

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 54

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
Wiadomości email		
1	<p>Zastrzeżenia do Wariantu I:</p> <p>1) brak wymiarowania pasów ruchu, co utrudnia opiniowanie dokumentacji (należy uwzględnić jak największe pasy ruchu - zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz Obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie);</p> <p>2) zbyt wąskie platformy przystankowe - standard w Poznaniu, pozwalający na montaż wiaty przystankowej wynosi 3,5 m (dodatkowo brak wymiarowania długości powoduje brak możliwości stwierdzenia czy ma ona wymagane 20 m);</p> <p>3) między przystankami w ciągu ul. Gołęcińskiej należy wyznaczyć przejście dla pieszych;</p> <p>4) koncepcja nie uwzględnia istniejącego przystanku "Podolańska" - należy zaprojektować przystanek w pasie ruchu oraz uwzględnić budowę platformy przystankowej wraz z wiatą przystankową;</p> <p>5) brakuje przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania istniejącego ciągu ul. Gołęcińskiej z drogą prowadzącą do wiaduktu.</p>	<p>1) W koncepcji zaprojektowano ulicę Gołęcińską o szerokości 7,0 m i dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 m, jako kontynuację przekroju zastosowaną w ciągu ul. Koszalińskiej. Ostateczna szerokość pasów ruchu zostanie określona w projekcie budowlanym.</p> <p>2) i 4) Zatoka autobusowa została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, przewidującymi długość krawędzi zatrzymania 20,0 m, szerokość zatoki usytuowanej przy jedni 3,0 m, wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu - 30,0 m, skos wyjazdowy z drogi 1:8, a skos wjazdowy 1:4, szerokość peronu zgodnie z wytycznymi Zarządu Trnansportu Miejskiego od 3 do 5 m. Szczegółowy projekt przystanków autobusowych będzie uzgadniany z ZTM na dalszym etapie prac.</p> <p>3) i 5) Lokalizacja przejścia dla pieszych będzie przedmiotem uzgodnień w ramach opracowania projektu organizacji ruchu.</p>
2	<p>Zastrzeżenia do Wariantu II:</p> <p>1) zbyt szerokie pasy ruchu - należy zaprojektować jak największe zgodne z przepisami pasy ruchu ;</p> <p>2) zbyt wąskie platformy przystankowe - standard w Poznaniu, pozwalający na montaż wiaty przystankowej wynosi 3,5 m;</p> <p>3) między przystankami w ciągu ul. Gołęcińskiej należy wyznaczyć przejście dla pieszych;</p> <p>4) koncepcja nie uwzględni istniejącego przystanku "Podolańska", należy zaprojektować przystanek w pasie ruchu oraz uwzględnić budowę platformy przystankowej wraz z wiatą przystankową;</p> <p>5) brakuje chodnika dla idących od ul. Wojska Polskiego w kierunku ul. Gołęcińskiej - piesi muszą obejść rondo, co wydłuża ich drogę;</p> <p>6) Brak przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania istniejącego ciągu ul. Gołęcińskiej z drogą prowadzącą do wiaduktu.</p> <p>Z uwagi na mniejsze koszty i ingerencję w teren (wycinka drzew, wykupy), należy kontynuować prace projektowe w oparciu o Wariant II koncepcji.</p>	<p>1) W koncepcji zaprojektowano ulicę Gołęcińską o szerokości 7,0 m i dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 m, jako kontynuację przekroju zastosowaną w ciągu ul. Koszalińskiej. Ostateczna szerokość pasów ruchu zostanie określona w docelowej dokumentacji projektowej.</p> <p>2) i 4) Zatoka autobusowa została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, przewidującymi długość krawędzi zatrzymania 20,0 m, szerokość zatoki usytuowanej przy jedni 3,0 m, wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu - 30,0 m, skos wyjazdowy z drogi 1:8, a skos wjazdowy 1:4, szerokość peronu zgodnie z wytycznymi Zarządu Trnansportu Miejskiego od 3 do 5 m. Szczegółowy projekt przystanków autobusowych będzie uzgadniany z ZTM na dalszym etapie prac.</p> <p>3) i 6) Lokalizacja przejścia dla pieszych będzie przedmiotem uzgodnień w ramach opracowania projektu organizacji ruchu.</p> <p>5) Zaproponowano układ ścieżek rowerowych i chodników pozwalających na kontynuację ruchu pieszych oraz ruchu rowerowego z zaprojektowanej koncepcji przebudowy ul. Lutyckiej. Proponowane rozwiązanie jest możliwe do wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych; obecne uwzględnia minimalizację kosztów oraz wykupów, dlatego rozdzielono ścieżki rowerowe od chodników lokalizując je po różnych stronach ulicy.</p>
