

Budowa Zintegrowanego Węzła Transportowego Grunwaldzka
Podsumowanie konsultacji społecznych.

Lp.	Sugestie zmian / pytania	Odpowiedź
1	Budowa węzła Grunwaldzka powinna uwzględniać budowę linii i pętli tramwajowej.	Budowa linii tramwajowej nie wchodzi w zakres przygotowywanej teraz inwestycji. Obecnie koncentrujemy się na rozwiązaniu problemu utrudnień w ruchu generowanych przez przejazd kolejowy na granicy Miasta Poznania i gminy Komorniki oraz na integracji środków transportu zbiorowego istniejących w tym miejscu (autobus – pociąg). W dokumentacji projektowej WT Grunwaldzka zabezpieczona zostanie rezerwa terenu umożliwiająca w przyszłości budowę linii i pętli tramwajowej. Jej szczegółowa lokalizacja będzie przedmiotem ustaleń w momencie gdy zapadnie decyzja o rozpoczęciu prac związanych z budową tramwaju.
2	Na skrzyżowaniach Wołczyńska / Grunwaldzka i Szarotkowa / Grunwaldzka powinny zostać wprowadzone ronda.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej przeprowadzone zostaną analizy i optymalizacja rozwiązań zawartych w wizualizacji sytuacyjno-funkcjonalnej, która była zaprezentowana podczas konsultacji. W efekcie zmienić się mogą między innymi: typ i geometria skrzyżowań. W ramach tych działań przeprowadzona zostanie również analiza porównawcza przepustowości skrzyżowania typu ronda.
3	Jakie linie autobusowe będą dojeżdżały do węzła Grunwaldzka?	Ostateczne rozwiązania w zakresie docelowej siatki połączeń autobusowych realizowanych przez Miasto Poznań jak również gminę Komorniki będą jeszcze przedmiotem analiz, przez poszczególnych przewoźników.
4	Czy to przesądzone, że powstanie tunel? Dlaczego nie wiadukt?	Budowa wiaduktu drogowego była przedmiotem analiz techniczno - funkcjonalnych. Rozwiązanie uwzględniające budowę tunelu zapewnia jednak lepszą integrację środków transportu zbiorowego, co jest kluczowe przy staraniu się o finansowanie inwestycji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, czyli ze środków unijnych. Wiadukt nie jest w stanie zapewnić integracji na takim poziomie jak tunel, dlatego też wybrany został ten drugi. Za wyborem tunelu przemawiają również niższe koszty inwestycji.
5	Jednokierunkowy ruch na parkingu powinien zostać zastąpiony dwukierunkowym .	Na etapie prac nad dokumentacją projektową przeprowadzone zostaną analizy i optymalizacja rozwiązań zawartych w zaprezentowanym u opracowaniu sytuacyjno-drogowym. W efekcie zmienić się mogą między innymi szczegółowe rozwiązania w zakresie organizacji ruchu na parkingu po stronie Komornik.

6	Projektowany parking już teraz powinien być dostosowany do rozbudowy o kolejne kondygnacje – powinno się zaplanować miejsca dla posadowienia filarów i wjazdów / zjazdów, tak aby w przyszłości uniknąć niepotrzebnej przebudowy.	Budowa w tym miejscu parkingu wielopoziomowego związana byłaby z koniecznością przebudowy istniejącej tam linii wysokiego napięcia, w związku z czym zdecydowano się na parking naziemny.
7	Projekt powinien uwzględniać przygotowanie terenu i infrastruktury pod rozwój małego handlu (budowa pawilonu handlowego) albo budowę takiego pawilonu, który można by następnie wydzierżawić.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej w obszarze pętla autobusowa/ parking buforowy, zostanie zaproponowane miejsce pod budowę małego obiektu typu gastronomia.
