia bezpieczeństwa ruchu wnosimy o ustawienie znaku ostrzegawczego A-5 przed wyżej wymienionymi skrzyżowaniami równorzędnymi.

Dla skrzyżowania Ratajczaka - Powstańców Wielkopolskich wyłączenie świateł opiniujemy pozytywnie **pod warunkiem** ograniczenia do jednego pasa ruchu na każdym z wlotów na skrzyżowanie, czyli również na ul. Ogrodowej oraz wyniesieniu skrzyżowania lub zmiany ulicy Ogrodowej w jednokierunkową, jak we wcześniejszej propozycji Rady Osiedla.

2. Ulica Kościuszki

Dla całej ulicy Kościuszki pozytywnie opiniujemy ograniczenie ulicy do jednego pasa ruchu i wyznaczenie kontrapasa.
Przejazd z nowego kontrapasa w południowej części ul. Kościuszki przez skrzyżowanie z ul. Św. Marcin w istniejący kontrapas w północnej części ulicy powinien być wyznaczony na wprost, bez konieczności skrętu w prawo w rejon przejścia dla pieszych.

3. Ulica Kościuszki - odcinek od skrzyżowania z ul. Św. Marcin do ul. Powstańców Wielkopolskich.

Proponujemy utrzymanie parkowania ukośnego na ulicy Kościuszki pod warunkiem odseparowania miejsc parkingowych od chodnika - wysoki krawężnik lub ograniczniki.
Opcjonalnie proponujemy wariant dodatkowy (naszym zdaniem wariant optymalny) - podobnie jak w naszej propozycji dla ulicy Ratajczaka - poprowadzenie kontrapasa rowerowego pomiędzy miejscami parkingowymi a chodnikiem (miejsca parkingowe - kontrapas - chodnik).

4. Ulica Kościuszki - odcinek od skrzyżowania z Powstańców Wielkopolskich do Ratajczaka

Nie widzimy potrzeby zmiany parkowania z prostopadłego na równoległe na odcinku od ul. Powstańców Wielkopolskich do ul. Ratajczaka (po stronie wschodniej) ze względu na to, iż miejsca te nie znajdują się na chodniku.
W rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki / Ratajczaka / Niezłomnych proponujemy wymalowanie przejazdu rowerowego już od strony ul. Niezłomnych w kierunku ul. Kościuszki oraz ul. Ratajczaka.

5. Ulica Taylora

Pozytywnie opiniujemy zmiany na ul. Taylora, widząc jednocześnie konieczność odseparowania od chodnika miejsc parkingowych ukośnych np. w formie wysokiego krawężnika.

5.1. Kontrapas w ul. Taylora

Należy wziąć pod uwagę wyznaczenie dojazdu do kontrapasa na ul. Taylora: przejazd rowerowy na wprost przez skrzyżowanie z al. Niepodległości z zachodniej części ul. Taylora w nowy kontrapas oraz lewoskręt rowerowy z zachodniej jezdni z al. Niepodległości.

6. Ulica Taczaka

Popieramy realizację zwycięskiego projektu konkursowego dla ul. Taczaka (konkurs "Przestrzeń Wspólna – opracowanie koncepcji zagospodarowania ulic Taczaka i Garncarskiej w Poznaniu jako przestrzeni zamieszkania, usług, ruchu i spotkań"), jeśli jednak realizacja projektu konkursowego zostanie odłożona w czasie, do momentu realizacji proponujemy wariant 2.2 - kontraruch bez wyznaczenia kontrapasa oraz z zastosowaniem "sierżantów rowerowych" w obu kierunkach.

Widzimy konieczność oznaczenia możliwego skrętu z kontrapasa na ulicy Ratajczaka w ul. Taczaka.

7. Ulica Garncarska

Proponujemy dopuszczenie kontraruchu rowerowego na ul. Garncarskiej.

Komisja ma nadzieję na jak najszybszą realizację kolejnych etapów Strefy Tempo 30 w kompleksowej formie, zawierającej - poza zmianą układu drogowego – elementy małej architektury oraz zieleń. Doprowadzi to bowiem do poprawy jakości życia na terenie Osiedla Stare Miasto.

Załącznik 2 do uchwały nr IX/69/II/2015
Rady Osiedla Stare Miasto
z dnia 29 października 2015 r.

UWAGI MIESZKAŃCÓW I STOWARZYSZEŃ.

I. E-mail Osiedle_Staremiasto@um.poznan.pl.

od: **Julia Ruminiecka** <j.ruminiecka@gmail.com>
data: 6 października 2015 12:33
temat: Rozszerzenie strefy 30

Dzień dobry,
obserwuję szczególnie uważnie jak intensywny jest ruch samochodowy na ul. Ratajczaka i stwierdzam, że generują go w największym stopniu auta jadące przelotowo od ul. 27 Grudnia. Czy jest szansa wprowadzenia zmiany takiej jaka była planowana w początku 2015 roku - **żeby ulica Ratajczaka nie była już przelotową** - by na skrzyżowaniu z ul. Św. Marcin można było skręcić lewo lub w prawo. Obawiam się, że w innym przypadku nie nastąpi wyciszenie ruchu. W nocy jeden pas na ulicy wystarczy na rozpędzenie się aut, tka samo jak obecnie to ma miejsce.
Byłam ostatnio w Niemczech i zauważyłam, że tam by spowolnić ruch nie buduje się tylko progów zwalniających. Często są to zwężenia drogi (półkolne wysepki), które kierowcy muszą mijać ale nie muszą się przy nich zatrzymywać, tylko zwalniać - powoduje to bardziej płynny ruch (bez hałasu rozpędzania się po przejechaniu progu.

