



www.srm.eco.pl

Stowarzyszenie na Rzecz Ekologicznej Komunikacji
SEKCJA ROWERZYSTÓW MIEJSKICH
✉ Os. J. III. Sobieskiego 5/32, 60-688 Poznań
e-mail: poczta@sekcjarm.most.org.pl
REGON: 631204808

Poznań, 26.07.2006 r.

Sz. P.
Ryszard Grobelny
Prezydent Miasta Poznania
Pl. Kolegiacki 17
Poznań

UWAGI DO PROJEKTU ZMIANY STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA

Szanowny Panie Prezydencie!

Na podstawie art. 11 pkt 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) Sekcja Rowerzystów Miejskich wnosi o dokonanie zmian w projekcie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania poprzez:

1. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.4.1 (Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego dla obszarów objętych formą ochrony zabytków) po słowach „Na powyższych obszarach należy szczególnie zadbać o: (...) utrzymanie i ochronę istniejącej zieleni parkowej i zadrzewień ulic” słów „oraz uzupełnianie powstałych w poprzednich latach ubytków”,
2. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.6.2.3 (Oddziaływanie negatywne barier funkcjonalno-przestrzennych w mieście) po słowach „W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania torów kolejowych proponuje się: (...) w miarę możliwości zwiększenie ilości...” sformułowania „przejazdów i przejść pieszych przez tory” sformułowaniem „przejazdów i przejść pieszo-rowerowych przez tory”,
3. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.6.3.2 (Przestrzenie publiczne) w wyliczeniu następującym po słowach „Działania w zakresie kształtowania omawianego systemu powinny dotyczyć” punktu o treści „- uzupełniania istniejących ubytków zieleni oraz tworzenia, w miarę możliwości terenowych, nowych obszarów zieleni, takich jak dominanty punktowe, skwery, zieleńce”,
4. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.7.2 (Kierunki rozwoju mieszkalnictwa) punktu o treści „wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, w tym rezydencjonalnego, jako najbardziej pożądanej przez mieszkańców formy zabudowy”,
5. ustalenie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy), iż docelowo 100% źródeł i celów podróży na terenie miasta objętych być powinno systemem rowerowym, co oznacza konieczność zapewnienia bezpiecznego i wygodnego dojazdu do każdego obiektu na terenie miasta,

6. ustalenie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy), iż zasadę stanowić powinna lokalizacja dróg rowerowych po obu stronach danej ulicy, przy czym w uzasadnionych przypadkach plany miejscowe przewidywać mogą od niej odstępstwa,
7. ustalenie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy), iż wszystkie planowane drogi rowerowe otrzymać powinny nawierzchnię bitumiczną lub inną nawierzchnię o porównywalnym oporze toczenia i właściwościach jezdnych, przy czym z uwagi na wymogi ochrony konserwatorskiej plany miejscowe mogą przewidywać od tej reguły odstępstwa,
8. modyfikację trasy uwzględnionego w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) zewnętrznego ringu rowerowego w taki sposób, by biegła ona ul. Nad Wierzbakiem (na całej długości tej ulicy) zamiast ulicami Małopolską i Śląską,
9. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) w wyliczeniu dróg rowerowych I kategorii (ciąg Plewiska – centrum) drogi rowerowej na całej długości ul. Grunwaldzkiej (tj. także między ul. Rumuńską a ul. Bułgarską) i jednocześnie zaliczenie drogi rowerowej w ul. Rumuńskiej do dróg III kategorii,
10. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) w wyliczeniu dróg rowerowych I kategorii (ciąg Skórzewo - centrum) drogi rowerowej w ul. Leśnych Skrzatów,
11. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) w wyliczeniu dróg rowerowych I kategorii drogi rowerowej na całej długości ul. Kościuszki,
12. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) w wyliczeniu dróg rowerowych I kategorii drogi rowerowej w ul. Dąbrowskiego od granicy miasta do ul. Słupskiej,
13. uwzględnienie na rysunku pt. „Kierunki rozwoju systemu transportowego – drogi rowerowe” drogi rowerowej II kategorii na całej długości ul. Nowej Naramowickiej,
14. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej w ul. Garbary (od ul. Wszystkich Świętych do ul. Kazimierza Wielkiego),
15. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej łączącej Piątkowo z Podolanami, prowadzącej wzdłuż torów kolejowych (od ul. Mateckiego), a następnie ul. Szarych Szeregów i ul. Kosowską,
16. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej w ul. Krzywoustego (od Ronda Rataje), na moście Królowej Jadwigi oraz w ul. Królowej Jadwigi (do ul. Strzeleckiej),
17. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej w ul. Żegrze (na całej długości),
18. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej łączącej ul. Klenowską z ul. Kurlandzką wraz z kładką nad III ramą na wysokości centrum handlowego Franowo,
19. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej w parku między Os. Batorego i Os. Śmiałego (od ul. Umultowskiej do ul. Szeligowskiego), a wśród dróg rowerowych III kategorii drogi rowerowej w parku na Os. Chrobrego (od ul. Szeligowskiego do zbiegu ulic Jaroczyńskiego i Wojciechowskiego),
20. uwzględnienie wśród dróg rowerowych II kategorii drogi rowerowej w ul. Połabskiej i ul. Umultowskiej (zaznaczonych na rysunku pt. „Kierunki rozwoju systemu transportowego – drogi rowerowe”),
21. uwzględnienie trasy rowerowej w ul. Owidiusza wśród tras III, nie zaś drugiej kategorii,

22. zastąpienie w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) określenia „międzynarodowe drogi rowerowe” określeniem „międzynarodowe szlaki rowerowe”,
23. zastąpienie w rozdziale II.8.2 (Transport rowerowy) oznaczenia międzynarodowej trasy rowerowej „Trasa nr 8” oznaczeniem „Trasa nr 2”,
24. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej prowadzącej wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej (od ul. Sarmackiej do ul. Zagajnikowej), a następnie ul. Zagajnikową do pętli w rejonie ul. Umultowskiej i Ślazowej,
25. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej obsługującej kampus UAM i łączącej pętlę PST z trasą na Umultowo o następującym przebiegu:
 wariant A – w przypadku zgody UAM na budowę tramwaju na terenach uniwersyteckich:
 - przejazd pod lub nad torami kolejowymi,
 - przejazd wzdłuż ulicy stanowiącej oś kampusu (zlokalizowanej między Wydziałem Biologii od północy a Instytutem Politologii od południa),
 - przejazd południowym skrajem Os. Różany Potok,
 - przejazd na południe od Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych;
 wariant B – w przypadku braku zgody UAM na budowę tramwaju na terenach uniwersyteckich:
 - przejazd pod lub nad torami kolejowymi,
 - wzdłuż torów kolejowych północnej obwodnicy,
 - wzdłuż ul. Dziegielowej i jej późniejszego przedłużenia do Nowej Naramowickiej.
26. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej łączącej (poprzez planowany most) ul. Winogrody z ul. Główną,
27. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej prowadzącej przez Rondo Solidarności, ul. Murawa, wzdłuż III ramy do planowanej trasy w ul. Naramowickiej,
28. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej na Antoninek o następującym przebiegu:
 - rozjazd w okolicach ul. Pustej,
 - ul. Pusta,
 - ul. Ziemowita,
 - ul. Leszka,
 - pętla tramwajowa w rejonie ul. Leszka i ul. Chociebora.
29. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej na Plewiska (wraz z pętlą w miejsce istniejącej pętli autobusowej „Os. Kwiatowe”,
30. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej łączącej trasę na Plewiska z planowaną trasą na Os. Kopernika, biegnącej wzdłuż III ramy komunikacyjnej od węzła „Promienista” do ul. Grunwaldzkiej,
31. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej na Ławicę o następującym przebiegu:
 wariant A:
 - od planowanej pętli Al. Polska,
 - przez tereny zielone za Fortem VII, przy Os. Lotników Wielkopolskich,
 - przez tereny ogrodów działkowych,
 - wzdłuż Bukowskiej,
 - pętla przy Porcie Lotniczym Ławica;
 wariant B:

