

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych podczas konsultacji społecznych koncepcji uspokojenia ruchu na terenie os. Św. Łazarz w Poznaniu

Poznań, 30.03.2018

I. Ogólne głosy poparcia / dezaprobaty dla całych wariantów:

- za wariantem 1 - 109 głosów
- za wariantem 2 - 96 głosów
- za wariantem 3 - 132 głosów
- za wprowadzeniem SPP - 116 głosów
- za odrzuceniem wariantu 1 - 6 głosów
- za odrzuceniem wariantu 2 - 88 głosów
- za odrzuceniem wariantu 3 - 92 głosy
- za odrzuceniem SPP - 25 głosów
- za odrzuceniem całości koncepcji - 50 głosów

II. Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM: 393

III. Uwagi i propozycje szczegółowe

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
Wiadomości email		
1	Zwężenie ul. Głogowskiej do jednego pasa ruchu w każdym kierunku należy wprowadzić testowo na okres kilku dni lub tygodni.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
2	W wariancie W1 należy utrzymać ruch dwukierunkowy na ul. Łukaszczyka, Dmowskiego i Matejki	W W1 na ul. Matejki ruch jest dwukierunkowy. Utrzymanie dwóch kierunków na ulicach Łukaszczyka i Dmowskiego nie pozwoli osiągnąć celów jakie zostały postawione przed autorami koncepcji tj. uspokojenia ruchu i ograniczenia tranzytu między dzielnicami miasta. Ponadto w przy wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania skutkowałoby to zmniejszeniem liczby miejsc parkingowych.
3	Zwężenie ul. Głogowskiej nie powinno być uzależnione od budowy ul. Dolnej Głogowskiej.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Budowa ul. Dolnej Głogowskiej również stanowi osobne zadanie - obecnie w opracowaniu jest projekt planu miejscowego "Wolne tory", który uwzględni przebieg ul. Dolnej Głogowskiej jako drogi klasy głównej o układzie dwujezdniowym.
4	O zwężeniu ul. Głogowskiej należy rozmawiać wyłącznie po budowie Dolnej Głogowskiej i zapewnieniu innych alternatyw dla ruchu, który zostałby wyprowadzony z ul. Głogowskiej.	Temat zmian na ul. Głogowskiej spotkał się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Budowa ul. Dolnej Głogowskiej również stanowi osobne zadanie - obecnie w opracowaniu jest projekt planu miejscowego "Wolne tory", który uwzględni przebieg ul. Dolnej Głogowskiej jako drogi klasy głównej o układzie dwujezdniowym.

5	<p>W wariantcie W1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ulica Małeckiego na odcinku od placu przy Łukaszeuiczu do Strusia powinna być jednokierunkowa w stronę Gąsiorowskich lub dwukierunkowa do Strusia - w zaproponowanym w wariantcie 1 rozwiązaniu dojazd do posesji przy ul. Strusia znajdujących się na odcinku od Małeckiego do Granicznej możliwy jest tylko od strony ul. Głogowskiej; - ulica Stabłewskiego na odcinku od Łukaszeuiczu do Dmowskiego powinna pozostać dwukierunkowa (to jedyny "prosty" przejazd do Głogowskiej i dalej w kierunku Areny); - ze względu na lokalizację sklepu Biedronka ulica Łukaszeuiczu na odcinku od Potockiej do Stabłewskiego powinna pozostać dwukierunkowa. 	<p>Bezpośredni dojazd do wskazanego odcinka ul. Strusia istotnie jest zapewniony jedynie od strony ul. Głogowskiej, a więc podobnie jak w przypadku większości nieruchomości, odbywa się tylko jedną ulicą. Wprowadzenie jednokierunkowej ul. Małeckiego ograniczony lub wyeliminuje niezwiązany bezpośrednio z tym miejscem ruch samochodowy, a więc spełni założenia koncepcji.</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Stabłewskiego ma właśnie na celu ograniczenie tego "prostego" przejazdu, który zachęca kierowców do skracania drogi przez teren osiedla. Dla lokalnej społeczności oznacza to konieczność nałożenia jedynie 300 m w celu przejazdu samochodem w kierunku Areny (450 m zamiast 150 m).</p> <p>Koncepcja zapewnia dojazd do wszystkich nieruchomości na terenie osiedla, w tym również sklepów. Niemniej lokalizacja sklepu nie jest i nie może być argumentem dla zmian które leżą u podstaw koncepcji. czyli uspokojenia ruchu i ograniczenia przejazdów tranzytowych.</p>
6	<p>Ulice jednokierunkowe powinny być jednokierunkowe na całej swojej długości, a nie odcinkami - to powoduje wyłącznie chaos.</p>	<p>Układ ulic tworzący zamknięte obwoły o ruchu okrężnym jest być może mniej czytelny, lecz bezkolizyjny i szczególnie korzystny w przypadku potrzeby ograniczenia podróży tranzytowych, co stanowi jedno z założeń koncepcji. Możliwe jest wykonanie analiz przy innym układzie ulic jednokierunkowych.</p>
7	<p>Obowiązująca organizacja ruchu, jak również parametry techniczne ul. Głogowskiej są niezgodne z prawem. Konieczna jest wobec tego przebudowa tej ulicy obejmująca:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwężenie ulicy do jednego pasa ruchu przy jednoczesnym ograniczeniu prędkości do 30 lub 40km / h; - budowę pełnowymiarowych azyli dla pieszych; - wyłączenie sygnalizacji świetlnej; - uzyskaną wolną przestrzeń można przeznaczyć na: poprawienie parkowania, wprowadzenie pasa dla rowerzystów, lub nawet przywrócenie lewoskrętów. 	<p>Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.</p>
8	<p>"Śluzy" pomiędzy dwiema częściami Łazarza: Wyspiańskiego->Strusia i Niegołewskich->Rynek Łazarzski, które obecnie funkcjonują nie są wykorzystywane przez ruch zewnętrzny a wyłącznie przez mieszkańców. Ponadto jak ważne jest to połączenie widać codziennie poprzez tworzące się korki. Zabłokowanie nawet jednego połączenia automatycznie spowoduje tworzenie się gigantycznych korków na drugim przejeździe. Należy zachować możliwość przejazdu przez ul. Głogowską w obu tych miejscach.</p>	<p>Przejazd pomiędzy obiema częściami Łazarza przez ul. Głogowską we wskazanych miejscach jest utrzymany w wariantcie W1 koncepcji. Z przeprowadzonych analiz wynika, że zmiana kierunków ruchu zarówno na ul. Niegołewskich, jak i Strusia / Wyspiańskiego nie doprowadzi do pogorszenia warunków ruchu w tym rejonie.</p>
9	<p>Nie należy zwężać ul. Głogowskiej, a jedynie dostosować ją do potrzeb rowerzystów. Warto zastanowić się nad rozwiązaniem, które wyegzekwuje na kierowcach poruszanie się z prędkością 50km/h.</p>	<p>Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.</p>
10	<p>Nie należy likwidować lewoskrętu z ul. Głogowskiej w ul. Śniadeckich.</p>	<p>Likwidacja lewoskrętów jest podyktowana wyłącznie kwestiami bezpieczeństwa, jak miało to miejsce w przypadku skrzyżowania ul. Głogowskiej z Berwińskiego. Dlatego też rezygnacja z likwidacji lewoskrętu w ul. Śniadeckich nie jest rozważana.</p>
11	<p>Osiedle Ułańskie (między ul. Wojskową i Ułańską) obsługują 3 bramy wjazdowe: 1 na ulicę Wojskową i 2 na ulicę Ułańską. Wprowadzenie jednokierunkowej ul. Ułańskiej (od ul. Grottera do ul. Grunwaldzkiej, wariant 2 i 3) spowoduje, że mieszkańcy osiedla chcąc jechać na południe zmuszeni będą wyjeżdżać bramą na ul. Wojskową (lewoskręt), co zwiększy ruch na tej już obciążonej i często zakorkowanej ulicy. Ul. Ułańska nie jest ulicą tranzytową - jadąc na północ umożliwi tylko skręt w prawo w Grunwaldzką.</p> <p>UL. UŁAŃSKA (by prawidłowo obsłużyć Os. Ułańskie i planowane osiedle na terenie obecnego parkingu MTP) powinna być DWUKIERUNKOWA NA CAŁEJ DŁUGOŚCI.</p>	<p>Przy wyznaczeniu miejsc parkingowych w związku z wprowadzeniem SPP i zachowaniu miejsc parkingowych jezdnia będzie węższa niż ma to miejsce obecnie i wówczas konieczne będzie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Zachowanie ruchu w obu kierunkach na ul. Ułańskiej oznaczałoby uniemożliwienie parkowania na tej ulicy. Ulica Ułańska mogłaby natomiast być jednokierunkowa z ruchem skierowanym z południa na północ na odcinku od bramy wjazdowej na os. Ułańskie do bramy wjazdowej na Parking MTP zaś w przeciwnym kierunku na odcinku między ul. Grottera a Siemiradzkiego. W ten sposób wjazd z osiedla byłby możliwy w obu kierunkach.</p>
12	<p>Ulice Małejki/Kasprzaka, Kolejowa/Gąsiorowskich, Jarochońskiego i Wojskowa, Ułańska, Dmowskiego, Wyspiańskiego, Chociszewskiego i Potockiej powinny pozostać dwukierunkowe, aby umożliwić swobodne poruszanie się w ramach dzielnicy Łazarz.</p>	<p>Proponowane zmiany nie ograniczają w żadnym z wariantów swobodnego poruszania się po Łazarzu, a jedynie wydłużają w wybranych przypadkach drogę konieczną do pokonania. W przypadku uspokojenia ruchu jest to jednak koszt konieczny do poniesienia.</p>
13	<p>Wariant W1 powinien być uzupełniony o wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30km/h na ul. Wojskowej oraz utworzenie pasów ruchu dla rowerów po obu stronach tej ulicy.</p>	<p>Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu na obszarze objętym koncepcją.</p>
14	<p>Jeżeli ul. Kolejowa ma przejąć część ruchu tranzytowego, należy ją wyremontować. Jakie są plany wobec remontu lub przebudowy ul. Kolejowej?</p>	<p>Przebudowa ul. Kolejowej jest przewidywana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.</p>

15	Ulice Kolejowa i Łukaszczyca powinny być jednokierunkowe na całej długości.	Ul. Łukaszczyca jest jednokierunkowa w jednym kierunku na całej długości w wariantach W2 i W3, natomiast ul. Kolejowa w wariantach W3 na większej części swojego przebiegu. Zaproponowany układ kierunków ruchu na ul. Kolejowej jest istotny z punktu widzenia ograniczenia prowadzących tędy przejazdów tranzytowych.
16	Za wszelką cenę należy uspokoić ruch na ul. Głogowskiej i sprawić, aby była bardziej przyjazna pieszym.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
17	Zmiany w organizacji ruchu powinny ograniczyć się do: wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30km/h w obszarze ulic jednokierunkowych; -wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na całym odcinku ulicy, ten sam kierunek (np.: Bogusławskiego, Morawskiego, Potworowskiego); - zastosowanie tzw. "leżących policjantów" na niektórych skrzyżowaniach lub wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych; - zwiększenia częstotliwości patrołowania ulic przez Straż Miejską czy Policję w celu zlikwidowania samochodów parkujących na ulicach w tzw. "dzikich miejscach" (odległości zbyt bliskie skrzyżowań czy przejść dla pieszych); - wprowadzenia zakazu postoju na ul. Chociszewskiego od ul. Reymonta do ul. Jarochońskiego ("nie dotyczy chodnika"); -wykorzystania chodnika na ul. Jarochońskiego na odcinku od ul. Szczanieckiej do ul. Potworowskiego od strony Parku Kasprowicza na miejsca parkingowe pod skosem(drugi chodnik dla pieszych biegnie równoległe za pasem zieleni na terenie parku).	Przy projektowaniu organizacji ruchu przyjęte zostanie założenie aby w miarę możliwości na ulicach jednokierunkowych ruch na całym odcinku odbywał się w tym samym kierunku. Z uwagi na podstawowe założenia koncepcji, czyli uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych nie wszędzie będzie to możliwe. Pozostałe postulaty zostaną przeanalizowane na etapie prac nad szczegółowym projektem organizacji ruchu.
18	Wariant W1 powinien uwzględnić następujące zmiany: - umożliwienie prostego zjazdu z Rynku Łazarskiego w kierunku półn. np. w rejon ul. Potockiej lub kościoła NMP poprzez np. ustalenie ruchu dwukierunkowego na ul. Łukaszczyca od Calliera do Stabłowskiego (w obecnej wersji jest od Mottego do Stabłowskiego), lub przynajmniej ustalenie ruchu jednokierunkowego na odcinku ul. Łukaszczyca od ul. Calliera w kierunku do ul. Mottego. Optymalnym rozwiązaniem byłoby też umożliwienie jednokierunkowego objazdu wokół całego Rynku, co umożliwiłoby objechanie Rynku i bezpośredni wjazd w ulicę Dmowskiego, - likwidację nakazu skrętu z ul. Chociszewskiego z obu kierunków w ul. Szymborską; - rozważenie możliwości pozostawienia zjazdu w lewo z ul. Głogowskiej w ul. Śniadeckich z poprawieniem organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.	Wariant 1 umożliwi przejazd od Rynku Łazarskiego w kierunku południowym ul. Łukaszczyca aż do ul. Potockiej. Natomiast ruch wokół Rynku Łazarskiego będzie odbywał się w obu kierunkach po niepełnym obwodzie Rynku, z wyjątkiem mieszkańców i dostaw, zgodnie z projektem realizowanym przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, które nadzoruje przebudowę Rynku Łazarskiego. Nakaz skrętu z ul. Chociszewskiego w ul. Szymborską zostanie utrzymany, aby uniemożliwić skracanie drogi przez kierowców jadących II ramą komunikacyjną. Alternatywnym, wymagającym analiz, rozwiązaniem może być wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Chociszewskiego. Lewoskręt z ul. Głogowskiej w ul. Śniadeckich powoduje zaś liczne niebezpieczne sytuacje na tym skrzyżowaniu oraz utrudnienia dla pojazdów komunikacji publicznej i dlatego nie przewiduje się rezygnacji z jego likwidacji.
19	Wariant W1 powinien zostać zmieniony w taki sposób, aby: ruch wokół Rynku Łazarskiego odbywał się zgodnie z ruchem wskazówek zegara, ul. Łukaszczyca na odcinku od ul. Potockiej do ul. Stabłowskiego pozostała dwukierunkowa, na ul. Małeckiego przy Rynku Łazarskim wprowadzony był ruch jednokierunkowy w stronę Rynku.	Ruch wokół Rynku Łazarskiego będzie odbywał się w obu kierunkach po niepełnym obwodzie Rynku, z wyjątkiem mieszkańców i dostaw, zgodnie z projektem realizowanym przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, które nadzoruje przebudowę Rynku Łazarskiego. Propozycja utrzymania ruchu dwukierunkowego na wskazanym fragmencie ul. Łukaszczyca stoi w sprzeczności z założeniami koncepcji, tj. uspokojeniem ruchu i ograniczeniem przejazdów tranzytowych przez teren osiedla. Postulat dotyczący kierunku ruchu na ul. Małeckiego zostanie rozważony na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
20	Ul. Małeckiego na odcinku od Rynku Łazarskiego do Łukaszczyca powinna pozostać dwukierunkowa dla skutecznej obsługi dostaw i dojazdu do Rynku Łazarskiego.	Koncepcja uwzględni dojazd do Rynku Łazarskiego dla klientów i dostaw. Ruch wokół Rynku będzie odbywał się zgodnie z projektem jego przebudowy, realizowanym przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta.
21	Ul. Graniczna na odcinku od Łukaszczyca do Strusia powinna pozostać dwukierunkowa z uwagi na znajdujące się przy niej laboratorium i firmę produkującą okna. Ponadto w sąsiedztwie laboratorium warto wyznaczyć przynajmniej jedną kopertę dla niepełnosprawnych.	Zmiany proponowane w koncepcji zapewniają dojazd do nieruchomości. Liczba i lokalizacja kopert dla osób niepełnosprawnych zostanie ustalona na podstawie analizy potrzeb zainteresowanych osób. Gdyby okazała się niewystarczająca, będzie możliwe wyznaczenie dodatkowych kopert.

