

Lp.	Pytania	Liczba uwag	Odpowiedź
Mieszkańcy			
1	Postuluję gruntowne przepracowanie projektu i usunięcie absurdów w postaci czterech (sic!) równoległych ścieżek rowerowych i dwóch, biegnących tuż obok siebie chodników. Wystarczy nieco pogłębić i przykryć tunel, a po jego stropie puścić ruch pieszy i rowerowy - przykrycie tunelu będzie miało tę dodatkową zaletę, że radykalnie obniży poziom hałasu dla mieszkańców okolicznych domów.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana. Chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego została zlikwidowana. Przykrycie obiektu jest niemożliwe z powodu konieczności zachowania skrajni pionowej.
2	Odstąpić od budowy nowego odcinka drogi dojazdowej do osiedla na pasie zieleni między ul. Umultowską a blokiem nr 42 zlokalizowanym na os. Stefana Batorego. Jeżeli nie jest możliwe zachowanie miejsca włączenia drogi osiedlowej w dotychczasowej lokalizacji, przewidzieć jej włączenie do ul. Umultowskiej po północnej stronie planowanych zatok przystankowych (ok. km 0+090 przebudowywanego odcinka ul. Umultowskiej).	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana m.in. pod względem geometrii zjazdu na osiedle Batorego. Droga dojazdowa nie będzie przebiegać przed budynkiem nr 42.
3	Chodniki i ścieżki rowerowe po zachodniej stronie ulicy Umultowskiej prowadzić w sposób nie wymagający wycinki drzew, włącznie z możliwością ich rozdzielania i wprowadzenia dodatkowych łuków w ich ciągu (analogicznie jak to zostało wykonane na nowo wybudowanym odcinku między przystankiem PST Słowiańska a Parkiem im. Wodziszczy. Jeżeli miałyby to spowodować zachowanie choćby jednego drzewa więcej, proszę skorzystać z przepisu § 51 ust. 1 zdanie drugie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518), stanowiącego, że „Dopuszcza się rozwiązanie, w którym funkcję peronu pełni droga dla pieszych, jeżeli jej szerokość pieszych” i przystanku użytkowników obsługę jednoczesną umożliwia.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana. Chodniki i drogi dla rowerów zostały ograniczone do minimum.
4	Proszę przeanalizować możliwość skrócenia długości rampy dla pieszych i rowerów po zachodniej stronie ul. Umultowskiej (południowa strona torów kolejowych), aby możliwe skrócić drogę dla pieszych i rowerzystów.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana. Chodniki i drogi dla rowerów zostały ograniczone do minimum oraz przewidziano budowę schodów.
5	Drogę rowerową oraz chodnik przewidziany wzdłuż bloku istniejącego parkingu PSM proponuję zmienić na ciąg pieszo – rowerowy.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana. Chodniki i drogi dla rowerów zostały ograniczone do minimum.
6	Zapewnić drogę dojścia dla pieszych (oraz możliwość wjazdu rowerem na nową drogę dla rowerów) z osiedla Batorego na ul. Umultowską.	1	Konsultowana koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana. Połączenie osiedla z nową infrastrukturą dla rowerzystów i pieszych może odbywać się na dotychczasowych warunkach.
7	W związku z pojawiającą się w toku dyskusji informacją o możliwości likwidacji przejazdu kolejowo – drogowego w ciągu ul. Jasna Rola (km 10,200 linii kolejowej nr 395), proponuję wymuszenie na PKP PLK S.A. zastosowania przepisu § 40 ust. 2 pkt 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744; brzmienie zmienione nowelizacją: Dz.U. 2018 poz. 1876). Przytoczony przepis stanowi, że zakaz funkcjonowania przejazdów kolejowo – drogowych w odległości do 3 km od nowobudowanego skrzyżowania wielopoziomowego nie ma zastosowania w odniesieniu do przejazdów zlokalizowanych w obszarze zabudowanym (ul. Jasna Rola spełnia ten warunek).	1	Uwaga wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji.
8	Najważniejszym elementem projektowym o znaczeniu strategicznym na dekady jest zaprojektowanie nachełnienia 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.	1	Dokumenty planistyczne Miasta, w tym Studium uwarunkowań nie przewiduje lokalizacji torowiska tramwajowego po północnej stronie linii kolejowej.
9	Ze względów kosztownych i przyrodniczych poddaję w wątpliwość potrzebę wytyczenia: a) drogi rowerowej po wschodniej stronie na powierzchni ze względu na jedną ścieżkę z Żurawińca i powiązanie z przejazdem rowerowym przed rozpoczęciem obniżenia. b) drogi rowerowej i chodnika po wschodniej stronie przejazdu ze względu na niewielką liczbę docelowych mieszkańców Umultowa i ogromny koszt prac ziemnych. Dla obsługi ruchu pieszego z Żurawińca dobrym będzie mostek nad przejazdem i zasadne byłby schody, a dla rowerowego z Żurawińca, który jednak trafi na mostek zamiast na przejazd rowerowy wystarczającym będzie cofnięcie się o 200 m.	1	Droga rowerowa po wschodniej stronie stanowi kontynuację projektowanej drogi wzdłuż ul. Umultowskiej. Wzdłuż torów kolejowych koncepcja zakłada budowę schodów.
10	Należy zwiększyć spadek do ok 7,5% (skonsultować z MPK oraz Strażą Pożarną), a co za tym idzie skrócić odcinek na którym on występuje. Według załączonej koncepcji ma on wynosić tylko 4% i ciągnąć się na ponad 200m. Podczas rozmowy z projektantem na konsultacjach, projektant twierdził, że spadek ma wynosić 7,5%. Skąd ta rozbieżność?	1	Po przeanalizowaniu rozwiązań skrócono rampy dojazdowe do niezbędnego minimum przy zachowaniu bezpiecznego pochylenia niwelety.
11	Zwiększenie nachełnienia pozwoli przesunąć wjazd w osiedle, zamiast go likwidować. Nie będzie konieczności budowy nowej drogi do kolejnego wjazdu na ul. Umultowską.	1	Po przeanalizowaniu rozwiązań skrócono rampy dojazdowe do niezbędnego minimum przy zachowaniu bezpiecznego pochylenia niwelety. Pozwoliło to na zaprojektowanie zjazdu na osiedle.
12	Brakuje dojścia do przystanku po zachodniej stronie ul. Umultowskiej. Piesi i tak wydepczą ten trawnik jeśli nie będzie łącznika.	1	Wniosek zostanie przeanalizowany podczas opracowywania projektu budowlanego.
13	Nie ma uzasadnienia ruchowego dla osobnych ciągów pieszych i rowerowych po zachodniej stronie ul. Umultowskiej.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana. Chodniki i drogi dla rowerów zostały ograniczone do minimum.
14	Należy przeanalizować poszerzenie drogi dla rowerów i pieszych po wschodniej stronie (dolny ciąg) lub zamianę go na osobne ciągi dla pieszych i rowerzystów.	1	Wniosek nie został uwzględniony. Zaprojektowanie odrębnej drogi dla pieszych i rowerów spowodowałoby przesunięcie rozwiązań na zachód, czego unikamy by nie likwidować większej liczby miejsc parkingowych - na wniosek mieszkańców.
