

| Lp. | Pytania | Liczba uwag | Odpowiedź |
|-------------------|---|-------------|--|
| Mieszkańcy | | | |
| 1 | Zaprojektowany zjazd z ul. Starołęckiej naprzeciwko obecnego wjazdu na pętlę autobusową -równoległa droga wraz z chodnikiem jest nieporozumieniem. - droga nie dochodzi do granic działki - droga ma tylko 5m szerokości co uniemożliwia mijanie się 2 dużych samochodów/wywóz śmieci i dostawa mebli/ - placyk ,który jest pokazany na wizualizacji jest ogólnodostępny i może być blokowany przez inne samochody. - gdzie jest droga pożarowa dla danej nieruchomości - w sytuacji jak będą tam parkować samochody to w ogóle nie ma dojazdu do nieruchomości.- gdzie mają parkować samochody mieszkańców kamienicy ,jeśli do tej pory parkowały częściowo na podwórzu a częściowo na ulicy na naszej działce przed pierwszą kamienicą dz.nr71 , która w koncepcji jest zabrana. | 5 | Zjazd został zaprojektowany do granicy działki zgodnie z ustaleniami ze spotkania z mieszkańcami. Zaprojektowana szerokość jezdni 5,0 m jest zgodna z warunkami technicznymi i odpowiednia dla drogi dojazdowej. Spełnia również wymagania drogi pożarowej. Na etapie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego opracowana zostanie również stała organizacja ruchu. Możliwe będzie przeanalizowanie wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż jezdni. Miejsca te byłyby ogólnodostępne. |
| 2 | Konieczne jest udostępnienie terenu na parking dla mieszkańców -6 mieszkań,6 samochodów. Teren/ dz.nr72/ który pozostaje po pierwszej kamienicy należy do APK Trading sp.z o.o na którym to mieliśmy tylko służebność gruntową ograniczoną przejazdu i przechodu w świetle bramy na szerokość 5m. Przed naszym budynkiem parkowały 3 samochody i 3 samochody na działce 71 ,która ulega wywłaszczeniu. | 5 | Zgodnie z warunkami technicznymi zarządca drogi nie ma obowiązku zapewniania miejsc postojowych dla mieszkańców prywatnych posesji. Na etapie opracowania projektu budowlanego możliwe będzie przeanalizowanie wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż projektowanej drogi dojazdowej. Miejsca te byłyby ogólnodostępne. |
| 3 | Konieczne jest zaprojektowanie drogi pożarowej dla danego budynku, zabezpieczenie drogi dla wywozu nieczystości oraz karetek pogotowia (KW PO2P/00010723/8). | 5 | Zaprojektowana droga dojazdowa do budynku 58a spełnia wymogi drogi pożarowej. |
| 4 | Po pierwsze nie podobają mi się łuki na zmianę w prawo i w lewo - ograniczają widoczność i zmuszają kierowców do czujności i ciągłej pracy kierownicą, prawdopodobnie będą przyczyną kolizji, co gorsza nie ma rozdziału ani barier energetycznych dla kierunków przeciwnych. Czy nie da się rozwiązać tego podobnie jak zjazd na skrzyżowaniu Dąbrowskiego i Polskiej? Jeden łuk i tylko w jedną stronę o w miarę stałym promieniu oraz inny układ jezdni tzn. 2 pasy ruchu dla obu kierunków z barierami energochłonnymi pośrodku? Mogą być betonowe bloki rozdzielające takie jak niekiedy stosuje się na autostradach - to zmniejszy szanse czołowego zderzenia. | 1 | Zaprojektowane promienie łuków poziomych są zgodne z przepisami techniczno - budowlanymi dla dróg tej kategorii i nie będą stwarzać zagrożenia dla kierowców ani innych uczestników ruchu drogowego. Rozwiązanie to wpływa na zmniejszenie prędkości pojazdów oraz zwiększenie czujności kierujących pojazdami. |
| 5 | Na obu końcach zagłębienia można zrobić ronda co umożliwi skręt w boczne ulice bo lewoskrętu by nie było żadnego z racji rozdziału kierunków ruchu i układu 2+2. Albo wyjazdy boczne na wiadukt (jak przy skrzyżowaniu Niestachowska/Wojska Polskiego) co jest nieco ryzykowne bo mogą się korkować, ale może lepsze niż ronda. Uważam, że ten układ jak zastosowany na Niestachowskiej czy Dąbrowskiego przy Polskiej jest znacznie lepszy i bardziej perspektywiczny dla miasta na drodze wlotowej. | 1 | Proponowane w koncepcji rozwiązania zapewniają bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. |
| 6 | W tym jednopasmowym zagłębieniu karetka w godzinach szczytu będzie bez szans. Czy nie lepiej zamiast tego szerokiego zjazdu dla rowerów i pieszych zrobić szerszą jezdnię? A ścieżkę z chodnikiem przesunąć bardziej? | 1 | Zaprojektowano obustronne opaski oraz pasy ruchu o szerokości po 3,50 m co daje możliwość utworzenia korytarza życia dla każdego pojazdu uprzywilejowanego. |
| 7 | Robicie olbrzymią inwestycję zapewne za kilkadziesiąt milionów, a zostawiacie obecną szerokość. Wystarczyłoby nieco dołożyć na budowę dodatkowych dwóch pasów jezdni i powstaje odcinek o dużo większej przepustowości - reszta zaplanowanych konstrukcji prawie nie ulega zmianom bo ściany oporowe po całej długości i tak trzeba wykonać. Uważam, że proponowany układ nie jest zbyt bezpieczny i jest mało perspektywiczny. Nie potraficie przewidzieć co będzie za kilkadziesiąt lat w tym rejonie, a robicie inwestycję za olbrzymie pieniądze pozostawiając drogę jednopasmową bez żadnej rezerwy. Wg mnie starzy projektanci którzy planowali Niestachowską i Polską mieli lepsze podejście do inwestycji, planowania i kosztów. Oszczędzacie niewielkie pieniądze robiąc układ 1+1 (względem 2+2) a blokujecie tym tą trasę na lata. Bez sensu moim zdaniem. | 1 | Wykonanie układu 2+2 bez kontynuacji w układzie drogowym miasta nie zwiększy przepustowości odcinka a jedynie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. |
| 8 | W przypadku gdyby był to układ 2+2 pasy można by w tym miejscu wzorem zachodnich rozwiązań zastosować sygnalizację świetlną tj. zielona strzałka lub czerwony krzyżyk nad pasami ruchu - pas po którym miałyby jechać karetka lub autobus byłby na kilka minut zamykany dla pozostałych aut wjeżdżających w tunel/zagłębienie. Podobne rozwiązanie można zastosować w wielu innych miejscach w Poznaniu (tam gdzie nie ma buspasów) zwłaszcza w tunelach. Pozwoliłoby to na szybszy dojazd karetek czy straży pożarnej i policji (które odpowiednio dawałyby sygnał do zamknięcia ruchu na którymś pasie). Ale to już raczej jest rozwiązanie które trzeba zastosować w całym mieście w newralgicznych miejscach. | 1 | Przytoczone rozwiązanie nie ma odzwierciedlenia w obowiązujących w Polsce przepisach. Zastosowanie sygnalizatorów wjazdowych do tunelu jest przewidziane przepisami technicznymi dla tuneli (przedmiotowy projekt dotyczy wiaduktu kolejowego), ale nie służy dynamicznej zmianie kierunków ruchu na jezdni. |

| | | | |
|----|--|---|---|
| 9 | Najważniejszym elementem projektowym o znaczeniu strategicznym na dekady jest zaprojektowanie nachylenia niwelety oraz ukształtowanie dna przejazdu pod torami pozwalającej na położenie torowiska tramwajowego z ewentualną dodatkową podbudową, ale dostosowanie do ich przebiegu położenia ciągów infrastruktury podziemnej, szczególnie wod-kan i gazowej. Nie należy zaprojektować żadnego elementu w taki sposób, który by w przyszłości utrudniał albo uniemożliwił poprowadzenia torowiska. | 1 | Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium uwarunkowań nie przewiduje lokalizacji torowiska tramwajowego po południowej stronie linii kolejowej. |