22	<p>Zaproponowane zmiany oznaczają wielkie utrudnienia dla mieszkańców ul. Chociszewskiego, mieszkających na odcinku od ul. Jarochowskiego do Reymonta. Będą oni zmuszeni włączyć się w ruch tranzytowy na ul. Hetmańskiej i Reymonta za każdym wyjazdem i powrotem do domu. Wyjazd wszystkich mieszkańców do pracy w godzinach szczytu będzie się odbywał przez ul. Szymborską dzięki uprzejmości kierowców czekających na zmianę świateł na skrzyżowaniu Hetmańskiej i Reymonta; z tego samego wyjazdu będą jednocześnie korzystać wszystkie osoby dowożące dzieci do przedszkola nr 32. Z ul. Chociszewskiego korzystają autobusy linii 64, która dowozi licznych tutaj emerytów na Rynek Łazarzski, na Cmentarz Górczyński, a zmiana organizacji ruchu wymusi zmianę trasy linii 64; również karetki pogotowia ratunkowego omijają korek na światłach na Hetmańskiej przez Chociszewskiego. W jaki sposób koncepcja zmiany organizacji ruchu zabezpieczy ten rejon przed korkami, które już teraz potrafią ciągnąć się od skrzyżowania ul. Hetmańskiej z Reymonta aż za ul. Dmowskiego?</p>	<p>Opisany problem może występować wyłącznie przy zmianie organizacji ruchu proponowanej w wariantach W2 i W3. Propozycje jego rozwiązania i zapewnienia mieszkańcom wygodnego dojazdu do nieruchomości będą przedmiotem analiz na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.</p>
23	<p>Ul. Śniadeckich powinna być na całej długości dwukierunkowa, aby nie utrudniać poruszania się dostawcom i odwiedzającym MTP oraz w całości objęta SPP. Jeżeli zachowanie ruchu dwukierunkowego nie będzie możliwe, należy wprowadzić ruch jednokierunkowy na wysokości ul. Parkowej, a nie Orzeszkowej, żeby nie utrudniać dojazdu i wyjazdu z terenu MTP.</p>	<p>Docelowa organizacja ruchu będzie projektowana z uwzględnieniem zapewnienia dojazdu na teren MTP dla dostawców i odwiedzających. Strefa Płatnego Parkowania będzie natomiast obejmować teren całego osiedla Św. Łazarz, w tym ul. Śniadeckich na całej długości.</p>
24	<p>Zastosowanie Wariantu 2 i 3 w obecnej sytuacji bez wcześniejszego zapewnienia sprawnego alternatywnego dojazdu do MTP, Dworca Kolejowego i Centrum oraz zbudowania licznych parkingów buforowych (mieszkaniec Kolejowej nie będzie korzystał z parkingu przy Reymonta), praktycznie spowoduje paraliż - oby tylko tej części miasta.</p>	<p>Celem koncepcji, szczególnie w wariantach W2 i W3, jest uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych. Tworzenie połączeń drogowych alternatywnych do istniejących jest w oczywisty sposób sprzeczne z tym założeniem. Natomiast budowa parkingów buforowych nie jest elementem organizacji ruchu i stanowi odrębne zadanie.</p>
25	<p>Zwężenie ul. Głogowskiej jest dopuszczalne pod warunkiem umożliwienia skrętu w lewo z ul. Głogowskiej w Hetmańską.</p>	<p>Temat zmian na ul. Głogowskiej spotkał się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Budowa lewoskrętu na południowym wlocie na skrzyżowanie Głogowska/Hetmańska nie jest jednak możliwa. Natomiast ruch z kierunku południowego jest regulowany również przez duże skrzyżowanie Ściegiennego/Głogowska.</p>
26	<p>Zaprezentowana koncepcja nie uwzględnia zmian w infrastrukturze rowerowej, w tym szczególnie tych proponowanych w Programie Rowerowym.</p>	<p>Przedmiotem koncepcji organizacji ruchu jest wskazanie ogólnych zmian w zasadach poruszania się na objętym nią terenie. Szczegółowe rozwiązania, w tym te dotyczące infrastruktury rowerowej będą znane na etapie prac nad docelowym projektem organizacji ruchu. Należy jednak podkreślić, że wszelkiego rodzaju przebudowy i remonty wykraczają poza obszar organizacji ruchu i mogą być realizowane wyłącznie jako odrębne zadania inwestycyjne.</p>
27	<p>Ul. Dmowskiego na całej długości powinna pozostać dwukierunkowa.</p>	<p>Propozycja stoi w sprzeczności z założeniami koncepcji, przewidującej uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych przez teren Łazarza.</p>
28	<p>Projekt powinien uwzględnić budowę zatoki dla aut rodziców odwożących dzieci do przedszkola przy ul. Dmowskiego 17, na której mogłyby zatrzymać się na maks. 15 minut 3 samochody.</p>	<p>Wykonanie postulowanej zatoki wiąże się z przebudową układu drogowego, co wykracza poza zakres opracowania. Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych dla rodziców odbierających dzieci zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.</p>
29	<p>Należy porzucić zaproponowane w wariantach W2 i W3 zmiany w rejonie ulic Matejki, Ułańskiej, Kossaka, Grottgera, Siemiradzkiego, Chełmońskiego - ich wprowadzenie oznacza wyłącznie utrudnienia dla mieszkańców i chaos prowadzący do wypadków.</p>	<p>O ile wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Matejki (wariant W3) może wydawać się kontrowersyjny o tyle z przeprowadzonych analiz wynika, że zmiany na ul. Ułańskiej, Kossaka, Grottgera, Chełmońskiego nie spowodują większych zakłóceń ruchu, szczególnie w wariantcie W2. Zmiany na tych ulicach są wzajemnie powiązane, a punktem wyjścia jest ograniczenie przejazdu ulicą Ułańską.</p>
30	<p>Z dalszego omawiania powinien być wyłączony wariant nr 1. Jest on pozornym rozwiązaniem „problemu Głogowskiej”, jako że nie powoduje ograniczenia uciążliwości ruchu samochodowego i przywrócenia na tej głównej arterii osiedla Św. Łazarz poszanowania dla potrzeb pieszych i rowerowych uczestników ruchu.</p>	<p>Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Celem każdego z wariantów koncepcji jest poprawa warunków poruszania się na terenie Łazarza i każdy z tych wariantów jest traktowany równoważnie - brane pod uwagę będą zmiany proponowane dla każdego z nich.</p>

31	<p>Kolejnymi pracami projektowymi należy objąć wyłącznie warianty W2 i W3, jako jedyne warianty niosące wymierne korzyści dla mieszkańców Łazarza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmniejszenie prędkości poruszania się samochodów (zweźeniu powinno towarzyszyć ograniczenie prawne prędkości do najwyżej 40 km/h) i zminimalizowanie możliwości zagrożenia życia pieszych, - zwiększenie liczby wyznaczonych miejsc przejścia pieszych na drugą stronę ulicy, - stopniowe odzwyczajanie użytkowników samochodów od wykorzystywania Głogowskiej jako arterii tranzytowej, których rolę powinny już od dawna pełnić inne ulice, niebędące głównymi osiami najludniejszego osiedla w Poznaniu lewobrzeżnym, - umożliwienie prawidłowego wyodrębnienia torowiska tramwajowego i usunięcie notorycznych kolizji torów jazdy tramwajów z samochodami wykorzystującymi wewnętrzny, nakładający się na tor tramwajowy pas ruchu, - zmniejszenie hałasu i zapylenia o ten wolumen, który pochodzi od samochodów zbyt szybko jadących przez ul. Głogowską wbrew interesom mieszkańców tej ulicy (i jak pokazują dostępne mapy emisji hałasu – także w sąsiednich kamienicach bezpośrednio niezwróconych w stronę ulicy Głogowskiej). 	<p>Rozwiązania dotyczące ulicy Głogowskiej, ze względu na wyjątkowo szerokie zainteresowanie, stanowią przedmiot odrębnych analiz. Celem każdego z wariantów koncepcji jest poprawa warunków poruszania się na terenie Łazarza i każdy z tych wariantów jest traktowany równoważnie - brane pod uwagę będą zmiany proponowane dla każdego z nich.</p>
32	<p>Powstanie ul. Dolnej Głogowskiej jest jedynie hipotezą - na ten moment nie ma żadnych planów budowy tej ulicy, dlatego też postulowane zwięźenie ul. Głogowskiej nie może być uwarunkowane budową ul. Dolnej Głogowskiej. Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hipotetyczna Dolna Głogowska miałyby przejąć tę część obecnego ruchu samochodów na ul. Głogowskiej, która pochodzi od obecnych dwóch pasów ruchu – IdP wyraża przekonanie, iż wprawdzie obecnie na Głogowskiej wykorzystywane są "prawie dwa" pasy ruchu, o jednak poziom ruchu na ul. Głogowskiej jest podobnego rzędu, jak gdyby ulica ta już dziś miała tylko jeden pas; spore ograniczenie przepustowości stanowią sygnalizacje świetle, między fazami których istnieją długie (wręcz powodujące korki) czasy ewakuacji; jest tak z powodu brakujących azyli dla pieszych, które się po prostu nie zmieściły obok dwóch (i tak niewymiarowych) pasów ruchu, - oficjalne dokumenty miejskie stwierdzają, że budowa Dolnej Głogowskiej jest uzależniona od całościowego „zagospodarowaniu terenu wolnych torów” - przy podwójnym uzależnieniu od dwóch następujących po sobie wieloletnich inwestycji zwięźenie Głogowskiej do jednego pasa jest de facto planowane na nieokreślony termin, nie bliższy jednak niż za kilkanaście lat! Tego rodzaju konkluzji nie przedstawia żaden opis wariantów przedkładanych do publicznej konsultacji, - według znanych opracowań, zwięźenie ul. Głogowskiej w proponowanej postaci wcale nie pogorszy warunków ruchu na ul. Głogowskiej, może wręcz je poprawić (dzięki pełnowymiarowym azylom dla pieszych oraz wyłączeniu sygnalizacji świetlnej można zyskać upłynnienie ruchu); wobec tego - po co tworzyć alternatywę (zupełnie nową drogę), jeśli obecna może zupełnie wystarczyć? 	<p>Temat zmian na ul. Głogowskiej spotkał się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Budowa ul. Dolnej Głogowskiej również stanowi osobne zadanie - obecnie w opracowaniu jest projekt planu miejscowego "Wolne tory", który uwzględni przebieg ul. Dolnej Głogowskiej jako drogi klasy głównej o układzie dwujezdniowym.</p>
33	<p>W jaki sposób zabezpieczona zostanie zabytkowa nawierzchnia ul. Kasprzaka na wysokości sklepu E. Leclerc przed zwiększonym natężeniem ruchu, będącym konsekwencją proponowanych zmian (szczególnie wariant W3)?</p>	<p>Konserwacja i naprawy nawierzchni dróg nie są elementem organizacji ruchu i dlatego wykraczają poza zakres konsultowanego opracowania. Ponadto przedmiotowy odcinek ul. Kasprzaka leży całkowicie poza obszarem objętym koncepcją.</p>

34	<p>Zaprezentowane warianty zawierają błędy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ul. Szczanieckiej na odcinku od ul. Kasprzaka do Jarochońskiego jest ul. dwukierunkową, a została oznaczona jako jednokierunkowa; <p>W prezentacji Power Point ze strony ZDM (slajd 15) ul. Jarochońskiego jest jednokierunkowa na północ od Chociszewskiego do Szczanieckiej, dwukierunkowa na odcinkach Niegolewskich-Szczanieckiej i Wyspiańskiego-Limanowskiego i jednokierunkowa na południe na odcinku Limanowskiego-Niegolewskich.</p> <p>Na mapie "Wariant 1 ruch tranzytowy" od Niegolewskich do Chociszewskiego jest jednokierunkowa na południe, w pozostałym odcinku dwukierunkowa.</p> <p>Na mapach "Wariant 2 i 3 ruch tranzytowy" dwukierunkowa na odcinku Wyspiańskiego-Szczanieckiej i jednokierunkowa (ze zmiennymi kierunkami) na pozostałych odcinkach w stronę Chociszewskiego.</p> <p>JAKI OSTATECZNIE WARIANT przebudowy UL. JAROCHOWSKIEGO został wybrany?</p>	<p>Przebudowa ul. Jarochońskiego jest realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Koncepcja tego zadania była przedmiotem konsultacji społecznych przeprowadzonych przez Radę Osiedla Św. Łazarz w sierpniu i wrześniu 2017 roku.</p>
35	<p>Zaprezentowana koncepcja jest niekompletna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nie zawiera informacji w jaki sposób rozwiązany będzie ruch rowerowy. Czy na zasadach ogólnych (w związku z wprowadzeniem ograniczenia do 30 km/h) czy poprzez kontrapasy? - RUCH ROWEROWY powinien odbywać się na ZASADACH OGÓLNYCH. Na kontrapasach wyznaczonych w 2017 porusza się niewielu rowerzystów, większość nadal jeździ chodnikiem. - Propozycja zwężenia ul. Głogowskiej nie zawiera informacji, kiedy zostanie zbudowana alternatywna trasa tranzytowa tzw. Dolna Głogowska. - Nie zawiera też informacji jak konkretnie miałyby być wykonane zwężenie. Czy zachowana zostanie zasada jazdy tylko na wprost lub w prawo czy powróci się do lewoskrętów? Czy poszerzone zostaną przystanki tramwajowe? Czy uwolniony pas zostanie wykorzystana na miejsca parkingowe czy inaczej (np. na ścieżkę rowerową)? 	<p>Zmiany w infrastrukturze rowerowej są projektowane i wprowadzane zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania oraz Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania. Prowadzenie ruchu rowerów na zasadach ogólnych lub przez kontraruch jest analizowane indywidualnie dla każdej ulicy.</p> <p>Natomiast temat zmian na ul. Głogowskiej spotkał się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz. Budowa ul. Dolnej Głogowskiej również stanowi osobne zadanie - obecnie w opracowaniu jest projekt planu miejscowego "Wolne tory", który uwzględni przebieg ul. Dolnej Głogowskiej jako drogi klasy głównej o układzie dwujezdniowym.</p>
36	<p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (również zniechęcenie do tranzytu międzydzielnicowego) może być uzyskane przy zachowaniu obecnej organizacji ruchu w zakresie kierunków przez wprowadzenie następujących rozwiązań:</p> <ol style="list-style-type: none"> wprowadzenia strefy "tempo 30 km" na wszystkich ulicach poza ul. Głogowską, Reymonta i Matejki/Kasprzaka, Kolejowa/Gąsiorowskich, Jarochońskiego i Wojskową, Dmowskiego, Wyspiańskiego, Chociszewskiego i Potockiej, na wymienionych w tym pkt. (za wyjątkiem 3 pierwszych) można ograniczyć prędkość do 40 km/h; wszystkie skrzyżowania na Łazarzu, za wyjątkiem skrzyżowań z ulicami wymienionymi w pkt. a, powinny mieć charakter skrzyżowań równorzędnych; spowolnienie ruchu na ulicach wymienionych w pkt. a można osiągnąć poprzez budowę wyniesionych skrzyżowań (np. w okolicach szpitala) lub dodatkowych sygnalizacji świetlanych w newralgicznych punktach (np. Chociszewskiego/Kasprzaka i Wojskowa/Wyspiańskiego); ściśle egzekwowanie zasad zachowania odpowiedniej odległości parkowania od skrzyżowań i przejść dla pieszych (zainstalowanie barier uniemożliwiających parkowanie ograniczające widoczność dla innych uczestników ruchu); na ulicach objętych strefą "tempo 30" ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych; ruch rowerowy na trasie północ-południe może odbywać się wydzielonym pasem na ul. Jarochońskiego i Dmowskiego lub na ul. Głogowskiej (w przypadku jej zwężenia). 	<p>Wskazane propozycje stanowią już element koncepcji organizacji ruchu i będą stanowić podstawę dla prac nad szczegółową organizacją ruchu na Łazarzu.</p>
37	<p>Utrzymanie ruchu dwukierunkowego na ul. Wojskowej sprawi, że będzie to jedyna dwukierunkowa alternatywa dla ul. Reymonta, co doprowadzi do znacznego wzrostu natężenia ruchu na tej ulicy. Należy zatem wprowadzić na ul. Wojskowej ruchu jednokierunkowy, a jeżeli jest to niemożliwe - zastosować urządzenia spowalniające ruch, takie jak progi zwalniające.</p>	<p>Propozycje rozwiązania tego problemu będą analizowane na etapie szczegółowych prac nad docelową organizacją ruchu. Jedną z możliwości jest zmiana relacji na skrzyżowaniu ul. Wojskowej z ul. Grunwaldzką. Z uwagi na brak skrzyżowania z ulicą wprowadzającą lub wyprowadzającą ruch z ul. Wojskowej jej zmiana na jednokierunkową nie jest brana pod uwagę.</p>