3	<p>Wszystkie projektowane drogi rowerowe muszą mieć minimum 2,5 metra szerokości co gwarantują standardy rowerowe.</p>	<p>Dokumentacja uwzględni standardy rowerowe - drogi rowerowe mają szerokość 2,5 m.</p>
4	<p>Odcinki gdzie z drogi rowerowej mogą korzystać piesi (bo brakuje dojścia) muszą mieć minimum 3.5 metra szerokości.</p>	<p>W koncepcji zaprojektowano wydzielone drogi rowerowe oraz chodniki.</p>
5	<p>Wszystkie drogi rowerowe powinny być wykonane za linią drzew jeśli te rosną przy jezdni.</p>	<p>To rowiązanie powoduje konieczność wykupu większego terenu i zwiększenie szerokosci pasa drogowego, a co za tym idzie - wzrost kosztów inwestycji.</p>
6	<p>W miejscach, w których brakuje drzew, odległość od jezdni musi być nie mniejsza niż 1,5 metra, co zapewni gwarantowaną prawem skrajnię oraz możliwość stawiania znaków drogowych, nasadzeń drzew czy niskiej zieleni.</p>	<p>Konieczność kompensacyjnych nasadzeń drzew zostanie określona w decyzji środowiskowej na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
7	<p>Drogi rowerowe muszą łączyć się ze sobą po najkrótszej możliwej drodze.</p>	<p>Ostateczny przebieg dróg rowerowych zostanie ustalony na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>

8	Droga rowerowa w ul. Podolańskiej powinna łączyć się pod wiaduktem z ul. Warmińską, a ta na obszarze gruntowym na szerokości 5 metrów powinna zostać wyasfaltowana.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
9	Projektowane drogi rowerowe muszą zostać połączone z drogami rowerowymi projektowanymi w ramach zadania przebudowy ul. Lutyckiej w ciągu DK92 wraz z budową przedłużenia Al. Solidarności.	Koncepcja budowy wiaduktu w ciągu ul. Gołęcińskiej uwzględni to rozwiązanie.
10	Chodniki, szczególnie na ul. Gołęcińskiej powinny znaleźć się za linią drzew, która oddzieli je od jezdni.	To rozwiązanie powoduje konieczność wykupu większego terenu i zwiększenie szerokości pasa drogowego, a co za tym idzie - wzrost kosztów inwestycji.
11	Należy rozważyć odchylenie przebiegu chodników od linii prostej jeździ w ten sposób da się uchronić drzewa przed wycinką.	To rozwiązanie powoduje konieczność wykupu większego terenu i niepotrzebne zwiększenie szerokości pasa drogowego, a co za tym idzie - wzrost kosztów inwestycji. Dokładny przebieg chodników będzie przedmiotem analiz na etapie prac nad dokumentacją projektową.
12	Ul. Gołęcińska oraz okoliczne ulice mają kategorię drogi Z (zbiorcza) i dlatego szerokość jednego pasa ruchu nie może być na nich większa niż 3m.	Na drogach klas Z (zbiorcza), L (lokalna) i D (dojazdowa) szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanego natężenia i rodzaju ruchu.
13	Pas Ruchu o szerokości 3,5m sugeruję klasę drogi G, a wtedy chodniki i DDR muszą być dalej niż 3,5 metra (?) i tylko pod takim warunkiem (zmiany klasy drogi) szerokość pasa może być większa niż 3 metry.	Na drogach klas Z (zbiorcza), L (lokalna) i D (dojazdowa) szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanego natężenia i rodzaju ruchu.
14	Na projektowanych ulicach należy uwzględnić maksymalną dopuszczalną prędkość 50km/h.	Koncepcja zakłada prędkość ruchu do 50 km/h.
15	Należy podpisać uzgodnienie z zespołem szkół aby wykonać furtkę do tego zespołu szkół na wysokości przejścia dla pieszych od północnego przystanku autobusowego. W przypadku braku takiego porozumienia przystanek północny powinien znaleźć się zaraz za mostem przed skrzyżowaniem.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
16	Południowy przystanek autobusowy powinien zostać zaprojektowany bliżej skrzyżowania.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
17	Należy zaprojektować drogi rowerowe o przebiegu oznaczonym na mapie dostępnej pod linkiem: https://photos.app.goo.gl/7GxuTGJVKY1ttmFW9	Rozwiązania alternatywne do tych zaproponowanych w koncepcji będą przedmiotem analiz na kolejnym etapie prac projektowych. Analizowane będą tylko te propozycje, które nie wykraczają poza zakres inwestycji.