- od planowanej pętli Al. Polska,
 - wzdłuż Al. Polskiej,
 - wzdłuż ul. Bukowskiej,
 - pętla przy Porcie Lotniczym Ławica,
32. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.4 (Sieć tramwajowa) trasy tramwajowej na Podolany od istniejącej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Juraszów i ul. Strzeszyńskiej do pętli w rejonie ul. Sucholeskiej,
 33. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) zalecenia poszerzenia ul. Jana Pawła II i ul. Podwale do 3 pasów ruchu w każdą stronę,
 34. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) możliwości rozbudowy ul. Przybyszewskiego i ul. Reymonta do przekroju 2x3,
 35. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) zalecenia rozbudowy obu jezdni ul. Krzywoustego (odc. Rondo Rataje – Królowej Jadwigi) do 3 pasów ruchu,
 36. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) zalecenia dobudowy na północnej jezdni ul. Królowej Jadwigi (odc. Most Królowej Jadwigi – Al. Niepodległości) trzeciego pasa ruchu,
 37. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju ul. Bukowskiej (2x2) przekrojem 1x2 (dotyczy odcinka od ul. Bułgarskiej do ul. Przybyszewskiego),
 38. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) wzmianki o projektowanej rozbudowie ul. Bukowskiej między ul. Przybyszewskiego a ul. Polną,
 39. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju ul. Dolna Wilda (2x2) przekrojem 1x2 (dotyczy odcinka od węzła Hetmańska do ul. Królowej Jadwigi),
 40. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) możliwości dobudowy drugiej jezdni ul. Naramowickiej (od ul. Słowiańskiej do ul. Serbskiej) i zastąpienie planowanego przekroju 2x2 istniejącym przekrojem 1x2 + 2 tory,
 41. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) możliwości dobudowy drugiej jezdni ul. Naramowickiej (od ul. Serbskiej do ul. Lechickiej) i zastąpienie planowanego przekroju 2x2 istniejącym przekrojem 1x2 + 2 tory,
 42. uwzględnienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) możliwości zastąpienia w ul. Nowej Naramowickiej przekroju 2x2 przekrojem 1x2 lub 2 x 1+ 2 tory na całej długości lub na niektórych odcinkach,
 43. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju ul. Szymanowskiego (2x2) przekrojem 1x2,
 44. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) przekroju „1x4” odnośnie postanowień dotyczących al. Niepodległości na odcinku Niezłomnych - pl. Niepodległości,
 45. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju mostu łączącego ul. Winogrady i ul. Główną (1x2) przekrojem 2 tory tramwajowe i dodaniem uwagi, że most ma być przeznaczony wyłącznie dla pieszych, rowerzystów i komunikacji publicznej z ewentualną jednokierunkową jezdnią doprowadzającą ruch na Ostrów Tumski,
 46. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju ul. Estkowskiego od ul. Garbary do ul. Szyperskiej (2x2) przekrojem 1x2 (lub 2 x 1) + 2 tory,

47. przyjęcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego), iż wyłączenie z ruchu samochodowego ul. Fredry (od ul. Kościuszki do Al. Niepodległości) ma charakter obligatoryjny i pominięcie tej ulicy w wykazie ulic klasy Z,
48. przyjęcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego), iż ul. Wyszyńskiego (od Ronda Śródka do mostu Chrobrego) winna mieć klasę L i pominięcie jej w wykazie ulic klasy Z,
49. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) projektowanego przedłużenia ul. Nad Wierzbakiem (od ul. Wojska Polskiego do ul. Szydłowskiej),
50. dopuszczenie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) możliwości realizacji ul. Stońskiego (od ul. Łużyckiej do proj. KZ.030) w przekroju 1x2,
51. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.7 (Ulice układu podstawowego) planowanego przekroju ul. Umultowskiej od ul. Opieńskiego do kk.10 oraz od kk.10 do ul. Dziegielowej (2x2) istniejącym przekrojem 1x2,
52. ustalenie, iż normatyw parkingowy określony w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.8 (Parkowanie samochodów osobowych) odnosi się również do miejsc parkingowych dla rowerów (za wyjątkiem budynków jednorodzinnych),
53. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.8 (Parkowanie samochodów osobowych) po słowach „Na terenach położonych wewnątrz <III ramy> należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych przez budowę parkingów wielopoziomowych.” uwagi uszczegółwiającej „W obrębie <I ramy> powstawanie parkingów wielopoziomowych powinno wiązać się jednoczesną likwidacją takiej samej liczby miejsc parkingowych w przestrzeni ulicznej, jaką planuje się wybudować w parkingach wielopoziomowych.”,
54. pominięcie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.8 (Parkowanie pojazdów samochodowych) zalecenia budowy następujących parkingów wielopoziomowych:
 - u zbiegu ul. Zielonej i Podgórnjej;
 - pod zieleńcem z fontanną przy ul. Zielonej;
 - u zbiegu ulic Za Bramką - Wszystkich Świętych,
55. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.11 (Węzły integracji podsystemów transportowych) po punkcie o treści „Uznaje się potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu <park&ride>...” punktów o treści:
 - „- Uznaje się potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu „Bike&Ride” („B&R”), tj. systemu bezpłatnych lub tanich parkingów rowerowych zlokalizowanych w pobliżu ważniejszych węzłów przesiadkowych i przystanków końcowych transportu publicznego, które umożliwiłyby dojazd rowerem do linii transportu publicznego. Parkingi „B&R” powinny zapewniać bezpieczeństwo zostawionych tam pojazdów.
 - Uznaje się potrzebę rozbudowy systemu parkingów-stojaków rowerowych w śródmieściu Poznania.”
56. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.11 (Węzły integracji podsystemów transportowych) w wyliczeniu następującym po słowach „Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów P&R>...” punktu o treści: „- węzeł przesiadkowy przy ul. Naramowickiej na północ od torów kolejowych”,
57. dodanie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale II.8.11 (Węzły integracji podsystemów transportowych) po punkcie rozpoczynającym się od słów „Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów P&R>...” punktu o treści: „Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów <B&R>:
 - wraz z ww. lokalizacjami parkingów <P&R>,
 - stacje i przystanki kolejowe,

- dworce miejskie,
 - pętle tramwajowe MPK,
 - ważniejsze pętle autobusowe,
 - parkingi buforowe Strefy Parkowania.”,
58. zastąpienie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale „Słowniczek pojęć i definicji” pojęcia „tramper” pojęciem „tramwaj dwusystemowy”,
59. wykreślenie w Tomie 2 (Kierunki), w rozdziale „Słowniczek pojęć i definicji” pojęcia „woonerf”.

UZASADNIENIE

Ad 1. Wskazane jest podkreślenie w wyliczeniu zawartym w przywołanych postanowieniach „Studium...” potrzeby uzupełnienia powstałych do tej pory, często znaczących, ubytków w zakresie zieleni parkowej i zadrzewień ulic. Przykładowo, szereg cennych ciągów alejowych (np. ul. Wylom – ul. Hercena – Al. Pod Lipami) jest w znacznym stopniu zdekompletowanych. Uzupełnianie brakującej zieleni uznać należy za zadanie niemal tak samo ważne jak ochrona istniejących zadrzewień.

Ad 2. Przytoczone postanowienia wskazują na potrzebę tworzenia przejazdów i przejść pieszych przez tory m.in. pomiędzy Moraskiem a Piątkowem oraz Strzeszynom a Podolanami. Postulowana zmiana zmierza do tego, by zamiast przejść służących wyłącznie pieszym tworzyć w każdym wypadku przejścia pieszo-rowerowe pomiędzy poszczególnymi częściami miasta przeciętymi przez tory kolejowe. Praktyka taka jest konieczna, by zapewnić ruchowi rowerowemu odpowiednią konkurencyjność w porównaniu z ruchem samochodowym. Brak tego rodzaju połączeń powodować może, iż osoby zamierzające pokonać nawet bardzo krótki (w linii prostej) odcinek zdecydują się na podróż samochodem z uwagi na brak możliwości bezpośredniego dojazdu rowerem.

Ad 3. Postanowienia „Studium...” we wskazanym wyliczeniu podkreślać powinny rolę zieleni jako niezwykle ważnego elementu planowanego systemu przestrzeni publicznych i precyzować niezbędne działania w tym zakresie w sposób wyżej opisany.

Ad 4. Planowany wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, w tym rezydencjonalnego, stoi w sprzeczności z kolejnym punktem, przewidującym przeciwdziałanie rozpraszaniu zabudowy mieszkaniowej jako zjawiska niekorzystnego z punktu widzenia wyposażenia terenów w infrastrukturę techniczną. Podkreślić należy w szczególności bardzo duże problemy w obsłudze komunikacyjnej takich obszarów. Obszary o zabudowie rezydencjonalnej należą do głównych źródeł ruchu samochodowego.

Ad 5. Stwierdzenie w „Studium...”, iż docelowo 100% źródeł i celów podróży na terenie miasta objętych być powinno systemem rowerowym, co oznacza konieczność zapewnienia bezpiecznego i wygodnego dojazdu do każdego obiektu na terenie miasta, miałyby niezwykle istotne znaczenie dla procesu planowania przestrzennego. W „Studium...” zaplanowano wprawdzie stosunkowo gęstą sieć dróg rowerowych, jednakże nawet jej realizacja w pełnym zakresie nie przesądzi jeszcze o tym, iż można będzie uznać Poznań za miasto przyjazne rowerzystom. Postulowane sformułowanie jest o tyle ważne, że realizacja dróg rowerowych nie jest jedynym sposobem zapewnienia rowerzystom bezpieczeństwa na danym obszarze. Oprócz wydzielonych dróg rowerowych w skład systemu rowerowego wchodzi również obszary o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania itd. Istotne jest zatem, by każdy cel podróży na terenie miasta był dla rowerzysty osiągalny dzięki drogom rowerowym lub ulicom, w których realizacja dróg rowerowych nie jest potrzebna, ponieważ ze względu na

zastosowane rozwiązania (w szczególności uspokojenie ruchu) można po nich bezpiecznie poruszać się jednośladami.

Ad 6. Lokalizowanie dróg rowerowych po obu stronach jezdni jest powszechnie praktykowane w Europie Zachodniej. Doświadczenia zachodnioeuropejskie, jak i dotychczasowe poznańskie doświadczenia w zakresie tworzenia infrastruktury dla rowerów wskazują, iż ograniczenie się do realizacji ścieżki tylko po jednej stronie ulicy powoduje szereg utrudnień (w szczególności: problemy z włączaniem się do ruchu, straty czasu), które obniżają atrakcyjność ruchu rowerowego i zwiększają niebezpieczeństwo kolizji z innymi pojazdami.