38	Ewentualne zwężenie ul. Głogowskiej powinno być połączone z przywróceniem na tej ulicy lewoskrętów.	Rozwiązania dotyczące ulicy Głogowskiej, ze względu na wyjątkowo szerokie zainteresowanie, stanowią odrębny przedmiot odrębnych analiz.
39	W projekcie wariantu II i III wyznaczono liczne przecięcia tranzytu. Jest to rozwiązanie skuteczne, jednak jednocześnie komplikujące poruszanie się samym mieszkańcom osiedla. Należy przeanalizować możliwość redukcji liczby zmian kierunku ulic jednokierunkowych, zwiększając powierzchnie wydzielonych „kieszeni-kwartalów” i zmniejszając ich liczbę.	Takie rozwiązanie będzie analizowane na etapie prac nad docelowym projektem organizacji ruchu.
40	Wewnątrz wydzielonych „kieszeni” nie należy zmieniać kierunku ulic. Jednocześnie ruch wokół „kieszeni” powinien prowadzić zgodnie lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do ul. Głogowskiej, Wyspiańskiego, Hetmańskiej lub Kolejowej, tak aby każdy wjazd tranzytowy w dany kwartał zmuszał do powrotu na ulicę przeznaczoną dla tranzytu.	Całkowite wyeliminowanie zmian kierunków nie pozwoli osiągnąć celu opracowanej koncepcji, natomiast zwiększenie obwodu „kieszeni” jest możliwe do wprowadzenia i będzie analizowane na etapie prac nad docelowym projektem organizacji ruchu.
41	Ul. Matejki od Grunwaldzkiej powinna prowadzić w jednym kierunku do ul. Berwińskiego i Wyspiańskiego, co zapewniłoby dojazd do kwartału Max-Johow Gelände i Parku Wilsona, ale jednocześnie nie skłaniało do omińnięcia Głogowskiej lub Reymonta podczas przejazdu na południe z Jeżyc. na dalszym odcinku ulica Matejki powinna być przeciwna, by nie skłaniała do przejazdu z południa w kierunku Jeżyc. Kwartał Max-Johow powinien mieć zachowaną ciągłość kierunku Grottera, Siemiradzkiego, Kossaka, Chełmońskiego na całym odcinku.	Ruch jednokierunkowy na ul. Matejki skierowany od ul. Grunwaldzkiej do ul. Berwińskiego będzie prowokował do omijania północnej części ul. Głogowskiej. Zmiana na ulicach kwartału Max-Johow jest powiązana ze zmianami na ul. Ułańskiej dlatego nawet zachowanie ciągłości kierunków na tych ulicach oznaczać będzie konieczność ich zamiany.
42	Należy zachować możliwość przejazdu z górnego na dolny taras Łazarza na możliwie największej liczbie ulic przecinających ul. Głogowską.	Na etapie prac nad docelowym projektem organizacji ruchu przeanalizowana zostanie możliwość pozostawienia przejazdu przez ul. Głogowską ulicami Stablewskiego i Potworowskiego.
43	W dalszych etapach konsultacji należy za pomocą narzędzi typu geoankieta itp. wyznaczyć ulice typu „shared space”, woonerf czy deptak, podnoszące jakość zamieszkania na tych ulicach. Wstępnie, przebudowę na tego typu przestrzeń proponują ul. Bogusławskiego, skwer Wyspiańskiego, Drużbackiej, Klonowica. Ponadto w takim badaniu można wskazać miejsca wymagające innych metod uspokojenia ruchu, jak wyniesione skrzyżowania, zawężone ulice na przejściach dla pieszych, progi zwalniające, zmiany strony parkowania itp. Poszczególne projekty organizacji ruchu podczas wdrażania SPP powinny zawierać fizyczne elementy uspokojenia ruchu.	Przedmiotem koncepcji jest uspokojenie ruchu i wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania. Wyznaczenie przestrzeni wspólnych i przebudowa skrzyżowań wykraczają poza jego zakres i mogą być rozpatrywane jedynie w ramach odrębnych zadań. W ramach prac nad szczegółową organizacją ruchu zostaną przeanalizowane działania zmierzające do uspokojenia ruchu - to również jeden z fundamentów koncepcji.
44	Ulica Śniadeckich powinna być dwukierunkowa na odcinku od Grunwaldzkiej do bramy MTP, by wjazd na teren targowy był możliwy wyłącznie przez ul. Grunwaldzką, a jednocześnie umożliwić wjazd z targów w obu kierunkach.	Docelowa organizacja ruchu będzie projektowana z uwzględnieniem zapewnienia dojazdu na teren MTP dla dostawców i odwiedzających.
45	Na omawianym obszarze uspokojonego ruchu nie powinno się lokalizować obecnie inwestycji w sygnalizację świetlną. Przewidywana na 2018 rok budowa sygnalizacji na skrzyżowaniu Chociszewskiego/Kasprzaka jest bezcelowa w kontekście uspokojenia ruchu i likwidacji tranzytu. Należy również zaplanować usunięcie innych sygnalizacji na tym obszarze.	Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu umożliwi wyłączenie sygnalizacji świetlnej, ale decyzja o takim rozwiązaniu, jak również o instalacji lub nie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Kasprzaka i Chociszewskiego zostanie podjęta na etapie przygotowania szczegółowej organizacji ruchu.
46	Ze względu na najbliższą przebudowę i zmianę organizacji ruchu na ul. Jarochońskiego, w następnej kolejności należy zmienić organizację ruchu na ul. Chociszewskiego. Przebudowa Jarochońskiego wpłynie na likwidację tranzytu z omińnięciem II ramy w kierunku południowym, jednak ruch w kierunku północnym, wyeliminowany z Jarochońskiego, przeniesie się na ul. Chociszewskiego.	Z przeprowadzonych analiz wynika, że ryzyko przeniesienia ruchu tranzytowego na ul. Chociszewskiego jest minimalne.
47	W każdym wariantcie należy zachować ruch dwukierunkowy w formie kontraruchu lub kontrapasów dla rowerzystów. W przypadku wytyczenia buspasa konieczne jest dopuszczenie na nim ruchu rowerowego.	Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania każda ulica jednokierunkowa, jeżeli zezwala na to szerokość i warunki lokalne, powinna mieć kontraruch przy wprowadzaniu zmian w organizacji ruchu.
48	Należy przeanalizować wpływ projektowanego przez Międzynarodowe Targi Poznańskie parkingu na terenie targowym na zwiększenie natężenia ruchu na ulicach osiedla. W przypadku przewidywanego znacznego zwiększenia natężenia ruchu, należy zaniechać budowy tego parkingu lub zmniejszyć jego pojemność. Stymulacja przez MTP dojazdów do terenów targowych przez gości samochodami powoduje znaczące pogorszenie bezpieczeństwa na okolicznych ulicach i pogorszenie warunków bytowych mieszkańców.	ZDM nie ma wpływu na decyzje inwestycyjne MTP dotyczące budowy parkingów. W opinii ZDM budowa tego parkingu nie wpłynie na zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu na terenie Łazarza.

49	Należy rozważyć możliwość wprowadzania strefy płatnego parkowania stopniowo, zaczynając od istniejącej już strefy wokół MTP. Obecnie funkcjonująca strefa jest szczególnie niekorzystna dla mieszkańców okolicznych ulic, ponieważ w trakcie targów ulice leżące bezpośrednio przy strefie, ale nią nieobjęte są zastawione przez gości targowych unikających opłaty za parking. Ponadto, pozwoli to rozłożyć koszt wprowadzenia strefy. Jednocześnie należy rozważyć sytuację, że negatywne nastawienie części mieszkańców osiedla do SPP (np. na peryferyjnych ulicach osiedla) może skutkować całkowitą rezygnacją z wprowadzenia strefy również na obszarach o dużo większym zapewnieniu miejsc i większym zagęszczeniu mieszkańców, czyli tam, gdzie SPP jest najbardziej potrzebna.	ZDM rozważyła możliwość wprowadzania SPP etapowo. Docelowo strefą zostanie objęty cały teren osiedla Św. Łazarz.
50	Miejsca parkingowe w ramach SPP należy lokalizować wyłącznie na jezdni. Zmiana organizacji ruchu powinna być czynnikiem minimum gwarantowanego przepisami, najlepiej na całej szerokości chodnika aż do krawężnika. Należy również przewidzieć zabezpieczenie chodników przed nielegalnym wjazdem w każdym projekcie org. ruchu za pomocą słupków lub stojaków rowerowych.	Jednym z założeń SPP jest uporządkowanie parkowania, na czym zyskują również piesi. Dokładna lokalizacja i układ miejsc postojowych będą znane na etapie szczegółowych prac nad projektem docelowej organizacji ruchu, uwzględniającym również zabezpieczenie przestrzeni przed nielegalnym parkowaniem.
51	Na ulicy Ułańskiej należy w projekcie organizacji ruchu postawić duży nacisk na rozwiązania rowerowe. Dzięki przebudowie ul. Jarochońskiego i budowie drogi dla rowerów na ul. Grunwaldzkiej trasa ta będzie stanowić jeden z najbardziej uczęszczanych szlaków dla rowerzystów mieszkających na górnym tarasie Łazarza i jako dojazd do Parku Kasprowicza.	Zmiany w infrastrukturze rowerowej są projektowane i wprowadzane zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania oraz Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania. Przebudowa ul. Jarochońskiego, jak również uspokojenie ruchu na terenie Łazarza będą realizowane w uzgodnieniu ze wskazanymi wyżej dokumentami.
52	W przypadku wyboru wariantu zakładającego pozostawienie dwupasmowej ul. Głogowskiej i w związku z tym braku możliwości wytyczenia drogi dla rowerów w jej ciągu, należy na ul. Dmowskiego zaprojektować Wydzieloną drogę dla rowerów i utrzymać pierwszeństwo ulicy względem przecznicy aż do Rynku Łazarskiego. Trasa ta stanowić będzie element układu radialnego głównych tras rowerowych wg Programu Rowerowego Miasta Poznania i jej przebieg nie może być poprowadzony przez skrzyżowania równorzędne, zgodnie z zapisami Programu, będącego obowiązującym aktem prawa miejscowego.	Poprowadzenie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej na ul. Dmowskiego od Rynku Łazarskiego do Hetmańskiej wiązałoby się ze znacznymi ubytkami zieleni. W związku z tym rozważane jest prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, połączone z uspokojeniem ruchu. Natomiast rozwiązania dotyczące ulicy Głogowskiej, ze względu na wyjątkowo szerokie zainteresowanie, stanowią przedmiot odrębnych analiz.
53	Jaka jest gwarancja, że wprowadzenie SPP przyniesie rzeczywistą korzyść dla mieszkańców? Problem ze znalezieniem miejsca postojowego pojawia się wieczorem, poza godzinami działania SPP. Jak w takim układzie wprowadzenie SPP ułatwi mieszkańcom wracającym wieczorem do domu znalezienie miejsca postojowego?	Dotychczasowe doświadczenia przy wprowadzaniu SPP w innych częściach miasta pokazują, że poprawia ona sytuację parkingową - choćby ze względu na wymuszanie rotacji aut, które nie są pozostawiane na długi czas. Ułatwia to mieszkańcom znalezienie wolnego miejsca postojowego.
54	Na ulicach jednokierunkowych należy zlikwidować kontraruch rowerowy. Rowerzyści nie powinni mieć możliwości poruszania się po ścieżkach rowerowych pod prąd w stosunku do ruchu samochodowego. Jeśli jedna ulica po zmianie org. ruchu będzie zmieniać kierunek dla samochodów nawet 3-5 razy na swojej długości, to kierowca nigdy nie będzie wiedział skąd może pojawić się rowerzysta, a ten może pojawić się z każdego kierunku. To niebezpieczne. Niestety ale bezpieczniej będzie jeśli rowery będą "kluczyć" tak samo jak samochody.	Kontraruch rowerowy jest również środkiem uspokojenia ruchu. Jest on zgodny z przepisami ogólnymi (dopuszczony przez ustawodawcę) oraz wymagany prawem miejscowym - Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania.
55	Skrzyżowania ulic powstałych po zmianach powinny być oznaczone znakami poziomymi lub/i pionowymi tak, żeby nie było zastrzeżeń co do pierwszeństwa przejazdu.	Zmienione oznakowanie ulic będzie zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach i zapewni uczestnikom ruchu bezpieczeństwo.
56	Gdzie, po zamknięciu Rynku Łazarskiego dla ruchu, będą parkowały samochody dostawcze handlarzy z targowiska?	Projekt rewitalizacji Rynku Łazarskiego uwzględnia lokalizację miejsc postojowych dla dostaw poza pasem drogowym zarządzanym przez ZDM.