8	Projekt powinien uwzględniać zadaszenie nad parkingiem dla rowerów oraz zabezpieczenie odpowiedniej liczby miejsc dla rowerów.	Zaprezentowana wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna, przewiduje utworzenie miejsc postojowych dla rowerów. Kwestia ich ostatecznej liczby oraz zadaszenia zostanie szczegółowo przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
9	Ulica Grunwaldzka i tunel w Plewiskach powinien zostać poszerzony do 3 pasów w każdym kierunku aż do autostrady A2.	Interesariusze przedmiotowej inwestycji, starają się o dofinansowanie niniejszego projektu w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych czyli ze środków unijnych. Dostępna pula środków oraz ich przeznaczenie (integracja środków transportu zbiorowego) nie pozwalają na realizację inwestycji drogowej w sugerowanym zakresie. Niezależnie od kwestii finansowych, zaproponowany przekrój ul. Grunwaldzkiej, spowodowałby duże koszty społeczne (liczne wyburzenia budynków mieszkalnych), co dla Miasta Poznań jest nie do zaakceptowania. W związku z powyższym zaproponowany wariant nie będzie rozpatrywany.
10	Tunel powinien zaczynać się przed skrzyżowaniem z ul. Malwową i kończyć za skrzyżowaniem z ul. Wołczyńską.	Wdrożenie proponowanego rozwiązania spowodowałoby znaczne wydłużenie zaplanowanego odcinka ścian oporowych. Niosłoby to za sobą również konieczność przebudowy dodatkowych kolizji oraz zaplanowanie diametralnie innego układu drogowego. Wygeneruje to oczywiście znaczny wzrost kosztów inwestycji oraz wydłuży czas realizacji. Mając na względzie fakt, że przedmiotowy projekt ma już zarezerwowaną pulę środków w ramach WRPO, działanie 3.3.3 oraz ograniczoną perspektywę czasową na realizację, takie rozwiązanie nie będzie rozpatrywane w ramach niniejszej inwestycji.
11	Równoległe do tunelu drogowego należy wybudować tunel dla tramwaju, zakończony podziemną zajezdnią Poznań – Plewiska. Projekt powinien uwzględnić budowę podziemnego parkingu P&R oraz pasaży handlowego.	Budowa linii tramwajowej nie wchodzi w zakres przygotowywanej teraz inwestycji. Obecnie koncentrujemy się na rozwiązaniu problemu utrudnień w ruchu generowanych przez przejazd kolejowy w Plewiskach oraz na integracji środków transportu publicznego istniejących w tym miejscu (autobus – pociąg). W koncepcji budowy WT Grunwaldzka zabezpieczona zostanie rezerwa terenu umożliwiająca w przyszłości budowę linii i pętli tramwajowej. Jej szczegółowa lokalizacja będzie przedmiotem ustaleń w momencie gdy zapadnie decyzja o rozpoczęciu prac związanych z budową tramwaju. W związku z tym, w ramach przedmiotowego projektu

		nie będziemy rozpatrywać budowy podziemnego P&R oraz pasażu handlowego.
12	W czasie budowy można będzie zamknąć ul. Grunwaldzką – wystarczy udostępnić lub poszerzyć istniejące tunele pod linią kolejową E20.	Organizacja ruchu na czas budowy będzie przedmiotem osobnego opracowania, a jej podstawowym założeniem jest zachowanie ciągłości przejazdu przez ul. Grunwaldzką.