| 10 | Wydaje mi się zasadna większa rezerwa terenowa przy pętli tramwajowej na potencjalną zmianę organizacji pętli np. według koncepcji MPU. Przedstawiona koncepcja utrudnia moim zdaniem zaprojektowanie tutaj wygodnego możliwego do realizacji w przyszłości układu. | 1 | Koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwia przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. |
| 11 | Konieczny jest ciąg co najmniej pieszy (sugeruję drogę pieszo rowerową) również po stronie zachodniej. Pokazywana koncepcja wymaga każdorazowego przechodzenia przez ulicę Starołęcką w obrębie potencjalnie dużego skrzyżowania i nakładania drogi naokoło po łuku pętli tramwajowej. Z dodatkowym ciągiem osiągnięcie celów jak most kolejowy na Dębinę, Aldi, czy ogólnie rozbudowujący się brzeg Warty nie wymaga przejścia przez światła a dotarcie do pętli autobusowej i usług na niej jest drogą krótszą i przez przejście dla pieszych w mniej skomplikowanym i przyjaznym pieszym miejscu. | 1 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego będzie można przeanalizować zaprojektowanie rozwiązań dla pieszych i rowerzystów po stronie zachodniej. |
| 12 | Czy konsultowane były ostatnie ustalenia z PKP PLK w sprawie przebudowy węzła kolejowego? Dodatkowe tory z tego co wiem mogą iść nawet nieco bardziej na południe niż sugerowana na mapie "rezerwa terenu pod dodatkowy tor". W takim wypadku kładka pieszo rowerowa powinna być też przesunięta delikatnie na południe. | 1 | Obecnie bazujemy na dostępnych materiałach, które zakładają poszerzenie torowiska kolejowego zarówno na północ jak i na południe od obecnego toru. Koncepcja pozostawia rezerwę dla obu wariantów jednak na etapie opracowywania projektu budowlanego konieczna będzie koordynacja obu projektów. |
| 13 | Nie udało mi się tego odczytać z planu ale wnioskuję aby przejście dla pieszych przez Starołęcką przy pętli autobusowej nie miało światła, ewentualnie aby światła szybko reagowały na zbliżających się pieszych. | 1 | Uwaga będzie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego. |
| 14 | Poszerzenie ulicy z dodaniem pasa dla skrętu w lewo (przy wjeździe na obecną pętlę autobusową). | 1 | Wprowadzenie pasa dla lewoskrętów w ul. Forteczną spowodowałoby konieczność dodatkowych wyburzeń. Wniosek nie został uwzględniony. |
| 15 | Proszę rozważyć przedłużenie linii tramwajowej oraz zbudowanie parkingu park&ride, tak, żeby zachęcać do korzystania z komunikacji miejskiej. | 2 | W dokumentach planistycznych Miasta oraz w obowiązującym Studium uwarunkowań nie zakładano wydłużenia linii tramwajowej na południe. Prezentowana koncepcja jest zgodna z przytoczonymi dokumentami planistycznymi. W projekcie zakładana jest rezerwa pod parkingi P&R. |
| 16 | Może istnieje szansa poprowadzenia jedni z 4 pasami. | 1 | Wykonanie układu 2+2 bez kontynuacji w układzie drogowym miasta nie zwiększy przepustowości odcinka a jedynie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. |
| 17 | Należy powiązać istniejące przejście pod torami do projektowanej drogi i chodnika po północnej stronie. | 1 | Konsultowana koncepcja, po uwagach mieszkańców, została zmieniona i uwzględniono w niej budowę schodów. |
| 18 | Kładka pieszo-rowerowa z uwagi na zbiorczy charakter łączący brzegi Warty i otoczenie węzła komunikacyjnego (tramwaj-pociąg-bus) powinna być szersza, w sumie powinna mieć co najmniej 4-5 metrów/ruch pieszych powinien być oddzielony. | 1 | Wniosek zostanie przeanalizowany na etapie opracowywania projektu budowlanego. |
| 19 | Pętla mogłaby być przebudowana przy okazji. | 1 | Przebudowa pętli tramwajowej objęta jest odrębnym projektem, którego zakres jest w kompetencjach Zarządu Transportu Miejskiego. |
| 20 | Co z ulicą Książęcą? Obecnie jest jednokierunkowa z buspasem. Nie można pominąć tej ulicy w całości koncepcji. | 1 | Przebudowa całej ulicy Książęcej nie wchodzi w zakres koncepcji budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo-kolejowego. |
| 21 | Ulica powinna być zakończona przepisowym miejscem do zawracania. Mamy tutaj obiekty usługowe wymagające dostaw, pełno mieszkańców będzie przyjeżdżać - zawracanie musi być proste i sprawne (ul. Książęca). | 1 | Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie zmieniony sposób zagospodarowania placu do zawracania. |
| 22 | Nie mam uwag. Inwestycja jest bardzo potrzebna. W jakich latach ma realne szanse na powstanie? | 1 | 5 lutego 2025 r. Miasto złożyło wniosek do konkursu "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe" organizowanego przez PKP PLK S.A., wraz z opracowaną koncepcją. Obecnie w budżecie Miasta Poznania oraz Wieloletniej Prognozie Miasta Poznania nie ma zarezerwowanych środków na realizację projektu. W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia konkursu realizacja zadania powinna zakończyć się w 2030 r. |
| 23 | Wrysowana droga dojazdowa wiąże się z wyburzeniem teatru, który ze względu na architekturę budynku zasługuje na zachowanie. Należy to przeprojektować żeby ocalić budynek. | 1 | Konsultowana koncepcja uległa zmianie po uwagach mieszkańców. Skorygowano przebieg drogi, aby zachować części budynku teatru. Dalsze analizy mogą być przeprowadzone podczas opracowywania projektu budowlanego. |

| | | | |
|----|--|---|--|
| 24 | Brak drogi rowerowej po kluczowej stronie w celu utrzymania ciągłości infrastruktury po jednej stronie (wzdłuż Starołęckiej w kierunku wyjazdu z miasta). | 3 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość budowy chodników i dróg dla rowerów po stronie zachodniej. |
| 25 | Brak przejazdu dla rowerów przez ul. Starołęcką przy pętli autobusowej. | 1 | Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego, jednak po stronie zachodniej obecna koncepcja nie przewiduje drogi dla rowerów. |
| 26 | Brak drogi rowerowej po kluczowej stronie (zachodniej) w celu utrzymania ciągłości infrastruktury po jednej stronie (wzdłuż Starołęckiej w kierunku miasta). | 1 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość budowy chodników i dróg dla rowerów po stronie zachodniej. |
| 27 | Brak drogi rowerowej po kluczowej stronie w celu utrzymania ciągłości infrastruktury po jednej stronie (ul. Książęca). | 2 | Połączenie ul. Książęcej z projektowaną drogą dla rowerów zostanie przeanalizowane na etapie opracowywania projektu budowlanego. |
| 28 | Brak łącznika dla rowerów przez ul. Starołęcką przy wjeździe do tunelu. | 2 | Konsultowana koncepcja jest optymalna i uwzględnia potrzeby pieszych i rowerzystów. |
| 29 | Brak łącznika dla rowerów z drogą na moście. | 1 | Łącznik dla rowerów, z mostem nad Wartą, jest zaprojektowany po południowej stronie torów kolejowych. |
| 30 | Brak przejazdu dla rowerów (w okolicach skrzyżowania z ul. Forteczną). | 1 | Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego, jednak po stronie zachodniej obecna koncepcja nie przewiduje drogi dla rowerów. |
| 31 | Brak drogi rowerowej po kluczowej stronie w celu utrzymania ciągłości infrastruktury po jednej stronie (od strony Warty). | 1 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość budowy chodników i dróg dla rowerów po stronie zachodniej. |