57	W jaki sposób ulice jednokierunkowe ograniczą tranzyt? Nawet jeśli został zarejestrowany tranzyt, skąd wniosek, że jest niechciany (zbyt duży)? Z perspektywy ul. Łukaszczyka wolę, żeby pod moimi oknami przejechały 3 różne samochody w drodze z jednego końca Poznania na drugi, niż 5 razy 2 samochody na tablicach PO, próbujące znaleźć miejsce parkingowe lub wyjazd w stronę centrum na jednokierunkowych uliczkach.	Ulice jednokierunkowe na całej długości w jednym kierunku ograniczają tranzyt w kierunku przeciwnym, natomiast ulice jednokierunkowe skierowane w różnych kierunkach na różnych odcinkach powodują przejazd taką ulicą mniej atrakcyjnym przy poszukiwaniu skrótów dla głównych ciągów komunikacyjnych. Zgodnie z przyjętymi założeniami zmiana organizacji ruchu na Łazarzu ma przygotować osiedle do wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania. Oznacza to większą rotację aut i zmniejszenie liczby postojów długoterminowych. Wyeliminowane zostanie także zjawisko pozostawiania samochodów na Łazarzu na czas pracy, czyniąc z niego nieformalny parking P&R. Ponadto na wybranych ulicach, na których dwa kierunki ruchu zastąpi jeden, zwolnione miejsce powinno być przeznaczone m.in. na dodatkowe miejsca parkingowe. Dlatego też wdrożenie SPP poprawi sytuację parkingową na terenie Łazarza.
58	Zmianom powinno towarzyszyć uporządkowanie parkowania na ul. Jarochowskiego.	Uporządkowanie parkowania to jedno z założeń zadania przebudowy ul. Jarochowskiego.
59	Zmiany należy ograniczyć do wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych, zastosowania urządzeń spowolnienia ruchu oraz egzekwowania ograniczenia prędkości przez służby porządkowe. Kolejne zmiany powinny być wprowadzane dopiero wtedy, kiedy okaże się, że dotychczasowe są niewystarczające.	Wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych to jeden ze sposobów uspokojenia ruchu, który został już ujęty w koncepcji. Montaż urządzeń fizycznego spowolnienia ruchu wykracza poza zakres koncepcji i może być przedmiotem odrębnych analiz. Natomiast egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w tym przestrzegania ograniczeń prędkości leży w kompetencjach policji i straży miejskiej.
60	W wariantcie W3 ruch na ul. Matejki powinien odbywać się wg dotychczasowych zasad.	Utrzymanie ruchu na ul. Matejki na dotychczasowych zasadach jest uwzględnione w wariantcie W2. Wariant W3 zakłada ograniczenie ruchu tranzytowego w jeszcze większym stopniu niż W2, stąd zaproponowano w koncepcji zmianę kierunku ruchu na ul. Matejki.
61	Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Hetmańskiej warto wyznaczyć dwa pasy do skrętu w lewo w Hetmańską - już teraz wielu kierowców skręca w ten sposób, łamiąc przy okazji przepisy.	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Hetmańskiej wykracza poza zakres opracowania, niemniej propozycja zostanie uwzględniona i przeanalizowana na etapie prac nad szczegółowym projektem organizacji ruchu.
62	Wariant W1 jest do przyjęcia pod warunkiem, że mieszkańcy zyskają możliwość parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania bez dodatkowych opłat.	Wysokość opłat za postój w Strefie Płatnego Parkowania regulowana jest uchwałą Rady Miasta Poznania. Dotyczy to również kosztów parkowania dla posiadaczy identyfikatora mieszkańca SPP. ZDM nie ma więc na niego wpływu - o zmianie wysokości opłat mogą zdecydować wyłącznie miejscy radni.
63	Zaprezentowana koncepcja powinna zostać skorygowana zgodnie z koncepcją rewitalizacji płyty Rynku Łazarskiego.	Koncepcja uspokojenia ruchu na Łazarzu nie stoi w sprzeczności z projektem rewitalizacji Rynku Łazarskiego, a wszelkie prace związane ze zmianą organizacji ruchu w sąsiedztwie Rynku będą koordynowane z Biurem Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, nadzorującym przebudowę.
64	Koncepcja powinna być uzupełniona o wyznaczenie przestrzeni współdzielonych w następujących miejscach: skwer u zbiegu ul. Łukaszczyka, Małeckiego i Granicznej, pomiędzy ul. Calliera, a Łukaszczyka i Rynkiem Łazarskim, na ul. Kasprzaka w rejonie przychodni lekarskiej.	Wprowadzenie przestrzeni współdzielonych związane jest z koniecznością przeprowadzenia prac budowlanych, które wykraczają poza zakres opracowania. Strefa zamieszkania zostanie wyznaczona natomiast na Rynku Łazarskim po zakończeniu jego przebudowy, która jest realizowana w ramach odrębnego zadania.
65	Należy jednoznacznie sprzeciwić się wprowadzeniu ulic jednokierunkowych i zmianie obecnego układu kierunków i relacji na skrzyżowaniach.	Poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wybranych ulicach i zmianę relacji na skrzyżowaniach da się osiągnąć założenia koncepcji, czyli uspokojenie ruchu na terenie Łazarza, ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych i przygotowanie osiedla do wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania. Wdrożenie SPP bez zmian w organizacji ruchu oznacza znaczne zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych.
66	Należy przywrócić możliwość parkowania na chodnikach na ul. Karwowskiego.	Przywrócenie możliwości parkowania na chodniku na ul. Karwowskiego nie jest brane pod uwagę.
67	W wariantcie W2 należy zaprojektować lewoskręty z ul. Potockiej w Głogowską i z Głogowskiej w Potockiej.	Ze względu na kolizyjny charakter lewoskrętów dąży się do ich likwidowania. Niemniej umożliwienie skrętu w lewo na zaproponowanych skrzyżowaniach jest możliwe - wymaga to jednak odrębnych analiz na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
68	Zwężenie ulicy Głogowskiej i wprowadzenie ruchu po jednym pasie w każdym kierunku powinno być możliwe pod warunkiem wprowadzenia dodatkowych lewoskrętów z ulicy Głogowskiej w kierunku górnego i dolnego Łazarza regulowanych sygnalizacją świetlną, co najmniej po 2 lewoskręty w górną i dolną część dzielnicy.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.

69	Teren całego osiedla, w tym ul. Głogowska na wysokości Rynku Łazarskiego powinny być objęte strefą Tempo 30.	Koncepcja przewiduje wprowadzenie na terenie Łazarza strefy ograniczonej prędkości. Natomiast temat zmian na ul. Głogowskiej spotkał się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
70	Zaproponowana koncepcja uniemożliwia prosty dojazd do Rynku Łazarskiego jedną ulicą. Taki maksymalnie uproszczony dojazd powinien być utrzymany - obecnie służą do tego m. in. ulice Dmowskiego i Łukaszewicza.	Kierunki ruchu i relacje zaproponowane w koncepcji umożliwiają łatwy dojazd do Rynku Łazarskiego, a konieczna do pokonania droga ulegnie wydłużeniu o ok. 300m.
71	Zmiany w organizacji ruchu powinny zakładać nie tylko zmianę oznakowania na ulicach, ale i wprowadzenie dużej ilości zieleni, małej architektury oraz naprawę zniszczonych chodników. Dobrze utrzymane i nowe chodniki powinny być fizycznie chronione (np. barierki, wysokie krawężniki) przed nielegalnym parkowaniem, które jest nagminne na Łazarzu.	Propozycje zostaną uwzględnione w dalszych pracach projektowych, na tyle, na ile pozwoli na to projekt organizacji ruchu. Przy pracach nad nim wykonana zostanie inwentaryzacja stanu technicznego chodników, a ich remonty będą realizowane w miarę dostępności środków.
72	W wariantcie W3 Kolejowa nie jest dwukierunkowa, a po wschodniej stronie Łazarza musi być jedna dwukierunkowa ulica równoległa do Głogowskiej która wyprowadzi ruch z/do Hetmańskiej i Głogowskiej.	Rolę takiej ulicy ma pełnić Dolna Głogowska, której przebieg uwzględnia projekt planu miejscowego, będącego w opracowaniu przez Miejską Pracownię Urbanistyczną.
73	W wariantcie W1 po zachodniej stronie dzielnicy niewiele się zmienia a Głogowska nadal będzie dwupasmowa. Głogowska jest obecnie problematyczna, bo przecina dzielnicę na dwie części, nie pozwala ich zintegrować a ruch jest bardzo duży. Ruch tranzytowy w stronę Górczyna powinien być wypchnięty koło Bałtyku, Grunwaldzką, rondem Nowaka Jeziorańskiego, Reymonta i dalej Ściegiennego na Górczyn. Tam jest mały ruch a to ulice przelotowe.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
74	W wariantcie W2 należy rozważyć następujące zmiany po zachodniej stronie Łazarza: - umożliwienie dojazdu Jarochońskiego do Hetmańskiej (jednokierunkowo) - wg wariantu 2 z okolic Areny nie da się dojechać na Grunwald Hetmańską, a potem Grochowską. - Jednocześnie należy umożliwić dojazd ulicą Chociszewskiego z Reymonta do Jarochońskiego. Wtedy można też odwrócić Szymborską i wprowadzić ruch jednokierunkowy do Chociszewskiego.	W wariantcie W2 dojazd z okolic Areny na Grunwald przez ul. Hetmańską i Grochowską jest możliwy przez ul. Głogowską. Natomiast druga z propozycji zostanie przeanalizowana na etapie prac nad docelową organizacją ruchu w tym rejonie.
75	Przedłużenie ul. Małeckiego do Dworca Zachodniego byłoby świetną sprawą dla rowerzystów, którzy nie mają możliwości poruszania się ul. Głogowską - należy rozważyć taki projekt.	Budowa przedłużenia ul. Małeckiego jest przedmiotem odrębnego zadania. Realizację inwestycji komplikuje fakt, że działka, po której przebiegać miałyby droga nie jest w pełni własnością Miasta Poznania, dlatego konieczne są uzgodnienia z prywatnymi właścicielami terenu.
76	Warto zastanowić się nad wyznaczeniem ciągu pieszo-rowerowego w miejscu chodnika od ul. Śniadeckich do Roosevelta - jest on w tym miejscu na tyle szeroki, że mieszczą się zarówno piesi, jak i rowerzyści.	Rozwiązanie takie jest zasadne tylko w przypadku wprowadzenia dróg dla rowerów na całej długości ul. Głogowskiej. W przeciwnym wypadku możliwe jest jego przeanalizowanie, ale nie jako priorytetowego połączenia rowerowego.
77	W sąsiedztwie SP 77 należy zaprojektować zatokę dla samochodów, ułatwiającą rodzicom wysadzanie i odbiór dzieci.	Wykonanie postulowanej zatoki wiąże się z przebudową układu drogowego, co wykracza poza zakres opracowania. Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych dla rodziców odbierających dzieci zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
78	Należy wyznaczyć kilka miejsc na ulicy Głogowskiej do dyspozycji samochodów dostawczych, które rozładują swój towar do sklepów. Dzisiaj odbywa się to w taki sposób, że kierowcy korzystając ze świateł awaryjnych blokują prawy pas ruchu powodując korki i niebezpieczne sytuacje drogowe.	Wyznaczenie miejsca dla dostaw jest możliwe. Decyzja o ich lokalizacji zostanie podjęta na etapie szczegółowych prac projektowych.
79	Należy zwrócić większą uwagę na zaprojektowanie rozwiązań dla rowerzystów - na Łazarzu istnieje jedynie kilkaset metrów drogi rowerowej na ul. Wyspiańskiego i kilka kontrapasów na Dolnym Łazarzu.	Koncepcja uspokojenia ruchu zawiera ogólne założenia dotyczące kierunków ruchu i relacji na skrzyżowaniach - szczegółowe rozwiązania, w tym również te dotyczące połączeń rowerowych, będą przedmiotem prac nad szczegółowym projektem organizacji ruchu na Łazarzu.
80	Usokojenie ruchu powinno odbywać się głównie poprzez budowę wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych oraz montaż progów zwalniających. Samo ograniczenie prędkości nic nie da, nie pomoże też sygnalizacja świetlna (zjawisko "szybciej, bo się światło zmieni").	Przebudowa skrzyżowań wiąże się z koniecznością realizacji prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Założeniem tej ostatniej jest osiągnięcie efektu uspokojenia ruchu jedynie za sprawą zmian w kierunkach ruchu i relacjach na skrzyżowaniach.
81	Należy utworzyć przejazd z ul. Jarochońskiego ulicą Potockiej, przez Głogowską, w jednym kierunku na wschód.	Postulat stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami koncepcji, tj. ograniczeniem liczby przejazdów tranzytowych i uspokojeniem ruchu na terenie Łazarza.
82	Na ul. Głogowskiej należy pozostawić przynajmniej jeden lewoskręt, aby nie zmuszać kierowców do objazdów.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.

83	Na skrzyżowaniu ul. Kasprzaka i Chociszewskiego należy zamontować sygnalizację świetlną oraz fizyczne ograniczenia parkowania na obszarze 10m od skrzyżowania.	Decyzja o instalacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Kasprzaka i Chociszewskiego zostanie podjęta na etapie przygotowania szczegółowej organizacji ruchu. Wprowadzenie urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu wykracza poza konsultowane opracowanie i może być analizowane w ramach odrębnych zadań i w miarę możliwości finansowych Miasta.
84	Należy wyznaczyć koperty dla niepełnosprawnych na ulicach: Graniczna, Łukaszewicza, Strusia, Wyspiańskiego (przychodnia), Kolejowa, Lodowa, Dmowskiego, Rynek Łazarski, Karwowskiego, Mottego, Stablewskiego - zaproponowane 40 kopert jest niewystarczające.	Liczba i lokalizacja kopert dla osób niepełnosprawnych zostanie ustalona na podstawie analizy potrzeb zainteresowanych osób. Gdyby okazała się niewystarczająca, będzie możliwe wyznaczenie dodatkowych kopert.
85	Zgodnie z proponowanym Wariantem 2 wszystkie pojazdy opuszczające teren MTP miałyby się poruszać w stronę ul. Głogowskiej, bez możliwości udania się w stronę Grunwaldzkiej. Spowodowało by to całkowite zablokowanie na tym odcinku ul. Śniadeckich. Dojazd na tereny MTP przewiduje się wyłącznie przez ulice Matejki i Orzeszkowej, z takim samym dla tych ulic skutkiem.	Docelowa organizacja ruchu będzie projektowana z uwzględnieniem zapewnienia dojazdu na teren MTP dla dostawców i odwiedzających.
86	Wariant 3 wyjazd z MTP odbywałby się tak samo jak w Wariant 2, z takim samym skutkiem. Dojazd do MTP od strony ul. Grunwaldzkiej zaproponowano przez ulice: Śniadeckich, po czym w prawo w ul. Konopnickiej, następnie w lewo w Matejki, ponownie w lewo w ul. Orzeszkowej i w prawo w Śniadeckich. Proponowany dojazd od strony ul. Głogowskiej (z kierunku A2) jest jeszcze ciekawszy bo wiedzie ulicami: w prawo w Kanałową, Małeckiego, Strusia, Wyspiańskiego, Kasprzaka, Chełmońskiego, Siemiradzkiego, Matejki i Orzeszkowej. Możliwe są inne warianty dojazd lecz nie mniej skomplikowane.	Docelowa organizacja ruchu będzie projektowana z uwzględnieniem zapewnienia dojazdu na teren MTP dla dostawców i odwiedzających.
87	Koncepcja nie uwzględnia faktu, że wąskimi ulicami Łazarza poruszają się także samochody - śmieciarki, które skutecznie spowalniają obecny ruch, zaś w proponowanych wariantach w ogóle go sparaliżują. Ponadto realizacja tego projektu w omawianym zakresie, pociągnęła by za sobą wzmogoną emisję spalin, gdyż zużycie paliwa, a co za tym idzie ilość produktów jego spalania, jest największe podczas ruszania z miejsca.	Problem śmieciarek blokujących przejazd na wąskich ulicach jest znany i wymaga działań wykraczających poza obszar zmian w organizacji ruchu. Przeprowadzone analizy wskazują, że ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych, jak również wprowadzenie na terenie Łazarza SPP wpłyną na spadek natężenia ruchu aut, co oznacza również zmniejszenie poziomu emisji spalin.
88	Łazarz wymaga zmian, szczególnie w rejonie ul. Głogowskiej - nie należy wycofywać się z pomysłów uspokojenia ruchu na ulicy i zapewnienia bezpieczeństwa pieszym, szczególnie tym na przystankach tramwajowych. Przystanek Rynek Łazarski jest szczególnie niebezpieczny i wymaga przebudowy.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
89	Należy wprowadzić zakaz ruchu dla samochodów ciężarowych i autobusów, poza jednorazowymi zezwoleniami ZDM, wyjątek to ruch autobusów do łazarskich hoteli.	Wprowadzenie ograniczenia tonażu pojazdów poruszających się po ulicach Łazarza nie jest obecnie rozważane. Na ograniczenie ruchu aut ciężarowych powinna wpłynąć zmiana w organizacji ruchu, utrudniająca przejazdy tranzytowe przez Łazarz.
90	Należy zakazać samochodom odbierającym odpady blokowania ruchu na ulicach, co jest szczególnie ważne w sytuacji ulic jednokierunkowych. Obecnie takie problemy występują notorycznie na przykład na ulicy Strusia, przed Głogowską, gdzie śmieciarki blokują przejazd na 15 - 20 minut.	Problem śmieciarek blokujących przejazd na wąskich ulicach jest znany i wymaga działań wykraczających poza obszar zmian w organizacji ruchu. Jednocześnie ZDM nie ma możliwości wpływania na jakość pracy firm odbierających odpady.
91	W miejscach rozładunku dostaw przy punktach handlowych należy wyznaczyć koperty dla dostaw. Notoryczny i długotrwały postój samochodów dostawczych na ul. Małeckiego powoduje nie tylko utrudnienia, ale wielokrotnie zagrożenie dla uczestników ruchu.	Wyznaczenie miejsca dla dostaw jest możliwe. Decyzja o ich lokalizacji zostanie podjęta na etapie szczegółowych prac projektowych.
92	Należy wprowadzić wyspy zwalniające na niektórych skrzyżowaniach, poprawiających bezpieczeństwo pieszych. Dotyczy to np. skrzyżowania ul. Kolejowej z ul. Klaudyny Potockiej na którym piesi są "przepędzani" przez pojazdy rozpędzające się od ul. Hetmańskiej lub od ul. Dmowskiego. Dochodziło tam w przeszłości do poważnych kolizji i wypadków. Takich miejsc, co jest spowodowane także parkującymi pojazdami zasłaniającym widoczność na przejściach dla pieszych, jest na terenie dzielnicy sporo.	Skutkiem wprowadzenia SPP i uporządkowania parkowania, jak również strefy ograniczonej prędkości będzie również poprawa bezpieczeństwa pieszych. Przebudowa skrzyżowań i przejść dla pieszych wykracza poza zakres koncepcji.
93	Przed budynkiem SP nr 9 na ul. Łukaszewicza notorycznie ludzie nielegalnie parkują samochody. Należy zabezpieczyć wyjazd na chodnik montując w tym miejscu słupki uniemożliwiające wyjazd samochodom.	Propozycja będzie analizowana na etapie przygotowania szczegółowego projektu organizacji ruchu.
94	Czy w ramach prac związanych z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu wyremontowana zostanie zabytkowa nawierzchnia ul. Szczanieckiej?	Remont nawierzchni ulicy wykracza poza zakres koncepcji. Remonty ulic i chodników będą realizowane w ramach odrębnych zadań i w miarę dostępności środków finansowych.