Pozdrawiam serdecznie
Julia Ruminiecka

od: **Poznańska Masa Krytyczna** <pmkrytyczna@gmail.com>
data: 15 października 2015 17:56
temat: uwagi do projektu IV podobszaru T30

Dzień dobry,
poniżej zamieszczamy nasze uwagi dotyczące projektu IV obszaru strefy tempo 30 w Poznaniu, obejmującego teren między Św. Marcinem, Niepodległości, Niezłomnych i Ratajczaka.

W naszej ocenie projekt naprawia błędne rozwiązania zaproponowane w projektach dla ulic Ratajczaka i Św. Marcin (z racji zakresu poprawki możliwe były do wprowadzenia jedynie na skrzyżowaniach z ul. Ratajczaka). Cieszy nas zniesienie wybranych sygnalizacji oraz wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych, co zdecydowanie ułatwi wyjazdy w lewo z kontrapasów.

1. Kościuszki:
Cieszy nas bardzo, że priorytetem stało się konsekwentne przeprowadzenie kontraruchu rowerowego w ulicy Kościuszki od Ratajczaka (jako kontynuacja od Półwiejskiej) do Św. Marcina (połączenie z istniejącym kontrapasem) wraz z ograniczeniem ruchu samochodowego z dwóch pasów do jednego w kierunku Półwiejskiej. Uważamy, że zastosowanie kontrapasa na Kościuszki jest korzystniejsze dla utrzymania prędkości 30 km/h niż zastosowanie jedynie dopuszczenia ruchu

rowerowego pod prąd tabliczką T-22: linia pasa rowerowego zawęzi optycznie pas ruchu ogólnego. Jednocześnie z szerokości dotychczasowego lewego pasa ruchu możliwe było wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdni bez zabierania powierzchni chodnika. Dzięki temu chodnik biegnący po wschodniej stronie Kościuszki będzie mógł wreszcie zyskać szerokość gwarantującą wygodne minięcie się dwóch wózków (dotyczy to przede wszystkim odcinka Powstańców - Niezłomnych). Kolejną korzyścią z takiej lokalizacji miejsc jest bezpieczeństwo ruchu rowerowego w kierunku Św. Marcina: zastosowanie miejsc równoległych po wschodniej stronie Kościuszki ułatwi wykonanie manewrów i poprawi widoczność wokół pojazdu, dzieki czemu znacznie zmiejszy się ryzyko kolizji z rowerzystą jadacym kontrapasem.

Równocześnie należy zadbać o nadzór nad parkowaniem na Kościuszki (zwłaszcza po zachodniej stronie ulicy). Proceder parkowania poza strefą płatną można osiągnąć dzięki uporządkowaniu zieleni, nowym nasadzeniom oraz nowej małej architekturze, np. ławkom, stojakom rowerowym. Przy tych ostatnich, zarówno przy ich lokalizacji równoległej czy skośnej względem jezdni należy pamiętać o obniżeniu krawężników, co zapewni wjazd z jezdni bezpośrednio na miejsce parkingowe bez konieczności zatrzymywania się na ogólnym pasie ruchu i ułatwi włączanie się do ruchu.

Z przesunięcia parkowania na jezdnię skorzystają także drzewa, dziś obudowane betonem - dzięki odsunięciu miejsc parkingowych będzie można wykonać spulchnienie i zabezpieczenie gleby wokół pnia, co poprawi dopływ wody i powietrza do korzeni. Można pomyśleć także o nowych nasadzeniach czy wymianie gatunków, a także o wprowadzeniu elementów małej architektury - ławek czy donic z niższymi roślinami.

Bardzo pozytywnie oceniamy rozwiązanie ruchu na Kościuszki już za skrzyżowaniem z Niezłomnych w kierunku Półwiejskiej - ruch na wprost został poprowadzony jednym pasem na wprost przy wyspie oddzielającej ruch samochodowy od rowerowego, dzięki czemu także strumień pojazdów skręcających z Niezłomnych w Kościuszki kierowany jest w trakcie manewru na pas prawy (obecnie często dochodzi tam do rozlewania się ruchu samochodowego z dość dużą prędkością od razu na kilka pasów, także tych służących do skrętu w lewo na parking do Starego Browaru)
Doceniamy przeprowadzenie ruchu od strony Starego Browaru do Kościuszki, jednak mankamentem jest pozostawienie drogi rowerowej w obecnej postaci - przy zakładanym wzroście ruchu rowerowego przez następne lata droga rowerowa w tym kształcie z pewnością nie wytrzyma większego natężenia - ruch należy poprowadzić od Półwiejskiej pasem w jezdni, co przy okazji zlikwiduje wąskie gardło przy murze SB.