13	Skrzyżowanie: Piwoniowa/Grunwaldzka – proponujemy światła.	Na etapie prac nad koncepcją i projektem budowlanym przeprowadzone zostaną analizy i optymalizacja rozwiązań drogowych zawartych w wizualizacji sytuacyjno-funkcjonalnej, która była zaprezentowana podczas konsultacji. W związku z tym, weźmiemy pod uwagę niniejszą sugestię podczas prac projektowych nad ostatecznym kształtem organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
14	Mieszkańcy Osiedla Kwiatowego, ale i te osoby, które jeżdżą ze Skórzewa ul. Szarotkową nie będą w stanie wyjechać z ul. Piwoniowej z uwagi na słabą widoczność w nowo projektowaną ul. Grunwaldzką.	Przesłana propozycja zostanie wzięta pod uwagę podczas prac projektowych i ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
15	Korzystnie było by, aby upłynnić ruch zaprojektować 2 pasy wyjazdowe na ul. Grunwaldzką ciągnące się już od ul. Szarotkowej do Grunwaldzkiej (tak jak jest to zrobione w tej chwili). Wtedy ul. Piwoniowa w kierunku ul. Grunwaldzkiej musiała by być z ustąpieniem pierwszeństwa.	Państwa sugestia zostanie wzięta pod uwagę, podczas prac projektowych i ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
16	Czy inwestycja jest / będzie skonsultowana z Aquanetem, który planuje budowę kanalizacji w rejonie ul. Begoniowej?	Na etapie wstępnych analiz, Aquanet został poinformowany o kształcie planowanej inwestycji. Szczegółowe ustalenia w tym względzie, zostaną poczynione na etapie pozyskiwania warunków technicznych do wykonania dokumentacji projektowej.
17	Czy przewiduje się budowę ekranów akustycznych po stronie os. Kwiatowego, które pozwoliły by na wygłuszenie hałasu z węzła przesiadkowego?	Elementem procesu projektowego jest pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z warunkami wynikającymi z decyzji środowiskowej.
18	Czy przewiduje się budowę drogi wzdłuż linii E20 po stronie os. Kwiatowego?	W ramach przedmiotowej Inwestycji nie przewidujemy budowy drogi wzdłuż linii kolejowej E20 po stronie os. Kwiatowego.
19	Projekt powinien zapewnić pełną relację obsługi komunikacyjnej ulicy Piwoniowej z ulicą Grunwaldzką umożliwiającą prawoskrętny i lewoskrętny wjazd z ulicy Grunwaldzkiej w ulicę Piwoniową oraz prawoskrętny i lewoskrętny wyjazd z ulicy Piwoniowej	Państwa sugestia zostanie wzięta pod uwagę, podczas prac projektowych i ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.

	w ulicę Grunwaldzką.	
20	Ciągi pieszo-jezdne zlokalizowane na działce 615/13 powinny zostać zaprojektowane jak najbliżej muru oporowego planowanego tunelu.	Przedstawiona wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna prezentowała jedynie podstawowe założenia planowanej inwestycji. W związku z czym, Państwa sugestia zostanie wzięta pod uwagę, podczas opracowania dokumentacji projektowej w zakresie ostatecznego przebiegu oraz geometrii ciągów pieszo-rowerowych.
21	W jaki sposób zmieni się komunikacja skrzyżowań z ulicami: Twardogóorską i Szarotkową?	Zaprezentowana wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna prezentowała jedynie podstawowe założenia planowanej inwestycji. W związku z tym jednym z podstawowych działań podczas opracowania dokumentacji projektowej będzie optymalizacja geometrii oraz organizacji ruchu na poszczególnych skrzyżowaniach.
22	Wlot na skrzyżowanie od strony tunelu jest pokazany jako jednopasmowy. Choć w materiałach brak kartogramu ruchu to mając na uwadze pobieżne obserwacje rozrządu ruchu na skrzyżowaniu Grunwaldzkiej z Wołczyńską i dokładając czwarty wlot z węzła zintegrowanego należy spodziewać się potężnych problemów z przepustowością - kolejki sprzed obecnie zamykanego przejazdu kolejowego przeniosą się do tunelu. W jaki sposób projekt rozwiąże ten problem?	Szczegółowe analizy i porównania geometrii, rozwiązań w zakresie organizacji ruchu oraz typu skrzyżowania (skanalizowane/rondo), w kontekście wyboru rozwiązania optymalnego, zostaną przeprowadzone na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Decyzja o rozwiązaniu docelowym, będzie wynikała z analizy porównawczej, przygotowanej w oparciu o stosowne symulacje przepustowości projektowanego układu.