95	Ograniczenie prędkości do 30km/h jest słusznym kierunkiem ale należy zastosować narzędzia skutecznego egzekwowania ograniczenia. Na odcinku ul. Chociszewskiego takie ograniczenie obowiązuje, a mimo to nikt go nie przestrzega. Konieczne byłoby zastosowanie progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań / przejść dla pieszych.	Wprowadzenie urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu wykracza poza zakres opracowania i może być realizowane jedynie w ramach odrębnych zadań. Możliwość zastosowania takich rozwiązań będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych.
96	Porządkując parkowanie przy tworzeniu miejsc postojowych w ramach SPP warto przyjrzeć "dzikim" miejscom postojowym na nieutwardzonych uliczkach między blokami i w miarę możliwości wyznaczyć na nich parkingi - to byłoby duże ułatwienie dla mieszkańców szczególnie Górnego Łazarza.	SPP może być wprowadzana jedynie w pasie drogowym. Ulice wewnętrzne nie są zarządzane przez ZDM i dlatego nie można wyznaczyć na nich miejsc postojowych w ramach strefy. Założeniem przy projektowaniu SPP jest udostępnienie mieszkańcom jak największej liczby legalnie wyznaczonych miejsc parkingowych.
97	Wyłączenie z ruchu kołowego Rynku Łazarskiego jest dobrym pomysłem ale tylko pod warunkiem zapewnienia alternatywnych miejsc postojowych dla mieszkańców parkujących w jego sąsiedztwie.	Projekt rewitalizacji Rynku Łazarskiego jest realizowany na zlecenie Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, w ramach którego przewidywane jest utrzymanie dotychczasowej liczby legalnie wyznaczonych miejsc parkingowych.
98	Należy pozostawić obowiązującą organizację ruchu na ul. Jarochońskiego oraz wyznaczyć miejsca postojowe po jej zachodniej stronie na całej długości Parku Kasprowicza.	Koncepcja remontu ul. Jarochońskiego stanowi odrębne zadanie i była poddawana konsultacjom społecznym w 2017 roku. Uwzględni ona również sposób parkowania na ul. Jarochońskiego.
99	W rejonie ulic Ułańskie, Grottgera, Siemiradzkiego, Chełmońskiego i Kossaka zjawisko tranzytu nie występuje lub jest marginalne - te ulice są już jednokierunkowe. Natomiast zmiany kierunków w tym rejonie nie przyniesie mieszkańcom nic poza trudnościami z wyjazdem, dlatego należy odrzucić te zmiany. Natomiast Warianty 2 i 3 propozycji nie uwzględniają dużego osiedla znajdującego się pomiędzy ulicami Grunwaldzką, Ułańską i Wojskową. Ze względu na lokalizację hal garażowych oraz bram wyjazdowych, dla znacznej części mieszkańców wyjazd z osiedla możliwy jest wyłącznie od ulicy Ułańskiej. Oznacza to, że wg wariantu 2 i 3 wyjazd z osiedla będzie możliwy wyłącznie w ulicę Grunwaldzką (bez możliwości dojazdu do ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego oraz bez możliwości dojazdu do ulicy Hetmańskiej). Dodatkowo dojazd do osiedla będzie możliwy tylko przez małe i nieprzepustowe ulice Siemiradzkiego, Kossaka i Grottgera, powodując niepotrzebne i niekomfortowe dla nikogo zwiększenie natężenia ruchu na tych ulicach.	Przy wyznaczaniu miejsc parkingowych w związku z wprowadzeniem SPP i zachowaniu miejsc parkingowych jezdni będzie węższa niż ma to miejsce obecnie i wówczas konieczne będzie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Zachowanie ruchu w obu kierunkach na ul. Ułańskiej oznaczałoby uniemożliwienie parkowania na tej ulicy. Ulica Ułańska mogłaby natomiast być jednokierunkowa z ruchem skierowanym z południa na północ na odcinku od bramy wjazdowej na os. Ułańskie do bramy wjazdowej na Parking MTP zaś w przeciwnym kierunku na odcinku między ul. Grottgera a Siemiradzkiego. W ten sposób wyjazd z osiedla byłby możliwy w obu kierunkach.
100	Na ul. Łukaszczyka progi zwalniające przed przejściami dla pieszych powinny rozwiązać problem nadmiernej prędkości niektórych uczestników ruchu - ulica jest wystarczająco szeroka żeby mogła obsługiwać ruch dwukierunkowy, a przy uspokojeniu ruchu poprzez progi zwalniające ulica stałaby się bezpieczniejsza również dla rowerzystów i to bez konieczności budowy drogi rowerowej / wprowadzania kontrruchu.	Instalacja progów zwalniających lub wykonanie wyniesionych skrzyżowań oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Możliwość wprowadzenia urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych i w ramach odrębnych zadań.
101	Należy rozważyć odwrócenie ruchu na ul. Berwińskiego. W szczycie porannym ulica nie jest szczególnie obciążona, natomiast po południu dwie drogi prowadzące na drugą stronę Głogowskiej są totalnie zakorkowane, dlatego warto stworzyć trzecią opcję przejazdu Górnego na Dolny Łazarz.	Powstawanie korków we wskazanym rejonie w czasie popołudniowego szczytu związane jest ze skracaniem przez kierowców drogi przejazdu przez Łazarz ciągiem ulic Wyspiańskiego - Strusia - Małeckiego - Dmowskiego lub Wyspiańskiego - Strusia - Graniczna - Kolejowa. Celem koncepcji jest wyeliminowanie tego typu przejazdów, dlatego po wprowadzeniu proponowanych sytuacja na tych ulicach ulegnie poprawie.
102	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Ułańskiej jest dobrym pomysłem, ale ruch powinien być w przeciwnym kierunku do zaproponowanego, szczególnie na wysokości os. Ułańskiego. Zmiana powinna być powiązana z wprowadzeniem fizycznego ograniczenia prędkości.	Przy wyznaczaniu miejsc parkingowych w związku z wprowadzeniem SPP i zachowaniu miejsc parkingowych jezdni będzie węższa niż ma to miejsce obecnie i wówczas konieczne będzie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Zachowanie ruchu w obu kierunkach na ul. Ułańskiej oznaczałoby uniemożliwienie parkowania na tej ulicy. Ulica Ułańska mogłaby natomiast być jednokierunkowa z ruchem skierowanym z południa na północ na odcinku od bramy wjazdowej na os. Ułańskie do bramy wjazdowej na Parking MTP zaś w przeciwnym kierunku na odcinku między ul. Grottgera a Siemiradzkiego. W ten sposób wyjazd z osiedla byłby możliwy w obu kierunkach.
103	Parkowanie dla mieszkańców w SPP powinno być darmowe - 120 złotych rocznie to nic innego jak kolejna danina nałożona przez miasto.	Wysokość opłat za postój w Strefie Płatnego Parkowania regulowana jest uchwałą Rady Miasta Poznania. Dotyczy to również kosztów parkowania dla posiadaczy identyfikatora mieszkańca SPP. ZDM nie ma więc na niego wpływu - o zmianie wysokości opłat mogą zdecydować wyłącznie mieszkańcy radni.
104	Wariant W2 jest do przyjęcia pod warunkiem utrzymania kierunku ruchu na ul. Kanałowa-Berwińskiego i Wyspiańskiego - Strusia oraz utrzymania ul. Śniadeckich jako dwukierunkowej gdyż dojazd do ul. Skrytej jest już teraz utrudniony przez brak skrętu w lewo z Grunwaldzkiej w Matejki.	Dojazd do ul. Skrytej w Wariantcie W2 jest zapewniony praktycznie bez zmian w porównaniu do obecnego: z północy od strony ul. Kraszewskiego i Szylinga, z południa ulicami Kasprzaka - Matejki, z zachodu Grunwaldzką - Matejki, ze wschodu Grunwaldzką - Śniadeckich - Konopnickiej.

105	Na ul. Łukaszczyka należy wyznaczyć strefę zamieszkania - mieszkańcy przechodzą przez jezdnię gdzie chcą, więc strefa zamieszkania zalegalizuje ich nawyki i podniesie bezpieczeństwo.	Ze względu na znaczenie i klasę drogi ul. Łukaszczyka wprowadzenie na niej strefy zamieszkania nie jest brane pod uwagę.
106	Niedopuszczalne jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kasprzaka.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kasprzaka utrudni omijanie dróg, które powinny służyć komunikacji między dzielnicami czyli między innymi II rami komunikacyjnej. W wariantach W1 i W2 zaprezentowano rozwiązania alternatywne, które w mniejszym stopniu ograniczają możliwości tranzytu przez teren Łazarza.
107	SPP na Łazarzu powinna być wprowadzona aż do granicy osiedla na ul. Bukowskiej, a nie jedynie na obszarze objętym koncepcją - ul. Szylinga już teraz cierpi na syndrom "najbliższego darmowego parkingu", co należy zmienić.	Strefa Płatnego Parkowania na Łazarzu będzie obejmować teren Łazarza ograniczony ulicami: Hetmańską - Reymonta / Przybyszewskiego - Bukowską i torami kolejowymi.
108	Należy wyznaczyć zatokę lub miejsce postojowe dla rodziców przywożących oraz odbierających dzieci z Przedszkola nr 39 przy ul. Limanowskiego 23B.	Wykonanie postulowanej zatoki wiąże się z przebudową układu drogowego, co wykracza poza zakres opracowania. Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych dla rodziców odbierających dzieci zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
109	W wariantach 1 ulice Dmowski, Łukaszczyka, Łódzka i Małeckie powinny pozostać dwukierunkowe.	Propozycja jest sprzeczna z podstawowymi założeniami koncepcji, która przewiduje uspokojenie ruchu i ograniczenie przejazdów tranzytowych poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i zmianę relacji na skrzyżowaniach. Wobec tego pozostawienie wskazanych ulic dwukierunkowymi nie jest brane pod uwagę.
110	Do wariantu 3 należy dodać następujące zmiany: - wydzielenie torowiska tramwajowego i wyłączenie sygnalizacji świetlnej; - budowa zgodnych z przepisami azyli dla pieszych, korekta nieprzepisowo wąskiej wysepki dla użytkowników tramwajów przy Rynku Łazarskim oraz przesunięcie parkowania na jezdnię i wyznaczenie dróg dla rowerów w obecnych miejscach parkingowych; - Zastosowanie w strefie objętej ograniczeniem prędkości wyniesionych skrzyżowań; - Wyznaczenie przejść dla pieszych po obu końcach przystanków tramwajowych i autobusowych (w szczególności Głogowska/Hetmańska, Park Wilsona – tam jesienią było potrącenie, warto zainwestować w bezpieczeństwo pieszych);	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
111	Zmniejszenie liczby tras tranzytowych powinno odbywać się bez zwięzania ul. Głogowskiej oraz przy wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego w jak najbardziej ograniczonym stopniu.	Koncepcja uspokojenia ruchu na Łazarzu zakłada możliwość wprowadzania zmian stopniowo - każdy kolejny wariant jest rozwinięciem poprzedniego. Oznacza to, że będzie można ocenić jakość i zasadność wprowadzonych zmian przed przystąpieniem do realizacji kolejnych. Natomiast propozycje rozwiązań na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
112	Najważniejsza zmiana, jaka powinna mieć miejsce na ul. Kolejowej to wymiana nawierzchni drogi na asfaltową. Niedopuszczalne jest również utrzymanie ruchu dwukierunkowego.	Wariant W3 koncepcji zakłada wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ul. Kolejowej, co ograniczy prowadzący tędy ruch tranzytowy. Natomiast przebudowa ulicy wykracza poza zakres opracowania i będzie realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.
113	W wariantach 2 i 3 ruch tranzytowy powinien zostać wyprowadzony z ul. Jarochońskiego na Reymonta i Hetmańską.	Taki właśnie jest cel zmian proponowanych w wariantach W2 i W3.
114	Dlaczego wprowadzenie SPP musi być powiązane ze zmianą organizacji ruchu? Nie można wprowadzić strefy przy zachowaniu dotychczasowej organizacji lub ograniczeniu zmian do absolutnego minimum?	Wprowadzenie SPP oznacza konieczność zmiany organizacji ruchu polegających choćby na wyznaczeniu miejsc postojowych. Ponadto każda ingerencja w infrastrukturę drogową wymusza doprowadzenie stanu istniejącego do zgodnego z prawem, czego konsekwencją jest likwidacja nielegalnych miejsc parkingowych. Dzięki zmianie w organizacji ruchu możliwe jest przynajmniej częściowe skompensowanie utraconych miejsc, jak również ograniczenie "dopływu" samochodów spoza dzielnicy.
115	Czy uporządkowanie parkowania na terenie Łazarza będzie połączone z zabezpieczeniem wjazdu na podwórza kamienic przez osoby szukające darmowego parkingu?	Zabezpieczenie działek przed wjazdem na ich teren przez nieuprawnione osoby nie należy do kompetencji ZDM. Jest to zadanie zarządców danych budynków lub działek.