Realizacja obustronnych dróg rowerowych jest też konieczna, by zapewnić należyłą obsługę celów podróży usytuowanych po obu stronach danej ulicy (np. zabudowy mieszkaniowej i zakładów pracy). Ścieżka dwukierunkowa usytuowana tylko po jednej stronie ruchliwej jezdni nie jest w stanie zapewnić dojazdu do wszystkich celów podróży położonych przy danej ulicy, ponieważ z oczywistych względów nie jest możliwe oznakowanie przejazdu dla rowerzystów na wysokości każdej nieruchomości. Jednocześnie wykonanie w danej ulicy drogi rowerowej skutkuje zakazem poruszania się rowerami po jezdni, co wynika z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 ze zm.).

Ewentualne ograniczenie się do realizacji ścieżki tylko po jednej stronie danej ulicy spowodowałoby zatem, iż rowerzyści pozbawieni zostaliby możliwości legalnego i bezpiecznego dojazdu do celów podróży usytuowanych po stronie przeciwnej. Nie ulega wątpliwości, iż tworzenie dróg rowerowych co do zasady po obu stronach ulic jest tak samo niezbędne jak tworzenie obustronnych chodników.

Odstępstwa od tej zasady powinny mieć miejsce jedynie w przypadkach, gdy po jednej stronie danej ulicy brak jakichkolwiek celów podróży. Przykładem ulicy, wzdłuż której zasadne jest prowadzenie drogi rowerowej tylko po jednej stronie jezdni, jest ul. Szeligowskiego, albowiem bo jej zachodniej stronie znajduje się wykop, którym biegnie trasa PST. Tego rodzaju wyjątki winny zostać określone na etapie planów miejscowych.

Za konieczne uznać należy jednakże, by reguła przewidująca realizację w poszczególnych ulicach (wzorem miast zachodnioeuropejskich) obustronnych dróg rowerowych, została zawarta w „Studium...”. Konieczność taka wynika z niekonsekwencji i rozmaitej praktyki w przedmiotowym zakresie, które nie sprzyjają spójności i jakości tworzonego systemu tras rowerowych.

Ad 7. Postulat przesądzenia w „Studium...”, iż wszystkie realizowane drogi rowerowe otrzymać powinny (co do zasady) nawierzchnię bitumiczną wynika z faktu, iż stosowanie do budowy ścieżek tego rodzaju nawierzchni z uwagi na jej właściwości (niskie opory toczenia, wysoka trwałość, niższy niż w przypadku innej nawierzchni koszt realizacji i utrzymania) jednoznacznie zaleca fachowa literatura (m.in. Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury „Postaw na rower”, Kraków 1999). Wysoce niepożądane jest natomiast wciąż częste stosowanie na drogach rowerowych nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Jak wynika z raportu Umwelt- und Prognose – Institut e.V. „UPI-Bericht 41“ (www.upi-institut.de/upi41.htm) rowerzysta poruszający się po nawierzchni z kostki napotyka opory toczenia o 30% (dotyczy kostki bezfazowej) lub o 40% (dotyczy kostki fazowanej) większe niż w przypadku nawierzchni asfaltowej. Ewentualne ułożenie pod nawierzchnią z kostki solidnej podbudowy, eliminującej jej zapadanie się, wiązałoby się natomiast z niewspółmiernymi kosztami. Za zastosowaniem na drogach rowerowych nawierzchni bitumicznej przemawia też konieczność wyraźnego i czytelnego rozróżnienia ciągów pieszych i rowerowych w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów i ograniczenia liczby przypadków wchodzenia pieszych na ścieżki. Nadmienić należy, iż w projekcie zmiany „Studium...” w Tomie 1 (Uwarunkowania), rozdział II.8.4, wskazano, iż jedną z cech poznańskiej sieci dróg

rowerowych są „bardzo zróżnicowane parametry projektowe, typy i jakość nawierzchni”. Nie ulega wątpliwości, iż zróżnicowanie to nie sprzyja spójności i czytelności układu ścieżek i ma negatywny wpływ na atrakcyjność transportu rowerowego w mieście. Zróżnicowanie to – w zakresie nawierzchni – eliminowane powinno być poprzez konsekwentne stosowanie na ścieżkach nawierzchni bitumicznej, która jest nawierzchnią nie tylko najlepszą, ale też już obecnie najpopularniejszą.

Dotychczasowa niekonsekwencja i brak jednolitej praktyki w przedmiotowym zakresie przemawiają za odniesieniem się do tej kwestii w „Studium...”.

Podkreślenia wymaga, że ustalenia w zakresie nawierzchni dróg są zamieszczone w szeregu planów miejscowych. I tak – przykładowo – w szeregu mpzp zawarto wymóg stosowania nawierzchni zapewniającej infiltrację wód opadowych, a w projekcie mpzp „Rataje – Łacina” przewidziano „zakaz stosowania nawierzchni bitumicznych na terenie I KDW-X”. Brak zatem przeszkód, by uregulować w „Studium...”, a w konsekwencji – w planach miejscowych – kwestię nawierzchni dróg rowerowych.

Ad 8. Określony w projekcie zmiany „Studium...” przebieg „zewnętrznego ringu rowerowego” na Sołaczu nie spełnia podstawowego wymogu, który powinien być uwzględniany przy projektowaniu tras rowerowych, jakim jest wymóg bezpośredniości. Jego konsekwentne poprowadzenie ul. Nad Wierzbakiem jest niezbędne, by zapewnić bezpieczeństwo rowerzystom poruszającym się tą ulicą. Drogi rowerowe w ul. Śląskiej i ul. Małopolskiej nie stanowiłyby atrakcyjnej alternatywy dla drogi rowerowej w ul. Nad Wierzbakiem, a przede wszystkim nie rozwiązałyby problemu bezpieczeństwa rowerzystów w tej ulicy. Podkreślić należy, iż ze względu na rolę ulic Śląskiej i Małopolskiej w układzie komunikacyjnym budowa w nich dróg rowerowych jest całkowicie zbędna. Nawet zaś, gdyby ścieżki takie zostały w tychże ulicach wykonane, wielu rowerzystów nadal korzystać będzie z ul. Nad Wierzbakiem z tego względu, iż zapewnia ona dojazd najkrótszą trasą do ul. Maczka i dalej w stronę Winograd lub Piątkowa.

Ad 9. Zgodnie z projektem zmiany „Studium...” ciąg rowerowy łączący południowo-zachodnią część Poznania z centrum miałby biec od Plewisk ul. Grunwaldzką, następnie skręcać w ul. Rumuńską, dalej biec ul. Bułgarską i ponownie powracać na ul. Grunwaldzką. Przebieg ten wymaga zmiany w taki sposób, by wspomniany objazd został wyeliminowany, a droga rowerowa powstała na całej długości ul. Grunwaldzkiej. Realizacja ścieżki na ul. Grunwaldzkiej także między ul. Rumuńską a ul. Bułgarską jest konieczna, by zapewnić rowerzystom bezpieczeństwo na tej ruchliwej arterii. Poza tym trudno wyobrazić sobie, by rowerzysta jadący ul. Grunwaldzką w stronę centrum zdecydował się na uciążliwy objazd ulicami Rumuńską i Bułgarską tylko po to, by kilkaset metrów dalej powrócić na ul. Grunwaldzką. Realizacja drogi rowerowej o przebiegu określonym w obecnej wersji projektu zmiany „Studium...” spowodowałaby również konieczność budowy przejazdu dla rowerzystów przez obie jezdnie ul. Grunwaldzkiej i torowisko tramwajowe na wysokości ul. Rumuńskiej w celu umożliwienia osobom jadącym południową stroną ul. Grunwaldzkiej wjazdu na drogę rowerową w ul. Rumuńskiej. Przede wszystkim jednakże zaplanowany ciąg nie spełnia podstawowego wymogu, który powinien być uwzględniany przy projektowaniu tras rowerowych, jakim jest wymóg bezpośredniości.

Uwzględnienie w „Studium...” drogi rowerowej na całej długości ul. Grunwaldzkiej powinno być połączone z zaliczeniem trasy w ul. Rumuńskiej do III kategorii. Droga rowerowa w tej ulicy może stanowić co najwyżej uzupełnienie sieci dróg rowerowych głównych i zbiorczych na Grunwaldzie.

Ad 10. W wyliczeniu dróg rowerowych I kategorii (ciąg Skórzewo - centrum) nie uwzględniono drogi rowerowej w ul. Leśnych Skrzatów, stanowiącej niezbędny fragment tego

ciągu i zaznaczonej na rysunku pt. „Kierunki rozwoju systemu transportowego – drogi rowerowe”. W związku z powyższym konieczne jest uzupełnienie tego wyliczenia.

Ad 11. Konieczność uwzględnienia w „Studium...” drogi rowerowej na całej długości ul. Kościuszki wynika ze znaczenia tej ulicy jako ważnego elementu układu komunikacyjnego śródmieścia. Wzdłuż ul. Kościuszki znajduje się szereg ważnych celów podróży, do których zapewnić należy wygodny dojazd rowerami. Droga rowerowa umożliwiłaby ponadto poruszanie się jednokierunkową ul. Kościuszki w obu kierunkach, wydatnie usprawniając transport rowerowy. Podkreślić należy, iż przebieg drogi rowerowej w ul. Kościuszki na całej jej długości został ustalony w obowiązującej uchwale Rady Miejskiej Poznania nr XXII/146/91 z dnia 26 marca 1991 r. Konieczne jest zatem wzięcie pod uwagę treści tej uchwały przy dokonywanej zmianie „Studium...”.