| 32 | Uporządkowanie terenu (pomiędzy Starołęcką a Wartą). | 1 | Zagadnienie poza zakresem opracowanej koncepcji. |
| 33 | Brak koncepcji budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego! | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. Umożliwia przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową - zadanie to leży w kompetencjach Zarządu Transportu Miejskiego. |
| 34 | Miało być rondo - zwykłe skrzyżowanie (z Forteczną). | 3 | W konsultowanej koncepcji skrzyżowanie z ul. Forteczną zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną. |
| 35 | Brak koncepcji zagospodarowania terenu (okolice pętli autobusowej). | 1 | Zagadnienie wykracza poza zakres opracowanej koncepcji. |
| 36 | Można poprowadzić drugą stronę drogę dla pieszych i rowerów (od Dębiny) bez konieczności budowy wiaduktu. | 1 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość budowy chodników i dróg dla rowerów po stronie zachodniej. |
| 37 | Można poprowadzić drugą stronę (od wschodu) bez konieczności budowy wiaduktu (droga dojazdowa do dworca PKP). | 1 | Nie ma możliwości terenowych, by poprowadzić drogi dojazdowej do dworca z drugiej strony. |
| 38 | Gdzie miejsce na parking? (ul. Książęca). | 1 | Koncepcja dotyczy budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. Na etapie projektu budowlanego opracowany będzie projekt stałej organizacji ruchu także na ul. Książęcej (ruch na odcinku od pętli autobusowej do placu do zawracania powinien być dwukierunkowy). |

| | | | |
|----|--|---|--|
| 39 | Należy wziąć pod uwagę projekt nowego węzła Starołęka PKM, by jak najlepiej współgrał on z układem drogowym. Powinno się oba zadania zaprojektować i wykonać jednocześnie. | 1 | Przedstawiona koncepcja została opracowana dla budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. Obecnie bazujemy na dostępnych materiałach, które zakładają poszerzenie torowiska kolejowego zarówno na północ jak i na południe od obecnego toru. Koncepcja pozostawia rezerwę dla obu wariantów jednak na kolejnym etapie prac projektowych konieczna będzie koordynacja obu projektów. |
| 40 | Ścieżka rowerowa po stronie zachodniej powinna być. (lub ciąg pieszo-rowerowy). | 2 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość budowy chodników i dróg dla rowerów po stronie zachodniej. |
| 41 | Ekrany akustyczne przy linii kolejowej. | 3 | Postulowane ekrany są związane z inwestycją kolejową i dotyczącą rozbudowy poznańskiego węzła kolejowego. Uwaga powinna być skierowana do zarządcy linii kolejowej. |
| 42 | Wprowadzenie aktualnego ruchu, który odbywa się przez ulicę Książęcą, w ulicę Orłąt jest niedopuszczalne. Jest to cicha uliczka osiedlowa. Lepszym rozwiązaniem jest budowa połączenia w miejscu istniejących pawilonów handlowych za dworcem autobusowym lub w miejscu dworca autobusowego. | 1 | Nie ma możliwości wprowadzenia proponowanego rozwiązania ze względu na różnice wysokości jezdni. Dodatkowo zaprojektowanie skrzyżowania w proponowanym miejscu jest niezgodne z przepisami techniczno -budowlanymi. |
| 43 | Brak połączenia rowerowego z przyszłą wartostradą (wzdłuż torów kolejowych po północnej stronie). | 1 | W dokumentach planistycznych Miasta nie przewiduje się łącznika rowerowego z Wartostradą po północnej stronie torów kolejowych. Uwaga nie dotyczy zakresu konsultowanej koncepcji. |
| 44 | Za wąsko. Brak możliwości przejazdu rowerów do chodnika z dopuszczeniem ruchu rowerowego po zachodniej stronie ulicy Starołęckiej. (przy skrzyżowaniu z ul.Forteczną). | 1 | Przedstawione rozwiązania uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Drogi dla rowerów zostały zaprojektowane optymalnie. |
| 45 | Tunel będzie zdecydowanie bardziej Przyjazny dla Pieszych i rowerzystów, jeśli wprowadzi się w nim pas zieleni oddzielający jezdnię od chodnika. | 1 | Zapewnienie warunków dla roślinności w tunelu jest niemożliwe. |
| 46 | Schody z tunelu w kierunku Biedronki. | 3 | Konsultowana koncepcja, po spotkaniu z mieszkańcami, została zmieniona. Doprojektowane zostały schody z tunelu po stronie południowej. |
| 47 | Zmiana pierwszeństwa, czasem czeka się tam ponad 10 minut na przejazd (Książęca/Starołęcka). | 1 | W konsultowanej koncepcji skrzyżowanie z ul. Książęcą jest zlikwidowane ze względu na różnice wysokości. |
| 48 | Zrobić parking dla gości teatru (po zachodniej stronie drogi dojazdowej do posesji). | 1 | Na etapie opracowywania projektu budowlanego możliwe będzie przeanalizowanie stworzenia miejsc postojowych wzdłuż projektowanej drogi dojazdowej. Miejsca te byłyby ogólnodostępne. |
| 49 | Tu można połączyć to przejście ze schodami prowadzącymi na peron. Dwa przejścia podziemne koło siebie to absurd! (od strony Książęcej). | 1 | Konsultowana koncepcja, po spotkaniu z mieszkańcami, została zmieniona. Doprojektowane zostały schody z tunelu po stronie południowej. |
| 50 | Tu można zrobić zejście pod most. Przyczółek mostu jest wykorzystywany przez rybaków, a brakuje bezpiecznej drogi. Można by też zrobić tu strefę relaksu upamiętniającą dawny młyn, który stał w tym miejscu. (po północnej stronie linii kolejowej). | 1 | Uwaga wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. |
| 51 | Cała koncepcja wygląda mega fajnie . Tylko ten jeden mankament bez parkingu buforowego. Ten parking przy r. Starołęcka to dramat pieniądze w błoto wyrzucone. Parkingi buforowe są po to aby do miasta w korki nie wjeżdżać i łatwo się z nich przesiadać na pociąg, tramwaj lub bus . A ten na rondzie Starołęcka to zaprzeczenie tej koncepcji pewnie dlatego ten parking non stop stoi pusty. | 1 | Koncepcja została opracowana w celu likwidacji przejazdu drogowo-kolejowego. Wpisuje się ona w dokumenty planistyczne Miasta, która przewiduje rezerwę na budowę parkingu Park&Ride po zachodniej stronie ulicy Starołęckiej. |
| 52 | Niepokoi brak miejsca na porządny parking buforowy. Codziennie obserwuje jak 50 aut parkuje w okolicy i ludzie z nich przesiadają się na tramwaj lub PKM. niestety w koncepcji brak info o takim parkingu. Niestety leśne działki z pawilonów handlowych zablokowały koncepcję budowy takiego parkingu wcześniej . Dlatego aby wybudować taki parking na miejsce ich budek sklepowych należy zaproponować handlarzom inne miejsce do przeniesienia. Bo inaczej znowu zablokują budowę. | 2 | Koncepcja została opracowana w celu likwidacji przejazdu drogowo-kolejowego. Wpisuje się ona w dokumenty planistyczne Miasta, która przewiduje rezerwę na budowę parkingu Park&Ride po zachodniej stronie ulicy Starołęckiej. |
| 53 | Budowa tunelu na ul. Starołęckiej to przeskalowany projekt wymagający dużej liczby wyburzeń. Proponuję wziąć pod uwagę budowę zwykłego wiaduktu i przedłużenie ul. R. Maya do ul. Minikowo. | 1 | Budowa wiaduktu w ciągu R. Maya i Minikowa stanowi odrębne zadanie i wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. |
| 54 | Na skrzyżowaniu moim zdaniem trzeba rozważyć wprowadzenie sygnalizacji świetlnej lub ronda. Przy ciągłym ruchu w godzinach szczytu może występować problem z wyjechaniem z bocznych ulic. (skrzyżowanie z ul.Forteczną). | 1 | Koncepcja zakłada budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Starołęcka i Forteczna. |