15	Należy skoordynować ze sobą 3 projekty: a) Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Połabskiej, Umultowskiej, Łużyckiej, Stoińskiego i Wiechowicza, b) Koncepcja przebudowy skrzyżowania drogowo – kolejowego w ciągu ul. Umultowskiej, c) koncepcja budowy ul. Umultowskiej.	1	Projekty zostały skoordynowane.
16	Brak wjazdu w ul. Bronisława. Należy zaprojektować nowy łącznik z ul. Krygowskiego. Inaczej będzie brak przejazdu dla mieszkańców oraz dojazdu do cmentarza i przedszkola Gumisie.	42	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Uwagi będzie można przeanalizować podczas opracowywania projektu budowlanego.

17	Czy w ramach planowania nowego przejazdu przez tory w ciągu ulicy Umultowskiej można by też uwzględnić oświetlone przejście pieszo-rowerowe od ulicy Jasna Rola do ulicy Umultowskiej?	1	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji.
18	Połączenie ulicy Bronisława ścieżką pieszo-rowerową z ulicą Krygowskiego, najlepiej wzdłuż ulicy Umultowskiej. Jak widzę z wizualizacji nowej koncepcji przejazdu kolejowego ulica Bronisława będzie zaślepiona i będzie się kończyć małym placem do zawracania. Gdyby od tego placu do ulicy Krygowskiego biegła krótka ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż ulicy Umultowskiej to byłoby to idealnie rozwiązanie, szczególnie gdyby wzdłuż ulicy Bronisława było możliwe ustawienie kilku lamp.	6	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Będzie można go przeanalizować podczas opracowywania projektu budowlanego.
19	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Krygowskiego i Umultowskiej.	1	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji i jest objęty innym projektem.
20	Należy zaprojektować nowe połączenie ul. Bronisława z ul. Krygowskiego, np. przez działkę 5/8 (częściowe wyłączenie). W przeciwnym razie wyjazd z północnych Naramowic dużo się wydłuży. Wpłynie to też również na większe obciążenie.	1	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Będzie można przeanalizować go podczas opracowywania projektu budowlanego.
21	Czy rozważano połączenie tramwaju z ulicy Praw Kobiet z pętlą na Sobieskiego wzdłuż torów PKP?	1	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Ponadto przedmiotowy postulat nie posiada odniesienia w dokumentach planistycznych Miasta.
22	Brak możliwości szybkiego przejścia z chodników pod wiaduktem na zachodnią stronę do ulicy zlokalizowanej wzdłuż linii kolejowej 395 - przydałyby się tu przynajmniej schody.	2	Koncepcja, na podstawie wniosków mieszkańców, została przeprojektowana. Obecny projekt przewiduje schody po obu stronach ulicy Umultowskiej.
23	Dużym problemem jest w tym miejscu nie sam przejazd, a sprawność urządzeń. Regularnie w ostatnich latach wydłużony czas zamknięcia tego przejazdu powoduje wyświetlanie przez Tarcze Ostrzegawcze Przejazdowe na linii kolejowej.	1	Uwaga stanie się nieaktualna po wybudowaniu bezkolizyjnego skrzyżowania.
24	Dobrze byłoby rozważyć zmianę organizacji ruchu na skrzyżowaniu z ulicą Krygowskiego, aby pierwszeństwo było po łuku z ul. Krygowskiego w Umultowską.	1	Poza zakresem obecnego opracowania. Organizacją ruchu na poznańskich ulicach zarządza Miejski Inżynier Ruchu.
25	W przypadku odłączenia ul. Bronisława, przydałyby się schody lub ścieżka umożliwiająca przejście na chodnik wzdłuż drogi Umultowskiej.	1	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego.
26	Ten obszar jest zalewany przy najmniejszych opadach, po obniżeniu terenu, nawet przy dobrym drenażu będzie to ciągły problem!	1	Rozwiązania dotyczące odwodnienia będą szczegółowo analizowane na etapie opracowywania projektu budowlanego. Odwodnienie zostanie obliczone dla przyjętych natężeń deszczu.
27	Ścieżka rowerowa i przejście dla pieszych w tym miejscu są niezbędne (po stronie Żurawińca).	1	Uwaga uwzględniona.
28	Bezsensowny zabieg - wycinka części drzew, żeby zrobić asfaltową drogę rowerową po wschodniej stronie ul. Umultowskiej! Podczas, gdy są już bardzo przyjemne ścieżki przez las.	1	Projektowana droga dla pieszych i rowerów stanowi element pasa drogowego i będzie stanowić powiązanie z projektowanymi rozwiązaniami m.in. na skrzyżowaniu ulicy Umultowskiej i Krygowskiego oraz Opieńskiego.
29	Za mało przejść dla pieszych żeby przejść z osiedla Batorego do Żurawińca.	4	W koncepcji zaproponowane przejście dla pieszych oraz kładkę wzdłuż torów kolejowych.
30	Dzięki temu, że jest przejazd, to przynajmniej samochody zwalniają. Jeżdżę tędy codziennie, 4x dziennie. Włączam się w lewo w Umultowską z osiedla w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Czasem trzeba chwilę poczekać i tyle, po chwili przejazd się rozluźnia. Jak będzie przejazd bezkolizyjny, to samochody będą pędzić. Będzie głośniejsze (mieszkam w bloku 41A).	1	Przyjęte rozwiązania projektowe nie zwiększą hałasu. Wprowadzenie ruchu do tunelu oraz ograniczenie prędkości zmniejszy hałas słyszany w okolicznych budynkach.
31	Utrudniony dojazd do bloków 41, 41A i pozostałych pp. tej stronie.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana m.in. pod względem geometrii wjazdu na osiedle Batorego.
32	Bezsensowna wycinka drzew, żeby zrobić drogę dojazdową do osiedla Batorego.	3	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana m.in. pod względem geometrii wjazdu na osiedle Batorego. Rozwiązanie takie przyczyni się do mniejszej ingerencji w istniejący teren zieleni.

33	Bezsensowna wycinka drzew, żeby zrobić drogę rowerową wzdłuż Żurawińca.	4	Projektowana droga dla pieszych i rowerów stanowi element pasa drogowego i będzie stanowić powiązanie z projektowanymi rozwiązaniami m.in. na skrzyżowaniu ulicy Umultowskiej i Krygowskiego oraz Opieńskiego.
34	Co z tym skrzyżowaniem? (z ul. Bronisława).	1	Koncepcja zakłada zamknięcie skrzyżowania ul. Bronisława z Umultowską. Nowe połączenie ul. Bronisława z ul. Krygowskiego zostanie przeanalizowane na etapie opracowywania projektu budowlanego.
35	Asfalt wzdłuż rezerwatu, wystarczyłaby droga gruntowa utwardzona (droga dla pieszych i rowerzystów).	1	Droga dla pieszych i rowerzystów została zaprojektowana zgodnie ze standardami rowerowymi Miasta Poznania.
36	Zdecydowanie lepsza lokalizacja na bezkolizyjne skrzyżowanie jest w ulicy Naramowickiej zwłaszcza że i tak większość ruchu z Umultowskiej docelowo wpina się w Naramowicka.	3	Uwaga wykracza poza zakres koncepcji.
37	Potencjalnie bardzo duże korki / kolizyjność skrzyżowania z Krygowskiego spowodowane zwiększonym ruchem na Umultowskiej.	1	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego.