Ad 12. Stowarzyszenie pozytywnie ocenia uwzględnienie w „Studium...” drogi rowerowej w ul. Dąbrowskiego od ul. Słupskiej do ul. Roosevelta. Warto jednakże, by trasa rowerowa w tej ulicy uwzględniona została także na odcinku od granicy miasta do ul. Słupskiej. Droga rowerowa na tym odcinku zapewniłaby rowerzystom bezpieczny dojazd z Przeźmierowa na Smochowice i dalej w stronę centrum Poznania.

Ad 13. Na załączniku graficznym do „Studium...”, prezentującym układ dróg rowerowych, nie zaznaczono drogi rowerowej w ul. Nowej Naramowickiej (na północ od ul. Stoińskiego). Realizacja drogi rowerowej w tej ulicy na całej jej długości jest tymczasem niezbędna, albowiem trudno wyobrazić sobie bezpieczne poruszanie się rowerami po jezdni planowanej arterii. Podkreślić należy, że potrzeby realizacji ścieżki w tej ulicy nie eliminuje fakt, iż droga rowerowa powstać ma w ul. Naramowickiej. Ul. Nowa Naramowicka zapewni bowiem o wiele bardziej dogodny dojazd do usytuowanej wzdłuż niej oraz na zachód od niej zabudowy mieszkaniowej. Nie ulega wątpliwości, iż budowa nowej ważnej arterii nie może nastąpić z pominięciem potrzeb ruchu rowerowego.

Ad 14. Realizacja drogi rowerowej w ul. Garbary od ul. Wszystkich Świętych do ul. Kazimierza Wielkiego jest konieczna, by uzupełnić lukę na trasie północ-południe, wiodącej ulicami Naramowicką, Szelągowską, Garbary, a następnie ul. Droga Dębińska. Brak tego odcinka oraz okoliczność, iż ul. Garbary jest ulicą jednokierunkową, sprawiłyby, że rowerzysta poruszający się wspomnianą trasą byłby zmuszony do uciążliwego objazdu.

Ad 15. Postulowana droga rowerowa biegnąca po południowej stronie torów kolejowych (od ul. Mateckiego), a następnie ul. Szarych Szeregów i ul. Kosowską odgrywałaby istotną rolę w układzie komunikacyjnym miasta, łącząc najkrótszą trasą północną część Piątkowa z Podolanami. Obecnie między tymi położonymi w niewielkiej odległości od siebie częściami Poznania brak jakichkolwiek dogodnych połączeń, co sprzyja rozwojowi transportu samochodowego. Droga rowerowa w ul. Szarych Szeregów zapewniłaby ponadto bezpieczeństwo rowerzystom w ulicy, którą porusza się wiele samochodów ciężarowych.

Ad 16. Nieuwzględnienie w projekcie zmiany „Studium...” drogi rowerowej łączącej Rondo Rataje przez most Królowej Jadwigi z ul. Strzelecką stanowi istotny mankament, który wymaga wyeliminowania. Postulowany ciąg nie tylko zapewniłby rowerzystom bezpieczeństwo wzdłuż ruchliwych arterii, ale też zapewniłby dojazd m.in. do obiektów Politechniki Poznańskiej i wydatnie skrócił wielu mieszkańcom Rataj trasę dojazdu do centrum (w porównaniu z trasą przez most Św. Rocha).

Ad 17. Z uwagi na potrzebę zapewnienia rowerzystom odpowiednich warunków ruchu we wschodnim Poznaniu konieczne jest uwzględnienie w „Studium...” trasy rowerowej w ul.

Żegrze. Stanowiłaby ona fragment ciągu Chartowo – Żegrze – Hetmańska, jak również zapewniałaby bezpieczeństwo rowerzystom poruszającym się tą ruchliwą arterią. Podkreślenia wymaga, iż na znacznym odcinku ul. Żegrze droga rowerowa już istnieje, a w b.r. powstał projekt jej przedłużenia do ul. Hetmańskiej.

Ad 18. Uwzględnienie w „Studium...” drogi rowerowej II kategorii, która połączyłaby centrum handlowe Franowo z ul. Kurlandzką jest niezbędne, by zapewnić mieszkańcom Szczepankowa i innych peryferyjnych części miasta dogodny dojazd na Rataje i w stronę centrum Poznania. Podkreślić należy, iż już obecnie na wysokości centrum handlowego Franowo znajduje się przejazd dla rowerzystów przez ul. Szwedzką (wraz z przejściem dla pieszych). Zaplanowany w obecnej wersji projektu zmiany „Studium...” przebieg ciągu rowerowego wiodącego ze Szczepankowa poprzez tereny przy centrum handlowym M1 na Rataje jest nieatrakcyjny dla osób jadących w stronę Żegrza i w stronę centrum miasta. Konieczne jest zatem uzupełnienie go o łącznik z ul. Kurlandzką na wysokości centrum handlowego Franowo i istniejącego przejazdu przez ul. Szwedzką.

Ad 19. Drogi rowerowe w parkach między Os. Śmiałego i Os. Batorego oraz na Os. Chrobrego stanowiłyby ważne uzupełnienie układu dróg rowerowych na Piątkowie jako kontynuacja drogi rowerowej w ul. Łużyckiej. Postulowana trasa zapewniałaby komunikację na osi wschód – zachód. Podkreślić należy, iż droga rowerowa w parku między Os. Batorego i Os. Śmiałego, łącząca ul. Umultowską z ul. Szeligowskiego, już istnieje.

Ad 20. Na rysunku pt. „Kierunki rozwoju systemu transportowego – drogi rowerowe” uwzględniono drogi rowerowe w ul. Umultowskiej i Połabskiej, których nie wymieniono w tekście rozdziału II.8.2 w wyliczeniu dróg rowerowych II kategorii. W związku z powyższym konieczne jest uzupełnienie tego wyliczenia.

Ad 21. Z uwagi na rolę ul. Owidiusza w układzie komunikacyjnym, zaliczenie jej do tras rowerowych II kategorii uznać należy za zbędne. Istniejące jak i spodziewane natężenie ruchu pojazdów nie uzasadnia bowiem takiej kwalifikacji. Droga rowerowa w tej ulicy nie obsługiwałaby też „większych obszarów miejskich” ani nie doprowadzałaby ruchu do głównych dróg rowerowych. Całkowicie wystarczające jest zatem zaliczenie tej trasy do III kategorii. Nadmienić należy, że uwzględnienie w „Studium...” trasy rowerowej w ul. Owidiusza powinno jedynie mieć na celu wskazanie na potrzebę zapewnienia rowerzystom bezpieczeństwa np. poprzez uspokojenie ruchu, nie zaś budowę wydzielonej drogi rowerowej.

Ad 22. Trasy rowerowe oznaczone w projekcie zmiany „Studium...” jako „międzynarodowe drogi rowerowe”, nie są drogami rowerowymi w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, ale rowerowymi szlakami turystycznymi. W związku z powyższym oraz w celu uniknięcia chaosu pojęciowego konieczna jest zmiana stosowanej terminologii.

Ad 23. Numeracja międzynarodowych tras rowerowych (szlaków EuroVelo), określana jest przez European Cyclists' Federation (www.eurovelo.com). Z obowiązującej numeracji wynika, iż przez Poznań przebiega trasa nr 2, nie zaś nr 8.

Ad 24. Autorzy „Studium...” słusznie zauważają istniejącą i przyszłą rolę ruchotwórczą północnych obszarów miasta Poznania. W celu zaspokojenia potrzeb transportowych zaproponowano jednakże obsługę tych obszarów głównie za pomocą samochodów. W tym celu przewidziano budowę ul. Nowej Naramowickiej posiadającej od 4 do 7 pasów ruchu i poszerzenie ul. Umultowskiej do 4 pasów ruchu. Wraz z dwoma pasami ruchu przy Naramowickiej daje to przynajmniej 10 pasów ruchu samochodowego do obsługi północno-

wschodnich obszarów miasta. Autorzy pomijają jednak interes pasażerów transportu publicznego.

Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, ul. Zagajnikowej i ul. Ślazowej pozwoliłaby na znaczące zmniejszenie udziału ruchu samochodowego w obsłudze tej części miasta. Studentom umożliwiłaby dojazd do części obiektów w kampusie Morasko (Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, pływalnia, hale sportowe i planowany zespół boisk i kortów), a w połączeniu z proponowanym łącznikiem z pętlą PST umożliwiłaby dojazd do pozostałych istniejących i planowanych obiektów uniwersyteckich.

Podkreślić należy, że postulowana trasa tramwajowa na Umultowo, prowadząca wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej, będzie trasą o wiele bardziej efektywną niż uwzględniona w projekcie zmiany „Studium...” trasa z pętlą przy ul. Rubież. Nowa trasa służyłaby w szczególności mieszkańcom Os. Łokietka i nowych terenów o intensywnej zabudowie mieszkaniowej położonych w rejonie ul. Naramowickiej i ul. Nowej Naramowickiej. Trasa wzdłuż ul. Rubież nie jest w stanie odegrać takiej roli i byłaby atrakcyjna jedynie dla niewielkiej części mieszkańców Naramowic. Pozostali mieszkańcy (np. osoby zamieszkujące na Os. Łokietka) musieliby natomiast docierać pieszo lub autobusami w rejon ul. Sarmackiej, co wiązałoby się ze sporymi stratami czasu.