18	Należy wskazać precyzyjnie obszar i powierzchnię gruntu koniecznego do wykupu w wariantcie II koncepcji.	Precyzyjne określenie powierzchni gruntów konieczne do wykupu będzie możliwe na dalszym etapie prac projektowych, po opracowaniu projektów podziału działek.
19	Istniejący kolizyjny przejazd kolejowy w ciągu ul. Gołęcińskiej należy zostawić otwartym dla ruchu pieszego i rowerowego.	Projektowany wiadukt i układ drogowy zapewnią rowerzystom bezpieczny i funkcjonalny przejazd. Ponadto pokonanie torów kolejowych umożliwi kładka zlokalizowana w pobliżu Stawu Gołęcińskiego.
20	Przystanki autobusowe należy przenieść bliżej wejścia do szkoły, aby skrócić drogę i ograniczyć wycinkę drzew.	Rozwiązanie będzie przedmiotem analiz i uzgodnień z Zarządem Transportu Miejskiego na dalszym etapie prac projektowych.
21	Drogi rowerowe powinny mieć przebieg zgodny ze standardami rowerowymi - to jest np bezpośrednio czy wygodnie. Oznacza to, że ich przebieg ma być najkrótszy, a nie przyklejony do niebezpiecznej jezdni.	Drogi rowerowe zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i z uwzględnieniem Standardów rowerowych. Zakres inwestycji nie może wykraczać poza obszar pasa drogowego.
22	Czy jest możliwe aby w miejscu projektowanego ronda wybudować bezkolizyjne skrzyżowanie poprzez poprowadzenie ul. Podolańskiej w kierunku miasta pod projektowanym wiaduktem i połączenie jej z ul. Wojska Polskiego, a jazd z ul. Wojska Polskiego w ul. Podolańską odbywałby się prawoskrętem?	Dla ograniczenia kosztów inwestycji zaprojektowano wiadukt o długości pozwalającej na pokonanie przeszkody jaką są tory kolejowe. Proponowane rozwiązanie nie jest ekonomiczne biorąc pod uwagę obecne zagospodarowanie terenu i przyjęcie takich rozwiązań, aby maksymalnie je wykorzystać.
23	Czy na skrzyżowaniu ul Gołęcińskiej z „starą” ul. Gołęcińską przy technikum i szkole Da Vinci jest możliwe wyznaczenie dodatkowego pasa prawo skrętu w starą ul. Gołęcińską (w kierunku miasta) oraz lewoskrętu ze "starej" Gołęcińskiej w kierunku Strzeszyna?	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
24	W którym miejscu planowane jest przejście dla pieszych (przy skrzyżowaniu ul. Gołęcińskiej i "starej" Gołęcińskiej) i czy przewidziane jest wyposażenie go w sygnalizację świetlną?	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
25	Czy przewiduje się instalację barier lub słupków oddzielających ruch samochodowy od ruchu pieszych i rowerzystów?	Zastosowanie barier lub słupków separujących jezdnię od chodników i drogi rowerowej nie jest wymagane. Oznaczałoby to konieczność zwiększenia szerokości chodników oraz drogi rowerowej.

26	Wariant II jest lepszy ze względów ekonomicznych, jednak należy rozważyć czy miasto przewiduje aktywizację terenów sportowych po MO. W przypadku ich wzmoczonego wykorzystania, pojazdy jadące ulicą Warmińską i kawałkiem "starej" Gołęcińskiej łatwiej włączyłyby się do ruchu na rondzie, które znacząco upraszcza taki manewr w stosunku do skrzyżowania typu T. Jeżeli wyjazd z w/w obiektów jest przewidziany jedynie na drogę 433, równoległą do Św. Wawrzyńca ale po drugiej stronie nasypu kolejowego, to wariant z rondem 3 wlotowym jest lepszy.	Zastosowanie skrzyżowania typu rondo jest uzasadnione jeżeli wszystkie jego wloty są obciążone podobnym natężeniem ruchu. Wobec tego proponowane zastąpienie skrzyżowania typu "T" rondem jest bezpodstawne.