23	W jaki sposób zostanie zapewnione skuteczne odwodnienie tunelu, szczególnie podczas intensywnych opadów deszczu?	Obiekt będzie posiadał stosowne odwodnienie, zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami. Szczegółowe rozwiązania techniczne w tym względzie, będą rozwiązane na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
24	Powinna zostać zachowana możliwość wyjazdu na ul. Grunwaldzką z posesji położonych przy ul. Grunwaldzkiej w rejonie ul. Wołczyńskiej.	Przedmiotowa sugestia zostanie wzięta pod uwagę w fazie projektowej. Zaprezentowana Państwu wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna prezentowała jedynie podstawowe założenia planowanej inwestycji. W związku z tym, jednym z podstawowych działań podczas przygotowania dokumentacji projektowej będzie optymalizacja geometrii oraz organizacji ruchu na poszczególnych skrzyżowaniach. Wyjazdy z poszczególnych posesji również zostaną poddane szczegółowej analizie w odniesieniu do geometrii układu drogowego oraz obowiązujących przepisów.
25	Projektowana droga dla rowerów powinna być położona od strony jezdni, natomiast chodnik – od strony posesji.	Możliwość wprowadzenia sugerowanego przez Państwa rozwiązania, zostanie rozważona na etapie przygotowania dokumentacji projektowej.

26	Należy rozważyć doprowadzenie do węzła od strony Plewisk nie tylko ul. Kminkowej, ale też ul. Zielarskiej, pozwoliłoby to rozładować duże osiedle i nie zakorkować ul. Kminkowej.	W ramach przedmiotowego zadania nie przewidujemy budowy połączenia drogowego z ul. Zielarską. Niemniej jednak, geometria układu drogowego w zakresie parkingu buforowego została zamodelowana w taki sposób, aby umożliwić budowę takiego łącznika w przyszłości.
27	Warto zaprojektować wejście na peron na stacji Poznań – Junikowo od strony os. Zielarskiego.	Sugestia zostanie rozważona na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
28	W tunelu powinien zostać wybudowany pas awaryjny, który umożliwiłby omińnięcie zatoru powstałego w wyniku wypadku / kolizji.	Dołożenie dodatkowego pasa awaryjnego wiązać się będzie ze zwiększeniem przekroju tunelu, a co za tym idzie ze znacznym wzrostem kosztów. Mając na względzie fakt, że przedmiotowy projekt ma już zarezerwowaną pulę środków w ramach WRPO, działanie 3.3.3, takie rozwiązanie nie będzie rozpatrywane w ramach niniejszej inwestycji. Niezależnie od powyższego, wykonanie obiektu szerszego niż zaplanowano obecnie, spowoduje konieczność wyłączenia z ruchu istniejącego obecnie przejazdu kolejowego wraz z odcinkiem ul. Grunwaldzkiej na prawie 2 lata, co znacznie utrudni komunikację samochodową i autobusową w tym rejonie.
29	Parking przy peronie w kierunku Berlina powinien zostać rozbudowany.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej będziemy analizować możliwości techniczne dla takiej rozbudowy lub ulokowania dodatkowego parkingu po stronie Poznania.
30	Należy odstąpić od projektu budowy parkingów typu Park&Ride – istniejące parkingi w zupełności wystarczą.	Budowa parkingu typu Park&Ride to jeden z elementów zapewniających integrację środków transportu zbiorowego (samochód – autobus). Ma to kluczowe znaczenie przy budowie WT Grunwaldzka w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Geometria parkingu będzie przedmiotem szczegółowych ustaleń na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
31	Parking P&R powinien zostać zlokalizowany po stronie Poznania, na terenie sąsiadującym ze sklepem Netto.	Lokalizacja parkingu typu P&R po stronie Poznania w ramach budowy WT Grunwaldzka nie zapewniłaby wymaganego poziomu integracji środków transportu zbiorowego. Dlatego też zdecydowano się na zaprojektowanie parkingu po stronie gminy Komorniki.