Realizacja trasy na Umultowo umożliwi również stworzenie w okolicach północnej obwodnicy kolejowej i ulic Nowej Naramowickiej oraz Naramowickiej parkingu w systemie „Park&Ride”.

W celu pozyskania terenu pod realizację postulowanej trasy ograniczyć można liczbę planowanych pasów ruchu w ul. Nowej Naramowickiej. Działanie takie byłoby zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu, która powinna być uwzględniana przy wszelkich inwestycjach transportowych.

Ad 25. Łącznik na pomiędzy trasą PST a trasą wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej spełniałby następujące cele:

- ułatwienie dojazdu do terenów kampusu UAM od wschodniej strony Poznania,
- obniżenie awaryjności na trasie PST (np. możliwość obsługi części Piątkowa przez Naramowice, zasilanie taboru w przypadku kolizji na Moście Teatralnym),
- zapewnienie wygodnego dojazdu z Piątkowa w stronę Rataj, bez konieczności przejazdu przez centrum miasta (zwłaszcza po oddaniu linii tramwajowej przez planowany wiadukt między Winogradami a Główną),
- podniesienie atrakcyjności parkingu „Park&Ride” przy północnej obwodnicy kolejowej i ulicach Nowej Naramowickiej i Naramowickiej poprzez umożliwienie wygodnego dojazdu tramwajem również w zachodnie rejony śródmieścia.

Podkreślić należy, iż budowa trasy tramwajowej obsługującej kampus UAM jest niezbędna, by zapewnić rozbudowywanemu kompleksowi obiektów uniwersyteckich należytą obsługę komunikacyjną. Jej realizacja wychodziłaby też naprzeciw oczekiwaniom społecznym, w szczególności postulatam samych studentów, domagających się sprawnego dojazdu do kampusu. Zauważyć należy, iż brak jakichkolwiek alternatywnych rozwiązań, które zapewnić mogłyby równie atrakcyjne połączenie centrum miasta z kampusem, niż właśnie trasa tramwajowa, stanowiąca przedłużenie trasy PST.

Ad 26. Trasa na planowanym wiadukcie pomiędzy Winogradami a Główną umożliwiłaby stworzenie szybkiego połączenia transportem publicznym z Winogrody na Rataje. Odcinek ten stanowiłby idealny łącznik zapewniając ominięcie ścisłego centrum miasta. Trasa ta ponadto umożliwiłaby w przyszłości, gdyby realizacja tramwaju dwusystemowego okazała się realna i uzasadniona skierowanie takiego tramwaju od stacji Poznań Wschód przez Winogrody do śródmieścia i na zachodnie dzielnice miasta.

Ad 27. Łącznik między ul. Naramowicką a Rondem Solidarności umożliwiłby dojazd tramwajem z Naramowic na Winogrady i przyczyniłby się do lepszej obsługi Os. Kosmonautów oraz Os. Wichrowe Wzgórze. Jednocześnie pozwoliłby na likwidację pętli tramwajowej „Połabska”, na którą po oddaniu trasy PST tramwaje jeżdżą praktycznie puste.

Ad 28. Dynamicznie rozwijający się obszar przemysłowy na Antoninku wymaga zapewnienia dobrego dojazdu transportem publicznym. Powstanie trasy tramwajowej poprawiłoby znacząco obsługę komunikacyjną tego obszaru. Stworzyłoby też możliwość powstania węzła przesiadkowego, do którego mogłyby dojeżdżać autobusy z Zieleńca, Swarzędza i części Kobylegopola.

Ad 29. Już obecnie widać duże zainteresowanie mieszkańców Plewisk i Os. Kwiatowego transportem publicznym. Dużo osób, przy braku sensownej komunikacji autobusowej dociera pieszo lub rowerem do pętli Junikowo. Konieczność dojścia lub dojazdu obniża atrakcyjność transportu publicznego. Przy planowanych działaniach mających na celu poprawę warunków jazdy samochodem, liczba chętnych – zwłaszcza tych, którzy mają problem z dotarciem do pętli stosunkowo szybkiego środka lokomocji, jakim jest jeszcze tramwaj, będzie maleć. Przedłużenie trasy tramwajowej do Plewisk jest ze wszelkich miar zasadne w obliczu rozwoju zabudowy mieszkaniowej na zachodnich krańcach Poznania, jak i na przyległych terenach w gminie Dopiewo.

Istotnym argumentem za przeniesieniem pętli Junikowo na Plewiska jest też możliwość stworzenia parkingu typu „Park&Ride” dla mieszkańców Plewisk i Skórzewa oraz możliwość budowy pętli tramwajowej, która spełniałaby potrzeby obsługi wielu pojazdów z okazji Wszystkich Świętych. Parametry obecnej pętli okazują się wówczas niewystarczające.

Ad 30. Łącznik między ul. Grunwaldzką a ul. Promienistą zapewniłby dojazd do torów odstawczych przy ul. Budziszynskiej, ograniczyłby skutki związane np. z awaryjnymi wyłączeniami skrzyżowania ulic Grunwaldzkiej i Grochowskiej czyniąc dojazd z Plewisk bardziej pewnym. Poza tym przyczyniłby się do poprawy obsługi komunikacyjnej Os. Kopernika.

Ad 31. Poznańskie lotnisko, aby sprostać konkurencji innych portów lotniczych, wymaga dobrego i bezawaryjnego połączenia z dworcem kolejowym. Połączenie takiej jakości może jedynie zapewnić tramwaj, zwłaszcza gdy uwzględni się proponowane w „Studium...” ograniczenia dla ruchu samochodów na ul. Dąbrowskiego. Linia tramwajowa zapewni także wygodny dojazd mieszkańcom Ławicy w stronę centrum miasta i pozwoli w istotny sposób odciążyć komunikację autobusową w ul. Bukowskiej.

Linia tramwajowa, która będzie konkurencyjna pod względem czasowym z transportem samochodowym, w pełni przyczyni się do obniżenia korków na samej ul. Bukowskiej. Warto nadmienić, że kierunek Ławica, został uznany za priorytetowy przez prywatnych inwestorów z Japonii, którzy chcieli budować kolejkę napowietrzną. Tramwaj jest w stanie zapewnić wygodne połączenie Ławicy z centrum Poznania przy niewiele gorszych parametrach czasowych.

Ad 32. Trasa tramwajowa na Podolany zapewniłaby coraz liczniejszemu mieszkańcom tej części miasta oraz osobom zatrudnionym w licznych zakładach pracy w rejonie ul. Strzeszyńskiej i ul. Szarych Szeregów wygodny dojazd do centrum. Obecnie obsługa tego obszaru odbywa się za pomocą autobusów, które z uwagi na czas jazdy nie stanowią zwykle atrakcyjnej alternatywy dla transportu samochodowego. Tramwaj na Podolany stanowiłby też spore udogodnienie dla mieszkańców Strzeszyna i Suchego Lasu, dla których przy obecnej organizacji komunikacji publicznej podstawowym środkiem lokomocji jest zazwyczaj samochód. Istniejący stan rzeczy sprzyja zatłoczeniu motoryzacyjnemu w centrum Poznania

jak i na drogach wiodących do peryferyjnych części miasta oraz Suchego Lasu. Trasa tramwajowa na Podolany nie tylko przejęłaby zatem przewóz pasażerów korzystających obecnie z autobusów miejskich i podmiejskich, ale przede wszystkim sprawiłaby, iż transport publiczny zyskałby sporą liczbę nowych klientów.

Ad 33. Poszerzenie ul. Jana Pawła II do trzech pasów ruchu w każdą stronę byłoby nie tylko kosztowne, ale też pogorszyłoby w istotny sposób warunki ruchu pieszego i rowerowego i sprzyjałoby degradacji okolicznych terenów. Zważyć należy, iż po wykonaniu III ramy komunikacyjnej przejmie ona ruch tranzytowy i odciąży II ramę, w tym ul. Jana Pawła II. Poszerzenie tej ulicy odbyć mogłoby się ponadto jedynie kosztem dróg rowerowych i zieleni przyulicznej. Podkreślić należy, iż drogi rowerowe przy ul. Jana Pawła II (od ul. Berdychowo do ul. Św. Rocha po zachodniej stronie jezdni oraz od ul. Kórnickiej niemal do ul. Baraniaka po stronie wschodniej) biegną obecnie przy krawężniach jezdni i są oddzielone od chodników pasami zieleni. Obecne rozwiązanie pozwala oddzielić ruch pieszego od rowerowego na odcinkach o dużym natężeniu zarówno ruchu pieszego jak i rowerowego. Poszerzenie ul. Jana Pawła II spowodowałoby konieczność likwidacji dróg rowerowych wzdłuż tej niezwykle ważnej arterii lub ich prowadzenia łącznie z chodnikami. Również poszerzenie ul. Podwale mogłoby się odbyć jedynie kosztem pasów zieleni, chodników i miejsc, w których powstać mogłyby drogi rowerowe.