Za niezbędną uważamy poprawę stanu nawierzchni brukowej na ulicy Kościuszki na odcinku od Taczaka do Powstańców Wlkp., za minimum uznając uzupełnienie brakujących kostek (bardzo duże zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego rowerzystów) po wypełnienie przestrzeni między kostkami w celu ich stabilizacji.

Opracowanie nie obejmuje skrzyżowania ze Św. Marcinem, skutkiem czego zachowano niekorzystny przebieg ruchu rowerowego przy przejściu dla pieszych. Mamy nadzieję, że w toku poprzednich konsultacji ten poważny błąd został zlikwidowany i ruch rowerowy z kontrapasa w Kościuszki zarówno na wprost, jak i w lewo w Św. Marcin został poprowadzony z sugestiami zgłoszonymi w konsultacjach.

2. Taylora:
Cieszy nas likwidacja skrętu dla samochodów z Taylora w lewo w Niepodległości, gdyż relacja ta może przebiegać przez Kościuszki i Niezłomnych albo Taylora i Towarową. Mamy nadzieję, że w przyszłości, po oddaniu do ruchu ulicy Roosevelta, będzie można zwęzić al. Niepodległości do

jednego pasa po każdej stronie i jednego pasa rowerowego (względnie przeprowadzić ruch rowerowy w buspasie) i wówczas dopuścić skręty w lewo.
Trochę dziwi nas sposób poprowadzenia ruchu rowerowego z kontrapasa z Taczaka, ale dostrzegamy w tym konsekwencję wysp rozdzielających ruch rowerowy i samochodowy.

3. Taczaka:
Jesteśmy zdecydowanie za wariantem nr 2 z kontrapasem w ulicy Taczaka: wyraźnie poprowadzony pas zbierający ruch rowerowy skręcający z kontrapasa na Ratajczaka wraz wyspą zawęża wyjazd z ulicy dla samochodów, co korzytnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych na przejściu. Osobiście dodalibyśmy pas wspomagający skręt rowerzystów z kontrapasa na Ratajczaka lub pas z Taczaka w kontrapas w Ratajczaka - zwłaszcza ten ostatni pomoże zachować pierwszeństwo na skrzyżowaniu rownorzędnym i usprawni wypuszczenie ruchu rowerowego z Taczaka w lewo; takie efektu nie osiągnie się przy zastosowaniu wariantu nr 1. Przy zastosowaniu wariantu nr 1 dodatkowy problem stanowić będą "martwe strefy" oraz szerokie jezdnie bez oznakowania (odcinek od Kościuszki do Garncarskiej) jako potencjane miejsca postojowe poza strefą parkowania. Proponowane w tym wariancie parkowanie skośne jest groźne dla poruszających się na zasadzie dopuszczenia rowerzystów - kierowca nie ma mozliwości obserwacji ruchu "pod prąd" - przy kontrapasie i parkowaniu prostopadłym ruch rowerzystów można onserwować w lusterkach wstecznych. Unikamy również zajmowania powierzchni chodnika pod parkujące samochody - jak pokazują liczne przykłady z naszego miasta, wydłużenie pojazdu przed przednią oś powoduje zajęcie nawet do 0,5 m chodnika w głąb, co przy szerokościach pojazdów do 1,8 m wraz z przestrzenią między pojazdami oznacza, że każdy pojazd tak zaparkowany zabiera co najmniej 1 m2 chodnika, podczas gdy często za pojazdem pozostaje wolne miejsce (załącznik - Św. Marcin).
Kontrapas zawęzi także optycznie Taczaka, przez co skuteczniejsze będzie uzyskanie niskiej prędkości jazdy oraz zabezpieczenie przez parkowaniem poza strefą (na ten problem skarżyli się mieszkańcy i przedsiębiorcy z Taczaka) - rowerzyści jako mobilna część mieszkanców z pewnością będą często zgłaszać parkowanie na pasie rowerowym do SM, łatwiejsze będzie także egzekwowanie prawa.