32	Lokalizacja przystanków autobusowych w tunelu.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej będzie sprawdzona możliwość zlokalizowania przystanku autobusowego w tunelu, na pasie w kierunku Komornik. W przypadku wykonalności takiego rozwiązania, zostanie ono wdrożone w projekcie budowlanym.
33	Przesunięcie peronu kolejowego w kierunku Pałędzia vis a vis peronu w kierunku Górczyna.	Zmiana lokalizacji peronów kolejowych jest poza zakresem opracowania.
34	Wykonanie czwartego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Wołczyńską wraz z przejazdem dla rowerów (w celu maksymalnego skrócenia drogi	Sugestia zostanie wzięta pod uwagę podczas opracowania dokumentacji projektowej i ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu. Optymalizacji podlegać będą również ciągi pieszo-rowerowe, tak aby

	dojścia i dojazdu do węzła przesiadkowego).	przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi przystankami było jak najkrótsze.
35	Poprowadzenie chodnika i drogi dla rowerów po obu stronach tunelu.	Dołożenie dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie tunelu wiązać się będzie, ze zwiększeniem jego przekroju, a co za tym idzie ze znacznym wzrostem kosztów. Mając na względzie fakt, że przedmiotowy projekt ma już zarezerwowaną pulę środków w ramach WRPO, działanie 3.3.3, takie rozwiązanie nie będzie rozpatrywane w ramach niniejszej inwestycji. Niezależnie od powyższego, wykonanie obiektu szerszego niż zaplanowano obecnie, spowoduje konieczność wyłączenia z ruchu istniejącego obecnie przejazdu kolejowego wraz z odcinkiem ul. Grunwaldzkiej do na prawie 2 lata, co znacznie utrudni komunikację samochodową i autobusową w tym rejonie.
36	Pozostawienie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego po wschodniej stronie tunelu.	Dołożenie dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie tunelu wiązać się będzie, ze zwiększeniem jego przekroju, a co za tym idzie ze znacznym wzrostem kosztów. Mając na względzie fakt, że przedmiotowy projekt ma już „zablokowaną” konkretną i nieprzekraczalną pulę środków w ramach WRPO, działanie 3.3.3, takie rozwiązanie nie będzie rozpatrywane w ramach niniejszej inwestycji. Niezależnie od powyższego, wykonanie obiektu szerszego niż zaplanowano obecnie, spowoduje konieczność wyłączenia z ruchu istniejącego obecnie przejazdu kolejowego wraz z odcinkiem ul. Grunwaldzkiej do na prawie 2 lata, co znacznie utrudni komunikację samochodową i autobusową w tym rejonie.
37	Budowa zadaszzonego i monitorowanego parkingu na przynajmniej 100 rowerów wraz ze stacją PRM.	Zaprezentowana Państwu wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna, przewiduje utworzenie miejsc postojowych dla rowerów. Kwestia ich ostatecznej liczby oraz zadaszzenia zostanie szczegółowo przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
38	Budowa schodów ruchomych obok tradycyjnych w przejściu podziemnym pod torami kolejowymi.	Sugestia zostanie przekazana projektantowi i rozważona pod kątem możliwości technicznych jej wdrożenia.
39	Połączenie projektowanych dróg dla rowerów istniejącą DDR w ciągu ul. Grunwaldzkiej.	Poza zakresem przedmiotowej inwestycji - przebudowa ciągów komunikacyjnych ul. Grunwaldzkiej w ramach niniejszej inwestycji obejmuje wyłącznie zakres ograniczony ulicami Wołczyńską i Twardogóską.
40	Przesunięcie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez ulicę Piwoniową bliżej ul. Grunwaldzkiej.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej przeprowadzone zostaną analizy i optymalizacja przyjętych rozwiązań. Zoptymalizowany zostanie również ciąg pieszo-rowerowy, tak aby przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi przystankami było jak najkrótsze.