Ad 34. Z uwagi na planowaną realizację III ramy, która przejmie ruch tranzytowy, niecelowe jest także poszerzenie ul. Przybyszewskiego i Reymonta. Poszerzenie tych ulic utrudniłoby lub wręcz uniemożliwiłoby realizację dróg rowerowych (lub pieszo-rowerowych), które z uwagi na konieczność zapewnienia dojazdu do obiektów usytuowanych wzdłuż ul. Reymonta i ul. Przybyszewskiego powstać powinny po obu stronach jezdni (tak jak istniejące trasy wzdłuż ul. Niestachowskiej). Poszerzenie ul. Reymonta i ul. Przybyszewskiego przybliżyłoby też na niektórych odcinkach ruchliwej jezdni do istniejącej zabudowy mieszkaniowej i sprzyjałoby niestosowaniu się wielu kierowców do obowiązujących ograniczeń prędkości.

Ad 35. Ze względu na ograniczenia terenowe oraz potrzebę poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji publicznej niepożądane byłoby zalecane poszerzenie ul. Krzywoustego (na zachód od Ronda Rataje) do 3 pasów w każdym kierunku. Odcinek ten łączy Rataje z centrum miasta i sąsiaduje z intensywną zabudową mieszkaniową i obiektami Politechniki Poznańskiej, co wymaga szczególnej dbałości o warunki ruchu pieszego (szerokie chodniki) i rowerowego (drogi rowerowe po obu stronach jezdni). Poszerzenie jezdni mogłoby też utrudnić dostęp do przystanków komunikacji zbiorowej lub uniemożliwić np. ich poszerzenie w celu usprawnienia obsługi pasażerów. Uniemożliwiłoby ono również wprowadzenie zieleni przyulicznej. Ponadto poszerzenie ul. Krzywoustego generowałoby dodatkowy ruch samochodowy, przyczyniając się do pogorszenia warunków życia w centrum miasta. Przedsięwzięcie to jest też niecelowe z uwagi na planowane występowanie jedynie 2 pasów dla każdego kierunku na dalszym odcinku I ramy (ul. Królowej Jadwigi, ul. Towarowa).

Ad 36. Ze względów omówionych w punkcie poprzedzającym (warunki ruchu pieszego, potrzeba rezerwacji terenu pod zielen przyuliczną, generowanie dodatkowego ruchu, kontynuacja w formie 2 pasów) pominąć należałoby zalecenia realizacji trzeciego pasa ruchu po północnej stronie ul. Królowej Jadwigi. Dobudowa trzeciego pasa przybliżyłaby ponadto jezdnię do istniejącej zabudowy mieszkaniowej, znacząco pogarszając i tak trudne warunki życia w sąsiedztwie ruchliwej arterii.

Ad 37. Dobudowa drugiej jezdni ul. Bukowskiej między ul. Bułgarską a ul. Przybyszewskiego wiązałaby się ze zniszczeniem istniejącej alei drzew, zwężeniem chodników

i zajęciem powierzchni, którą przeznaczyć należałoby pod realizację dróg rowerowych. Znacząco pogorszyłaby ona też warunki życia mieszkańców budynków położonych przy ul. Bukowskiej (zwłaszcza między ul. Szamotulską a ul. Przybyszewskiego), przybliżając jezdnię na niewielką odległość od zabudowy. Z powyższych względów „Studium...” powinno obligować do pozostawienia obecnego przekroju ulicy (1x2) i odstąpienia od wyżej wymienionej, pod każdym względem szkodliwej inwestycji, nie zaś jedynie dopuszczać taką możliwość.

Ad 38. Projektowana rozbudowa ul. Bukowskiej między ul. Przybyszewskiego a ul. Polną jest całkowicie niecelowa i szkodliwa ze względów omówionych w punkcie poprzedzającym. Wzmianka o tej rozbudowie stoi też w sprzeczności z podanym w „Studium...” przekrojem ulicy (1 x 2), który odpowiada przekrojowi istniejącemu (pomijając poszerzenia przy skrzyżowaniach). Poszerzanie ulic promienistych w obrębie II ramy komunikacyjnej jest ponadto niezgodne z pkt 2.2.3 Polityki transportowej Poznania.

Ad 39. Poszerzenie ul. Dolna Wilda na północ od II ramy komunikacyjnej jest niezgodne z pkt 2.2.3 Polityki transportowej Poznania. Utrudniłoby ono ponadto dostęp do południowego klina zieleni i pogorszyło warunki życia w sąsiedztwie tej arterii. Dwujezdniowa ul. Dolna Wilda generowałaby dodatkowy ruch samochodowy, potęgując zatłoczenie motoryzacyjne w centrum miasta. Inwestycja ta nie ma jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia.

Ad 40. Poszerzenie ul. Naramowickiej (dobudowa drugiej jezdni) między ul. Słowiańską a ul. Serbską) możliwe byłoby jedynie kosztem zieleni przyulicznej oraz terenów zielonych przylegających do tej ulicy (w tym zadrzewień dawnego cmentarza u zbiegu ul. Naramowickiej i ul. Słowiańskiej oraz fragmentu Al. Pod Lipami). Na skutek tej inwestycji zniszczona zostałaby zieleń izolująca obecnie ul. Naramowicką od zabudowy mieszkaniowej Os. Pod Lipami, co znacznie pogorszyłoby warunki życia mieszkańców. Podkreślić należy również, iż na ul. Szelągowskiej, która stanowi kontynuację ul. Naramowickiej, zaplanowano przekrój 1 x 2. Dobudowa drugiej jezdni ul. Naramowickiej byłaby ponadto niezgodna z pkt 2.2.3 Polityki transportowej Poznania.

Ad 41. Jako niezgodna z pkt 2.2.3 Polityki transportowej Poznania wyeliminowana powinna zostać ponadto możliwość dobudowy drugiej jezdni ul. Naramowickiej między ul. Serbską a ul. Lechicką. Polityka transportowa wyraźnie stanowi, że poszerzanie ulic promienistych kończyć się powinno na II ramie, a w przypadku istnienia fragmentów III ramy – na tej ramie. W związku z tym, iż ul. Lechicka stanowi istniejący odcinek III ramy, poszerzenie ul. Naramowickiej na południe od niej naruszałoby postanowienia wspomnianej uchwały Rady Miasta z 18 listopada 1999 r. Nadmienić należy, że rozwiązanie problemów komunikacyjnych w ciągu ul. Naramowickiej nastąpić powinno poprzez rozwój komunikacji publicznej (w tym budowę trasy tramwajowej) i realizację dróg rowerowych, nie zaś poprzez budowę szerokiej arterii kierującej ruch samochodowy w stronę centrum Poznania.

Ad 42. Zapewnienie możliwości realizacji ul. Nowej Naramowickiej jako ulicy o węższym przekroju niż zaplanowano w projekcie, zapewniłoby „Studium...” niezbędną elastyczność i pozwoliłoby pozyskać dodatkową powierzchnię pod realizację trasy tramwajowej na Umultowo czy też dróg rowerowych. Zwężenie ul. Nowej Naramowickiej na niektórych odcinkach odpowiadałoby też oczekiwaniom mieszkańców i sprzyjałoby przestrzeganiu przez kierowców obowiązujących ograniczeń prędkości.

Ad 43. Planowane poszerzenie ul. Szymanowskiego do 2 jezdni byłoby inwestycją kosztowną i niecelową, która pogorszyłaby warunki życia mieszkańców. Obecny przekrój jest

wystarczający dla należytej obsługi piątkowskich osiedli (w tym także po planowanym połączeniu z ul. Obornicką). Ul. Szymanowskiego w obecnym przekroju spełniać będzie należycie swą funkcję nawet w przypadku wzrostu natężenia ruchu samochodowego. Dobudowa drugiej jezdni przybliżyłaby ruch samochodowy do istniejącej zabudowy Os. Sobieskiego i wiązałaby się z koniecznością wycięcia drzew po północno-wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Stróżyńskiego.

Ad 44. Aleja Niepodległości planowana jest jako ulica jednokierunkowa w związku z czym pozostawienie na pewnych odcinkach przekroju 1x4 (co oznacza 4 pasy ruchu dla jednego kierunku ruchu) stałoby w sprzeczności z założeniami uspokajania ruchu w centrum miasta. Taka arteria stanowiłaby istotny czynnik przyciągający ruch samochodowy do śródmieścia. Zdecydowanie wygodniej byłoby korzystać w celach tranzytowych z układu tzw. ringu, niż jechać <I ramą>. W połączeniu z innymi propozycjami autorów studium (poszerzenie ulic Dolna Wilda, Ks. Mieszka I i T. Szeligowskiego) al. Niepodległości tworzy tranzytową oś północ-południe wiodącą przez sam środek miasta, która to stoi w ewidentnej sprzeczności z założeniami Polityki transportowej Poznania. Uzyskaną przestrzeń po przekształceniu Al. Niepodległości w ulicę jednokierunkową można tymczasem przeznaczyć na udogodnienia dla transportu publicznego, rowerzystów, poprawę warunków ruchu pieszego, czy też przeniesienie miejsc parkingowych z innych, dużo węższych ulic.