116	Warianty W2 i W3 powinny być zastąpione wprowadzeniem i skutecznym egzekwowaniem strefy zamieszkania - to lepsze niż wprowadzenia labiryntu ulic jednokierunkowych.	Z uwagi na charakterystykę ulic na terenie Łazarza wprowadzenie strefy zamieszkania nie jest możliwe. Ponadto nie wpłynęłoby to na odstąpienie od koniecznego przy wdrażaniu SPP uporządkowania parkowania i zmiany organizacji ruchu.
117	Dla ul. Kolejowej należy przyjąć rozwiązania takie, jak zaproponowane w wariantcie W3 - obecnie jest to często uczęszczana, przelotowa ulica, która ze względu na bruk jest też bardzo hałaśliwa.	Wariant W3 koncepcji zakłada wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ul. Kolejowej, co ograniczy prowadzący tędy ruch tranzytowy. Natomiast przebudowa ulicy wykracza poza zakres opracowania i będzie realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.
118	Należy pozostawić kierunki ruchu na ul. Siemiradzkiego w niezmienionym kształcie. Warto również wyznaczyć kontrapasy rowerowe na ul. Siemiradzkiego lub Grottgera.	Konsekwencją pozostawienia organizacji ruchu na ul. Siemiradzkiego w niezmienionym kształcie byłaby konieczność porzucenia zmian na pozostałych ulicach w tym rejonie. Zgodnie z Programem rowerowym dla Miasta Poznania na wszystkich ulicach jednokierunkowych powinien być umożliwiony ruch rowerów w obu kierunkach, wyznaczony za pomocą kontrapasów lub kontraruchu.
119	W wariantcie W1 na ul. Calliera należy wprowadzić ruch jednokierunkowy w kierunku ul. Kolejowej, a na ul. Granicznej - jednokierunkowy w stronę Rynku Łazarskiego. Ulice Łukaszewicza, Berwińskiego, Strusia i Kanałową należy pozostawić bez zmian.	Propozycja jest sprzeczna z podstawowymi założeniami koncepcji, która przewiduje uspokojenie ruchu i ograniczenie przejazdów tranzytowych poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i zmianę relacji na skrzyżowaniach. Wobec tego przyjęcie postulowanych zmian nie jest brane pod uwagę.
120	Wprowadzając uspokojenie ruchu należy wyłączyć sygnalizację świetlną na całym obszarze objętym zmianami.	Wyłączenie sygnalizacji na całym obszarze objętym koncepcją nie jest brane pod uwagę. Na etapie projektowania szczegółowej organizacji ruchu analizowane będzie wyłączenie sygnalizatorów świetlnych na poszczególnych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.
121	Zmiany proponowane w wariantcie W3 dla ul. Ułańskiej i Grottgera oznaczają wyłącznie utrudnienia dla mieszkańców - należy z nich zrezygnować.	Przy wyznaczeniu miejsc parkingowych w związku z wprowadzeniem SPP i zachowaniu miejsc parkingowych jezdnia będzie węższa niż ma to miejsce obecnie i wówczas konieczne będzie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Zachowanie ruchu w obu kierunkach na ul. Ułańskiej oznaczałoby uniemożliwienie parkowania na tej ulicy. Ulica Ułańska mogłaby natomiast być jednokierunkowa z ruchem skierowanym z południa na północ na odcinku od bramy wjazdowej na os. Ułańskie do bramy wjazdowej na Parking MTP zaś w przeciwnym kierunku na odcinku między ul. Grottgera a Siemiradzkiego. W ten sposób wyjazd z osiedla byłby możliwy w obu kierunkach.
122	Zmiany proponowane w wariantcie W3 oznaczają wyłącznie wydłużanie i komplikację wyjazdu z dzielnicy na ulice II ramy - dojazd z Gąsiorowskich do Hetmańskiej wydłuża się kilkukrotnie!	Celem wariantu W3 jest przede wszystkim zniechęcenie kierowców do przejazdów tranzytowych przez teren Łazarza. Dojazd z ul. Gąsiorowskich do ul. Hetmańskiej jest możliwy poprzez zawrócenie przy Dworcu Zachodnim. Na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu przeanalizowana zostanie możliwość wprowadzenia lewoskrętu z ul. Gąsiorowskich w ul. Głogowską.
123	Ewentualne zwężenie ul. Głogowskiej powinno być połączone z rewitalizacją tej ulicy. Należy zrezygnować ze zmiany kierunku ruchu na ul. Niegolewskich, aby nie kierować tranzytu śróddzielnicy w kierunku Górnego Łazarza. Ponadto wariant W3 utrudnia dojazd do domu mieszkańcom Górnego Łazarza jadącym od strony Górczyna.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
124	W wariantcie W2 na wszystkich ulicach dwukierunkowych, i na dłuższych odcinkach jednokierunkowych (Śniadeckich, Ułańska, Lodowa, Dmowskiego) powinno się wprowadzić progi zwalniające (w wypadku przebiegu przez nie tras autobusowych - tzw. poduszki berlińskie).	Instalacja progów zwalniających lub wykonanie wyniesionych skrzyżowań oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Możliwość wprowadzenia urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych i w ramach odrębnych zadań.
125	Cały obszar Łazarza powinien zostać objęty strefą uspokojonego ruchu, z wyłączeniem ul. Głogowskiej.	Koncepcja uspokojenia ruchu na Łazarzu obejmuje obszar osiedla ograniczony ulicami Hetmańską - Reymonta / Przybyszewskiego - Bukowską i torami kolejowymi. Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
126	Poza ul. Matejki/Kasprzaka, Chociszewskiego i Kolejową/Gąsiorowskich warto byłoby przeanalizować możliwość kursowania autobusów ul. Jarochońskiego - takie rozwiązanie przy odpowiedniej częstotliwości dałoby alternatywę części mieszkańców.	Propozycja zostanie przekazana do ZTM, który odpowiada za organizację transportu publicznego w Poznaniu.

127	U zbiegu ul. Niegolewskich i Rynku Łazarskiego, w sąsiedztwie słupa ogłoszeniowego należy z prefabrykowanych gumowych krawężników zrobić obrys ronda. W środku wykonać kilkanaście stojaków na rowery. Wjazd - pasami między powstałym rondem a chodnikiem przy słupie. Efekt - wymuszenie porządku i powstanie kilkunastu miejsc postojowych rowerów, których na rynku ustawiono kilkanaście w zupełnie bezsensownych i nieużywanych miejscach.	Organizacja ruchu w rejonie Rynku Łazarskiego jest elementem projektu jego przebudowy, realizowanego przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta.
128	Ul. Wojskowa powinna zostać objęta ograniczeniem prędkości do 30km/h.	Koncepcja przewiduje ograniczenie prędkości do 30km/h między innymi na ul. Wojskowej.
129	Na skrzyżowaniu ul. Stablewskiego i Kasprzaka należy wybudować wyniesione skrzyżowanie - w tym miejscu dochodzi do wielu niebezpiecznych sytuacji.	Instalacja progów zwalniających lub wykonanie wyniesionych skrzyżowań oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Możliwość wprowadzenia urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych i w ramach odrębnych zadań.
130	Należy zrezygnować z wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Matejki - oznacza to wyłącznie utrudnienia dla mieszkańców tej ulicy.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Matejki jest jednym z najważniejszych elementów Wariantu W3 koncepcji, bez którego trudno byłoby zrealizować jej kluczowe założenia, jakimi są uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych przez teren Łazarza.
131	Ulica Wyspiańskiego łącząca parki Wilsona i Kasprzycza powinna być jednokierunkowa bez dopuszczenia ruchu tranzytowego, tak żeby swobodnie można było spacerować, przejeżdżać między parkami rowerem czy na rolkach.	Uspokojenie ruchu i uczynienie przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom to jedno z założeń koncepcji. Propozycje zmian na poszczególnych ulicach będą analizowane na etapie prac nad docelowym projektem organizacji ruchu.
132	Ulica Głogowska od Dworca Zachodniego do Parku Wilsona powinna zostać zwężona do jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Dzisiaj jazda rowerem na tym odcinku jest bardzo niebezpieczna (rowerzysta traktowany jest jak intruz, a jazda chodnikiem kończy się mandatem, czego doświadczyłem), natomiast spacer stanowi niezbyt przyjemną przeprawę wśród huku rozpędzonych silników samochodowych i spalin.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
133	Budowa ul. Dolnej Głogowskiej stoi w sprzeczności z koncepcją urbanistyczną dla planowanej dzielnicy Wolne Tory, która powstała w MPU na bazie zwycięskiego projektu z 2015 roku. W tej koncepcji w miejscu, w którym miałyby przebiegać ul. Dolna Głogowska, znajduje się teren parkowy/rekreacyjny. W jaki sposób plan budowy ul. Dolnej Głogowskiej zostanie pogodzony z taką sprzecznością? I w jaki sposób plan miejscowy dla dzielnicy Wolne Tory, który ma w niedługim czasie być poddany konsultacjom społecznym, pogodzi budowę tej ulicy z terenem zielonym/parkiem zwizualizowanym w koncepcji urbanistycznej?	W oparciu o prace konkursowe i koncepcję MPU z 2015 roku została przygotowana wynikowa koncepcja zagospodarowania Wolnych Torów. Wskazana praca konkursowa służyła jedynie jako materiał wyjściowy do opracowania całościowej koncepcji zagospodarowania Wolnych Torów, którą opracowano w MPU i w której przewiduje się lokalizację ul. Dolnej Głogowskiej, co jest zgodne z polityką przestrzenną zawartą w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania.
134	Jeśli zostanie zaplanowane wdrożenie wariantu nie przewidującego wytyczenia na ul. Głogowskiej infrastruktury rowerowej, co byłoby bardzo niekorzystne dla rozwoju ruchu rowerowego w tej części Poznania, alternatywnie nacisk na rozwiązania rowerowe należy położyć na ciągach ulic: Jarochońskiego-Ułańska (dzięki przebudowie ul. Jarochońskiego i budowie drogi dla rowerów na ul. Grunwaldzkiej trasa ta będzie stanowić jeden z najbardziej uczęszczanych szlaków dla rowerzystów mieszkających na górnym tarasie Łazarza i jako dojazd do Parku Kasprzycza) oraz Dmowskiego-Małeckiego (na ul. Dmowskiego zbudować wydzieloną drogę dla rowerów i utrzymać pierwszeństwo ulicy względem przecznicy aż do Rynku Łazarskiego - trasa ta stanowić będzie element układu radialnego głównych tras rowerowych wg Programu Rowerowego Miasta Poznania)	Zmiany w infrastrukturze rowerowej są projektowane i wprowadzane zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania oraz Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania. Szczegółowe propozycje dotyczące rozwiązań rowerowych będą przedmiotem analiz na etapie prac nad docelową organizacją ruchu.
135	Bez względu na przyjęty wariant, ul. Chociszewskiego powinna być jednokierunkowa. Obecnie stanowi ona alternatywę dla Hetmańskiej, co powoduje hałas, duże natężenie ruchu i spalin.	Ograniczenie natężenia ruchu na ul. Chociszewskiego jest kluczowe z punktu widzenia zmniejszenia liczby przejazdów tranzytowych, które tędy prowadzą. Warianty W2 i W3 przewidują wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, a w wariantcie W1 zaproponowano inne rozwiązania, dzięki którym będzie to możliwe.
136	Ruch jednokierunkowy na ul. Kolejowej powinien być wprowadzony na całej jej długości, a nie odcinkowo w przeciwnych kierunkach.	Wprowadzenie jednego kierunku na całej długości ulicy, utnie tranzyt tylko w jednym kierunku.

137	<p>Warianty 2 i 3 powinny być uzupełnione o montaż urządzeń spowalniających ruch, a przestrzenie uzyskane dzięki zwężeniu ulicy Głogowskiej wykorzystane do wyznaczenia miejsc postojowych, budowy dróg rowerowych i poszerzenia chodnika.</p>	<p>Instalacja progów zwalniających lub wykonanie wyniesionych skrzyżowań oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Możliwość wprowadzenia urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych i w ramach odrębnych zadań. Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.</p>
138	<p>Wyłączenie z ruchu ulic wokół Rynku Łazarskiego zaburzy komunikację w tym rejonie i dodatkowo obciąży ulicę Głogowską ruchem, który kieruje się do ul. Hetmańskiej (szczególnie w kierunku wschodnim). Z całego obszaru Łazarza poza ulicami Reymonta i Dmowskiego nie ma możliwości skrętu na wschód w ul. Hetmańską, co stanowi duże utrudnienie. Przejazd przez ul. Niegolewskich w kierunku do ul. Dmowskiego to najlepsza droga do ul. Hetmańskiej w kierunku wschodnim. Wielu kierowców kieruje się logiką i permanentnie łamie zakaz skrętu w lewo wyjeżdżając z ul. Kasprzaka w ul. Hetmańską. Skręt ten nie zaburza płynności ponieważ w okresie największego natężenia ruchu (15-17) większość pojazdów wyjeżdża z centrum na południe. Niewiele kieruje się ul. Kasprzaka na północ.</p>	<p>Ruch wokół Rynku Łazarskiego nie zostanie całkowicie wyłączony. Będzie on możliwy w jednym lub dwóch kierunkach po całym obwodzie Rynku, zgodnie z projektem rewitalizacji, realizowanym przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta. Koncepcja zachowuje możliwość skrętu w ul. Hetmańską w kierunku wschodnim ulicami Reymonta, Dmowskiego i Kolejową. W celu usprawnienia dojazdu z Górnego Łazarza do ul. Hetmańskiej, na etapie prac nad szczegółowym projektem organizacji ruchu przeanalizowana zostanie możliwość przejazdu z ul. Potworowskiego w ul. Potockiej.</p>
139	<p>Ul. Głogowska stanowi jedną z głównych ulic dla ruchu ze ścisłego centrum Poznania na południe i do autostrady A2. Jakikolwiek pomysł polegający na ograniczeniu liczby pasów ruchu dla pojazdów jest bardzo szkodliwy. Ul. Głogowska powinna zostać uwolniona od plagi samochodów parkujących na światłach awaryjnych na prawym pasie w obu kierunkach. Są to najczęściej dostawcy, kurierzy, klienci aptek, albo osoby chcące skorzystać z bankomatu. Brak miejsc parkingowych i zatoczek wzdłuż drogi niejako wymusza takie zachowanie, ale i tak powinno być ono piętnowane. Sprawny wyjazd z miasta ul. Głogowską gwarantuje zmniejszenie natężenia ruchu na równoległych ulicach.</p>	<p>Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.</p>
140	<p>Światła na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej i Hetmańskiej powinny posiadać licznik pokazujący za ile nastąpi zmiana świateł. Pozwoli to uniknąć notorycznego blokowania skrzyżowania przez pojazdy, które zaskoczone zmianą świateł pozostają na środku skrzyżowania blokując przejazd we wszystkich kierunkach (włącznie z przejazdem tramwajów.)</p>	<p>Ze względu na funkcjonowanie w Poznaniu wyłącznie sygnalizacji akomodacyjnej nie jest to możliwe - postulowane liczniki czasu działają tylko na sygnalizatorach stałoczasowych.</p>
141	<p>BUS-pasy to nowa moda jaka nastała w naszym mieście. Jestem przeciwnikiem tego rozwiązania ponieważ BUS-pasy przez 90% czasu są puste. Nie występuje u nas natłok komunikacji miejskiej. Autobusy powinny co najwyżej korzystać z odcinków torów tramwajowych niedostępnych dla prywatnych pojazdów.</p>	<p>Celem wprowadzenia buspasów jest zwiększenie punktualności kursowania autobusów i zwiększenia atrakcyjności komunikacji publicznej, co ma skłonić kierowców do rezygnacji z jazdy samochodem.</p>
142	<p>Na wszystkich prawoskrętach powinny być zamontowane strzałki warunkowe. Upłynniają one ruch w znaczącym stopniu.</p>	<p>Strzałki warunkowe mogą być stosowane tylko w niektórych przypadkach - zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach .</p>
143	<p>Na nowopowstałych drogach jednokierunkowych przestrzeń jezdni uzyskana po likwidacji pasa ruchu powinna być w 100% przeznaczona na miejsca parkingowe oznaczone tabliczką T30C. Pozwoli to uzyskać maksymalną ilość miejsc z danej przestrzeni.</p>	<p>Jednym z kluczowych założeń wdrażania SPP jest udostępnienie mieszkańcom jak największej liczby prawidłowo wyznaczonych miejsc parkingowych. Wprowadzenie ulic jednokierunkowych służy między innymi wygospodarowaniu dodatkowych miejsc. Ich dokładna liczba i lokalizacja będzie znana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu na Łazarzu.</p>
144	<p>W wariantcie 3: - Ograniczenie ruchu w obu kierunkach na ul. Kasprzaka spowoduje zepchnięcie pojazdów na ul. Głogowską lub ul. Jarochońskiego. Dojazd będzie wymagał objazdu z uwagi na liczne drogi jednokierunkowe. Dokładając do tego chęć ograniczenia ul. Głogowskiej do jednego pasa uważam ten pomysł za nie do przyjęcia. - Przejazd z zachodniego Łazarza w kierunku wschodnim będzie bardzo utrudniony. Zakładając trasę np. z ul. Wojskowej do wyjazdu na ul. Hetmańską w kierunku zachodnim wymaga albo objazdu przez ul. Reymonta (która już teraz jest mocno obciążona) albo kluczenia przez Wyspiańskiego, Berwińskiego, Graniczną, Kolejową, Calliera, Mottego, znowu Kolejową. Powstanie w ten sposób sztuczny ruch na wielu odcinkach wymuszony drogami jednokierunkowymi i całkowity czas przejazdu znacząco się wydłuży.</p>	<p>Wśród spodziewanych efektów uspokojenia ruchu na Łazarzu jest skierowanie ruchu z ulic Łazarza na II ramę komunikacyjną i zaproponowane kierunki ruchu oraz relacje na skrzyżowaniach zrealizują ten cel. Przejazd z Górnego Łazarza przez Dolny Łazarz (np. ul. Strusia - Małeckiego - Łukaszewicza - Kolejowa) jest przykładem tranzytu, który również ma zostać docelowo ograniczony.</p>