38	Ograniczona przepustowość Umultowskiej na dalszym odcinku co po bardzo prawdopodobnym zwiększeniu ruchu spowoduje wieczne korki w godzinach szczytu - uciążliwość dla kierowców i mieszkańców.	2	Na przepustowość ulicy Umultowskiej wpływają zlokalizowane, w jej przebiegu, skrzyżowania z innymi drogami. Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania zmniejszy uciążliwość dla kierowców, ograniczy hałas, poprawi w znaczący sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie będzie wpływać na zwiększenie ruchu pojazdów.
39	Skrzyżowanie Umultowska / Opieńskiego będzie tragiczne, już teraz jest niebezpieczne i często się zatyka (lewoskręty).	1	Koncepcja przebudowy skrzyżowania jest osobnym zadaniem, poza zakresem konsultowanej koncepcji.
40	Odciecie osiedla od Żurawińca będzie sporym ciosem dla mieszkańców Osiedla, zamieni cicha enklawę w jeszcze jedno blokowisko.	1	Koncepcja zakłada przejście dla pieszych oraz kładkę w miejscu obecnie funkcjonujących przejść dla pieszych. To rozwiązanie nie pogorszy komunikacji pomiędzy osiedlem a lasem.
41	Niewielka częstotliwość pociągów nie do końca uzasadnia konieczność przebudowy skrzyżowania na bezkolizyjne, aby uzyskać faktycznie płynny wyjazd z miasta ta trasa powinno się przebudować cały ciąg, aż do Naramowickiej i dalej.	1	Po przeprowadzeniu remontu kolejowej obwodnicy Poznania przez PKP, zostanie skierowany na nią ruch pociągów podmiejskich, co znacznie zwiększy natężenie ruchu kolejowego. Budowa ul. Nowej Naramowickiej stanowi odrębne zadanie inwestycyjne.
42	Kładka powinna mieć max 4m, po co aż tyle?	1	W celu bezpiecznego poruszania się pieszych i rowerzystów.
43	Ciąg pieszo rowerowy zamiast drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Umultowskiej oraz spowalniacze ruchu rowerowego, żeby było bezpiecznie.	8	W koncepcji wprowadzone zostały już zmiany w zakresie układu dróg dla pieszych i rowerów po stronie zachodniej. Nie buduje się spowalniczy dla rowerzystów.
44	Spowalniacze ruchu rowerowego po wschodniej stronie ul. Umultowskiej.	2	Uwaga niezgodna z przepisami technicznymi oraz dobrymi praktykami rowerowymi.
45	Szersza nawijka dla rowerów (zachodnia strona, zjazd pod tory kolejowe).	2	Zwiększenie promienia łuku spowodowałoby zwiększenie wycinki drzew. Proponowane rozwiązanie jest kompromisem pomiędzy ochroną istniejącej zieleni, a wygodą użytkownika.
46	Usunięcie tzw. okrajka lasu (strefy ekotonowej) stworzy otwartą ścianę drzewostanu, co zwiększy ryzyko uszkodzeń od wiatru. Nasłonecznione, odsłonięte drzewa będą osłabione i podatne na ataki szkodników.	1	Ściana lasu jest osłonięta zabudową mieszkaniową i nie jest narażona na bezpośrednie działanie wiatru z kierunku zachodniego.
47	Brak informacji o czasie, jaki jest potrzebny na tak dużą inwestycję. Inwestycja wyłączy ten przejazd na wiele miesięcy, powodując bardzo duże ograniczenia dla mieszkańców północnej części piątkowa (m.in. Batorego, Sobieskiego, Chrobrego).	1	Realizacja inwestycji może potrwać około 18 miesięcy. Organizacja ruchu na czas budowy zostanie zaprojektowana przed rozpoczęciem prac budowlanych. Będziemy starali się minimalizować utrudnienia w ruchu.

48	Projekt bardzo dobry. Mam jednak obawy co do kształtu ronda i w ogóle jego powstania. Gdzie można zobaczyć koncepcję ronda i czy będzie ono wykonane razem z tunelem? Wcześniej? Później? (Umultowska/Opieńskiego).	1	Koncepcja budowy ronda jest osobnym zadaniem. Obecnie brakuje środków w planie finansowym Miasta na budowę bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul. Umultowskiej. Nie ma obecnie określonych ram czasowych obydwóch zadań.
49	Przeście do Żurawińca będzie utrudnione (kładka wzdłuż torów).	1	Zaproponowane przejście dla pieszych oraz kładka, w miejscach obecnie funkcjonujących przejść dla pieszych, nie pogorszy komunikacji pomiędzy osiedlem a lasem.
50	Ul. Umultowska, przy skrzyżowaniu z ul. Krygowskiego jadąc od strony os. Batorego, uwzględnić dwa pasy ruchu. Jeden do skrętu w lewo w kier. Kampusu UAM, drugi do jazdy prosto i skrętu w prawo	3	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego.
51	Negatywne: przeniesienie dużego natężenia ruchu na tereny wewnątrzosiedlowe, kolizyjne połączenie dróg wewnątrz osiedlowych na osiedlu Batorego.	2	Projektowane bezkolizyjne skrzyżowanie drogowo-kolejowe nie przeniesie dodatkowego ruchu na tereny osiedla. Jednocześnie skorygowano w koncepcji lokalizację wjazdu na osiedle zgodnie z postulatami mieszkańców.
52	Powinno być zapewnione bezkolizyjne połączenie rowerowe i piesze jako wystarczające. Ul. Umultowska nie stanowi ramy komunikacyjnej i nie może zapewniać dojazdu do śródmieścia z powiatów na północ od Poznania.	1	Ulica Umultowska jest drogą publiczną. Nie można zabronić poruszania się po niej np. mieszkańcom powiatu. Ulica jest ważna dla mieszkańców północnej części miast.
53	Ulica Umultowska musi mieć po dwa pasy w każdym kierunku w celu poprawienia przepustowości i odciążenia Naramowic.	1	Uwaga poza zakresem obecnego opracowania. Wykonanie układu 2+2 bez kontynuacji nie zwiększy przepustowości odcinka, a jedynie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
54	Drogi rowerowe nie są potrzebne ważniejsze są auta które ciągle stoją w korkach a stojąc w korkach najbardziej psują środowisko.	1	Zgodnie ze standardami zrównoważonego rozwoju sieci dróg zarówno drogi dla pieszych oraz rowerów jak i jezdnie dla samochodów są tak samo ważne z punktu widzenia zapewnienia alternatywnych środków transportu. Zwiększenie dostępności infrastruktury rowerowej ma oczywisty i policzalny wpływ na zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w terenach wysoce zurbanizowanych (każdy dodatkowy rower w sieci połączeń to jedno auto mniej stojące w korku).
55	Potrzeba wybudowania skrzyżowania bezkolizyjnego, już w tej chwili są ciągle stłuczki (Umultowska/Krygowskiego).	1	Skrzyżowanie ulic Umultowska i Krygowskiego jest poza zakresem konsultowanej koncepcji.