Ad 45. Realizacja jezdni dla ruchu samochodowego na planowanym moście pomiędzy Winogradami a Główną, przy jednoczesnej budowie północnej nitki tzw. I ramy oraz budowy mostu na tzw. III ramie w sposób istotny wpłynie na polepszenie warunków ruchu samochodowego przy jednoczesnym podniesieniu konkurencyjności samochodu w stosunku do transportu publicznego i ruchu rowerowego. Również ze względów przyrodniczych niewskazana jest budowa w tym obszarze drogi, która będzie atrakcyjną alternatywą dla jazdy pierwszą lub drugą ramą. Sam most zasługuje na poparcie, jako czynnik ożywiający północną część Ostrowa Tumskiego oraz obszar Główniej, jednakże konieczne jest uprzywilejowanie transportu publicznego i rowerowego, a nie ruchu samochodowego.

Ad 46. Ul. Estkowskiego na odcinku od ul. Szyperskiej do ul. Garbary powinna zostać zredukowana do jednego pasa ruchu dla każdego kierunku, co umożliwiłoby rewaloryzację tej części miasta, w tym przywrócenie przedwojennego układu zabudowy. Ulica ta jako fragment trasy Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary - Wolnica – Solna, której budowa zdewastowała Ostrów Tumski i północną część śródmieścia, nie może się ostać w obecnym kształcie i winna posiadać węższy przekrój niż zaplanowano w projekcie zmiany „Studium...”.

Ad 47. Z uwagi na warunki ruchu pieszego i rowerowego oraz odbywający się w ul. Fredry ruch tramwajowy zamknięcie tej ulicy dla ruchu samochodowego na odcinku od Al. Niepodległości do ul. Kościuszki powinno być obligatoryjne, a co za tym idzie – ulica ta powinna zostać pominięta w wykazie ulic klasy Z. Ruch samochodowy odbywający się po południowej stronie jezdni uniemożliwia zapewnienie należytych standardów obsługi pasażerów komunikacji publicznej (osoby wsiadające do tramwajów zmuszone są wchodzić na jezdnię) i utrudnia ruch rowerowy na ważnej trasie łączącej most Teatralny ze Starym Rynkiem. Za zamknięciem ul. Fredry dla ruchu samochodowego przemawia też znaczenie tej ulicy dla ruchu turystycznego.

Ad 48. Pominięcie ul. Wyszyńskiego (od Ronda Śródka do mostu Chrobrego) w wykazie ulic klasy Z i zakwalifikowanie jej do klasy L jest konieczne, by w możliwie najszerszym zakresie odwrócić skutki dewastacji, jaką była budowa trasy Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary - Wolnica – Solna. Pozostawienie ul. Wyszyńskiego jako ulicy

zbiorczej sprawiłoby, iż stanowiłaby ona dla ruchu samochodowego atrakcyjną alternatywę dla północnego odcinka I ramy, co kłóciłoby się z celem budowy tego odcinka.

Ad 49. W trosce o warunki życia mieszkańców celowa jest rezygnacja z planowanego przedłużenia ul. Nad Wierzbakiem do ul. Szydłowskiej. Nowa ulica stanowiłaby dodatkowe źródło hałasu i zanieczyszczeń powietrza w sąsiedztwie budynków mieszkalnych, a jej budowa wiązałaby się z koniecznością zniszczenia istniejącej zieleni (w tym urządzonego skweru).

Ad 50. Dopuszczenie realizacji ul. Stoińskiego w całości lub w części w przekroju 1 x 2 jest uzasadnione potrzebą ochrony rezerwatu „Żurawiniec”, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy. Budowa tuż obok rezerwatu przyrody dwujezdniowej arterii doprowadziłaby najprawdopodobniej do jego całkowitej degradacji. Szeroka, ruchliwa trasa odciąłaby też mieszkańców Os. Łokietka od terenów leśnych sąsiadujących z osiedlem. Realizacja tylko jednego pasa ruchu dla każdego kierunku pozwoliłaby ograniczyć szkodliwe oddziaływanie nowej trasy na środowisko i warunki życia mieszkańców.

Ad 51. Poszerzenie ul. Umultowskiej do dwóch jezdni na odcinku od ul. Opieńskiego do ul. Dziegielowej jest niecelowe wobec znacznego kosztu takiej inwestycji (dwukrotnie szerszy przejazd pod lub nad torami kolejowymi) i braku kontynuacji tej ulicy w zaplanowanym kształcie. I tak – dalszy odcinek ul. Umultowskiej (na północ od ul. Dziegielowej) stanowić będzie co najwyżej ulicę lokalną. Z kolei dla ul. Dziegielowej przewidziano przekrój 1 x 2. W świetle powyższych okoliczności realizacja ul. Umultowskiej na północ od ul. Opieńskiego jako drogi dwujezdniowej jest bezzasadna. Budowa drugiej jezdni wymagałaby ponadto wycięcia lasu na północ od torów kolejowych i utrudniłaby mieszkańcom Os. Batorego dostęp do terenów zielonych.

Ad 52. W postanowieniach „Studium...” określono wymogi parkingowe w zakresie miejsc postojowych dla samochodów. Zdaniem Stowarzyszenia pożądanym jest również zobligowanie inwestorów do wyznaczania i utrzymania określonej liczby miejsc postojowych dla rowerów, nie mniejszej od minimalnej wymaganej liczby miejsc dla samochodów (za wyjątkiem budynków jednorodzinnych).

Zauważyć należy, iż z uwagi m.in. na niską terenochłonność oraz nieemitowanie zanieczyszczeń i hałasu transportu rowerowy w mieście zasługuje na szczególne preferencje, co powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w postanowieniach „Studium...” oraz mpzp. Obecna treść wymienionych postanowień uwzględnia tymczasem jedynie interes użytkowników samochodów. Jest to sprzeczne z założeniami zrównoważonego rozwoju transportu, które stanowią podstawową zasadę „Polityki transportowej Poznania”.

Wprowadzanie prawnego wymogu realizacji przy okazji inwestycji określonej liczby miejsc postojowych dla rowerów jest praktykowane w Europie Zachodniej. Dobrym przykładem może być Norymberga, gdzie dla odpowiednich rodzajów budynków dokładnie określono minimalne ilości miejsc parkingowych dla rowerów. I tak - 1 miejsce parkingowe powinno przypadać np. na każde rozpoczęte 50 m² pow. mieszkania w budynku wielorodzinnym, na 10 łóżek w domu starców, na 2 łóżka w akademiku, na 30 miejsc siedzących w kościele, na 150 m² powierzchni sklepowej, na 30 m² ogródka piwnego czy też na każde 2 tory na kręgielni. (vide: Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder vom 12. Oktober 2000, Stadt Nürnberg, 2000).

Nadmienić należy, iż podstawę ustalania w mpzp wymogów parkingowych w zakresie miejsc postojowych dla rowerów stanowi § 4 pkt 9 lit. c) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz.U. Nr 164, poz. 1587). Z przepisu tego wynika, iż ustalenia planu powinny zawierać *wskaźniki w zakresie komunikacji i sieci infrastruktury technicznej, w szczególności ilość miejsc parkingowych w stosunku do ilości*

mieszkań lub ilości zatrudnionych albo powierzchni obiektów usługowych i produkcyjnych. Przytoczony przepis nie ogranicza tego wymogu wyłącznie do miejsc parkingowych dla samochodów.

Podkreślenia wymaga, że niezbędne jest zarówno samo ustalenie w „Studium...” obowiązku tworzenia miejsc postojowych dla rowerów, jak i określenie ich liczby. Po pierwsze – brak określenia liczby tychże miejsc sprawić może, iż dany inwestor zadośćuczyni tak sformułowanemu wymogowi już poprzez wykonanie zaledwie 2 miejsc postojowych dla rowerów, nawet jeśli potrzeby w tym zakresie będą wielokrotnie większe. Po drugie – przywołane rozporządzenie w wyraźny sposób wymaga określenia w mpzp ilości miejsc parkingowych (nie wyłączając miejsc dla rowerów). W celu zagwarantowania jednolitej praktyki w tym zakresie w skali całego miasta niezbędne jest określenie normatywu parkingowego w zakresie miejsc postojowych dla rowerów również w „Studium...”. Za niewystarczające uznać należy natomiast ewentualne ograniczenie się do samego ustalenia lokalizacji miejsc parkingowych dla rowerów, bez konkretyzacji tego wymogu.

Ad 53. „Studium...” mówi wprawdzie w kolejnym punkcie, że „wraz z rozwojem ogólnie dostępnej bazy parkingowej w formie parkingów wielopoziomowych i podziemnych zakłada się likwidację jednopoziomowych parkingów placowych i ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych” nie precyzuje jednak ilości likwidowanych miejsc oraz nie precyzuje czasu likwidacji. Doświadczenia miast zachodnioeuropejskich pokazują, że tylko jednoczesna likwidacja miejsc na powierzchni przy okazji oddania parkingów wielopoziomowych, może przynieść zamierzone efekty w postaci odzyskiwania przestrzeni ulicy dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego. Nie należy również tworzyć nowych miejsc postojowych w centrum, gdyż wiąże się to z generowaniem ruchu samochodowego, który na tym obszarze jest niepożądany.