4. Powstańców Wielkopolskich:
Cieszy nas wprowadzenie pasa do skrętu w lewo z Powstańców Wlkp. w kontrapas w Kościuszki. Tego rozwiązania zabrakło w I podobszarze s30 - pomimo naszych wskazań, czego skutkiem jest brak możliwości skrętu rowerem z Libelta w Kościuszki.
W projekcie brakuje nam wsparcia dla rowerzystów skręcających po najdłuższej drodze, tj. z kontrapasa Kościuszki w Powstańców Wlkp w lewo w kierunku Niepodległości. W tym miejscu chętnie widzielibyśmy pas i zabezpieczenie skrętu wyspą. Spodziewaliśmy się także, że w projekcie pojawi się zmniejszenie liczby pasów ruchu i zmniejszenie powierzchni skrzyżowania - po likwidacji sygnalizacji i wprowadzeniu skrzyżowań równorzędnych ruch z pewnością będzie przebiegać sprawniej. Mniejsza liczba pasów usprawni także ruch pieszych i zmniejszy liczbę potencjalnych punktów kolizji z nimi - przy braku świateł łatwo sobie wyobrazić, że na jednym pasie kierowca zatrzyma się, podczas gdy na drugim pojedzie dalej.
Naszym zdaniem ruch na wprost i w lewo jadąc od Ratajczaka może odbywać się na jednym pasie, a ruch w kierunku Mostu Dworcowego i w prawo w Niepodległości może także być prowadzony z jednego pasa - zamiast trzech pasów mielibyśmy dwa (korzystniejsze sterowanie sygnalizacją). Obecnie często obserwujemy tzw. cwaniaczenie, które polega na skręcie z prawo z pasa do jazdy na wprost z pominięciem kolejki oczekujących na skręt - jest to bardzo niebezpieczne dla pieszych przechodzących w tym momencie przez Niepodległości. Z tego powodu należałoby wprowadzić rozwiązanie zapobiegające tego typu sytuacjom. Mniejsza liczba pasow ruchu ułatwiłaby także skręt w lewo rowerem - obecnie wiele osób unika ryzyka i jedzieprzez przejścia dla pieszych.

Po likwidacji jednego pasa ruchu można by poszerzyć chodniki, wąskie jak na panujące w tej okolicy (uczelnie) natężenie ruchu pieszego, także z walizkami (niedaleko znajduje się dworzec PKP i PKS).

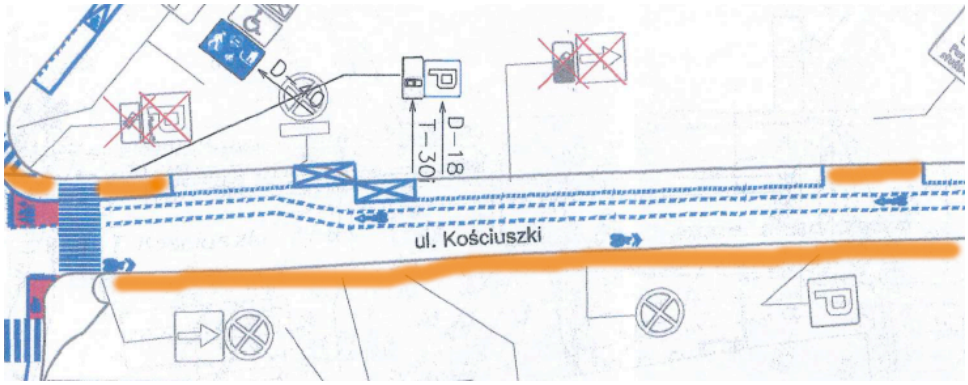
Cieszy nas także projekt skrętu w lewo z Powstańców Wlkp. w kontrapas na Ratajczaka.
Martwi nas jednak, że nie wykonano zwężenia ulic na całej długości. Odpowiednia organizacja ruchu na odcinku Ratajczaka-Kościuszki mogłaby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa, podczas gdy obecnie często w ostatnim momencie kierowcy zmieniają pas ruchu. Pas do skrętu w prawo w Ratajczaka powinien zostać połączony z pasem na wprost w Ogrodową. Ze względu na dość duże prędkości przejazdu przez skrzyżowanie z Ogrodowej na wprost w Powstańców warto byłoby rozważyć zmianę przebiegu pasa ruchu na mniej prosty, z lekkim esowaniem, co zmusiłoby kierowców do zmniejszenia prędkości (np. przez przestawienie pasa dziś do jazdy w Ogrodową na pas do jazdy z Ogrodowej w kierunku Niepodległości, co pozwoliłoby na zwężenie przejścia dla pieszych). Podobnie ruch na Ogrodowej powinien być połączony w jeden pas. Ozdzyskane miejsce pozwoli na wprowadzenie parkowania równoległego na jezdnię: na Ogrodowej pojawiłyby się nowe miejsca, choćby do obsługi dostaw, a na Powstańców można by przekształcić parkowanie prostopadłe na chodniku na równolegle na jezdni, co pozwoliłoby poprawić warunki ruchu pieszych na północnej pierzei ulicy.
Zmniejszenie liczby pasów ruchu poprawiłoby także bezpieczeństwo pieszych na przejściach i skróciłoby drogi ewakuacji ze skrzyżowania, co ma szczególne znaczenie dla ruchu rowerowego: pozwoliłoby to na sprawne przeprowadzenie skrętu w lewo z Powstańców w kontrapas w Ratajczaka oraz z kontrapasa w Powstańców, a także na bezpieczny przejazd na wprost Ratajczaka, zwłaszcza kontrapasem. Warto byłoby również zastosować wyspę przy pasie rowerowym do skrętu w lewo w kontrapas w Ratajczaka: należy spodziewać się, że część kierowców może wykorzystywać ten pas do jazdy na wprost; wyspa zapobiegnie tego typu sytuacjom.