27	Na ul. Wojska Polskiego należy zaprojektować dodatkowy pas do skrętu w prawo w ul. Niestachowską.	Proponowana zmiana wykracza poza zakres opracowania.
28	Prace projektowe należy prowadzić w oparciu o wariant II koncepcji. Projekt powinien być przygotowany z priorytetem dla zrównoważonego transportu.	Koncepcja przewodzi budowę drogi rowerowej, co jest działaniem wypełniającym idee zrównoważonego transportu.
29	Szerokość pasa ruchu projektowanej jezdni nie powinna być większa niż 3 metry. 3,5 metrowe pasy ruchu będą zachęcać do jazdy z nadmierną prędkością.	Na drogach klas Z (zbiorcza), L (lokalna) i D (dojazdowa) szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanego natężenia i rodzaju ruchu.
30	Skoro jest to droga z prędkością projektową 50 km/h, gdzie ruch pojazdów ciężkich powinien być niewielki (dodatkowo dobrze rozważyć ogólnie zakaz poruszania się pojazdami ciężkimi, aby tranzyt nie robił tędy skrótów) to zamiast oddzielnej drogi rowerowej powinny być wyznaczone pasy ruchów dla rowerów na jezdni. W aktualnym projekcie, gdzie po jednej stronie jest droga rowerowa, a po drugiej chodnik jest pewne, że ludzie poruszający się pieszo będą skracali sobie drogę idąc drogą rowerową, a część rowerzystów będzie poruszać się jezdnią, ponieważ nie zauważą drogi rowerowej po drugiej stronie jezdni lub nie będą chcieli zmieniać co chwilę strony jezdni dla kontynuacji jazdy.	Drogi rowerowe będą odpowiednio oznakowane co umożliwi ich odróżnienie od chodników. Drogi rowerowe będą miały nawierzchnię asfaltową, a chodniki zostaną ułożone z płyt betonowych. Ponadto wydzielenie drogi rowerowej zwiększa bezpieczeństwo uczestników ruchu.
31	Droga rowerowa i chodnik dla pieszych od ulicy Gołęcińskiej do ulicy Lutyckiej z drugim wiaduktem wydaje się aktualnie mało sensowna z uwagi na odległość i pochylność. Przy wariantcie II (który wydaje się lepszy z uwagi na koszty) jazda rowerem lub pieszo przez ulicę Gołęcińską i Podolańską nie będzie dużo dłuższa niż przez ten skrót, a być może nawet wygodniejsza z uwagi na mniejsze nachylenia podłużne. Tak więc, dobrze by było porzucić tę drogę rowerową, aby ograniczyć koszty. Drogę pieszo-rowerową łączącą Strzeszyn i Podolanę lepiej wybudować jako połączenie przedłużonych ulic Hezjoda i Szczawnickiej (przy planowanej stacji kolei aglomeracyjnej Druskiennicka).	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
32	Ulica Gołęcińska jest przede wszystkim ulicą przeznaczoną dla ruchu komunikacji publicznej, dojazd autobusów ze Strzeszyna do funkcjonalnego centrum. Ruch samochodów osobowych powinien być ograniczany, aby samochody preferowały ulicę Lutycką i Aleje Solidarności, stąd lepiej zrezygnować z zatok autobusowych i zostawić przystanki w jezdni.	Rozwiązanie będzie przedmiotem analiz na dalszym etapie prac projektowych.
33	aby ograniczyć ruch na ulicy Wojska Polskiego samochodami jadącymi z Podolan na południe lepiej zrezygnować z ronda z ulicą Podolańską. Zostawić ulicę Gołęcińską/Wojska Polskiego jako główną, a Podolańską jako podporządkowaną. Wtedy autobusy na Strzeszyn będą miały pierwszeństwo, a ruch samochodowy z północy będzie ograniczony. Ruch autobusowy z Podolan jest dużo mniejszy, więc powinien sobie poradzić.	Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo, które zapewni płynny przejazd pojazdów. Ronda swoją konstrukcją ograniczają do niezbędnego minimum przeplatanie strumieni ruchu i wymuszają ograniczenie prędkości, czym zapewniają kierującym lepszą widoczność i wydatnie podnoszą poziom bezpieczeństwa.
34	Prowadzenie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Gołęcińskiej aż do ul. Wojska Polskiego jest niezgodne ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania (pkt 6.2) ze względu na brak zachowania minimalnej skrajni 0,5 metra pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów. Należy zaprojektować pas zieleni, jeśli szerokość pasa drogowego na to pozwala lub co najmniej opaskę dzielącą, w której umieszczone zostaną znaki pionowe i inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Zaprojektowanie dodatkowej, półmetrowej opaski będzie przedmiotem analizy na dalszym etapie prac projektowych. Docelowo projektowane drogi rowerowe będą spełniały Standardy rowerowe.