| 55 | Przeniesienie pętli autobusowej bliżej torów kolejowych. Dojazd autobusów ul Książęcą, powrót autobusów wzdłuż tunelu. | 1 | Koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwia przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową (jest to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego). |
| 56 | Koncepcja skierowania ruchu ul. Orłąt stanowi problem zarówno dla mieszkańców jak kierowców. | 1 | Prezentowane rozwiązanie jest tymczasowe w zakresie poprowadzenia ruchu ul. Orłąt. Organizacja ruchu zostanie zmieniona po wybudowaniu zintegrowanej pętli komunikacji miejskiej. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 57 | Dodatkowa droga dla rowerów w kierunku dworca PKP. | 1 | Dla kategorii dróg takich jak dojazd do dworca, zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania, nie planuje się budowy dróg dla rowerów. |
| 58 | Zależy mi na lepszym dojeździe do mojej działki firmowej, po przebudowanie będzie schowana. Zabranie jak najmniejszej części. (działka 70/4). | 1 | Konsultowana koncepcja została zmieniona bo uwagach mieszkańców. Dojazd do działki został uwzględniony. |
| 59 | Powinny być co najmniej dwa pasy w każdą stronę na ulicy Starołęckiej aż do wiaduktu jeśli nie ma takiej możliwości to chociaż z jednej strony lub jeden pas powinien rozszerzać się w dwa wymijająco na zmianę z drugim kierunkiem jazdy. | 1 | Wykonanie układu 2+2 bez kontynuacji w układzie drogowym miasta nie zwiększy przepustowości odcinka a jedynie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. |
| 60 | Zamiast wąską ulicą Orłąt ruch powinien być puszczony terenem obecnej pętli autobusowej, a sama pętla przeniesiona np. na teren obecnej Biedronki. | 1 | Prezentowane rozwiązanie jest tymczasowe w zakresie poprowadzenia ruchu ul. Orłąt. Organizacja ruchu zostanie zmieniona po wybudowaniu zintegrowanej pętli komunikacji miejskiej. |
| 61 | Zamiast skrzyżowania powinno powstać rondo. Wyburzenie budynku na rogu Starołęckiej i Fortecznej daje wystarczająco dużo miejsca. Sygnalizacja na skrzyżowaniu będzie powodować korki, które przebudowa zakłada likwidować. | 1 | Rozwiązanie z projektowanym rondem było brane pod uwagę na początku prac projektowych. Aspekty związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego zdecydowały o wyborze skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. |
| 62 | Czy można nieznacznie zmodyfikować przebieg tunelu na wysokości budynku pod adresem Starołęcka 60A tj. przesunąć w kier, wschodnim, by można było ocalić wspomniany budynek Jest to budynek cenny dla historii Starołęki a obecnie siedziba miejscowego teatru: Asz. teatr. Jego wyburzenie oznacza dla osiedla utratę lubianą i potrzebnej placówki kulturalnej oraz zniknięcie obiektu cennego dla historii Starołęki. | 1 | W konsultowanej koncepcji, po uwagach mieszkańców, zmieniony został przebieg drogi dla zachowania części budynku teatru. |
| 63 | Uruchomienie bezkolizyjnego przejazdu przez linię kolejową spowoduje zwiększenie i tak już dużego ruchu na ulicy Starołęckiej, a tym samym pogorszenie jakości powietrza, obniżenie bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców ulicy Starołęckiej, która szczególnie na odcinku Św. Antoniego - Żeglarska jest traktowana jak trasa szybkiego ruchu; niehamowany przejazd kolejowy intensywny ruch uniemożliwi wjazd i wyjazd z posesji na ulicy Starołęckiej; koncepcja sprzyja intensyfikacji ruchu drogowego na obszarze miejskim i nie towarzyszą jej plany przekierowania go na trasy szybkiego ruchu oraz rozbudowy infrastruktury bezemisyjnego transportu masowego | 1 | Wprowadzenie płynnego ruchu ze zmniejszoną liczbą zatrzymań pojazdów finalnie wpływa na poprawę jakości powietrza w rejonie dróg. Badania wskazują, że zatrzymania pojazdów mają najbardziej negatywny wpływ na zanieczyszczenie powietrza. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż ul. Starołęcka stanowi jeden z kluczowych dojazdów do centrum miasta. |
| 64 | Nie bardzo widzę na tych zdjęciach i mapie, ale zwracam uwagę, że na skrzyżowaniu Orłąt/Starołęcka musi powstać sygnalizacja świetlna. Starołęcka była, jest i będzie zakorkowana, z dużym natężeniem ruchu i teraz , głupia organizacja ruchu sprawiła, że wyjazd w lewo z Orłąt jest praktycznie niemożliwy w dużym natężeniu ruchu ze względu na brak należytej widoczności na lewy pas, przy bezkolizyjnym przejeździe 0 będzie to jeszcze trudniejsze, bo auta nie będą zatrzymywane przez zamykający się przejazd. Każdemu, kto będzie przeciw polecam wizytę w nowo otwartym Action i próbę wyjechania z niego w stronę Czapur - sam się przekona. | 1 | Skrzyżowanie Starołęcka / Orłąt znajduje się poza zasięgiem konsultowanej koncepcji. Uwaga może zostać przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego. |
| 65 | Jako podatnik tego miasta i jednocześnie pacjent przychodni Big-Med stanowczo nie wyrażam zgody, by ten fragment został wywłaszczony i by przychodnia została zlikwidowana! To jedyna przychodnia sprawnie potrafiąca obsłużyć pacjentów, nawet jeśli Twój rodzinny ma urlop, nie ma go. przykład: Głuszyna - gdy doktor zachoruje, jest na urlopie, pacjenci są przeganiani na Solną (jedź sobie na solną z gorączką np i utykaj na pętli, bo ZTM nie potrafi skomunikować czasowo pojazdów i ma gdzieś nawet jeśli p[asażerowie przeanalizują rozkłady jazdy i zaproponują przesunięcia służące skomunikowaniu czasowemu) a miasto Poznań nie widzi potrzeby dla jakichś tam mieszkańców Głuszyny zapewnić połączenie z porządnym hubem przesiadkowym - czyli rondem Rataje Można ten cały tunel zrobić bez tych kilku drzewek a z zachowaniem przychodni Big-Med w tym miejscu, w którym jest. | 1 | Przychodnia znajduje się na gruntach dzierżawionych od miasta Poznania. Likwidacja przejazdu kolejowego uniemożliwia pozostawienie budynku przychodni. Rozwiązania pozwalające na przeniesienie przychodni do innych lokali miejskich powinny zostać ustalone pomiędzy najemcą obiektu, a Wydziałem Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Miasta. |
| 66 | Wzdłuż tego fragmentu powinno już zostać zaplanowane miejsce na torowisko tramwajowe, z dalszym planem stopniowego budowania linii tramwajowej przez Minikowo, do Ożarowskiej, i jeszcze dalszym planem, na kilkadziesiąt metrów przez skrzyżowaniem ul. Głuszyna z ul. Ożarowską stworzyć miniHub przesiadkowy tramwaj -autobusy kórnickie jadące ze skrzyżowania Ożarowska/Głuszyna, przez Sypniewo-Węzeł Koniko, miejscowości parku logistycznego do Kórnika lub dalej do Biernatek i Zaniemyśla. Linie nie tylko umożliwią dojazd szybki pracownikom parku logistycznego , ale także innym mieszkańcom Starołęki i Głuszyny dojazd do atrakcji turystycznych najbliższej okolicy, w tym kilku jezior. W tej chwili 0 bez auta jest to niewykonalne w sposób logiczny. | 1 | Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium uwarunkowań nie przewiduje lokalizacji torowiska tramwajowego po południowej stronie linii kolejowej. |
| 67 | Trudność wyjazdu z Romana Maya. Większy ruch na tej ulicy. | 1 | Uwaga nie dotyczy zakresu konsultowanej koncepcji. |
