

WNIOSKI 115 KONFERENCJI NT
Organizacja ruchu na Łazarzu - problemy i możliwości
PROJEKT

Zaprezentowana diagnoza Łazarza przytłacza wielością problemów i szeregiem dylematów w ich rozwiązaniu. Jak w każdym niemal rejonie, zwłaszcza śródmiejskim, jako kluczowy jawi się problem nadmiernie intensywnego ruchu samochodowego. Jest to więc problem globalny, którego rozwiązania w sposób optymalny nie da się pominąć w drodze fragmentarycznych, cząstkowych działań na Garbarach, Jeżycach, Wildzie, ale także na terenach planowanej intensyfikacji miejskiej zabudowy i ich obsługi komunikacyjnej (Wolne Tory, Ławica, Górecka, Szczepankowo, Strzeszyn itp.), pozostaje więc zagadnieniem pierwszoplanowym. Tak więc:

1. Sugeruje się podjęcie dyskusji na temat strategii alternatywnego wykorzystania środków transportu w Aglomeracji Poznańskiej na możliwie najbliższym Forum.
 2. Zwraca się uwagę, że skąd inąd słuszna formuła priorytetów w skali miasta i aglomeracji pozostaje nie spójna w odniesieniu do poszczególnych przedsięwzięć zlokalizowanych na mapie miasta. Zauważa się również brak stosownych działań operacyjnych dla optymalizacji działań instytucji zarządzających. Wybranymi przykładami może być problem optymalizacji rozkładów jazdy, dalekie od możliwości wykorzystanie inwestycji prywatnych (np. sygnalizacje świetlne w okolicach stacji benzynowych i galerii handlowych), brak możliwości wykorzystywania bogatych baz danych ITS
 3. Z prawdopodobieństwem na granicy pewności zagadnienie ograniczenia ruchu samochodów do poziomu racjonalnego ich użytkowania winno być przedmiotem strategii z uwzględnieniem pakietu wielu projektów transportowych i społecznych umiejscowionych i skoordynowanych w czasie z klasyczną metodą budowania diagnozy, stratyfikacja celów i zadań każdego z projektów, ich finansowym wsparciem oraz ewaluacją i monitorowaniem realizacji zadań.
- Wtórny problemem w stosunku do problemu głównego pozostają dylematy zmian w organizacji ruchu. W przypadku Łazarza ujawniają się one następująco:

- a) Czy planowana ulica Dolna Głogowska jest realna w budowie w ciągu najbliższych dziesięciu do dwudziestu lat i czy występuje związek jej potencjalnej realizacji z optymalną zabudową Wolnych Torów?
- b) Czy racjonalne jest ograniczanie skrętów w lewo (ul. Głogowska, ale też np. Aleje Niepodległości) w imię utrzymania płynności na pasach ruchu pojazdów na wprost?
- c) Czy w obszarach ruchu uspokojonego konieczne jest wydzielanie pasów dla ruchu rowerowego nawet tam, gdzie miejscowo nie występuje zagrożenie jego bezpieczeństwa?
- d) W jakim stopniu miejsca parkowania udostępniane mieszkańcom (maksimum w parkowaniu nocnym) mogą służyć przybyszom w ruchu dziennym i jakim stopniu oraz w jaki sposób winno się zapewnić miejsca dodatkowe (i kto winien ponosić tego koszty)?
- e) Czy bieżąca adaptacja, rewitalizacja lub remont lokalnych ulic, placów miejskich i innych terenów publicznych powinna być przedmiotem inwestycyjnego planu, finansów miejskich i wzmożonej akcji władz prezydyjalnych, a w jakim być obowiązkiem bieżącej operatywności instytucji utrzymującej tereny i ich nawierzchnie w stanie użytkowym?

Uczestnicy dyskusji zauważają, że bez wymienionych rozstrzygnięć i zdefiniowania kierunków rozwiązań bardziej szczegółowych niektóre postulaty uznać należy za zasadne. I tak:

- lokalizacja przejść dla pieszych na obu krańcach wysepek przystankowych winna być obligatoryjna na odcinkach śródmiejskich ul. Głogowskiej i w ważniejszych punktach wymiany pasażerów
- wskazane jest przeprowadzenie marszruty jednej z linii autobusowych ulicą Kolejową
- zapewnienie separacji torowiska tramwajowego przy tak znacznym obciążeniu ruchem pasażerów i pociągów jest niezbędne, wymaga to jednak opracowania koncepcji projektowej (powinno się bowiem także zapewnić wysepki azylu dla pieszych, co znacznie zwiększyło by przepustowość pojedynczego pasa ruchu, znieść parkowanie na chodnikach, wprowadzić drogę rowerową – łącznie koszty, zakres i skutki takiej przebudowy wymagają stosownego studium)