35	Również na obwodni projektowanego ronda droga dla rowerów jest poprowadzona niezgodnie ze Standardami Rowerowymi, bez zachowania skrajni, co spowodowało brak możliwości zaprojektowania miejsca akumulacji rowerzystów po południowej stronie ronda, oraz bez zachowania minimalnego promienia łuków dla prędkości projektowej 30 km/h (trasa główna Programu Rowerowego - R6), wynoszącego min. R20 (Standardy, pkt. 6.3). Po stronie północno-zachodniej ronda należy zamienić drogę dla rowerów i chodnik miejscami, z zachowaniem wymaganej skrajni, prowadząc drogę dla rowerów bliżej obwodni ronda, dzięki czemu punkt przecięcia ruchu pieszego i rowerowego nie będzie wypadał bezpośrednio przed wjazdem rowerzysty na rondo. W praktyce zresztą w zaprojektowanym wariacie ruch pieszych z przejścia przez ul. Podolańską będzie przebiegał na wprost najkrótszą linią po drodze dla rowerów, a nie w sposób zaprojektowany. Właściwy sposób prowadzenia drogi dla rowerów wraz z przykładową geometrią zawarte są w Standardach Rowerowych w pkt. 7.4.	Docelowa dokumentacja projektowa będzie spełniała Standardy rowerowe. Zaproponowane rozwiązania będą poddane analizie na dalszym etapie prac.
36	W projekcie nie zawarto i nie przewidziano oświetlenia nowo budowanego odcinka ul. Gołęcińskiej. Należy zaprojektować oświetlenie, a projekcie drogowym przewidzieć pas, w którym oświetlenie zostanie umieszczone. Jego brak budzi obawy, że oświetlenie będzie kolidować z drogą dla rowerów lub chodnikiem. W szczególności należy przewidzieć sposób oświetlenia wiaduktu tak, aby nie zmniejszać szerokości drogi dla rowerów.	Oświetlenie będzie zaprojektowane na etapie prac nad dokumentacją projektową. Oświetlenie proponuje się zaprojektować za obrzeżem betonowym chodnika oraz ścieżki rowerowej.
37	Szerokość ciągu rowerowego na wiadukcie wynosi 2,7 m, jednak nie jest w projekcie wskazana szerokość ciągu po odjęciu miejsca potrzebnego na montaż bariery mostowej. Biorąc pod uwagę wymaganą skrajnię od krawędzi jezdni (0,5 m), szerokość bariery (0,23 m) i skrajnię drogi dla rowerów (0,5 m), ciąg rowerowy zostanie w przypadku montażu bariery zwężony poniżej 2 metrów. Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów wynosi 2 m.	Zgodnie z koncepcją budowy wiaduktu szerokość drogi rowerowej wynosi na obiekcie 2,70 m, dodatkowo w dokumentacji przewidziano miejsce na barieroporęczce oraz ekrany akustyczne o szerokości 1,30 m.
38	W miejscu wlotu łącznika pieszo-rowerowego na ul. Gołęcińskiej należy zaprojektować wyspę dzielącą (azy) o szerokości ok. 3 m. Ze względu na długi prosty odcinek jezdni przekraczanie w tym miejscu jezdni przez rowerzystów wjeżdżających na drogę dla rowerów po drugiej stronie będzie niebezpiecznym manewrem w przypadku konieczności przekroczenia obu pasów jezdni na raz. Należy również po stronie południowej zaprojektować miejsce akumulacji rowerzystów, które będzie 4 wlotem skrzyżowania, odsuwając ddr od jezdni, zgodnie ze Standardami Rowerowymi (pkt 7.7).	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
39	Odcinek drogi dla rowerów wzdłuż ul. Gołęcińskiej stanowi część trasy głównej z Programu Rowerowego - R6, w związku z czym droga powinna mieć zachowaną niweletę (wyniesiony przejazd) przez ulicę Gołęcińską „wlot” oraz przez ul. Warmińską. Ponadto te odcinki ulicy Gołęcińskiej i Warmińskiej będą stanowić jedynie dojazd do posesji (ruch lokalny), więc powinien być zachowany priorytet drogi głównej, a stary przebieg ul. Gołęcińskiej powinien mieć ruch uspokojony (Tempo-30).	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
40	Należy rozważyć zmniejszenie promienia skrętu (R12) - tak duży promień skrętu będzie skutkowało niewielkim zmniejszeniem prędkości, co kierowcy będzie utrudniało zgodne z prawem ustąpienie pierwszeństwa rowerzyście. Sugerujemy również zamianę miejscami chodnika i drogi dla rowerów, ponieważ piesi schodzący z peronu przystankowego będą utrudniać ewakuację rowerzysty z przejazdu poruszającego się w kierunku zachodnim. Należy również zachować zgodną ze Standardami Rowerowymi odległość pomiędzy odgięciem drogi dla rowerów przed przejazdem a samym przejazdem (20-30 m).	Ulicą Gołęcińską poruszają się autobusy, dopuszczony będzie również ruch samochodów ciężarowych, dlatego też zmniejszenie promienia skrętu nie jest brane pod uwagę. Dokumentacja projektowa zostanie opracowana zgodnie ze Standardami rowerowymi.