56	Kładka pieszo rowerowa wydaje się zupełnie niepotrzebna, a w dodatku wprowadza komplikacje dla pieszych i rowerzystów w innych miejscach. W założeniu jedyną funkcją kładki jest "ułatwić poruszanie się w kierunku Rezerwatu Żurawiniec" (cytat z koncepcji), jednak również bez tej kładki poruszanie się w tym kierunku nie będzie wcale trudne – w koncepcji istnieje przejście/przejazd w okolicy przystanku autobusowego. Oczywiście zgadzam się, że kładka na pewno ułatwi poruszanie się w kierunku Żurawińca, bo wyeliminuje potrzebę przekraczania jezdni, ale w mojej opinii jest to jedyne ułatwienie (kwestia konkretnego miejsca, w którym wchodzimy do rezerwatu, jest moim zdaniem bez znaczenia). Jednak jednocześnie utrudni w poruszaniu się, zarówno pieszych jak i rowerzystów, w osiedla Batorego w stronę Umultowa: - piesi będą musieli "nadrabiać" dość spory odcinek by dotrzeć do rozvidlenia projektowanych ciągów pieszych i rowerowych, najpierw idąc wzdłuż ulicy Umultowskiej, oddalając się od torów, a potem idąc w drugą stronę by przejść pod torami, - rowerzyści natomiast (dla których ta odległość jest raczej nieznaczająca), będą musieli pokonać tu 180 stopni. Gdyby zrezygnować z kładki, można by poprowadzić tylko po jednym ciągu pieszym i rowerowym po zachodniej stronie ulicy Umultowskiej, które schodziłyby do poziomu "pod torami" zarówno wzdłuż ulicy Umultowskiej, jak i wzdłuż torów kolejowych. Podobnie po stronie wschodniej zostałby tylko jeden ciąg pieszo-rowerowy, przebiegający pod torami kolejowymi. Moim zdaniem ZDM powinien rozważyć którą relację powinno się ułatwić mieszkańcom: Batorego - Żurawiniec czy Batorego - Umultowo (bo obydwie będą zachowane, z kładką czy bez).	1	Kładka jest jednym z częściej pojawiających się postulatów mieszkańców w celu zapewnienia wygodnej i bezpiecznej komunikacji z lasem. Jednocześnie w koncepcji przeprojektowano układ pieszy i rowerowy po stronie osiedla Batorego w celu zmniejszenia likwidacji miejsc parkingowych. Doprojektowane zostały schody w rejonie kładki w celu skrócenia drogi dla pieszych.
57	Dla ruchu pieszego po obu stronach kładki potrzebne jest zejście po schodach lub zjazd windą z chodników do tunelu.	1	Koncepcja została zmodyfikowana. Zaprojektowano schody.
58	Wydaje mi się, że nie ma potrzeby robienia chodnika i ścieżki rowerowej/ ciągu pieszo rowerowego po obu stronach ulic. A już na pewno nie dwóch ciągów/ ścieżek po stronie osiedla Batorego.	1	Podczas konsultacji uwzględnione zostały głosy mieszkańców. Zmieniono układ pieszy i rowerowy po stronie osiedla Batorego, aby zachować więcej miejsc postojowych. Doprojektowane zostały schody w rejonie kładki w celu skrócenia drogi pieszych.
59	Konieczne jest dalsze połączenie z ul. Deszczową aby zapewnić bezkolizyjny przejazd kierowcom z Moraska czy Suchego Lasu. Umożliwi to też poprowadzenie nowych tras autobusowych.	1	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji związanej z likwidacją przejazdu kolejowego.
60	Należy zachować wyjazd z osiedla Batorego.	1	Uwaga uwzględniona.
61	Należy zachować przejście dla pieszych przy torach kolejowych.	1	Została zaprojektowana kładka dla pieszych i rowerzystów, co znacząco poprawi bezpieczeństwo.
62	Połączenie chodnika i ścieżki rowerowej z ciągiem pieszo-rowerowym jest po prostu niepraktyczne. Biorąc pod uwagę dużą ilość osób spacerujących z dziećmi oraz wózkami wyminięcie ich rowerem jest problematyczne, w szczególności, że dzieci są nieprzewidywalne.	1	Zaproponowane rozwiązania są zgodne z obowiązującymi przepisami. Wszyscy uczestnicy poruszający się po drogach dla pieszych i rowerów powinni zachować ostrożność.

63	Konieczność przebudowy kanalizacji OPL oraz ciepłota na osiedlu Stefana Batorego.	1	Rozwiązania koncepcyjne nie kolidują z istniejącym ciepłociągami. Przebudowa sieci OPL została uwzględniona w kosztorysie zadania.
64	Przejazd dla rowerów będzie generował korki, 200 metrów dalej jest bezkolizyjny przejazd dla rowerów. Piesi będą narażeni na auta wyjeżdżające z osiedla Batorego tak jak jest to dzisiaj, że wyjazd z osiedla jest praktycznie na przejściu dla pieszych.	1	Lokalizacja przejazdu dla rowerów oraz przejścia dla pieszych jest zgodna z przepisami.
65	Zamiast drogi rowerowej w dwóch kierunkach osobno wystarczyłoby zrobić zgodnie z przepisami 1 metr szerszą drogę rowerową która jest w jednym pasie a poszerzyć ulicę dla samochodów do dwóch pasów.	1	Wykonanie układu 2+2 bez kontynuacji w układzie drogowym miasta nie zwiększy przepustowości odcinka a jedynie negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Po uwagach mieszkańców przeprojektowano drogę dla rowerów i chodnik po stronie zachodniej w celu minimalizacji zajęcia terenu parkingu.
66	Kuriozalnym dla mnie pomysłem jest budowa tunelu na drodze, która kilkaset metrów dalej ma progi zwalniające.	1	Zastosowanie progów w ciągu ul. Krygowskiego nie ma związku z projektowanym przejazdem pod torami kolejowymi w ciągu ul. Umultowskiej.
67	Ten teren w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jest sklasyfikowany jako cenny przyrodniczo- zwiększenie ruchu na ulicach wokół jest zagrożeniem dla zamieszkujących go zwierząt.	1	Projektowana inwestycja nie zajmuje terenów klasyfikowanych jako cenne przyrodniczo i nie będzie miała wpływu na zamieszkujące tam zwierzęta.
68	Nie zabarierkować wejścia do lasu "Żurawiniec".	1	W koncepcji zaproponowano przejścia dla pieszych oraz kładkę w miejscu obecnie funkcjonujących przejść dla pieszych. Nie widzimy potrzeby odgradzania barierami lasu od pasa drogowego.
69	Przystanki powinny mieć status "na żądanie". wymiana pasażerska jest tu bardzo mała.	1	Uwaga leży w gestii Zarządu Transportu Miejskiego.
70	Nie ma potrzeby prowadzenia 3 dróg rowerowych wzdłuż ul. Umultowskiej. Należy poprowadzić drogę rowerową tylko od strony wschodniej, a następnie połączyć ją z drogą rowerową wzdłuż torów kolejowych projektując drogę nad ul. Umultowską.	1	Droga rowerowa po wschodniej stronie stanowi kontynuację projektowanej drogi wzdłuż ul. Umultowskiej. Koncepcja przewiduje budowę kładki dla pieszych i rowerzystów nad ul. Umultowską. Po uwagach mieszkańców przeprojektowano drogi dla rowerów po stronie zachodniej.
71	W tym miejscu potrzebny jest ekran dźwiękochłonny - ilość połączeń kolejowych ma zostać zwiększona, a już pociągi są uciążliwe. (wzdłuż torów kolejowych po stronie osiedla Stefana Batorego).	3	Uwaga powinna być skierowana do zarządcy linii kolejowej.