| 68 | Ogromne korki przed Rondem Starołęka w godzinach porannych. | 1 | Uwaga nie dotyczy zakresu konsultowanej koncepcji. |
| 69 | Założone w koncepcji skierowanie całego ruchu kołowego z ulic Książęcej i Faszynowej w osiedlową ulicę Orłąt jest błędne, ponieważ ul. Orłąt nie ma uregulowanego stanu prawnego, nie ma podbudowy (dywanik asfaltowy był położony na żużlu), obowiązuje na niej zakaz wjazdu samochodów ciężarowych. | 1 | Prezentowane rozwiązanie jest tymczasowe w zakresie poprowadzenia ruchu ul. Orłąt. Organizacja ruchu zostanie zmieniona po wybudowaniu zintegrowanej pętli komunikacji miejskiej. |
| 70 | Po integracji komunikacji tramwajowej i autobusowej na Starołęce (zbudowaniu pętli tramwajowo-autobusowej Starołęka popieranej przez ZTM, która będzie tematem odrębnego opracowania) połączenie ul. Starołęckiej z centrum handlowo-usługowym przy ul. Książęcej powinno się odbywać przez teren obecnej pętli autobusowej Starołęka. | 1 | Prezentowane rozwiązanie jest tymczasowe w zakresie poprowadzenia ruchu ul. Orłąt. Organizacja ruchu zostanie zmieniona po wybudowaniu zintegrowanej pętli komunikacji miejskiej. |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 71 | Koncepcja powinna zakładać przebudowę układu drogowego od ul. Fortecznej do ul. Św. Antoniego. Konieczny jest montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Starołęcka i św. Antoniego, ponieważ ulicą św. Antoniego odbywa się główny ruch z Minikowa w kierunku Starołęki Wielkiej i Rataj, który się zwiększy po zamknięciu ul. Książęcej przed torami kolejowymi. | 1 | Uwaga wykracza poza konsultowaną koncepcję. |
| 72 | W koncepcji nie uwzględniono połączenia nowej drogi rowerowej wzdłuż ul. Starołęckiej z istniejącą drogą pieszo-rowerową wzdłuż ul. Książęcej. | 1 | Uwaga może zostać przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego. |
| 73 | Obecna zajezdnia autobusowa powinna być przeniesiona przy zajezdni tramwajowej - przy takiej skali inwestycji! Natomiast przebudowa jeszcze tą komunikację pieszą wydłuży i zniechęci ludzi do podróżowania MPK. Połączenie pomiędzy autobusem a tramwajem jest udręką dla wszystkich podróżnych, stąd przy takiej inwestycji powinna nastąpić poprawa - a nie jej pogorszenie ! | 5 | Koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową (jest to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego). |
| 74 | Wydłużona droga dla pieszych - plus niweleta utrudniająca komunikację pod górkę (po stronie pętli tramwajowej). | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do likwidacji skrzyżowania drogowo - kolejowego. Po uwagach mieszkańców, zaprojektowane zostały schody w celu skrócenia drogi dla pieszych. |
| 75 | Idealne miejsce dla nowej zajezdni autobusowej (po drugiej stronie ul. Starołęckiej - naprzeciwko pętli tramwajowej), by ułatwić przesiadkę. Już od kilkunastu jak nie kilkudziesięciu lat mówi się o przebudowie skrzyżowania - ale obecna koncepcja poprawi tylko częściowo (ruch samochodowy w stronę Głuszyny) - reszty problemów niestety nie rozwiązuje (przesiadka autobus-tramwaj, korek do ronda Starołęki). | 2 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową (jest to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego). |
| 76 | Przebudowa pomoże w znaczący sposób samochodom osobowym jadącym od strony ronda w kierunku Głuszyny (nie będą oczekiwali na przejazd pociągów). Natomiast jadąc w stronę centrum od ul. Głuszyna, zasadniczy korek spowodowany jest niedrożnością ronda Starołęcka. W praktyce wygląda to tak, że mimo oczekiwania np. 10-15 minut przed przejazdem kolejowym, po ruszeniu i tak trzeba się zatrzymać przy Stomilu, bo już jest korek. Także przejazd nie powoduje korka w stronę centrum. Ułatwi natomiast jazdę w kierunku ul. Głuszyna (ale tylko to). | 1 | Organizacja ruchu na rondzie Starołęka wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. |
| 77 | Schody prowadzące do przejścia pod torami - skrócenie drogi do dworca/budynków od strony warty. | 1 | Konsultowana koncepcja, po spotkaniu z mieszkańcami, została zmieniona. Doprojektowane zostały schody z tunelu po stronie południowej. |
| 78 | Duża ilość lokali usługowych przeznaczona została do rozbiórki. Były one bardzo przydatne dla mieszkańców. W najbliższej okolicy brakuje dla nich alternatywy. Co się stanie z istniejącymi sklepami? | 2 | Konsultowana koncepcja została opracowana dla budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. W wyniku zaproponowanych rozwiązań zabudowania z lokalami usługowymi zostaną usunięte. |
| 79 | Wyprostowanie przebiegu drogi dla rowerów, aby nie było potrzeby kilkukrotnego przekraczania świateł. (pętla tramwajowa - Forteczna). | 1 | Przedstawione rozwiązania są optymalne i uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. Na etapie opracowywania projektu budowlanego postulat może zostać poddany analizie. |
| 80 | Zbyt szeroki pas na skrzyżowaniu oraz niczemu nie służąca powierzchnia (zaznaczona na niebiesko). | 1 | Obszar zaznaczony na niebiesko to rozszerzenie jezdni ze względów bezpieczeństwa uwzględniające skręt w prawo dla pojazdów większych niż samochody osobowe. |
| 81 | Zjazdy w prawo na skrzyżowaniach wykonać pod kątem bardziej zbliżonym do prostego. Powoduje to lepszą widoczność pieszego i rowerzysty przy skrętach w prawo. (Starołęcka / Forteczna). | 1 | Wloty skrzyżowań zostały zaprojektowane zgodnie z warunkami technicznymi, dowiązując się w sposób optymalny do istniejących dróg. |
| 82 | Mniej więcej tędy powinna przebiegać droga dla rowerów na północ. (prosto w kierunku Forteczna). | 1 | Przedstawione rozwiązania są optymalne i uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów oraz zapewniają bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. |
| 83 | Ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie przejazdu. Zredukowanie szerokości skrzyżowania (Forteczna). Brak potrzeby tak szerokiego wyjazdu (autobusy nie będą wjeżdżać w tę drogę). Zredukowanie rozmiaru skrzyżowania umożliwi wprowadzenie tu bardziej różnorodnej infrastruktury dla wszystkich uczestników ruchu, nie tylko samochodów. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. Rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową (jest to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego). |
| 84 | Zjazd z ciągu rowerowego po zachodniej stronie jezdni i jego kontynuacja na południe od torów kolejowych. | 1 | Przedstawione rozwiązania są optymalne i uwzględniają potrzeby pieszych i rowerzystów. |
| 85 | Warto zadbać o taką szerokość i głębokość tunelu, która w przyszłości pozwoli na budowę linii tramwajowej. | 1 | Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium Uwarunkowań nie przewiduje lokalizacji torowiska tramwajowego po południowej stronie linii kolejowej. |
| 86 | Czy jeśli pętla autobusowa będzie zlikwidowana, a rynek powiększony – czy ten wlot będzie nadal konieczny? | 1 | Po likwidacji pętli autobusowej teren zostanie przeznaczony na dojazd do ul. Książęcej z pominięciem ul. Orłąt. Integracja pętli autobusowej i tramwajowej to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego i jest poza zakresem konsultowanej koncepcji. |