41	Na ul. Podolańskiej nie przewidziano lokalizacji obecnie istniejącego przystanku autobusowego (Podolańska) po zachodniej stronie ulicy. W przypadku wytyczenia drogi dla rowerów bez chodnika po tej stronie jezdni oznacza to, że peron przystankowy byłby zlokalizowany bezpośrednio przy drodze dla rowerów, co jest niedopuszczalne.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
42	Zakończenie drogi dla rowerów na ul. Wojska Polskiego powinno również przewidywać możliwość włączenia się do ruchu ogólnego przez rowerzystę (zjazd na jezdnię).	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.

43	W miejscu połączenia ul. Podolańskiej z układem drogowym ul. Lutyckiej drogę dla rowerów należy połączyć z projektowaną w ww. zakresie w sposób umożliwiający skręt w prawo w 4. wlot skrzyżowania (zachowanie min. promieni łuków zgodnych ze Standardami Rowerowymi - pkt 6.3.).	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
44	Przy wyjeździe ze szkoły Da Vinci należy zaprojektować zakaz skrętu w lewo - jeżeli ktoś odwiezie dziecko, powinien skrócić w prawo i zawrócić dopiero na rondzie, żeby nie blokować ruchu.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
45	Należy wyznaczyć lewoskręt w kierunku szkoły Da Vinci dla jadących od strony centrum, aby skręcający do szkoły nie blokowali ruchu autobusów.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową. Obecnie możliwe jest zaprojektowanie krótkiego dodatkowego lewoskrętu, mieszczącego 2 do 3 samochodów osobowych.
47	W obu wariantach, przede wszystkim ze względu na autobusy jadące w kierunku Strzeszyna/Kiekrza, wyjeżdżające ze "starej" ul. Gołęcińskiej i włączające się do ruchu w ciągu planowanego wiaduktu i ul. "nowej" Gołęcińskiej/Koszalińskiej, należy rozważyć utworzenie małego ronda na skrzyżowaniu "stara" Gołęcińska / "nowa" Gołęcińska-Koszalińska za wiaduktem (po południowo zachodniej stronie linii kolejowej).	Autobusy będą poruszać się jedynie po nowym przebiegu ul. Gołęcińskiej. Projektowanie ronda w miejscu połączenia starego przebiegu ul. Gołęcińskiej z nowym przebiegiem jest nieuzasadnione z uwagi na strukturę ruchu i zajętość terenu.
48	Pytanie jak miałyby przebiegać trasy autobusów? Jeśli niektóre będą jeździły nową Gołęcińską i przez wiadukt to należało by przewidzieć potencjalne przystanki autobusowe. W projektach brakuje planów zatoczek - lepiej przewidzieć odpowiednie miejsce na wszelki wypadek.	Zaprojektowano dwie zatoki autobusowe zgodnie z obowiązującymi przepisami w rejonie skrzyżowania "starego" przebiegu ul. Gołęcińskiej z nowym przebiegiem ul. Gołęcińskiej.