145	Wariant W3 powinien uwzględnić wytyczenie miejsc postojowych dla dostawców na krótki postój (max 10-15 min) oraz przywrócenie możliwości 2-3 lewoskrętów albo nawrotów na łazarskim odcinku Głogowskiej.	Wyznaczenie miejsca dla dostaw jest możliwe. Decyzja o ich lokalizacji zostanie podjęta na etapie szczegółowych prac projektowych.
146	Wariant W3 powinien uwzględnić zachowanie dwukierunkowego ruchu na Matejki między Wyspiańskiego i Grottgera, zachowanie obecnego układu ulic jednokierunkowych Grottgera, Siemiradzkiego, Chełmońskiego i Kossaka, zamknięcie dla ruchu i postoju pojazdów północnej pierzei placu Marszałka Focha i dwukierunkowy ruch po pierzei południowej oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na Hłakowiczówny i Wojskowej.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Matejki jest jednym z najważniejszych elementów koncepcji, bez którego trudno byłoby zrealizować jej kluczowe założenia, jakimi są uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych przez teren Łazarza. Podobne założenia spełniają zmiany proponowane dla rejonu ul. Grottgera, Siemiradzkiego i Chełmońskiego.
147	Miejsca postojowe powinny być wyznaczane na jezdni, aby zostawić maksimum miejsce pieszym.	Docelowy projekt organizacji ruchu będzie zmierzał do zoptymalizowania przestrzeni dostępnej dla pieszych i kierowców.
148	Warianty W2 i W3 powinny zostać zoptymalizowane w taki sposób, żeby nie wtłaczać ruchu pojazdów w małe osiedlowe ulice Łazarza.	Ograniczenie natężenia ruchu na ulicach wewnątrz osiedla jest jednym z podstawowych założeń koncepcji uspokojenia ruchu na Łazarzu.
149	Należy rozważyć, czy warianty W2 i W3 umożliwiają wyznaczenie stref zamieszkania / podwórców / woonefów z możliwością przejazdu i z pewną liczbą miejsc parkingowych, ale z ograniczeniem prędkości, z możliwością poruszania się pieszo całą szerokością ulicy, oraz z pierwszeństwem pieszych.	Z uwagi na charakterystykę ulic na terenie Łazarza wprowadzenie strefy zamieszkania nie jest możliwe. Ponadto nie wpłynęłoby to na odstąpienie od koniecznego przy wdrażaniu SPP uporządkowania parkowania i zmiany organizacji ruchu. Ponadto utworzenie przestrzeni wspólnych wiąże się z pracami budowlanymi, co wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu.
150	Zwężenie ul. Głogowskiej do jednego pasa ruchu sprawi, że tranzyt przeniesie się na inne, równoległe do niej ulice, takie jak Dolna Wilda czy 28 Czerwca 1956 roku. Nie jest to więc rozwiązanie problemu tranzytu przez centrum miasta.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
151	Zamiast SPP należy wprowadzić ograniczoną czasowo do 1h możliwość parkowania przy Rynku Łazarskim dla klientów targowiska.	SPP będzie obejmować również Rynek Łazarski i będzie obowiązywała wszystkich parkujących. Wprowadzenie wyjątków dla klientów targowiska jest niemożliwe.
152	Rozwiązania zaproponowane w wariantach 2 i 3 znacznie utrudniają możliwość wjazdu na teren Łazarza zarówno od strony Wildy, jak i centrum miasta.	Możliwości wjazdu na Łazarz pozostaną bez zmian. Ulegnie im natomiast sposób poruszania się po terenie osiedla. W praktyce oznacza to wydłużenie drogi dojazdu średnio o 300m, co nie będzie stanowić utrudnienia dla mieszkańców, ale skutecznie zniechęci kierowców do skracania drogi z wykorzystaniem osiedlowych ulic Łazarza.
153	Dlaczego zwężenie ul. Głogowskiej planowane jest dopiero od ul. Śniadeckich? Czy jeden pas w każdą stronę już od Mostu Dworcowego nie będzie lepszym rozwiązaniem?	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
Spotkania z mieszkańcami i pisma		
154	Identyfikator mieszkańca SPP powinien być wydawany bezpłatnie.	Wysokość opłat za postój w Strefie Płatnego Parkowania regulowana jest uchwałą Rady Miasta Poznania. Dotyczy to również kosztów parkowania dla posiadaczy identyfikatora mieszkańca SPP. ZDM nie ma więc na niego wpływu - o zmianie wysokości opłat mogą zdecydować wyłącznie miejscy radni.
155	Ulice jednokierunkowe powinny być jednokierunkowe na całej swojej długości, a nie odcinkami - to powoduje wyłącznie chaos.	Wprowadzenie jednego kierunku na całej długości ogranicza tranzyt tylko w jednym kierunku, co stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami koncepcji uspokojenia ruchu.
156	Wariant 3 uniemożliwia prosty przejazd z Dolnego Łazarza na Jeżyce.	Dojazd na Jeżyce jest zapewniony poprzez ulice: Głogowską - Wojskową - Reymonta - Przybyszewskiego.
157	Zwężenie Głogowskiej proponowane w wariantcie W2 jest do przyjęcia pod warunkiem wyznaczenia lewoskrętów, uspokojenia ruchu, likwidacji sygnalizacji świetlnej.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
158	Konieczna jest budowa ul. Dolnej Głogowskiej.	Budowa ul. Dolnej Głogowskiej stanowi odrębne zadanie inwestycyjne. Obecnie w opracowaniu jest projekt planu miejscowego uwzględniającego przebieg tej ulicy.
159	W rejonie Areny lub Rynku Łazarskiego należy zlokalizować pojemny parking.	Międzynarodowe Targi Poznańskie planują budowę wielopoziomowego parkingu w rejonie ul. Areny.
160	Zieleń powinna być zabezpieczona niskimi płotkami przed zwierzętami.	Nasadzenia zieleni oraz instalacja małej architektury to działania, które mogą być realizowane w ramach odrębnych zadań - wykraczają one poza zakres koncepcji uspokojenia ruchu.
161	Parkowanie w miejscach niedozwolonych powinno być uniemożliwione poprzez instalację małej architektury.	Dokładna lokalizacja małej architektury będzie analizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu, natomiast jej instalacja może być realizowana jedynie w ramach odrębnych zadań. Ograniczanie nielegalnego parkowania przy jej użyciu jest rozwiązaniem, które ZDM systematycznie wdraża w różnych częściach miasta, w tym również na terenie Łazarza.

162	Przy szkołach i przedszkolach należy wyznaczyć zatoki lub miejsca postojowe dla rodziców odwożących i odbierających dzieci.	Wykonanie postulowanych zatok wiąże się z przebudową układu drogowego, co wykracza poza zakres opracowania. Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych dla rodziców odbierających dzieci zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
163	Na ul. Kolejowej należy utrzymać ruch dwukierunkowy na całej długości.	Warianty zawierają stopniowo coraz większe ograniczenia ruchu. W wariantach W1 i W2 ul. Kolejowa pozostaje dwukierunkowa.
164	Ruch jednokierunkowy powinien zostać zastąpiony fizycznymi urządzeniami spowalniającymi ruch (progi, wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych).	Instalacja progów zwalniających lub wykonanie wyniesionych skrzyżowań oznacza konieczność przeprowadzenia prac budowlanych i dlatego wykracza poza zakres koncepcji organizacji ruchu. Możliwość wprowadzenia urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu będzie analizowana i wdrażana w miarę możliwości finansowych i w ramach odrębnych zadań.
165	Wprowadzanie kontraruchów rowerowych przy wyznaczaniu równoległe ulic jednokierunkowych w przeciwnym kierunku jest bezcelowe.	Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych jest zapisane w Programie Rowerowym Miasta Poznania i ma służyć przede wszystkim mieszkańcom, zachęcając ich do przesiadki na rower. Kontraruchy służą jednocześnie uspokojeniu ruchu, ze względu na zachowanie szczególnej ostrożności przez wszystkich uczestników ruchu.
166	W rejonie ul. Hetmańskiej i Kolejowej znajduje się wolny teren, który należy wykorzystać do budowy parkingów.	Miasto Poznań podejmuje działania zmierzające do budowy parkingów typu Park&Ride oraz parkingów buforowych. Jest to jednak zadanie wykraczające poza zakres koncepcji uspokojenia ruchu.
167	Należy stanowczo rozprawić się z "samowolą" parkingową na ul. Karwowskiego.	Przywrócenie możliwości parkowania na chodniku na ul. Karwowskiego nie jest brane pod uwagę.
168	Na skrzyżowaniu ul. Granicznej i Kolejowej należy zadbać o poprawę widoczności przy skręcie z Granicznej w Kolejową.	Uporządkowanie parkowania spowoduje odsunięcie aut od skrzyżowania, co powinno wpłynąć na poprawę widoczności. Inne rozwiązania będą analizowane na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
169	Ile dokładnie miejsc postojowych zostanie wyznaczonych w SPP na Łazarzu?	Dokładna liczba miejsc postojowych będzie znana po zakończeniu inwentaryzacji i przystąpieniu do projektowania szczegółowej organizacji ruchu.
170	Czy projektowana SPP zwiększy liczbę dostępnych miejsc postojowych, a jeżeli tak to o ile?	Jednym z podstawowych założeń przy wdrażaniu SPP jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc parkingowych. Ich dokładna liczba będzie znana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
171	Projektując rozwiązania dla Łazarza należy przeprowadzić nowe badania, a nie opierać się na danych z 2013 roku.	Dane, na podstawie których przeprowadzono badania natężenia ruchu są aktualne - z 2013 roku pochodzi jedynie model badawczy, który posłużył do przygotowania analizy.
172	Ul. Głogowska zbiera ruch z prostopadłych ulic - czy jej zwężenie nie spowoduje problemów z przepustowością arterii?	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
173	Należy porzucić pomysł równorzędnych skrzyżowań.	Skrzyżowania równorzędne są jednym z narzędzi uspokojenia ruchu - skłaniają kierujących do zachowania szczególnej ostrożności i ograniczenia prędkości, co podnosi poziom bezpieczeństwa ruchu.
174	Skrzyżowanie ul. Strusia i Małeckiego jest niebezpieczne - rowerzyści jadący ul. Małeckiego w kierunku Rynku Łazarskiego nie rozumieją zasad działania skrzyżowań równorzędnych i nie ustępują pierwszeństwa samochodom jadącym ul. Strusia od ul. Głogowskiej. W związku z tym dochodzi do kolizji i niebezpiecznych sytuacji.	Egzekwowanie przestrzegania przepisów leży poza kompetencjami ZDM - jest to zadanie policji i straży miejskiej. Z punktu widzenia uspokojenia ruchu zastosowanie skrzyżowań równorzędnych jest rozwiązaniem właściwym, ponieważ wymusza zachowanie szczególnej ostrożności oraz ograniczenie prędkości w rejonie skrzyżowania.
175	Nie należy likwidować lewoskrętu z ul. Głogowskiej w ul. Śniadeckich.	W wariantcie W1 lewoskręt z ul. Głogowskiej w Śniadeckich zostanie utrzymany. Kolizyjny charakter lewoskrętów powoduje, że dąży się do ich likwidacji w ramach uspokajania ruchu.
176	Na ul. Śniadeckich problem z parkowaniem występuje 24 godziny na dobę - wprowadzenie SPP niczego w tym miejscu nie poprawi.	Wprowadzenie SPP zwiększa rotację aut i eliminuje zjawisko parkowania długoterminowego (samochody pozostawiane w jednym miejscu przez wiele dni). Wpływa to na poprawę sytuacji parkingowej nawet poza godzinami funkcjonowania strefy, co potwierdzają doświadczenia z wdrażania jej w innych częściach miasta.
177	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Śniadeckich zmusi kierowców do objeżdżania dużego obszaru w celu znalezienia miejsca do parkowania.	Wprowadzenie SPP na terenie Łazarza, w tym na całej długości ul. Śniadeckich ułatwi znalezienie miejsca parkingowego.
178	Należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację miejsc postojowych przed i po wprowadzeniu SPP i w odniesieniu do poszczególnych ulic. Tylko takie rozróżnienie da mieszkańcom Łazarza czytelny obraz sytuacji.	Przeprowadzenie takiej inwentaryzacji jest niezbędne do rozpoczęcia kolejnego etapu prac, czyli szczegółowego projektu organizacji ruchu i SPP na terenie Łazarza.

179	Należy odwrócić kierunek ruchu na ul. Karwowskiego w stronę ul. Kolejowej.	Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Karwowskiego jest niemożliwe bez zmiany kierunków ruchu na sąsiadujących z nią ulicach, dlatego też takie rozwiązanie nie jest brane pod uwagę.
180	Należy wprowadzić zakaz zatrzymywania się i postoju na ul. Załęże.	Rozwiązanie będzie analizowane na etapie prac nad szczegółowym projektem organizacji ruchu.
181	Należy porzucić propozycje zmian na ul. Niegolewskich i Dmowskiego, Limanowskiego i Łukaszewicza od Stablewskiego do Potockiej.	Propozycja jest sprzeczna z przyjętymi założeniami koncepcji uspokojenia ruchu.
182	Nie należy wprowadzać zmian na odcinku ul. Małeckiego od ul. Strusia do skweru. Na samym skwerze warto rozważyć wprowadzenie ruchu okrężnego.	Na etapie projektowania docelowej organizacji ruchu analizowana będzie możliwość powiększenia "okręgów" wyznaczonych przez ulice jednokierunkowe. Możliwe, że w takim przypadku ruch dwukierunkowy na postulowanym odcinku ul. Małeckiego zostanie utrzymany.
183	Należy wybudować kładkę kolejową, która połączy Rynek Łazarski z Rynkiem Wildeckim.	Kładka łącząca Łazarz i Wildę jest uwzględniona w projektowanym planie miejscowym dla obszaru Wolne Tory.
184	Uporządkowania wymaga parkowanie na ul. Wyspiańskiego.	Uporządkowanie parkowania jest nieodłącznym elementem wdrożenia SPP i zostanie przeprowadzone również na ul. Wyspiańskiego.
185	Ul. Calliera powinna pozostać dwukierunkowa, podobnie jak ul. Potockiej na odcinku od Łukaszewicza do Dmowskiego.	Propozycja jest sprzeczna z przyjętymi założeniami koncepcji uspokojenia ruchu.
186	Mieszkańcy Łazarza są traktowani przedmiotowo, a proponowane zmiany w żaden sposób nie realizują ich interesu. Uspokojenie ruchu i wprowadzenie SPP na Łazarzu służy jedynie ZDM i Miejskiemu Inżynierowi Ruchu ora zasila miejską kasę.	Wprowadzenie SPP zwiększa rotację aut i eliminuje zjawisko parkowania długoterminowego (samochody pozostawiane w jednym miejscu przez wiele dni). Wpływa to na poprawę sytuacji parkingowej nawet poza godzinami funkcjonowania strefy, co potwierdzają doświadczenia z wdrażania jej w innych częściach miasta. Ponadto 20% zysków z opłat za parkowanie w SPP wraca do kasy rad osiedli z przeznaczeniem na remonty ulic i chodników, co przynosi wymierną korzyść mieszkańcom.
187	Zwężenie ul. Głogowskiej przyniesie jedynie szereg problemów i utrudnień, i doprowadzi do uśmiercenia ulicy.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
188	Koncepcja wymusza objazdy Łazarza ul. Hetmańską i Reymonta, co przyczyni się do zwiększenia utrudnień na tych już zakorkowanych ulicach.	W koncepcji zapisano konieczność zmian na II ramie komunikacyjnej dzięki którym warunki ruchu na tym ciągu komunikacyjnym powinny ulec poprawie.
189	Rozwiązania proponowane w wariantach 2 i 3 będą utrudniać poruszanie się po Łazarzu śmieciarkom, które już teraz blokują ruch na wąskich uliczkach na kilkanaście - kilkadziesiąt minut.	Problem śmieciarek blokujących wąskie ulice jest znany i wymaga systemowego rozwiązania. Zagadnienie to wykracza jednak poza obszar organizacji ruchu.
190	Zlikwidowanie lewoskrętu z Głogowskiej w Berwińskiego spowodowało znaczny wzrost liczby korków na ul. Strusia, Małeckiego i Kanałowej.	O likwidację lewoskrętu z ul. Głogowskiej w ul. Berwińskiego wielokrotnie zwracała się do ZDM policja - korzystanie z niego było niebezpieczne - widoczność w tym miejscu ogranicza przystanek tramwajowy Park Wilsona, a pojazdy oczekujące na możliwość skrętu w lewo blokowały torowisko. Dlatego też nie przewiduje się przywrócenia lewoskrętu w Berwińskiego.
191	Przy ogródkach działkowych sąsiadujących z SP 77 należy wyznaczyć miejsca postojowe dla rodziców odwożących i odbierających dzieci.	Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych dla rodziców odbierających dzieci zostanie przeanalizowana na etapie prac nad szczegółową organizacją ruchu.
192	W ramach SPP należy wyznaczyć możliwie dużą liczbę kopert dla osób niepełnosprawnych w sąsiedztwie instytucji (Matejki), szpitali i przychodni.	Liczba i lokalizacja kopert dla osób niepełnosprawnych zostanie ustalona na podstawie analizy potrzeb zainteresowanych osób. Gdyby okazała się niewystarczająca, będzie możliwe wyznaczenie dodatkowych kopert.
193	Proponowane zmiany będą skutkować przede wszystkim wydłużeniem drogi dojazdu do domu.	Zastosowanie rozwiązań proponowanych w koncepcji oznacza w praktyce wydłużenie średniej drogi dojazdu maksymalnie o kilkaset metrów, co dla mieszkańców nie będzie wielką niedogodnością, a skutecznie przyczyni się do ograniczenia liczby przejazdów tranzytowych przez teren Łazarza.
194	kosztem uspokojenia ruchu będzie wprowadzenie na łazarskie ulice chaosu komunikacyjnego.	Zmiany w organizacji ruchu na początkowym etapie zawsze powodują zamieszanie i dezorientację u kierowców, którzy muszą przyzwyczać się do nowego sposobu poruszania się po osiedlowych ulicach. Podobnej sytuacji należy spodziewać się również na Łazarzu, jednakże przeprowadzone analizy wykazały, że docelowo ruch na Łazarzu ulegnie uspokojeniu i uporządkowaniu.
195	Ulice Chociszewskiego i Jarochowskiego powinny pozostać dwukierunkowe - ta druga przynajmniej na odcinku od Hetmańskiej do Chociszewskiego.	Propozycja jest sprzeczna z przyjętymi założeniami koncepcji uspokojenia ruchu.