41	Budowa chodnika wzdłuż łuku drogi dojazdowej nr 1 do środkowej części północnego peronu kolejowego.	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
42	Wyznaczenie parkingu typu „Kiss&Ride”.	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

43	Należy zabezpieczyć rezerwę terenu pod rozbudowę linii kolejowej o dwa dodatkowe tory kolei aglomeracyjnej.	Dokumentacja projektowa zostanie wykonana w oparciu o warunki techniczne wydane przez poszczególnych gestorów infrastruktury, m.in. PKP.
44	Należy przebudować i zmienić lokalizację peronów kolejowych, aby zmniejszyć odległość między nimi.	Zmiana lokalizacji peronów kolejowych, jest poza zakresem opracowania.
45	Winda z tunelu od strony południowej powinna prowadzić na poziom peronu kolejowego.	Możliwości techniczne w tym zakresie zostaną zweryfikowane na etapie koncepcji, podczas optymalizacji ciągów komunikacyjnych, tak aby przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi środkami komunikacji zbiorowej było jak najkrótsze.
46	Przystanki „Door to Door” powinny zostać zaprojektowane w taki sposób, aby przystanek autobusowy znajdował się na poziomie peronu (bez konieczności pokonywania schodów).	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
47	Po stronie północnej przy peronie kolejowym również powinien znajdować się przystanek typu „Door to Door) (obecnie nie widać go).	W ramach przedmiotowej inwestycji nie przewidujemy takiego rozwiązania.
48	Warto zmienić lokalizację stacji PRM, w taki sposób żeby od drogi dla rowerów nie oddzielał jej chodnik - przenieść stację PRM bliżej ścieżki rowerowej, a chodnik bardziej na południe, co dałoby następujący układ od północy: ścieżka rowerowa jak obecnie, dalej na południe rower miejski, a bliżej parkingu chodnik.	Państwa postulat zostanie wzięty pod uwagę podczas opracowania dokumentacji projektowej. Przebieg ciągów pieszo–rowerowych w zaprezentowanej wizualizacji sytuacyjno-funkcjonalnej, podlegać będzie optymalizacji. W tym kontekście rozważona będzie również, ostateczna lokalizacja stacji rowerów miejskich.
49	Znajdującą się za przejazdem kolejowym w kierunku Plewisk figurę Najświętszego Serca Pana Jezusa należy zabezpieczyć albo przenieść w inne godne miejsce. To wotum p. Cecylii Witkowskiej z 1947 roku za uratowanie syna w czasie II WŚ.	Postulat zostanie uwzględniony w dokumentacji projektowej, jak również poczynione zostaną odpowiednie obostrzenia w zakresie wytycznych do realizacji prac budowlanych.
50	Należy rozważyć zmianę przebiegu drogi dojazdowej nr 2 w taki sposób, aby prowadziła ona od ul. Wołczyńskiej do posesji na działce nr 764, położonej przy ul. Grunwaldzkiej, zgodnie ze szkicem przestany przez autorkę opinii.	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

51	Należy zmienić nawierzchnię projektowanej drogi nr 2 na bardziej wytrzymałą – do firmy położonej na działce przy Grunwaldzkiej 610 dojeżdżają pojazdy o ładowności powyżej 20t, co narazi drogę dojazdową na uszkodzenia.	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
52	Zaleca się rozważenie wykupu działki nr 674.	Wykup gruntów będzie prowadzony wyłącznie w zakresie niezbędnym do zrealizowania przedmiotowego zadania w zaprezentowanym zakresie. Wiążące decyzje w tym względzie będą podejmowane dopiero w końcowej fazie opracowywania projektu budowlanego.