50	<p>W obu wariantach koncepcji należy wprowadzić następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Przeprowadzić analizę zgodności projektowanego układu ze standardami rowerowymi oraz standardami dostępności. -Dostosować przejazd rowerowy przez ul. Gołęcińską na wysokości drogi do Fortu VIa do standardów rowerowych, szczególnie w zakresie minimalnych promieni łuków. -Zmienić rozdzieloną drogę pieszo-rowerową od Gołęcińskiej do Lutyckiej na ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni asfaltowej. Szeroki ciąg pieszo-rowerowy lepiej będzie odpowiadał rodzinnym spacerom i wycieczkom rekreacyjnym w lasach przy Forcie VIa, niż wąski chodnik poprowadzonym wzdłuż drogi rowerowej. Przy nie rozdzielaniu ruchu pieszego od rowerowego, użytkownicy dobiorą zajmowaną szerokość odpowiednio do bieżących potrzeb. -Zaprojektować chodnik po obu stronach projektowanych ulic, lub po tej samej stronie co droga rowerowa, w celu uniknięcia sytuacji w której pieszy zmuszony jest iść po drodze rowerowej -Odsunąć drogi rowerowe oraz chodniki od jezdni, oddzielić trawą, drzewami. -Zrezygnować z projektowania zatok autobusowych na ulicy Gołęcińskiej. Wjazd i wyjazd z zatoki jest najbardziej niebezpiecznym momentem dla pasażera. Odbywa się on w momencie kiedy wysiadający pasażerowie już wstali, a wsiadający jeszcze nie usiedli przez co jest jedną z najczęstszych przyczyn upadków i obrażeń w pojazdach transportu publicznego. Dodatkowo wiąże się on z koniecznością ponownego włączenia do ruchu pojazdu, co zwiększa czas przejazdu, w dalszej kolejności liczbę brygad na danej linii, i ostatecznie (w połączeniu z brakami kadrowymi) uniemożliwia uruchomienie linii w zakładanym takcie i skutkuje pogorszeniem transportu publicznego. -Uwzględnić istniejący przystanek na ulicy Podolańskiej "Podolańska" jednak bez budowy zatok autobusowych (argumentacja jak powyżej) wraz z budową platformy przystankowej po obu stronach oraz przejścia dla pieszych. -Zaprojektować zjazdy z drogi rowerowej wzdłuż Gołęcińskiej na drogę oznaczoną "Gołęcińska Wlot" z obu stron (analogicznie jak w prezentowanym projekcie, ale z obu stron a nie z jednej), -Zaprojektować zjazdy z drogi rowerowej w ulicę Warmińską analogicznie jak opisano wyżej, po obu stronach. -Zaprojektować na rondach chodniki i drogi rowerowe we wszystkich relacjach. 	Proponowane rozwiązania wymagają szczegółowej analizy na etapie prac nad dokumentacją projektową.

51	<p>W wariantcie I należy wprowadzić następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Zmienić kąt pod którym droga rowerowa wpada na plac do zawracania projektowany przed likwidowanym przejazdem kolejowym na obecnym skrzyżowaniu Gołęcińska/Warmińska, tak aby droga rowerowa nie wpadała na skrzyżowanie równoległe do ul Warmińskiej tylko pod kątem ok. 30-45 stopni, jako osobny wlot na skrzyżowanie. -Zrezygnować z projektowanej drogi rowerowej wzdłuż ul. Warmińskiej i zastąpić ją łagodnymi zjazdami rowerowymi z obu stron przy rondzie oraz obustronnym chodnikiem. -Zaprojektować chodniki wzdłuż ul. Warmińskiej od projektowanego ronda, co najmniej do projektowanego placu do zawracania. -Odsunąć od jezdni i wyprostować drogę rowerową przy ul. Podolańskiej w okolicach Ronda oraz w okolicy nawiązania do przebudowy ul. Lutyckiej -Odsunąć od jezdni i wyprostować drogę rowerową wzdłuż ulicy Warmińskiej, w jednej linii z przejazdem rowerowym przez ul. Gołęcińską i drogą wzdłuż ul. Podolańskiej. -Zaprojektować pełny układ dróg rowerowych wokół ronda, wraz ze zjazdami i wjazdami za rondem w ul Wojska Polskiego 	Proponowane rozwiązania wymagają szczegółowej analizy na etapie prac nad dokumentacją projektową.