196	Na ul. Niegolewskich pomiędzy Głogowską, a Rynkiem Łazarskim należy pozostawić kierunek ruchu bez zmian.	Organizacja ruchu wokół Rynku Łazarskiego stanowi element projektu jego rewitalizacji, który realizuje Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta. Zakłada ona możliwość objazdu Rynku po całym obwodzie w jednym lub dwóch kierunkach na wybranych odcinkach.
197	Konieczne jest uporządkowanie parkowania na ul. Ułańskiej na odcinku od Grottgera do Grunwaldzkiej.	Uporządkowanie parkowania będzie kluczowym etapem wdrażania SPP na ulicach Łazarza.
198	W wariantcie 1 należy zachować dotychczasową organizację ruchu na ul. Potockiej, Dmowskiego, Łukaszewicza, Małeckiego.	Propozycja jest sprzeczna z przyjętymi założeniami koncepcji uspokojenia ruchu.
199	Przed przystąpieniem do zmiany organizacji ruchu i wprowadzenia SPP należy zapewnić alternatywne parkingi: P&R na Górczynie, w sąsiedztwie Areny i pod Rynkiem Łazarskim.	Miasto Poznań podejmuje działania zmierzające do budowy parkingów typu Park&Ride oraz parkingów buforowych. Trwają prace nad uruchomieniem parkingu P&R na Górczynie, na ul. Reymonta dostępny jest parking buforowy. Budowa nowych parkingów jest jednak zadaniem wykraczającym poza zakres koncepcji uspokojenia ruchu.
200	Jedynie radykalne działania mogą przynieść zauważalną poprawę, a trudności związane z wprowadzeniem wariantu 3 będą miały charakter wyłącznie przejściowy. Jednak przy panującej różnicy zdań proponowane w nim i w wariantcie 2 rozwiązania należy wprowadzać testowo, żeby móc ocenić, które zmiany przynoszą oczekiwany skutek, a które wręcz przeciwnie.	Aby uniknąć konieczności sprawdzania skuteczności proponowanych działań "na żywym organizmie", projektowanie organizacji ruchu poprzedza szereg badań i analiz. Tak też było w przypadku koncepcji uspokojenia ruchu na Łazarzu. Niemniej z uwagi na wyjątkowo szerokie zainteresowanie mieszkańców, rozważany jest szereg możliwych rozwiązań. Ich szczegóły będą znane na dalszym etapie prac.
201	Ul. Jarochońskiego w wariantcie W1 powinna być jednokierunkowa od ul. Chociszewskiego do Hetmańskiej. Należy również wyznaczyć na Jarochońskiego po stronie parku Kasprowicza ukośne miejsca postojowe.	Przebudowa ul. Jarochońskiego jest realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Koncepcja tego zadania była przedmiotem konsultacji społecznych przeprowadzonych przez Radę Osiedla Św. Łazarz w sierpniu i wrześniu 2017 roku.
202	Należy wprowadzić parkowanie ukośne na ul. Chociszewskiego na odcinku od Szymborskiej do Reymonta.	Takie rozwiązanie jest możliwe i zostanie przeanalizowane na etapie projektowania docelowej organizacji ruchu.
203	Na skrzyżowaniu ul. Jarochońskiego i Chociszewskiego należy zamontować znaki "stop".	Znak stop instalowany jest w miejscach o ograniczonej widoczności. Na skrzyżowaniu ul. Jarochońskiego i Chociszewskiego nie ma potrzeby jego zainstalowania.
204	Należy wyznaczyć przejście dla pieszych przez ul. Jarochońskiego na wysokości ul. Morawskiego - obecnie w tym miejscu wiele osób nielegalnie przekracza jezdnię kierując się na przed dept w parku Kasprowicza. Przejście powinno być wyniesione.	Przebudowa ul. Jarochońskiego jest realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Koncepcja tego zadania była przedmiotem konsultacji społecznych przeprowadzonych przez Radę Osiedla Św. Łazarz w sierpniu i wrześniu 2017 roku.
205	Przejście dla pieszych powinno być wyznaczone również na skrzyżowaniu ul. Morawskiego i Bogusławskiego.	Wyznaczenie przejścia dla pieszych w tym miejscu zostanie wzięte pod uwagę przy projektowaniu szczegółowej organizacji ruchu.
206	Zmiany w organizacji ruchu na Górnym Łazarzu powinny przedstawiać się następująco: - ul. Chociszewskiego: dwukierunkowa na całej długości, - ul. Jarochońskiego: jednokierunkowa od ul. Chociszewskiego do Szczanieckiej, dalej dwukierunkowa do Wyspiańskiego, - ul. Bogusławskiego jednokierunkowa od Niegolewskich do Chociszewskiego, - ul. Kasprzaka jednokierunkowa od ul. Wyspiańskiego do Chociszewskiego, - ul. Potworowskiego jednokierunkowa w stronę ul. Głogowskiej, - ul. Stablewskiego jednokierunkowa w stronę Jarochońskiego, - ul. Morawskiego jednokierunkowa w stronę Głogowskiej, - ul. Szczanieckiej dwukierunkowa, - ul. Niegolewskich jednokierunkowa w stronę ul. Głogowskiej, - ul. Limanowskiego jednokierunkowa w stronę Jarochońskiego, - ul. Wyspiańskiego dwukierunkowa.	Wprowadzenie zaproponowanych zmian oznaczałoby w praktyce opracowanie zupełnie nowego wariantu koncepcji uspokojenia ruchu, wraz z przeprowadzeniem niezbędnych analiz. Wykracza to poza zakres zlecenia obejmującego przygotowanie koncepcji w zaprezentowanym kształcie.
207	W przypadku zmiany organizacji ruchu, szczególnie jeżeli chodzi o ruch rowerów, należy poustawić znaki ostrzegające o zmienionej organizacji ruchu. Warto zrobić to również w tych miejscach, gdzie organizacja ruchu już zmieniła się w ramach realizacji projektu Rowerowy Łazarz.	Montaż tablic ostrzegawczych, informujących o zmienionej organizacji ruchu jest możliwy. Dokładna liczba i lokalizacja tablic będzie uwzględniona w szczegółowym projekcie organizacji ruchu.

208	Na ul. Ułańskiej pomiędzy ul. Grottgera i Grunwaldzką należy zachować ruch dwukierunkowy - zmiana na jeden kierunek oznacza wyłącznie utrudnienia dla mieszkańców. Na tym samym odcinku należy zlikwidować ziemną skarpe po wschodniej stronie ul. Ułańskiej (tzw. górka) i w tym miejscu wyznaczyć skośne miejsca postojowe.	Rozbiórka nasypu oznacza przeprowadzenie prac budowlanych i dlatego wykracza poza koncepcję organizacji ruchu. Propozycje dotyczące kierunków ruchu będą przedmiotem analizy na etapie prac nad projektem organizacji ruchu.
209	Zwężenie ul. Głogowskiej powinno być uwzględnione również w wariantcie W1.	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
210	Odcinek ul. Stablewskiego od Łukaszewicza do Dmowskiego powinien pozostać dwukierunkowy. Obecnie nie ma w tym miejscu problemu z parkowaniem samochodów na jezdni - z jednej strony znajdują się garaże, a z drugiej miejsca postojowe i parkingi między blokami.	Występowanie problemów z parkowaniem lub ich brak nie jest jedynym czynnikiem wpływającym na kształt proponowanej organizacji ruchu. Założeniem koncepcji jest uspokojenie ruchu i ograniczenie liczby przejazdów tranzytowych przez teren osiedla.
Petycje i pisma z listami podpisów		
211	Wniosek mieszkańców o zwężenie ul. Głogowskiej do jednego pasa ruchu w każdym kierunku, budowę azyli dla pieszych, dróg rowerowych, ograniczenia prędkości do 30km/h i wyłączenia sygnalizacji świetlnej (inicjatywa społeczna NOWA GŁOGOWSKA)	Propozycje zmian na ul. Głogowskiej spotkały się z wyjątkowo szerokim zainteresowaniem mieszkańców i dlatego będą one przedmiotem odrębnych analiz.
212	Petycja internetowa "Nowa Głogowska - zróbmy to!". Petycja dotyczy zwężenia ul. Głogowskiej do jednego pasa ruchu w każdym kierunku, budowy azyli dla pieszych, wyznaczenia drogi dla rowerów i miejsc postojowych oraz nasadzenia zieleni.	
213	Należy zachować organizację ruchu obowiązującą na ul. Jarochońskiego i Chociszewskiego.	Postulat stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami koncepcji, tj. ograniczeniem liczby przejazdów tranzytowych i uspokojeniem ruchu na terenie Łazarza. Ponadto przebudowa ul. Jarochońskiego jest przedmiotem odrębnego zadania inwestycyjnego.
214	Należy przyjąć rozwiązania z wariantu W1 z następującymi zmianami: - ul. Małckiego na odcinku Łukaszewicza - Strusia jednokierunkowa w stronę ul. Gąsiorowskich lub dwukierunkowa od Strusia; w wariantcie 1 wjazd na ul. Strusia do posesji znajdujących się na odcinku od Małckiego do Granicznej możliwy jest wyłącznie od ul. Głogowskiej. - Z uwagi na usytuowanie sklepu Biedronka przy ul. Łukaszewicza, odcinek tej ulicy od ul. Potockiej do ul. Stablewskiego powinien pozostać dwukierunkowy. - ul. Stablewskiego od ul. Łukaszewicza do ul. Dmowskiego powinna pozostać dwukierunkowa. Zastosowanie wariantu W2 lub W3, bez wcześniejszego wprowadzenia SPP, abudowania parkingów buforowych oraz zapewnienia alternatywnego dojazdu do MTP praktycznie sparaliżuje tę część miasta.	Bezpośredni dojazd do wskazanego odcinka ul. Strusia istotnie jest zapewniony jedynie od strony ul. Głogowskiej, a więc podobnie jak w przypadku większości nieruchomości, odbywa się tylko jedną ulicą. Wprowadzenie jednokierunkowej ul. Małckiego ograniczy lub wyeliminuje niezwiązany bezpośrednio z tym miejscem ruch samochodowy, a więc spełni założenia koncepcji. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Stablewskiego ma właśnie na celu ograniczenie tego "prostego" przejazdu, który zachęca kierowców do skracania drogi przez teren osiedla. Dla lokalnej społeczności oznacza to konieczność nadłożenia jedynie 300 m w celu przejazdu samochodem w kierunku Areny (450 m zamiast 150 m). Koncepcja zapewnia dojazd do wszystkich nieruchomości na terenie osiedla, w tym również sklepów. Niemniej lokalizacja sklepu nie jest i nie może być argumentem dla zmian które leżą u podstaw koncepcji, czyli uspokojenia ruchu i ograniczenia przejazdów tranzytowych.
215	Należy przyjąć do realizacji rozwiązania wariantu W1 i odrzucić warianty W2 i W3.	pismo podpisane przez mieszkańców

<p>Stanowisko Rady Osiedla Św. Łazarz wobec proponowanych zmian:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rada Osiedla Św. Łazarz rekomenduje dalsze prace projektowe w oparciu o wariant W1 zaprezentowanej koncepcji, z uwzględnieniem następujących zmian. - Budowa wyniesionych skrzyżowań na Dolnym Łazarzu: ul. Potockiej / Lodowa, Potockiej / Dmowskiego. Stablewskiego / Dmowskiego, ul. Kolejowa. - Budowa rond na skrzyżowaniach: ul. Potockiej / Kolejowa, Kolejowa / Kanałowa / Graniczna. - Proponowane zmiany kierunków ruchu: ul. Dmowskiego jednokierunkowa od Rynku Łazarskiego do ul. Potockiej, ul. Lodowa jednokierunkowa od Potockiej do Rynku Łazarskiego, ul. Łukaszewicza jednokierunkowa od Mottego w stronę Potockiej, ul. Stablewskiego jednokierunkowa od Łukaszewicza do Głogowskiej, ul. Potockiej jednokierunkowa od ul. Lodowej do Łukaszewicza, ul. Małeckiego jednokierunkowa od ul. Strusia do Rynku Łazarskiego, ul. Calliera, Graniczna i Mottego jednokierunkowe jak w wariantcie W1. - Zmiany na Górnym Łazarzu: budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Chociszewskiego i Kasprzaka. - Proponowane zmiany kierunków ruchu na Górnym Łazarzu: ul. Chociszewskiego dwukierunkowa od ul. Kasprzaka do Szymborskiej o jednokierunkowa od Reymonta do posesji nr 44/46 w stronę Głogowskiej wraz z nakazem skrętu w ul. Szymborską z wyłączeniem autobusów MPK i mieszkańców, ul. Ułańska jednokierunkowa od ul. Grottgera do Grunwaldzkiej i dwukierunkowa na odcinku do ul. Wyspiańskiego, ul. Wojskowa bez zmian, ul. Niegolewskich jednokierunkowa. <p>Wyszczególnione wyżej zmiany powinny posłużyć do przygotowania alternatywnego wariantu 1. Ponadto wariant W1 i jego alternatywna wersja powinny zostać zaktualizowane i uwzględnić planowaną rewitalizację Rynku Łazarskiego i przebudowę ul. Jarochońskiego.</p>	<p>Zastosowanie takich rozwiązań jak wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych może być przedmiotem jedynie odrębnych zadań inwestycyjnych. Zasadność ich zastosowania będzie natomiast analizowana na etapie prac nad szczegółową docelową organizacją ruchu.</p> <p>Wyznaczanie rond jest możliwe jedynie w sytuacji równomiernego obciążenia wszystkich wlotów skrzyżowania - we wskazanych miejscach taka sytuacja nie występuje.</p> <p>Zaproponowany układ nie spełni postulatu ograniczenia ruchu tranzytowego, a także nie wymusi dostosowania się do ograniczenia prędości (powstaną długie odcinki nie wymuszające zwalniania przed skrzyżowaniami).</p> <p>Zastosowanie sygnalizacji świetlnej nie ma jednoznacznego przełożenia na liczbę wypadków, czego przykładem jest choćby ul. Głogowska. Instalacja sygnalizatorów na skrzyżowaniu ul. Chociszewskiego i Kasprzaka będzie przedmiotem szczegółowych analiz na etapie prac nad docelową organizacją ruchu.</p> <p>Zastosowanie wyjątku "nie dotyczy mieszkańców" będzie w praktyce bardzo trudny do weryfikacji.</p>
--	---