| 87 | Dlaczego to skrzyżowanie (z Fabryczną) jest niezgodne z konsultowanym niedawno planem miejscowym dla dzielnicy? Robicie nam tym państwo niezły mętlik w głowach. Czy może się okazać, że do integracji pętli tramwajowej z autobusową będzie ostatecznie konieczne rondo i jednak więcej wyburzeń? Integracja tych dwóch pętli jest dla nas jednym z najważniejszych elementów tej inwestycji. | 1 | Obecnie nie ma zatwierdzonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zadanie będzie realizowane w trybie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. |
| 88 | Brakuje dojścia / dojazdu rowerem od strony Aldi do mostu Dębińskiego. To dojście może się odbywać drogą dojazdową do zaznaczonej posesji i dalej właśnie brakuje kawałka chodnika. Droga dookoła od strony Aldi dwukrotnie przecinająca ul. Starołęcką wydaje się tutaj na pierwszy rzut oka niedorzeczna. | 1 | Po wnioskach mieszkańców uwaga została uwzględniona i wrysowana w koncepcji. |
| 89 | Wprowadzenie rozszerzenia dla dodatkowego pasa dla skręcających w lewo (skrzyżowanie z Fabryczną). | 1 | Wprowadzenie pasa lewoskrętu w ul. Forteczną spowodowałoby konieczność dodatkowych wyburzeń, dlatego nie została uwzględniona. |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 90 | Realizacja bezkolizyjnego przejazdu pod linią kolejową oraz realizacja sygnalizacji świetlnej w tej lokalizacji (Forteczna/Starołęcka) spowoduje sytuację analogiczną jak w przypadku węzła Grunwaldzka - wzrost ilości przejeżdżających samochodów i brak wydolności skrzyżowania. Jeśli autobus ma przejeżdżać ze strony południowej na stronę północną to należy kierunku ul. Starołęckiej przewidzieć bus-pas. | 1 | Konsultowana koncepcja jest optymalna dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Sugestię dotyczącą buspasa można przeanalizować na kolejnym etapie projektowym. |
| 91 | Przy założeniu pozostawienia w tej lokalizacji pętli autobusowej powinna ona zostać włączona w zakres zadania i przebudowana, dostosowując ją do obowiązujących standardów. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową (jest to zadanie Zarządu Transportu Miejskiego). |
| 92 | Zakres projektu powinien obejmować realizację platformy przystankowej, która jest użytkowana w ramach wyjazdów z zajezdni. Obecny kształt koncepcji nie przewiduje takiego rozwiązania, co jest nie zgodne ze Standardami Dostępności. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. Na etapie opracowywania projektu budowlanego można przeanalizować zwiększenie zakresu o dostosowanie wspomnianej platformy zgodnie ze Standardami dostępności. |
| 93 | Program sygnalizacji świetlnej powinien uwzględniać pełne sterowanie pętli tramwajowej "Starołęka PKM" - sterowanie torami przez dyżurnego ruchu wraz z priorytetem przejazdu dla tramwaju. | 1 | Uwaga może być przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego w ramach projektu sygnalizacji świetlnej. |
| 94 | Ze względu na dynamicznie rozwijające się tereny na południe od linii kolejowej nr 272 - Minikowo, Starołęka Wielka, Marlewo, Czapury, etc. Należy przeprowadzić analizę możliwości zachowania rezerwy terenowej dla przedłużenia trasy tramwajowej, co w przyszłości pozwoli na utworzenie węzła przesiadkowego z parkingiem P+R z dala od zabudowań i tam gdzie będzie na to więcej miejsca. | 1 | Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium uwarunkowań nie przewiduje lokalizacji torowiska tramwajowego po południowej stronie linii kolejowej. |
| 95 | Czy na pewno miejsca parkingowe mogą być traktowane jako plac do zawracania? | 1 | Na etapie opracowywania projektu budowlanego może zostać zmieniona funkcjonalność placu do zawracania. |
| 96 | Brak parkingu P+R po tej stronie torów kolejowych spowoduje wjazd nadmiernej ilości pojazdów do miasta. W latach poprzednich Miasto procedowało projekt P+R w tej lokalizacji, dlaczego realizacja węzła nie jest traktowana kompleksowo? | 1 | Przedstawiona koncepcja została opracowana w celu likwidacji przejazdu drogowo-kolejowego. Wpisuje się ona w dokumenty planistyczne Miasta, która przewiduje rezerwę na budowę parkingu Park&Ride po zachodniej stronie ulicy Starołęckiej. |
| 97 | Przyjęta geometria bezkolizyjnego przejazdu spowoduje brak możliwości utrzymania ruchu w ciągu ul. Starołęckiej z jednoczesną realizacją ścian szczelinowych (patrz droga tymczasowa podczas realizacji węzła Grunwaldzka). Docelowy przebieg ul. Starołęckiej powinien uwzględniać taką możliwość, ponieważ układ drogowy na Starołęckiej (ul. Gołężycka) nie będzie w stanie przyjąć całego ruchu na czas zamknięcia (które będzie długotrwałe). | 1 | Rozwiązanie jest kompromisem pomiędzy zajętością terenu dla układu docelowego a możliwością prowadzenia ruchu kołowego w trakcie robót budowlanych. Zakładane rozwiązania pozwalają wprowadzić ruch wahadłowy w trakcie prac budowlanych. |
| 98 | Co stanie się z budynkiem przychodni medycznej Bigmed??? Korzystają z niej okoliczni mieszkańcy od dziesiątek lat, ja sama od ponad 37lat. Czy budynek zostanie wyburzony i postawiony w okolicy na nowo? Ale blisko tego miejsca? Wiele starszych osób mieszkających przed torami (od ul. Książęcej, św. Antoniego itd.) Nie będzie mogło dojeżdżać daleko, jeśli budynek będzie dalej w stronę ronda Starołęka. Przy obecnej ilości ludności zamieszkujących tę okolicę (nie mówię tu o osobach mieszkających dalej na Marlewie, Czapurach czy w okolicy ul. Falistej czy Garaszewa) jedna przychodnia ,która jest dalej za torami w nowych budynkach po prostu nie wystarczy. W big med są bardzo dobrzy lekarze, szkoda by się gdzieś przenieśli! Od wielu lat leczą mieszkańców i są zawsze pomocni i zaangażowani! Obecnie na nowych planach ta koncepcja ewidentnie nie zakłada ocalenia przychodni! Jest to kategorię NIE dla proponowanej zmiany jeśli budynek BigMed zniknie! | 1 | Przychodnia znajduje się na gruntach dzierżawionych od Miasta. Likwidacja przejazdu kolejowego uniemożliwia pozostawienie budynku przychodni. Przeniesienie przychodni do innych lokali miejskich powinny być ustalone pomiędzy najemcą obiektu, a Wydziałem Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Miasta. |
| 99 | Budowa wiaduktu drogowego wiązałaby się z olbrzymią wycinką w użytku ekologicznym Dębina I. Jest to teren chroniony prawnie i wyjątkowy pod względem przyrodniczym. Sprzeciwiam się tym planom jako mieszkaniec Dębca i miłośnik przyrody. | 1 | Likwidacja skrzyżowania drogowo-kolejowego w ciągu ulicy Starołęckiej nie powoduje wycinki drzew w użytku ekologicznym Dębina I. |
| 100 | Kolej Dużych Prędkości ponad Lasem Dębińskim jest złym i szkodliwym pomysłem. Po pierwsze wiąże się z olbrzymią ingerencją w teren użytku ekologicznego, po drugie zakłóca jego spójność, po trzecie zwiększa ryzyko kolizji ze zwierzyną, między innymi z dzikami (takie już odnotowano przy aktualnym stanie torowiska). W tym miejscu ilość torów powinna pozostać niezmienną. | 1 | Budowa Kolei Dużych Prędkości nie jest elementem konsultowanej koncepcji. Uwaga powinna zostać skierowana do zarządcy linii kolejowej. |