52	<p>W wariantcie II należy wprowadzić następujące zmiany:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaprojektować przejście dla pieszych przez ul. Podolańską przy skrzyżowaniu z ul. Warmińską. -Zaprojektować chodnik wzdłuż ul. Warmińskiej od projektowanego skrzyżowania z Podolańską, co najmniej do projektowanego placu do zawracania. -Odsunąć od jezdni i wyprostować drogę rowerową przy ul. Podolańskiej w okolicach ronda (po obu stronach) oraz w okolicy nawiązania do przebudowy ul. Lutyckiej -Odsunąć od jezdni i wyprostować chodnik wzdłuż ulic Podolańska i Gołęcińska w okolicach ronda -Zaprojektować łagodne zjazdy na ul. Wojska Polskiego z drogi rowerowej po obu stronach. -Zaprojektować łagodne zjazdy na ul. Warmińską z drogi rowerowej po obu stronach. -Dostosować przejazd rowerowy przy rondzie przez ul. Gołęcińską do standardów rowerowych, szczególnie w zakresie minimalnych promieni łuków. 	Proponowane rozwiązania wymagają szczegółowej analizy na etapie prac nad dokumentacją projektową.
53	Przed każdym lewoskrętem z ul. Gołęcińskiej należy wyznaczyć osobny pas do skrętu w lewo - pierwszy dla dojeżdżających do szkoły Da Vinvi, a drugi przy dojeździe do jez. Rusałka.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową. Obecnie możliwe jest zaprojektowanie krótkiego dodatkowego lewoskrętu w kierunku Szkoły Da Vinci, mieszczącego 2 do 3 samochodów osobowych.
54	Na ul. Wojska Polskiego w sąsiedztwie CSWL powinny powstać zatoki autobusowe.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
55	Należy zbadać czy prognozowany ruch z ul. Gołęcińskiej i Podolańskiej, czyli rejonu, gdzie powstaje duże osiedle mieszkaniowe jest wystarczający dla ronda o projektowanych parametrach - by może należy zaprojektować od razu rondy dwupasowe? Wtedy na wylocie ronda w ul. Wojska Polskiego należy zaprojektować po dwa pasy ruchu o długości co najmniej 150m.	Szczegółowe analizy ruchu będą elementem prac nad docelową dokumentacją projektową. Zakres zadania nie obejmuje budowy ronda dwupasowego.
56	Projektowane jezdnie powinny być poszerzone, aby ułatwić autobusom pokonywanie zakrętów.	Koncepcja została opracowana na podstawie obowiązujących przepisów, szerokość jezdni oraz łuków jest normatywna i zgodna z przepisami.
57	Powinien powstać wiadukt z trzema pasami ruchu. Wówczas środkowy mógłby być przeznaczony dla lewoskrętu w kierunku szkoły (jadąc od centrum), albo jako pas dla buspasa w kierunku centrum.	Zakres zadania nie obejmuje budowy wiaduktu o trzech pasach ruchu. Powstanie obiektu o takich parametrach nie jest brane pod uwagę z uwagi na strukturę ruchu i koszty.
58	Dobrym pomysłem jest wybudowanie za wiaduktem zjazdu w prawo, następnie w prawo w kierunku torów, przejazd pod wiaduktem, dawną drogą czołgową do ul. Gołęcińskiej. Wówczas wszyscy jadący z centrum do szkoły bezkolizyjnie mogą zjechać z drogi, dojechać do szkoły i wrócić (skręt w prawo) na Gołęcińską w kierunku ronda. Tam można zawrócić, gdyby chcieli się kontynuować jazdę w stronę Strzeszyna. Jeśli ten zjazd i przejazd pod wiaduktem byłby dostosowany dla pojazdów ciężarowych/autobusów, to w ogóle nie było by lewoskrętu po zjechaniu z wiaduktu w stronę Strzeszyna.	Dla ograniczenia kosztów inwestycji zaprojektowano wiadukt o długości pozwalającej na pokonanie przeszkody jaką są tory kolejowe. Proponowane rozwiązanie jest nieuzasadnione z uwagi na strukturę ruchu oraz koszty.

59	Przy założeniu budowy wiaduktu, nie ma konieczności tworzenia dwóch pasów na Wojska Polskiego w kierunku Strzeszyna – ale powinien być zakaz wjazdu na parkingi – dojazd do nich powinien odbywać się po zawróceniu na rondzie.	Rozwiązanie, jako element projektu stałej organizacji ruchu, zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.
60	Należy całkowicie odrzucić wariant II. Ponadto projekt powinien uwzględniać budowę lewoskrętu z wiaduktu w kierunku szkoły Da Vinci oraz buspas od ronda do zjazdu na ul. Niestachowską.	Lewoskręt w kierunku szkoły Da Vinci będzie przedmiotem analiz na dalszym etapie prac projektowych. Odrębny pas dla autobusów nie został uwzględniony, ponieważ nie ma on kontynuacji oraz nie został uwzględniony w opracowanej koncepcji dla przebudowy ul. Lutyckiej.