Ad 54. Realizacja powyższych parkingów walnie przyczyni się do ograniczania i tak już skąpych terenów zielonych oraz wprowadzi chaos przestrzenny. Zbieg ulic Zielonej i Podgórznej powinien zostać zabudowany budynkami o funkcji mieszkalno-usługowej nawiązującymi do historycznej formy obszaru. Budowa parkingu pod zieleńcem przy ul. Zielonej może naruszyć układ wód gruntowych i walnie przyczynić się do śmierci istniejącego drzewostanu. Budowa parkingu u zbiegu ulic Za Bramką i Wszystkich Świętych wiąże się natomiast z likwidacją nielicznych w śródmieściu placów zabaw. Plac ten jest wprawdzie znajduje się w nienajlepszym stanie i stąd wynika niezbyt duża jego popularność, nie znaczy jednak to, że wymaga on likwidacji. Powstanie w tym obszarze parkingów generujących ruch przyczyni się też od uciążliwości dla powstającej właśnie linii tramwajowej przez Most św. Rocha. Warto podkreślić, że sama ulica Podgórzna w tych okolicach ma być wyłączona z ruchu samochodowego.

Ad 55. Parkingi Bike&Ride stanowią istotny element warunkujący popularność transportu publicznego. W miastach zachodnioeuropejskich ich tworzenie stanowi powszechną praktykę. Również w polskich warunkach mogłyby walnie przyczynić się do poprawy dostępności transportu publicznego, zwłaszcza iż linie autobusowe często kończą swój bieg na granicy miasta nie obsługując sąsiednich miejscowości, np. Skórzewa (M. Beim: *Poprawa dostępności transportu publicznego - możliwości integracji z transportem rowerowym*. AUTOBUSY - Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 4/2006, s. 22-27, M. Kruszyna, *System Bike and Ride - elementy projektowania stacji przesiadkowych*, VI Ogólnopolska Konferencja Drogownictwa, Lubin 24-26.05.2006 r., Materiały konferencyjne, s. 73-82, Urząd Miejski w Lubinie). Należy podkreślić, że to właśnie mieszkańcy przedmieść stanowią grupę najrzadziej korzystającą z transportu publicznego.

Ze względu na powolne, wiążące się właściwie tylko z nowymi inwestycjami, wdrażanie postulowanych normatywów parkingowych dla rowerów, konieczne jest

zapewnienie rowerzystom godziwych warunków parkowania rowerów, zwłaszcza w obszarze śródmieścia i ważniejszych ulic i obszarów handlowych (np. rynki śródmiejskie).

Ad 56. Istotnym argumentem za budową linii tramwajowej na Umultowo (wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej) jest możliwość realizacji na obszarze przylegającym od północnej strony torów kolejowych parkingu park&ride. Powstanie parkingu umożliwiłoby redukcję liczby samochodów osobowych wjeżdżających od północnej strony do Poznania. Umożliwiłoby też zawężenie przekrojów ulicznych ul. Nowej Naramowickiej i ul. Umultowskiej, wymienionych w poprzednich uwagach.

Budowa tego parkingu, wraz z realizacją łącznika tramwajowego zapewniłaby także możliwość pozostawienia samochodu w celu dojazdu tramwajem do planowanej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: *Prezentacja sieci linii kolejowych na terenie województwa wielkopolskiego z uwzględnieniem linii nieczynnych*, Poznań, 10 kwietnia 2006 r.) stacji „Poznań-Uniwersytet”.

Ad 57. Parkingi „bike&ride” w przeciwieństwie do parkingów „park&ride” zajmują zdecydowanie mniej miejsca. Ich realizacja jest zdecydowanie łatwiejsza. Również ze względu na charakter ruchu rowerowego, parkingi „B&R” powinny powstawać nie tylko na obrzeżach miast, ale też przy ważniejszych węzłach przesiadkowych w śródmieściu (jak np. dworce miejskie) oraz przy pętlach tramwajowych i autobusowych na peryferiach miasta. Wskazana jest lokalizacja takich węzłów zwłaszcza w obszarach, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna, gdyż jak wykazały badania (M. Beim: *Problemy ruchu rowerowego w Poznaniu*, rozprawa magisterska, WNGiG UAM, Poznań, 2003) mieszkańcy takich obszarów są najbardziej skłonni do korzystania z rowerów. Jedyne istniejący „B&R” przy pętli MPK Junikowo cieszy się bardzo dużą popularnością – od chwili jego powstania w 1999 r.

Ad 58. Słowo „tramper” stanowi neologizm, który nie ma uzasadnienia w zasadach konstrukcji języka polskiego. Nielogiczne jest zastosowanie końcówki „per”, która znaczy „peron”, a ma wywoływać skojarzenia z koleją. Słowo „peron” stosowane jest nie tylko do kolei, ale również do tramwajów. Przykładem tego mogą być oznaczenia zastosowane m.in. na pętli PST: „Peron 1” i „Peron 2”. Zdecydowanie właściwszym, ze względów językowych” jest zastosowanie nazwy „tramwaj dwusystemowy”. W ostateczności można by zastosować oryginalną nazwę systemu, która pochodzi z Karlsruhe „TramTrain” i stanowi połączenie dwóch angielskich wyrazów „tram” – znaczącego „tramwaj” i „train” – znaczącego pociąg.

Ad 59. Słowo „woonerf”, w przeciwieństwie do definicji przytoczonej przez autorów „Studium...” nie znaczy „(hol. – ulica sprowadzona do ludzkiego wymiaru)”, lecz oznacza „strefę zamieszkania”. Etymologicznie słowo pochodzi z połączenia dwóch wyrazów holenderskich: „woon”- „mieszkalny”; „erf”- „parcela; dwór; dziedzictwo” (por. Władysław Kopaliński *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, De Agostini, Warszawa). W języku holenderskim „woonerf” stosuje się do określania obszarów oznaczonych odpowiednikiem polskiego znaku D-40 („strefa zamieszkania”).

PODSUMOWANIE

Projekt zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” w wielu miejscach stanowi zasadnicze odejście od założeń zrównoważonego rozwoju transportu przyjętych uchwałą Rady Miasta Poznania z dnia 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania. Największym odstępstwem od

polityki transportowej jest poszerzanie ulic wewnątrz obszaru tzw. III ramy komunikacyjnej, tak daleko w głąb śródmieścia, jak to jest fizycznie możliwe. Takimi przykładami są dopuszczenie możliwości poszerzenia ul. Bukowskiej aż do Polnej, poszerzenie Dolnej Wildy – włączając w to obszar skrzyżowania – aż do ul. Kościuszki czy też dopuszczenie czterech pasów ruchu w jedną stronę na ul. Niepodległości. Nie należy się spodziewać, że działania takie przyniosą jakiegokolwiek uspokojenie ruchu w centrum miasta. Zdecydowanie wygodniej i szybciej będzie dojechać do śródmieścia samochodem niż komunikacją publiczną.

Wygodny dojazd do centrum i przejazd przez nie niweczy też założenia koncepcji trzech ram komunikacyjnych. Wiele badań na całym świecie (w tym również polskich – vide: M. Dudek, Modelowanie wpływu rozwoju motoryzacji na obciążenie sieci ulic, III Konferencja Naukowo-Techniczna „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego”, Poznań 2001, s. 105-114) dowodzi, że najmniejsza obwodnica skupia największy ruch. Wynika to, m.in. z dążenia kierowców do redukcji drogi i czasu przejazdu. W przypadku poszerzania układu promienistego należy spodziewać się, że główny ruch tranzytowy przejmować będzie tzw. I rama i tzw. ring, a rola tzw. III ramy sprowadzona zostanie do bardzo wygodnego i szybkiego łącznika międzyosiedlowego – łączącego sąsiednie obszary, np. Piątkowo ze Smochowicami. Na relacji z Piątkowa na Dębiec, będzie bardziej opłacało się przejechać przez centrum.

Wszystko to dzieje się przy jednoczesnych niewielkich planach inwestycyjnych w zakresie transportu publicznego, zwłaszcza szynowego. Pomija się arcyważne realizacje – jak chociażby budowę linii tramwajowej na Umultowo i kampus Morasko, przy jednoczesnej rozbudowie ulic w tamtym obszarze miasta. Transport publiczny jest spychany do roli socjalnej.

Nawet stosunkowo dobre i ambitne plany w zakresie rozwoju infrastruktury ruchu rowerowego – w dużej mierze bazujące na koncepcji przedstawionej przez Sekcję Rowerzystów Miejskich w 2000 r. – nie są w stanie zatrzeć wrażenia, że „Studium...” zakłada prosamochodową politykę transportową, daleką od zrównoważonego rozwoju.

Należy podkreślić, że postulaty SRM dotyczą tylko najważniejszych kwestii. Pominięto w uwagach np. sprawy dotyczące kwestii uwarunkowań. Należy podkreślić jednak, że szczególną uwagę zwraca niespójność niektórych elementów studium. Nie chodzi tu tylko o to, że niektóre cele wzajemnie się wykluczają, ale przede wszystkim o brak spójności między rysunkami a tekstem, czego najlepszym przykładem są rozbieżności w zakresie dróg rowerowych.

Na marginesie zwrócić należałoby ponadto uwagę na liczne błędy językowe i logiczne. Najlepszym przykładem może być stosowanie konstrukcji „lub/i”, która nie ma żadnego uzasadnienia w języku ani logice, gdyż słowo „lub”, będące spójnikiem alternatywy nierozłącznej, zawiera w sobie również koniunkcję – czyli spójnik „i”. Przed uchwaleniem przez Radę Miasta Poznania wskazane byłoby zatem również sprawdzenie poprawności językowej dokumentu.

Z powyższych względów uwagi niniejsze są konieczne i zasługują na uwzględnienie.

Z poważaniem


Ryszard Rakower
PREZES