| 101 | Ulicą Książęcą, od istniejącego skrzyżowania z ul. Starołęcką, przebiega kilka szlaków rowerowych, w tym opisana w oficjalnej mapie miasta trasa R11A (https://www.poznan.pl/mim/plan/map.html?mtype=cycling) oraz popularny oznakowany łącznik do (byłego) pierścienia rowerowego dookoła Poznania (znany pod nazwą R-F i Dolina Głuszynki, przebieg np. na https://velomapa.pl/szlaki/szlak-lacznikowy-dolina-gluszynki-do-kornika i https://www.opencyclemap.org/?zoom=13&lat=52.39085&lon=16.92151&layers=B0000). Ponadto wzdłuż ulicy Książęcej jest w tej chwili wytyczona droga dla rowerów / droga dla rowerów i pieszych zaczynająca się na skrzyżowaniu z ul. Starołęcką. W tej chwili w planie oraz na wizualizacjach droga rowerowa i ślepy koniec ul. Książęcej przebiega praktycznie na tym samym poziomie, ale są oddzielone od siebie przez metrowej szerokości pas trawnika. Należy spodziewać się że wielu rowerzystów będzie niezależnie od infrastruktury zjeżdżał z drogi rowerowej na ul. Książęcą w tym miejscu, tym bardziej że nie przewidziano w planie drogi dla rowerów przez istniejącą pętlę autobusową, a inne ulice którymi można objechać likwidowaną w planie trasę rowerową nie posiadają infrastruktury dla rowerów. Proszę o rozważenie dodania zjazdu z drogi rowerowej we wskazanym punkcie w ul. Książęcą i przewidzenie oznakowania pozwalającego rowerzystom kontynuować jazdę na zmienianym kawałku ul. Książęcej tak żeby był dojazd do istniejącej drogi rowerowej na dalszym, nieobjętym planem odcinku tej ulicy. | 1 | Wniosek zostanie przeanalizowany na etapie opracowywania projektu budowlanego. |

| | | | |
|--|---|---|---|
| 102 | Oprócz rezerwy terenu pod III ramę komunikacyjną należy przygotować rezerwę pod węzeł łączący III ramę z ul. Starołęcką, aby mieszkańcy Starołęki mogli korzystać z III ramy. | 1 | Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium nie zakładają budowy węzła drogowego w przedmiotowym rejonie. |
| 103 | Należałoby przedłużyć zaznaczony chodnik i połączyć go z kładką przez Wartę - koszt znikomy, a dzięki temu piesi nie musieliby przechodzić na wschodnią stronę ul. Starołęckiej w celu wejścia na kładkę. | 1 | Konsultowana koncepcja została zmieniona bo uwagach mieszkańców. Chodnik został przedłużony. |
| 104 | Skrzyżowanie drogowo-kolejowe powinno być zaprojektowane tak, aby przy budowie kolei szybkiej prędkości, kolej ta była poprowadzona tunelem na odcinku co najmniej pod Wartą i Lasem Dębińskim. Poprowadzenie kolei tunelem zminimalizowałoby wpływ budowy tej kolei na niezmiernie cenny przyrodniczo Las Dębiński i leżące w sąsiedztwie linii kolejowej użytki ekologiczne Dębina I i Dębina II. Najlepiej, żeby tunel został pociągnięty jeszcze dalej, co ograniczyłoby negatywne oddziaływanie hałasu od tej kolei na zabudowę mieszkaniową. | 1 | Budowa Kolei Dużych Prędkości nie jest elementem konsultowanej koncepcji. Uwaga powinna zostać skierowana do zarządcy linii kolejowej. |
| 105 | W tym miejscu nie powinno być wiaduktu drogowego, tylko tunel. Ten drugi nie ingeruje w bezcenne tereny Lasu Dębińskiego. | 1 | Konsultowana koncepcja nie ingeruje w teren Lasu Dębińskiego. |
| Miejska Pracownia Urbanistyczna | | | |
| 106 | Rozumiejąc konieczność ograniczenia zakresu konsultowanego projektu wyłącznie do usunięcia kolizji drogowo-kolejowej, ze względu na ściśle określony przedmiot konkursu PKP PLK, wskazując, iż zaproponowane rozwiązanie może w przyszłości znacząco utrudnić integrację komunikacji tramwajowej i autobusowej na terenie obecnej pętli Starołęka PKM. W ocenie Pracowni, projektowany nowy ślad ulicy Starołęckiej wydaje się kontynuować wcześniejsze rozwiązania, które nie przewidywały możliwości takiej integracji, tj. zakładały utrzymanie pętli autobusowej po południowej stronie przejazdu kolejowego, a pętli tramwajowej po stronie północnej, bez istotnego poszerzenia jej terenu. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. |
| 107 | W ramach sporządzania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Romana Maya i Starołęckiej w Poznaniu, Pracownia prowadziła prace koncepcyjne dotyczące lokalizacji zintegrowanej pętli tramwajowo-autobusowej, wraz z jednoczesnym utrzymaniem obsługi zajezdni tramwajowej i pozostałych przyległych terenów oraz wprowadzeniem bezkolizyjnego przejazdu ul. Starołęckiej pod torami kolejowymi (na podstawie wytycznych Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta UMP z 2022 r. – w załączeniu wniosków do mpzp w rejonie ulic Romana Maya i Starołęckiej w Poznaniu). Efektem prowadzonych prac projektowych MPU jest koncepcja (udostępniona pismem MPU-Z3.5043.12.2022 7489/09/2024 z dnia 18 września 2024 r. na etapie opiniowania wewnętrznego), z której wynika konieczność znacznego poszerzenia terenu obecnej pętli tramwajowej w kierunku zachodnim, a w konsekwencji dużego przesunięcia w tym kierunku nowego przebiegu ul. Starołęckiej. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. |
| 108 | Z uwagi na ograniczenia terenowe (od wschodu zajezdnia tramwajowa, od północy ulica Forteczna), alternatywnym rozwiązaniem byłoby poszerzenie obecnej pętli tramwajowej w kierunku południowym. Taką koncepcję zawiera wykonane dla ZTM opracowanie „Analiza urbanistyczno-funkcjonalna ZWP Starołęka w zakresie możliwości optymalizacji układu sieci publicznego transportu zbiorowego” (pismo ZTM.IP.520.23.1.2024 z dnia 5 lutego 2024 r.). Tereny po południowej stronie pętli tramwajowej to obecnie zaplecze stacji PKP Poznań Starołęka, docelowo przeznaczone jednak pod budowę III ramy komunikacyjnej – dlatego „Analiza urbanistyczno-funkcjonalna ZWP Starołęka...” założyła, że realizacja III ramy będzie musiała nastąpić na estakadzie nad rozbudowaną pętlą tramwajowo-autobusową (a dalszą konsekwencją będzie podwyższenie o kilka metrów planowanego mostu drogowego w ciągu III ramy nad rzeką Wartą). „Analiza urbanistyczno-funkcjonalna ZWP Starołęka...” zawiera ponadto projekt nowego skrzyżowania ulic Starołęckiej i Fortecznej, umożliwiający sprawny dojazd autobusów z kierunku południowego do nowej pętli tramwajowo-autobusowej (wjazd w środek pętli celem zapewnienia przesiadek „drzwi w drzwi”, przy jednoczesnym odwróceniu kierunku ruchu tramwajów i minimalizacji przebiegów kolizyjnych). Konsekwencją rozbudowy skrzyżowania jest jednak konieczność przesunięcia bardziej na południe początku obniżania niwelety nowego przebiegu ulicy Starołęckiej (a dalej konieczność wyniesienia III ramy ponad poziom terenu – co jest spójne z założonym w „Analizie...” przebiegiem na estakadzie). | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. |
| 109 | Obecnie konsultowana koncepcja ZDM zakłada natomiast obniżanie niwelety już w rejonie obecnego skrzyżowania – m.in. do tego miejsca mają sięgać mury oporowe – co w przyszłości uniemożliwi może wykonanie funkcjonalnego wjazdu ze skrzyżowania na zintegrowaną pętlę ZTM, np. według projektu przedstawionego w ww. „Analizie...” lub według koncepcji MPU (wskazującej na konieczność znacznej ingerencji w okoliczne tereny, podczas gdy konsultowana koncepcja, ze względu na sztywny układ murów oporowych, w dużym stopniu utrzyma obecny przebieg ulic). Poniżej przedstawiony został rysunek powstały z nałożenia ww. „Analizy...” i obecnie konsultowanej koncepcji, który pokazuje rejon kolizji murów oporowych z rozbudową skrzyżowania. | 1 | Konsultowana koncepcja odnosi się do budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego i rozwiązanie to umożliwi przeniesienie pętli autobusowej i zintegrowanie jej z obecną pętlą tramwajową. |