5. Al. Niepodległości:
Oddanie do użytku ulicy Roosevelta powinno być przyczynkiem do zmniejszenia ruchu na Niepodległości. Opracowanie dot. IV podobszaru T30 nie obejmuje tej ulicy, podobnie jak w przypadku Św. Marcina będzie ono - niestety - projektowane odrębnie, jednak warto już wskazywać na ten zasadny kierunek zmian.
Al. Niepodległości powinna stać się ulicą o jednym pasie ruchu w każdym kierunku z dodatkowym pasem dla autobusów z dopuszczonym ruchem rowerowym, choć korzystniejsze byłoby stworzenie pasa zieleni na środku ulicy z jednym wspólnym pasem ruchu samchodowego po każdej stronie i przylegającym do niego pasem rowerowym.
Dla przykładu załączam przykład zastosowania pasa rowerowego przechodzącego przez przystanek autobusowy (na Niepodległości mamy m.in. linię 71) i dalej oznakowania części jezdni tzw. sierżantami - zdjęcie pochodzi z Węgier http://onkormanyzat.szekesfehervar.hu/index.php?pg=news_151693, z miasta Székesfehérvár (po polsku Białogród).

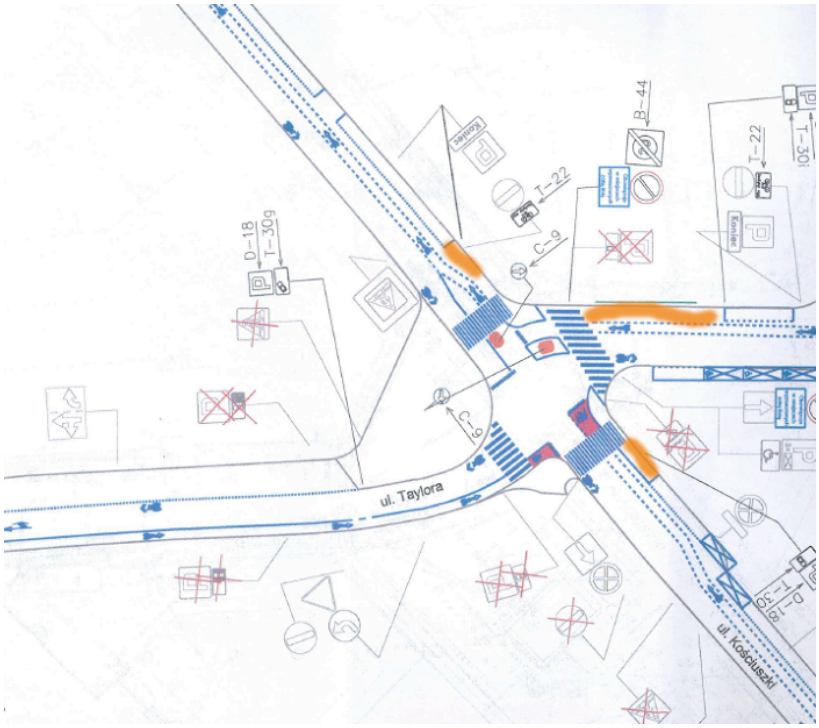
Przykład zajęcia chodnika przez samochody parkujące prostopadle: z pomiaru jakieś 40-50 cm - Al. Solidarności.

Pozdrawiam,
Kamila Sapikowska

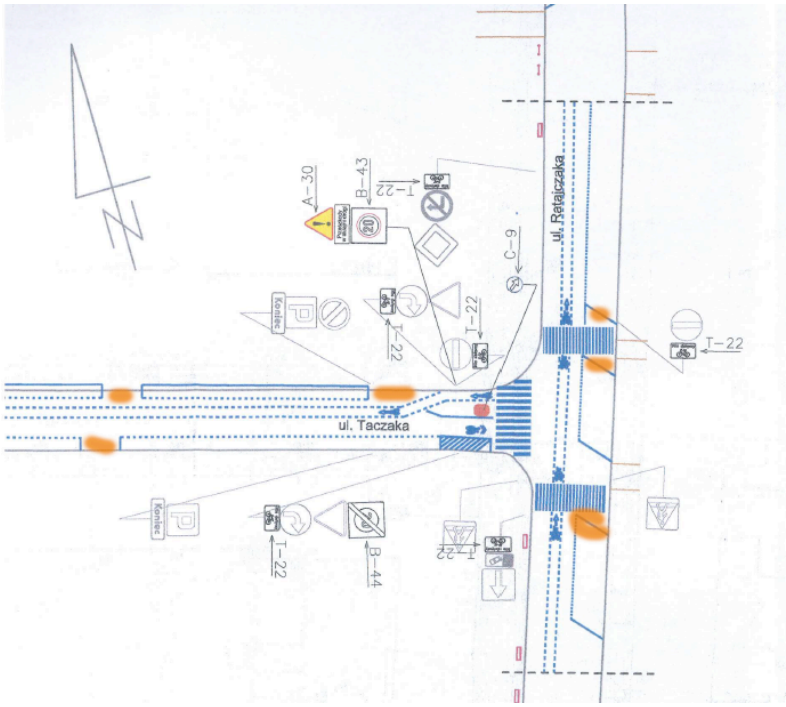
Załączniki:
Ul. Kościuszki



Kościuszki-Taylora-Taczaka



Ratajczaka-Taczaka opcja 2



Parkowanie SM

od: **Piotr Łożykowski** <p.lozyk@gmail.com>
data: 18 października 2015 19:38
temat: Strefa Tempo 30 Etap IV - uwagi

Szanowni Państwo,
Pragnę podzielić się z Państwem moimi uwagami do proponowanych zmian, wypowiadam się jako aktywny użytkownik roweru w centrum Poznania przez cały rok.