72	Kwiatek do kożucha. Chodzi o ten przejazd rowerowy wzdłuż torów. Rowerem można dojechać do istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Umultowską, przy przystankach autobusowych. Większość tak zrobi, chcąc dojechać do lasu.	1	W koncepcji zaproponowane jest przejście dla pieszych oraz kładka w miejscu obecnie funkcjonujących przejść dla pieszych.
73	Drogę rowerową/chodnik dla pieszych można przysunąć do krawędzi jezdni. Tak samo planowaną drogę dojazdową. Po co te esy-floresy. Droga dojazdowa mogłaby mieć status pieszo jezdni.	1	Konsultowana koncepcja została zmieniona. Przeprojektowano dojazd do osiedla zgodnie z postulatami mieszkańców. Zmieniono również układ dróg dla pieszych i rowerzystów po stronie zachodniej planowanej inwestycji.
74	Tak samo, jak po drugiej stronie ul. Umultowskiej. Ścieżka rowerowa lub pieszo-rowerowa, bliżej krawędzi jezdni i tylko jedna, prowadząca do tunelu. Tą drugą, zaplanowaną wzdłuż lasu nikt nie będzie jeździł, od razu wjedzie w las.	1	Projektowane rozwiązania rowerowe mają powiązania z pozostałymi projektami rowerowymi realizowanymi przez Miasto w ciągu ul. Umultowskiej i stanowią spójną całość infrastruktury rowerowej.
75	Aż się prosi o zaplanowanie w tym miejscu dodatkowych miejsc parkingowych. Właściciele psów przeważnie idą do lasu. (przed wjazdem w osiedle Stefana Batorego).	1	W pasie drogowym brakuje miejsca na lokalizację miejsc postojowych.
76	Może dodatkowy pas na skręt w prawo w Bronisława.	1	Ze względów terenowych nie ma możliwości zaprojektowania wyjazdu spod torów kolejowych w ul. Bronisława.
77	Krygowskiego należy przedłużyć do os. Sobieskiego.	2	Przedłużenie ulicy Krygowskiego jest obecnie projektowanie w ramach osobnego zadania.
78	Rezygnacja z jednej nitki ścieżki rowerowej i przerzucenie jej funkcji na stronę wschodnią ul. Umultowskiej.	1	Konsultowana koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana o likwidację chodnika i drogi rowerowej od strony osiedla Batorego.
79	Koncepcja ta wygeneruje większy ruch dlatego nie widzę potrzeby procedowania dalej tej koncepcji.	1	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania drogowo-kolejowego zmniejszy uciążliwość dla kierowców, ograniczy hałas, poprawi w znaczący sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz przepustowość dla pieszych i rowerzystów. Nie będzie wpływać na zwiększenie ruchu pojazdów w stosunku do obecnego stanu.

80	Droga z całego osiedla nie powinna być tak blisko bloku os. Stefana Batorego 42. Rampa powinna być wcześniej zakończona żeby była możliwość pozostawienia aktualnego wyjazdu przy bloku 41.	1	W koncepcji, po wnioskach mieszkańców, przeprojektowano dojazd do osiedla Batorego zgodnie z postulatami. Zmieniono również układ chodników i dróg rowerowych po stronie zachodniej planowanej inwestycji.
81	Brak połączenia dla pieszych i rowerów aby skręcić z uczęszczanej drogi gruntowej (działka 146/7) w stronę kampusu - konieczność nadrobienia ok. 200 będzie prowokowała nieprzepisowe przechodzenie przez tory.	1	W koncepcji, po wnioskach mieszkańców, zaprojektowano schody w pobliżu torów kolejowych w celu skrócenia drogi dla pieszych.
82	Planowana droga dojazdu do tymczasowego parkingu zdewastuje obecnie istniejącą roślinność (drzewa) i zniszczy życie mieszkańców bloku 42 klatka B-E poprzez zbytne zbliżenie ruchu samochodowego do bloku 42.	2	Po wnioskach mieszkańców, konsultowaną koncepcję zmodyfikowano, m.in. pod względem geometrii wjazdu w osiedle Batorego. Wjazd nie przebiega wzdłuż budynku nr 42.
83	Poprosimy o maksymalne zbliżenie planowanej modyfikowanej ulicy do granicy Rezerwatu Żurawiniec, ponieważ jest tam pas chaszczy, uschniętych pniaków drzew, które i tak należy usunąć.	1	Projektowana inwestycja została maksymalnie zbliżona do lasu, jednak bez ingerencji w teren objęty ochroną.
84	Brak przejścia i przejazdu dla rowerów w relacji Żurawiniec (działka 3/1) - kampus będzie powodowała nieprzepisowe przechodzenie przez tory.	1	W koncepcji, po wnioskach mieszkańców, zaprojektowano schody w rejonie torów kolejowych w celu skrócenia drogi dla pieszych.
85	Bardzo szeroki pas drogowy (aż 4 chodniki/DDR) co podnosi koszty, ingerencję w las i zabiera miejsce np. nasadzeniom od strony os. Batorego dla ograniczenia hałasu.	1	W koncepcji przeprojektowano dojazd do osiedla zgodnie z postulatami mieszkańców. Zmieniono również układ dróg rowerowych po stronie zachodniej planowanej inwestycji.
86	Brak przejścia w tym miejscu wydłuży drogę pieszych i rowerzystów o ok. 200 m (po północnej stronie torów kolejowych).	1	Po wnioskach mieszkańców koncepcja została zmieniona. Zaprojektowano schody w rejonie kładki w celu skrócenia drogi dla pieszych.
87	Chodnik i droga rowerowa po obu stronach jezdni są całkowicie redundantne przy braku ich połączeń (przejść, ramp) z kierunkami poprzecznymi.	1	Koncepcja, na wniosek mieszkańców, została zmieniona. Przeprojektowano dojazd do osiedla. Zmieniono również układ chodników i dróg rowerowych po stronie zachodniej planowanej inwestycji.
88	Brak przejścia i przejazdu do lasu przed torami kolejowymi od strony południowej, za przystankami.	1	W miejscu istniejącego przejścia zaprojektowano kładkę dla pieszych i rowerzystów.
89	Obecnie ścieżka pieszo-rowerowa po tej stronie ulicy ma charakter wybitnie leśny/parkowy, np. jest nieutwardzona oraz oddzielona od jezdni drzewami itd. Czy istnieje możliwość utrzymania leśnego charakteru tego fragmentu? Czy można by było np. ją zwęzić, by posadzić drzewa krzewy itd.?	1	Projektowana droga dla pieszych i rowerów stanowi element pasa drogowego i powinna spełniać wymagania obowiązujących standardów rowerowych Miasta Poznania.
90	Drogi dla rowerów pod wiaduktem powinny być wydzielone od ruchu pieszego. Ciągi prowadzące na osiedle i do Żurawieńca w ostateczności mogą być zrealizowane jako wspólne.	1	Zgodnie ze standardami rowerowymi Miasta Poznania droga dla rowerów i chodnik są rozdzielone półmetrową opaską z kamienia.
91	Schody po północnej stronie linii kolejowej i zachodniej ul. Umultowskiej.	2	Uwaga uwzględniona - zaprojektowano schody w rejonie torów kolejowych, po południowej stronie.
92	Brak połączenia terenów spacerowych (las "za torami") z osiedlem.	1	W koncepcji zaproponowano przejście dla pieszych oraz kładkę w miejscu obecnie funkcjonujących przejść dla pieszych.