| 110 | Obecnie konsultowana koncepcja ZDM bazuje na założeniu utrzymania dotychczasowego przejazdu przez tory kolejowe do czasu wybudowania nowego układu (co jest również założeniem ww. „Analizy urbanistyczno-funkcjonalnej ZWP Starołęka...” oraz koncepcji MPU do projektu mpzp). O ile jednak od południowej strony przejazdu możliwy będzie wjazd na ul. Książęcą i ominięcie podlegającego przebudowie odcinka ul. Starołęckiej, to od strony północnej brak jest poprzecznej drogi publicznej – najbliższy wjazd z tego odcinka możliwy jest dopiero na ul. Forteczną. Natomiast proponowane obecnie rozwiązanie ZDM zakłada wejście w dotychczasowy ślad ul. Starołęckiej w rejonie jej obecnego skrzyżowania z ul. Forteczną, z obniżoną już w tym miejscu niweletą (i sięgającymi dotąd murami oporowymi), co może uniemożliwić utrzymanie – podczas realizacji inwestycji – ciągłości przejazdu „starą” ul. Starołęcką od torów kolejowych do ul. Fortecznej. | 1 | Koncepcja umożliwi zachowanie ruchu po obecnym przejeździe w czasie prac. Szczegółowa organizacja ruchu na czas budowy będzie zaprojektowana przed rozpoczęciem prac budowlanych. Może zostać wprowadzony ruch wahadłowy. |

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 111 | Jako że każdy z omawianych wariantów inwestycji skutkuje rozbiórką pawilonów handlowych przy ul. Starołęckiej 44-50, Pracownia proponuje przesunięcie nowego przebiegu ul. Starołęckiej w kierunku zachodnim (w miejsce pawilonów). Rozwiązanie takie pozwoli: - utrzymać obecny przebieg ul. Starołęckiej między stacją PKP a skrzyżowaniem z ul. Forteczną do czasu podjęcia ostatecznych decyzji o kształcie i terminie realizacji takich inwestycji jak Kolej Dużych Prędkości, zintegrowana pętla tramwajowo-autobusowa czy III rama komunikacyjna; -zachować miejsce na rozbudowę pętli w kierunku zachodnim (unikając poszerzania w kierunku południowym i naruszania pasa drogowego planowanej III ramy); -pozostawić swobodę wyboru przyszłego kształtu skrzyżowania ulic Fortecznej i Starołęckiej, które docelowo powinno umożliwić wjazd autobusów w środek zintegrowanej pętli oraz odwrócenie kierunku ruchu tramwajów (celem przesiadek „drzwi w drzwi”), przy minimalizacji przebiegów kolizyjnych na samym skrzyżowaniu; - ukształtować docelowy przebieg dróg zbiorczych – połączenie ul. Starołęckiej (od strony południowej) z ul. Forteczną (i dalej z tzw. Nową Romana Maya), zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania 2023 i opracowywanym na jego podstawie projektem mpzp w rejonie ulic Romana Maya i Starołęckiej w Poznaniu (północny odcinek ul. Starołęckiej ma się stać ulicą lokalną z trasą tramwajową); - do czasu budowy ul. Nowa Romana Maya prowadzić ruch samochodowy w kierunku centrum miasta poprzez niekolidujący z torami tramwajowymi lewoskręt w północny odcinek ul. Starołęckiej; -umożliwić – po wyjeździe z tunelu – dojazd do dworca PKP i potencjalnego parkingu Park&Ride poprzez prawoskręt w dotychczasową ulicę, niekolidujący z ruchem samochodowym w kierunku przeciwnym (obecnie konsultowana koncepcja ZDM przewiduje wjazd w nową drogę do dworca PKP i potencjalnego P&R poprzez lewoskręt, co może ograniczać płynność ruchu w planowanym tunelu). | 1 | Dalsze odginanie układu drogowego w stronę zachodnią spowodowałoby kolejne wyburzenia zarówno po stronie północnej jak i po stronie południowej przedmiotowej inwestycji. Projekt w ogólnym zakresie zakłada rozwiązania planowane przez Zarząd Transportu Miejskiego. |
| 112 | Uwzględnienie lokalizacji parkingów po stronie południowej pozwoli zwiększyć udział funkcji usługowej w projekcie mpzp po stronie północnej, umożliwiając relokację obiektów kolidujących z budową tunelu (pawilony handlowo-usługowe, przychodnia), na co zwracali również uwagę uczestnicy spotkania konsultacyjnego; | 1 | Zagadnienie zostanie przeanalizowane na kolejnym etapie prac - na etapie projektu budowlanego. |
| 113 | Konsultowana obecnie koncepcja ZDM, bazująca na stosunkowo wąskim pasie drogowym ul. Starołęckiej, nie przewiduje w ciągu tej ulicy lokalizacji przystanku autobusowego w rejonie istniejącej pętli autobusowej. Po przedłużeniu linii autobusowych do zintegrowanej pętli przy ul. Fortecznej, taki przystanek mógłby obsługiwać placówki handlowo-usługowe przy dotychczasowej pętli (i ewentualny parking w miejscu po pętli). W przypadku braku takiego przystanku, linie autobusowe, po przedłużeniu na północ, pokonywać będą długi odcinek bez zatrzymania, pomijając ważny dla osiedla kompleks handlowo-usługowy. Kolejny przystanek w ciągu ul. Starołęckiej znajduje się bowiem dopiero na południe od skrzyżowania z ul. Św. Antoniego; | 1 | Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowane wykonanie przystanków autobusowych w rejonie ulicy św. Antoniego. |
| 114 | W nawiązaniu do materiałów opublikowanych na platformie przetargowej PKP PLK S.A., dotyczących opracowania „Dokumentacji projektowej dla Poznańskiego Węzła Kolejowego” i przewidujących np. nowy peron i tor po południowej stronie stacji kolejowej (odmiennie od dotychczasowych założeń CPK), istnieje możliwość kolizji z planowaną kładką pieszo-rowerową, która miałaby prowadzić w kierunku mostu Dębińskiego. | 1 | Obecnie bazujemy na dostępnych materiałach, które zakładają poszerzenie torowiska kolejowego zarówno na północ jak i na południe od obecnego toru. Projekt pozostawia rezerwę dla obu wariantów jednak na kolejnym etapie opracowywania dokumentacji konieczna będzie koordynacja obu projektów. |
| 115 | Mieszkańcy obecni na spotkaniu konsultacyjnym wskazywali na potrzebę lokalizacji parkingów typu P&R na południe od torów kolejowych, gdzie już obecnie parkują samochody osób przesiadających się na tramwaj. Zaproponowano m.in. tereny przy ul. Starołęckiej nad rzeką Wartą (w sąsiedztwie parkingu Aldi), a także na zakończeniu ul. Książęcej (po likwidacji przejazdu kolejowego). W ocenie Pracowni lokalizacja parkingu po stronie południowej byłaby korzystna, pozwalając zatrzymać część ruchu samochodowego przed wjazdem do tunelu. Dodatkowo, po zrealizowaniu zintegrowanej pętli tramwajowo-autobusowej, można by przekształcić obecną pętlę autobusową na parking. Rozwiązanie to byłoby korzystne również dla pawilonów handlowo-usługowych zlokalizowanych przy obecnej pętli autobusowej. W związku z powyższym istotne jest, aby konsultowana koncepcja ZDM nie wykluczała możliwości lokalizacji takich parkingów; | 2 | Na obecnym etapie koncepcji rezerwa terenu pod parkingi Park and Ride jest zachowana po stronie zachodniej od projektowanego przejazdu pod torami kolejowymi. Parking nie jest częścią projektu budowy bezkolizyjnego przejazdu drogowo - kolejowego. |

Poznań, 31 marca 2025 r.