Proszę rozważyć przeniesienie pasów i przede wszystkim kontrapasów rowerowych ze środka jezdni za linię samochodów parkujących równolegle na wszystkich ulicach, których dotyczy opracowanie, szczególnie mam na myśli ulice Ratajczaka i Kościuszki. Zwiększy to poczucie bezbieczeństwa rowerzystów korzystających z nowych rozwiązań, a także realnie wpłynie na bezpieczeństwo kierujących pojazdami wyjeżdżającymi z miejsc postoju, którzy nie będą musieli przy włączaniu się do ruchu w ulicę jednokierunkową uważać na oba kierunki, z których mógłby nadjeżdżać inny uczestnik ruchu, który miałby przed nimi pierwszeństwo przejazdu.

Z planów sytuacyjnych wynika, że nie przewidują Państwo wyznaczenia drogi ruchu rowerowego w ulicy Ratajczaka od skrzyżowania z al. Niepodegłości do ul. Kościuszki. To istotny ciąg komunikacyjny mieszkańców Wildy, którzy chętnie będą korzystać z kontrapasa rowerowego w dalszym ciągu ulicy Ratajczaka. Myślę, że trzy pasy ruchu samochodowego w kierunku południowym, to zbyt dużo na tym odcinku, szczególnie, że przed skrzyżowaniem jest tylko jeden. Z pewnością można zmnjenszyć ich liczbę do dwóch co najmniej na połowie długości odcinka, który omawiam, dzięki czemu znajdzie się miejsce dla dróg rowerowych w obu kierunkach. Pozwoli to trochę wyjaśnić bardzo skomplikowany ruch na skrzyżowaniu ulic Ratajczaka i Kościuszki, na którym kierujący rowerami jadący od strony al. Niepodległości w lewo lub na wprost będą lepiej zauważani przez innych uczestników ruchu, przed którymi mają pierwszeństwo. Pas rowerowy mógłby być ulokowany po lewej stronie pasa samochodowego, bliżej środka jezdni, ponieważ rowerzyści jadący w prawo w ulicę Kościuszki korzystają ze ścieżki po przeciwnej stronie ulicy, więc przejeżdżają przez skrzyżowanie tak samo, jak rowerzyści jadący na wprost.

Ostatnia uwaga jaka przychodzi mi do głowy dotyczy ulicy Taczaka. Wyznaczenie tam strefy zamieszkania z dopuszczeniem ruchu rowerowego w obu kierunkach wydaje się być lepszym wariantem, jeżeli jednak okaże się, że z innych powodów Miasto zdecyduje się na kontrapas, również postulowałbym przeniesienie go za linię samochodów parkujących równolegle. Nie wiem czy to rozwiązanie nie kolidowałoby z letnimi ogródkami gastronomicznymi umieszczanymi obecnie na miejscach parkingowych, ale wydaje mi się, że można te dwie grupy użytkowników ulicy pogodzić.

Serdecznie pozdrawiam, w razie gdyby moje uwagi były niezrozumiałe, chętnie odpowiem na wszelkie pytania.
Z poważaniem,
Piotr Łożykowski

od: **Krzysztof Penczynski I Rowerowy Poznań**
<krzysztof.penczynski@rowerowypoznan.pl>
data: 18 października 2015 23:17
temat: uwagi do projektu "Strefa Tempo 30 - IV etap"

Poznań, 18.10.2015

Stowarzyszenie na rzecz Ekologicznej Edukacji Komunikacyjnej
"Sekcja Rowerzystów Miejskich"
ul. Kraszewskiego 8/18
60-818 Poznań
Rada Osiedla Stare Miasto
ul. Młyńska 11
61-730 Poznań

W imieniu Sekcji Rowerzystów Miejskich przesyłam uwagi do projektu *„Strefa Tempo 30 – etap IV”*.