93	Niedaleko budowanego wiaduktu można by wziąć pod uwagę przejścia dla pieszych/rowerów (po północnej stronie linii kolejowej).	1	Przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy jest przewidziany w rejonie skrzyżowania z ul. Krygowskiego, gdzie chodniki i drogi dla rowerów mają swoją kontynuację.
94	Zbudowanie kładki nad torami lub zejścia podziemnego tak by od strony działki 146/7 móc skręcić w lewo (w kierunku UAM) bez konieczności skręcania w prawo, albo na odcinku do rozwidlenia ścieżki rowerowej zamienić stronomi ścieżkę i chodnik.	1	W koncepcji, po wnioskach mieszkańców, zaprojektowano schody w rejonie torów kolejowych.
95	Opracowanie powinno pokazywać dowiązanie do stanu istniejącego - brak ciągłości z infrastrukturą rowerową.	1	Przedstawiona koncepcja dowiązuje się do projektów w ciągu ul. Umultowskiej oraz Krygowskiego. Projekt jest dowiązany do istniejącej infrastruktury pieszo-rowerowej w ul. Krygowskiego.
96	Zbędna realizacja zatok przystankowych, co powoduje zwiększenie zajętości terenu = wycinki + zabranie większej powierzchni PSM (parking = konflikt społeczny + zwiększenie kosztów przejęcia nieruchomości).	1	Przystanki są w lokalizacji istniejących przystanków autobusowych. Na etapie opracowywania projektu budowlanego można przeanalizować zastąpienie zatok przystankowych platformami przystankowymi.
97	Brak wskazanych parametrów drogi dojazdowej - być może istnieje możliwość odchudzenia, dzięki czemu ingerencja będzie mniejsza.	1	Konsultowana koncepcja, na wniosek mieszkańców, została zmieniona. Przeprojektowano dojazd do osiedla. Zmieniono również układ chodników i dróg rowerowych po stronie zachodniej planowanej inwestycji.
98	Dlaczego zaprojektowane pasy ruchu mają szer. 3,5 m? Zwężenie do dopuszczalnych 3 m pozwoli na zmniejszenie zajętości terenu.	1	Szerokość jezdni 7 metrów oraz opaski bezpieczeństwa pozwalają na zapewnienie przejazdu pojazdów uprzywilejowanych nawet w chwili powstania zagrożenia w tunelu.
99	Brak zachowania Standardów Rowerowych - łuk (Krygowskiego/Umultowska).	1	Stan istniejący jest poza zakresem konsultowanej koncepcji.

100	Brak możliwości utrzymania ruchu na czas budowy - jakie będą alternatywy dla tych tysięcy pojazdów (np. dojazd do UAM?).	1	Alternatywą jest przejazd w ciągu ulicy Naramowickiej. Organizacja ruchu na czas budowy zostanie zaprojektowana przed rozpoczęcie prac budowlanych z uwzględnieniem minimalizacji utrudnień dla mieszkańców.
101	W związku z coraz częstszymi ulewnymi, nagłymi opadami, zastanawia mnie, czy przewidziane odprowadzanie wody, podoba wyzwaniom atmosferycznym, tak, aby woda nie gromadziła się w powstałym "tunelu".	1	Na etapie projektu budowlanego konieczne będzie opracowanie branży związanej z kanalizacją deszczową i uzgodnienie jej z Aquanet Retencja. Konieczne będzie zapewnienie prawidłowego odwodnienia wszystkich elementów drogowych.
102	Czy po wycince drzew niezbędnej do przebudowy, dodane zostaną nowe nasadzenia w formie rekompensaty środowiskowej?	1	Na etapie opracowywania projektu budowlanego przewidziane będą nasadzenia rekompensacyjne.
103	Tramwaj który miałby iść po Naramowickiej można by puścić Krygowskiego.	1	Uwaga jest poza zakresem konsultowanej koncepcji. Postulat nie posiada odniesienia w dokumentach planistycznych Miasta.
104	DDR do przeniesienia na stronę wschodnią (po północnej stronie torów kolejowych).	1	Po zachodniej stronie przewidziany jest chodnik i droga dla rowerów, natomiast po wschodniej stronie ciąg pieszo-rowerowy.
105	Należałoby uzupełnić przejście o przejazd dla rowerów (przez Umultowską przy Krygowskiego).	1	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego.
106	Bardzo dobrze, że zaplanowano zatoki autobusowe po obu stronach jezdni.	1	Uwaga nie wymaga komentarza.
107	Tutaj wzdłuż granicy lasu idzie ścieżka, z której często korzystają piesi i rowerzyści. Nowy ciąg pieszo-rowerowy powinien uwzględnić przyłączenie do tej ścieżki. (od przejazdu kolejowego w kierunku UAM).	1	Projektowane rozwiązania rowerowe mają powiązania z pozostałymi projektami w ciągu ulic Umultowskiej oraz Krygowskiego i stanowią spójną całość.
108	Nowy tunel powinien być tak zaprojektowany, aby w przyszłości (za kilkadziesiąt lat) można było poszerzyć przejazd. Myślmy o przyszłych pokoleniach.	1	Zaproponowane rozwiązania dowiązują się do stanu istniejącego.
109	W lesie jest wiele ścieżek prostopadłych do planowanego ciągu pieszo-rowerowego. W dalszych pracach projektowych należy uwzględnić przyłącza do nich.	1	Podłączenie duktów leśnych zostanie przeanalizowane na etapie opracowania projektu budowlanego.
110	Dla zachowania dystansu między chodnikiem i drogą rowerową a jezdnią warto przesunąć chodnik i drogę rowerową delikatnie bardziej na zachód. Pomoże to przy dostosowaniu geometrii pod nowe rondo. (po stronie osiedla Batorego).	1	Koncepcja budowy ronda jest odrębnym zadaniem. Konsultowany projekt dowiązuje się do stanu obecnego i planowanych sąsiednich inwestycji.
111	Przy przedłużaniu ulicy Krygowskiego warto zachować przejście dla pieszych i rowerzystów w dotychczasowym miejscu (oddalonym od skrzyżowania).	1	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji.
112	Potrzeba wzmocnienia komunikacji autobusowej MPK na odcinku od ul. Naramowickiej na wysokości ul. Maków Polnych z pętlą na os. Sobieskiego.	1	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji.
113	Brak bezpiecznego chodnika, brak oświetlenia i zbyt wąska droga jest zagrożeniem dla pieszych korzystający z ul. Bronisława. Bardzo często dochodzi tam to sytuacji konfliktowych i zagrażających życiu.	1	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji.
114	Barak połączenia pieszego i rowerowego - czy idąc tą drogą (Bronisława) trzeba będzie nadrobić ok 500m by przejść na drugą stronę - czy może wdrapywać się na jakiś murek w sposób zagrażający zdrowiu ?	1	W koncepcji skrzyżowanie z ul. Bronisława zostaje zamknięte. Wnioski dotyczące podłączenia ul. Bronisława z ul. Krygowskiego zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
115	Rezerwat Żurawiniec nie całkiem jest bezpiecznym miejscem. Brak dojazdu/dojazdu na drugą stronę w kierunku autobusów i usług spowoduje komiczność korzystania z leśnych ścieżek. Wielokrotnie w tym miejscu słychać było o ekshibicjonistach i "dziwnych" ludziach zaczepiających młodzież i studentów.	1	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji.