Ulica Garncarska

- Zaleca się wyznaczenie kontraruchu w ulicy Garncarskiej. W przyszłości będzie to ważne dla ciągu rowerowego Kantaka-Garncarska

Skrzyżowanie Ratajczaka/Kościuszki/Niezłomnych

- Trzy pasy na ulicy Kościuszki na odcinku od skrzyżowania z Ratajczaka do parkingu przy Starym Browarze są w sprzeczności z działaniem strefy T30. Z każdej strony jest tylko jeden pas wlotowy. Może być tutaj jeden lub dwa pasy do zjazdu na parking w Starym Browarze (w zależności od rozwiązania przyjętego w tym rejonie dla rowerzystów). Infrastruktura rowerowa znajduje się jedynie po północnej stronie Krakowskiej – co jest rzeczą zdecydowanie do przeprojektowania, najlepiej z założeniem pasa dla rowerów w Krakowskiej w stronę Półwiejskiej
- Należy wymalować przejazd przez jezdnię Kościuszki biegnącą w dół (by było czytelne, że rowerzyści mogą jechać z ulicy Niezłomnych na wprost w Ratajczaka i w lewo w Kościuszki)

Skrzyżowanie Niepodległości/Taylora

- Należy wymalować przejazd z zachodniej części Taylora(pomiędzy Towarową a Niepodległości) przez Niepodległości w kontrapas w Taylora. Należy uporządkować ruch w tym rejonie. Pas do przejazdu może być wyznaczony pomiędzy lewoskrętem i prawoskrętem lub poprzez likwidację prawoskrętu w Niepodległości (pozostawienie jednego pasa do skrętu w lewo i prawo)
- Wyznaczenie lewoskrętu rowerowego z zachodniej jezdni al. Niepodległości w kontrapas w Taylora

Skrzyżowanie Kościuszki/św. Marcin

- Preferowany wariant II: przejazd z południowej części Kościuszki w północną (istniejący kontrapas) powinien być wyznaczony na wprost, bez konieczności odsuwania w rejon przejścia dla pieszych. Skręt w lewo ze św. Maricna w północny odcinek Kościuszki powinien się odbywać przy wykorzystaniu śluzy typu drugiego.

Skrzyżowanie Taczaka/Ratajczaka

- Należy wyznaczyć skręt w lewo w ulicę Taczaka z kontrapasa biegnącego w Ratajczaka (przejazd rowerowy)

Ulica Taczaka

- Zalecamy wprowadzenie kontraruchu na całej długości ulicy zamiast wyznaczania kontrapasa.

Dodatkowe postulaty

- Na terenie całego obszaru objętego Strefą Tempo 30 zalecamy systematyczne uzupełnianie oznakowania poziomego na ulicach z istniejącym już kontraruchem w znaki P-27 (tzw. sierżanty rowerowe) w celu informacyjnym zarówno dla rowerzystów, jak i kierowców.
- Postulujemy, by na wszystkich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną przewidzianą do likwidacji nie stosować śluz rowerowych.
- Zalecamy malowanie przejazdów rowerowych przez skrzyżowania farbą chemoutwardzalną w kolorze czerwonym.

Z poważaniem,

Krzysztof Penczyński

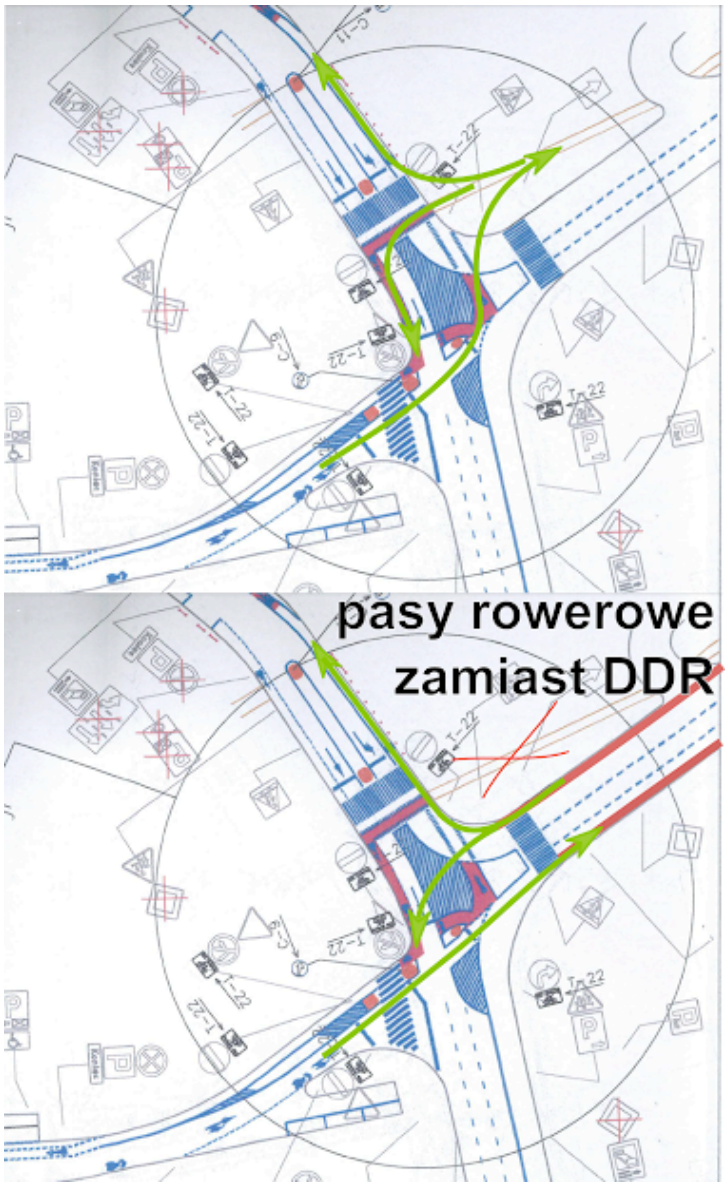
od: **cegla@icpnet.pl**
data: 19 października 2015 13:19
temat: Uwagi do Strefa Tempo 30 – etap IV

Dzień dobry,
jak w temacie:
1. Skrzyżowanie Kościuszki/Ratajczaka - DDR w ulicy Kościuszki od Ratajczaka w stronę Półwiejskiej powinna być kontrapasem służącym jedynie poruszaniem się w kierunku od Półwiejskiej w górę do ul. Ratajczaka. Poruszanie się w przeciwnym kierunku (od Ratajczaka do Półwiejskiej, a także i dalej ul. Krakowską) powinno odbywać się po jezdni wraz z uspokojonym ruchem samochodowym.
Tylko wówczas będzie można uniknąć dziwnych wariantów organizacji ruchu rowerowego na w/w skrzyżowaniu, który jest wybitnie skomplikowany i po prostu niebezpieczny (zwłaszcza dla rowerzystów).

2. Uważam także że organizowanie miejsc parkingowych jak w ul. Kościuszki czy Ratajczaka, gdzie następuje kolizja parkujących pojazdów z ruchem rowerowym nie jest dobrym pomysłem, zwłaszcza w kontekście parkowania skośnego, jakie zaproponowano w ul. Ratajczaka. Proponuję przyjrzeć się rozwiązaniu, które jest stosowane przez Duńczyków w Kopenhadze, np. na ul. Islands Brygge gdzie ruch rowerowy poprowadzony został za parkującymi pojazdami (https://goo.gl/maps/LEW5H6SNu7H2).

Z pozdrowieniami,
Piotr Cegłowski

od: **Piotr Rorot** <piotr.rorot@gmail.com>
data: 20 października 2015 01:18
temat: opinia o Strefa Tempo 30 – etap IV Skrzyżowanie Kościuszki – Ratajczaka



Na skrzyżowaniu Kościuszki – Ratajczaka, m.in. przejazd rowerowy
Rowerzyści będą się poruszać tak jak pokazują zielone strzałki.
Tworzenie kątów prostych tam gdzie droga powinna prowadzić na wprost nie jest ani wygodne ani bezpieczne.

Ale jeszcze lepiej zrobicie eliminując tam DDR i projektując pasy rowerowe po obu stronach jezdni.

Pozdrawiam,
Piotr Rorot

od: **t.majchrzak** <t.majchrzak@vp.pl>
data: 20 października 2015 10:28
temat: strefa tempo 30 etap IV

Moje uwagi dotyczą rejonu ulicy Taylora / Taczaka/ Kościuszki:
1.
Czy można wprowadzić / przywrócić ruch dwukierunkowy na ulicy Taylora, przez co ułatwiony będzie dojazd do ulicy Garncarskiej?

2.
Czy ul. Taczaka nie powinna być jednokierunkowa w przeciwną stronę, aby umożliwić prawie bezkolizyjny dojazd z centrum do nowego dworca PKP?

3.
Czy ul. Ratajczaka nie powinna być jednokierunkowa w stronę przeciwną do ul. Kościuszki, do rozważenie przez fachowców, której z tych ulic kierunek należałoby zmienić.

Pozdrawiam
Tadeusz Majchrzak

II. Facebook i www.staremiasto.pl.

Marek Muszynski Świetne propozycje!

wiem, że to nie do końca ten obszar ale:
czy jest szansa na zmiany na ul. Kościuszki na odcinku Fredry-Św. Marcin polegająca na
-albo zmianie parkowania po zachodniej stronie jezdni na równoległe
-albo wprowadzenie na chodniku ograniczników by pojazdy nie mogły wjeżdżać zbyt głęboko?

Kiedy Sw. Marcin doczeka się jakiś zmian? bo fajnie że będzie się dało na północ i południe od tej arterii jeździć rowerem jak przeprawa przez ulicę czy jazda wzdłuż to sport ekstremalny.

Paweł Kasowski te garbo - skrzyżowania i 30 na godzinę jeszcze ujdą ale te skrzyżowania równorzędne to debilizm. więcej zagrożeń z tego wynika niż pożytku.

Phovid Photovideo Czy jest szansa by ulica Ratajczaka przestałą być przelotową? Na skrzyżowaniu ze Świętym Marcinem nie powinno być możliwości jazdy na wprost tylko skręt w lewo lub prawo. Inaczej ruch w tym rejonie się nie zmniejszy.

Łukasz Super pomysły! nie mogę się doczekać ich wprowadzenia w życie. Takie uporządkowanie przestrzeni było potrzebne już od dawna. Poznań się zmienia na lepsze.