116	Skoro tak się Państwo chwalicie kładką pieszą , że mieszkańcy os. Batorego będą mogli dochodzić nią do terenów rekreacyjnych w lesie na spacer by odpocząć czy aktywnie spędzić czas . Ale niezrozumiałym jest dlaczego od cywilizacji chcecie odciąć mieszkańców ul. Jasna Rola. Należałoby wybudować przynajmniej oświetlony chodnik wzdłuż torów od ul. Jasna Rola do kładki pieszej i ścieżki rowerowej.	2	Uwaga wykracza poza zakres prezentowanej koncepcji.
117	Ulicą Umultowską na odcinku ul. Opieńskiego / ul. Krygowskiego, jeżdżę od kilkunastu lat dwa razy dziennie (również żona tą trasą często jeździ) i uważam, iż przy tak dużej inwestycji oraz przy tak wzrastającym ruchu w tym rejonie (m. in. budowa nowego osiedla przy ul. Zagajnikowej ok. 60 domów/ok. 100 samochodów - https://pzd-mieszkania.pl/osiedle_zagajnik/ + dalsza rozbudowa Kampusu UAM + budowa/remont ul. Umultowskiej od Krygowskiego do ul. Ślazowej + inne inwestycje) zamiast skrzyżowania ul. Krygowskiego/ul. Umultowska, konieczna budowa ronda turbinowego, tzn. rondo z wydzielonym pasem ruchu dającym możliwość bezpośredniego skrętu w prawo z ul. Umultowskiej w ul. Krygowskiego w kierunku ul. Dziegielowej (największy ruch samochodów).	1	Przebudowa skrzyżowania jest ujęta w odrębnym opracowaniu dotyczącym budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Piątkowo. Zaprojektowano tam skrzyżowanie skanalizowane.
118	Brak przejścia dla pieszych dla mieszkańców idących na Kampus Morasko od strony ul. Jasna Rola i ul. Bronisława (przejście pod wiaduktem z długą okrężną drogą).	2	Kładka jest jednym z częściej pojawiających się postulatów mieszkańców w celu zapewnienia wygodnej komunikacji z lasem. Jednocześnie w koncepcji przeprojektowano układ pieszy i rowerowy po stronie osiedla w celu zmniejszenia likwidacji miejsc postojowych. Doprojektowano również schody w rejonie kładki w celu skrócenia drogi.

Rada Osiedla Piątkowo			
119	Tory kolejowe powinny zostać skutecznie odgródzone, aby uniemożliwić przejście pieszym w miejscach niedozwolonych. Obecnie większość pieszych kierujących się w stronę kampusu korzysta ze skrótu przez lasek na zachód od ul. Umultowskiej. Przebudowa skrzyżowania bez właściwego odgrózenia torów kolejowych (po obu stronach ul. Umultowskiej) może prowadzić do zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu pieszych i podróżujących pociągiem.	2	Wniosek odnosi się do terenów PKP i nie dotyczy budowy bezkolizyjnego skrzyżowania.
120	Ulica Bronisława jest ważnym łącznikiem północnej części Piątkowa oraz Moraska z Naramowicami, o czym świadczy natężenie ruchu na wskazanej ulicy. Rada Osiedla Piątkowo wnosi o rozpatrzenie możliwości przeprowadzenia alternatywnego wjazdu w ul. Bronisława, aby likwidacja skrzyżowania z ul. Umultowską nie oznaczała odcięcia się tej części miasta m. in. od ul. Jasna Rola.	1	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Założenie takie będzie można przeanalizować podczas opracowywania projektu budowlanego.
121	Zwiększenie przepustowości ul. Umultowskiej poprzez przebudowę skrzyżowania drogowo-kolejowego powinno wiązać się z realizacją projektu budowy ronda na skrzyżowaniu z ul. Opieńskiego. Z uwagi na wciąż rosnące natężenie ruchu na ul. Umultowskiej wspomniane wyżej skrzyżowanie z ul. Opieńskiego w obecnym kształcie jest źródłem powstających zatorów w jego obrębie. W kontekście modernizacji kolejowej obwodnicy Poznania i planowanego dopuszczenia na niej ruchu pociągów pasażerskich budowa ronda jest równie ważna, jak przedmiotowa koncepcja przebudowy skrzyżowania drogowo-kolejowego.	9	Koncepcja budowy ronda jest osobnym zadaniem.
122	Sprzeciw przeciwko likwidacji miejsc parkingowych na osiedlu Batorego.		Koncepcja po wnioskach mieszkańców została zmieniona. Zlikwidowany został chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego, co pozwoli pozostawić więcej miejsc postojowych na istniejącym parkingu.
Rada Osiedla Umultowo			
123	Budowa wiaduktu w ciągu ulicy Morasko.	3	Wniosek wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji.
Poznańska Spółdzielnia Mieszkaniowa			
124	Wnosimy jednak o zmianę koncepcji i ograniczenie jej zakresu w taki sposób, by nie ingerowała ona w nieruchomości stanowiące własność Spółdzielni, tj. dz. 147/27 i 147/24.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana. Chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego została zlikwidowana, co pozwoli pozostawić więcej miejsc postojowych na istniejącym parkingu.
125	Z koncepcji nie wynika, w jaki sposób pogłębiony deficyt miejsc postojowych miałby zostać zrekompensowany likwidacją parkingu.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana. Chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego została zlikwidowana, co pozwoli pozostawić więcej miejsc postojowych na istniejącym parkingu.
126	Nie jest przy tym jasne jaka będzie podstawa prawna realizacji koncepcji w odniesieniu do działki stanowiącej własność Spółdzielni, w ramach jakiej procedury ani czy są przewidziane środki na odszkodowanie dla Spółdzielni.	1	W przypadku realizacji zadania projekt budowlany będzie wykonywany na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
127	Celowe jest by przebieg dróg dla pieszych i rowerów wzdłuż istniejącego parkingu ograniczony był do dz. 147/25 stanowiącej własność miasta Poznania.	1	Nie ma możliwości ograniczenia koncepcji do działki nr 147/25.
128	Poprzez rezygnację z oddzielnych ciągów pieszych oraz dróg rowerowych (cztery odrębne ciągi) i zastąpienie ich dwoma ciągami pieszo-rowerowymi, tak jak jest to planowane po wschodniej stronie ul. Umultowskiej, wzdłuż granicy rezerwatu Żurawiniec.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana. Chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego została zlikwidowana, co pozwoli pozostawić więcej miejsc postojowych na istniejącym parkingu.
129	Koncepcja zakłada usunięcie całej istniejącej roślinności wzdłuż ul. Umultowskiej po jej zachodniej stronie, w tym dojrzałych drzew stanowiących naturalną osłonę od intensywnego ruchu samochodowego na tej ulicy. Dotyczy to również usunięcia terenu zielonego na dz. 147/27 stanowiącej własność Spółdzielni, który według koncepcji ma stanowić element drogi dojazdowej do parkingu i w głąb osiedla. Na terenie objętym koncepcją nie zostały przewidziane żadne nasadzenia kompensacyjne.	1	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmodyfikowana m.in. pod względem geometrii zjazdu na osiedle Batorego. Nowe rozwiązanie przyczyni się do mniejszej ingerencji w istniejący teren zieleni. Nasadzenia rekompensacyjne zostaną określone na etapie opracowywania projektu budowlanego.
130	Z uwagi na powyższe koncepcja budzi również wątpliwości z punktu widzenia zgodności z obowiązującymi dokumentami: a) uchwałą nr X/144/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 16 kwietnia 2019 r. – Plan Adaptacji do Zmian Klimatu Miasta Poznania do roku 2030, b) zarządzeniem nr 321/2024/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 20 marca 2024 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Retencji dla Miasta Poznania”. W szczególności obawy budzi możliwość zmiany naturalnego spływu wód opadowych na teren parkingu.	1	Koncepcja jest zgodna z przytoczonymi dokumentami prawa miejscowego. Zajętość terenu w rejonie parkingu została zmniejszona wobec czego nie zachodzi zagrożenie zmiany kierunków spływu wody opadowej.
131	Sprzeciw przeciwko likwidacji miejsc parkingowych na osiedlu Batorego.	98	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została skorygowana. Chodnik i droga rowerowa od strony osiedla Batorego została zlikwidowana, co pozwoli pozostawić więcej miejsc postojowych na istniejącym parkingu.
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza			
132	Jednym z kluczowych ograniczeń technicznych w ramach projektu jest konieczność wpięcia się w obecnie funkcjonujący układ drogowy na skrzyżowaniu ul. Krygowskiego i Umultowskiej. Z uwagi na długość odcinka ul. Umultowskiej od rzeczonego skrzyżowania do przejazdu kolejowego (tylko 120m) konieczne jest zaprojektowanie ciągu o znaczącym kącie spadku jezdni. Oznaczać to może potencjalny problem z przemieszczaniem się odcinkiem w okresach zimowych. Obecnie ulica Umultowska znajduje się w wykazie jezdni o podstawowym znaczeniu komunikacyjnym na terenie miasta Poznania, co oznacza, że jest ona ciągiem zaliczonym do drugiej kategorii w kontekście utrzymania i odśnieżania. W związku z powyższym rekomenduje się włączenie ulicy Umultowskiej do tzw. sieci strategicznej tj. najważniejszej klasy standardu utrzymania i odśnieżania. Kluczowe ponadto w kontekście realizacji inwestycji uwzględniającej znaczną ingerencję w grunt jest stworzenie efektywnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych.	1	Wniosek zostanie przeanalizowany na kolejnym etapie prac projektowych (podczas opracowywania projektu budowlanego).
133	Analizowany projekt powinien zostać ponadto uzupełniony o dodatkowe zejście z ciągu pieszego prowadzącego wzdłuż torów od strony osiedla Batorego w kierunku Rezerwatu Żurawiniec do ciągu pieszego poprowadzonego w tunelu po stronie zachodniej, w postaci schodów i ewentualnie pochylni dla osób niepełnosprawności. W przypadku braku połączenia tych dwóch ciągów we wskazanym miejscu, istnieje ryzyko, że ruch pieszy od strony osiedla Batorego w kierunku ul. Krygowskiego może odbywać się na wysokości torów w sposób nielegalny, co znacząco wpłynie na poziom bezpieczeństwa.	1	Przedmiotowy odcinek został przeprojektowany na wniosek mieszkańców. Konieczna będzie szczegółowa analiza rozwiązania na etapie opracowywania projektu budowlanego.

134	Kolejna rekomendacja wykracza poza obszar opracowania jednakże jest z nim silnie powiązana. Wskazuje się na konieczność realizacji inwestycji w postaci budowy skrzyżowania o ruchu okrężnym (tzw. ronda) na skrzyżowaniu ul. Umultowskiej i ul. Krygowskiego. W przyszłości ul. Krygowskiego będzie prowadziła ruch do węzła przesiadkowego PKM Piątkowo i dalej w kierunku ul. Obornickiej, co z pewnością przełoży się na liczbę pojazdów korzystających z niej, a w konsekwencji może spowodować utrudnienia przy wyjeździe z ul. Umultowskiej. Rzeczona rekomendacja wynika także z potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa na analizowanym skrzyżowaniu.	12	Przebudowa skrzyżowania jest ujęta w odrębnym opracowaniu dotyczącym budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Piątkowo. Zaprojektowano tam skrzyżowanie skanalizowane.
135	Do rozważenia w ramach projektu jest też usunięcie z koncepcji planowanych zatok autobusowych i umożliwienie postoju autobusów na jezdni. Należy podkreślić, że zatoki autobusowe zmniejszają konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego, zgodnie z wynikami badań zatoki wydłużają czas przejazdu autobusu z uwagi na nierespektowanie przez kierowców art. 18 ustawy prawo o ruchu drogowym i mogą przyczyniać się do zmniejszenia bezpieczeństwa pieszych. Wskazuje się ponadto, że we współczesnym podejściu urbanistycznym odchodzi się od projektowania zatok autobusowych na terenach zabudowanych.	1	Wytyczne Zarządu Transportu Miejskiego rekomendują wykonanie zatok autobusowych. Uwaga może zostać poddana analizie na etapie opracowania projektu budowlanego.
136	Kluczowym aspektem, który należałoby uwzględnić w kontekście rzeczony inwestycji jest konieczność opracowania koncepcji organizacji ruchu w trakcie realizacji inwestycji, umożliwiającej dojazd od strony miasta na Kampus UAM. Mając na względzie planowaną przez miasto budowę wiaduktu na skrzyżowaniu ul. Naramowickiej i linii kolejowej 395 wskazuje się na konieczność realizacji obu inwestycji w terminach nie pokrywających się ze sobą. W kontekście analizowanego projektu należy także wskazać na konieczność realizacji pozostałych inwestycji infrastrukturalnych niezbędnych w kontekście skomunikowania Kampusu Morasko z miastem. Kluczowymi projektami są: budowa wiaduktu w ciągu ul. Naramowickiej oraz budowa bezkolizyjnego przejścia przez tory kolejowe łączącego pętlę PST z zachodnią części Kampusu. Postuluje się, że realizacja inwestycji w ciągu ul. Umultowskiej nie powinna stanowić rozwiązania konkurencyjnego w kontekście pozostałych projektów.	1	Zadania zostaną skoordynowane w momencie przystąpienia do ich realizacji.
Miejska Pracownia Urbanistyczna			
137	W zakresie opracowywanego mppz „Osiedle Stefana Batorego – część północna” w Poznaniu, informuję, że w granicach ww. projektu zlokalizowana jest ul. Umultowska na odcinku od ul. H. Opieńskiego do linii kolejowej numer 395. W kontekście konsultowanego projektu przebudowy ul. Umultowskiej, Miejska Pracownia Urbanistyczna wnosi o uwzględnienie schodów i windy w rejonie projektowanej kładki pieszo-rowerowej w celu powiązania chodnika położonego w ścianach oporowych wzdłuż ul. Umultowskiej z chodnikiem projektowanym równoległe do torów kolejowych. Z uwagi na ograniczenia w dostępie wynikające z lokalizacji tunelu wydłużona została droga dojścia z północy do terenu lasu i osiedla Stefana Batorego. Zgodnie z przedstawioną koncepcją, pieszy poruszający się z kierunku północnego, aby dostać się do Lasu Piątkowskiego/Żurawińca poprzez kładkę pieszo-rowerową ma do pokonania ok. 500 m. Wspomniane wyżej dystans. skróciłyby znacznie schody/winda.	5	Koncepcja, po wnioskach mieszkańców, została zmieniona. Przewiduje się schody wzdłuż linii kolejowej po obu stronach ulicy Umultowskiej.