53	Na skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej i Wołczyńskiej należy stworzyć służę autobusową z długim buspasem albo sygnalizację wzbudzaną zbliżającym się autobusem, która zatrzyma ruch wjazdowy z Wołczyńskiej powodując płynny przejazd przez skrzyżowanie.	Sugestia zostanie przeanalizowana na etapie opracowania dokumentacji projektowej i ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
54	Przystanek autobusowy powinien być zlokalizowany wprost pod stacją kolejową.	Na etapie opracowania dokumentacji projektowej będzie sprawdzona możliwość zlokalizowania przystanku autobusowego w tunelu, na pasie w kierunku Komornik. W przypadku wykonalności takiego rozwiązania, zostanie ono wdrożone w projekcie budowlanym.
55	Ul. Grunwaldzka w rejonie ZWT powinna być ulicą czteropasmową. Projekt winien zakładać poszerzenie jezdni do dwóch pasów w każdym kierunku.	Dołożenie dodatkowych pasów ruchu, wiązać się będzie ze zwiększeniem przekroju tunelu, a co za tym idzie ze znacznym wzrostem kosztów. Mając na względzie fakt, że przedmiotowy projekt ma już „zablokowaną” konkretną i nieprzekraczalną pulę środków w ramach WRPO, działanie 3.3.3, takie rozwiązanie nie będzie rozpatrywane w ramach niniejszej inwestycji. Niezależnie od powyższego, wykonanie obiektu szerszego niż zaplanowano obecnie, spowoduje konieczność wyłączenia z ruchu istniejącego obecnie przejazdu kolejowego wraz z odcinkiem ul. Grunwaldzkiej na prawie 2 lata, co znacznie utrudni i zdeorganizuje komunikację samochodową i autobusową w tym rejonie.
56	Projekt powinien uwzględnić budowę ekranu akustycznego wzdłuż linii kolejowej od strony Poznania – zmniejszyłoby to hałas oraz wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa (dzieci często bawią się w pobliżu nasypu kolejowego).	Elementem procesu projektowego jest pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z powyższym, inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana, zgodnie z warunkami wynikającymi z decyzji środowiskowej.
57	Perony kolejowe powinny być zlokalizowane naprzeciwko siebie i połączone dodatkowym przejściem podziemnym.	Zmiana lokalizacji peronów kolejowych, jest poza zakresem opracowania.

58	Warto zaprojektować schody łączące peron kolejowy od strony Plewisk z przejściem pod linią kolejową.	Możliwości techniczne w tym zakresie zostaną zweryfikowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej, podczas optymalizacji ciągów komunikacyjnych, tak aby przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi środkami komunikacji zbiorowej było jak najkrótsze.
59	Czy możliwe byłoby zaprojektowanie pętli tramwajowej nad parkingiem buforowym.	Budowa linii tramwajowej nie wchodzi w zakres przygotowywanej teraz inwestycji. W koncepcji budowy WT Grunwaldzka zabezpieczona zostanie rezerwa terenu umożliwiająca w przyszłości budowę linii i pętli tramwajowej. Jej szczegółowa lokalizacja będzie przedmiotem ustaleń w momencie gdy zapadnie decyzja o rozpoczęciu prac związanych z budową tramwaju.
60	Czy w wyniku budowy ZWT Grunwaldzka możliwy będzie wjazd i wyjazd z ul. Twardogórskiej w obu kierunkach?	Zaprezentowana wizualizacja sytuacyjno-funkcjonalna prezentowała jedynie podstawowe założenia planowanej inwestycji. W związku z tym jednym z podstawowych działań podczas opracowania dokumentacji projektowej będzie optymalizacja geometrii oraz organizacji ruchu na poszczególnych skrzyżowaniach.
61	W związku z proponowanym przeniesieniem pętli autobusowej na teren miasta Poznania i połączeniem z pętlą tramwajową postuluje się przeniesienie parkingu P+R bliżej peronu kolejowego, w miejsce dotychczas planowanej pętli autobusowej, lub powiększenie parkingu o ten obszar.	W ramach prac nad dokumentacją projektową niniejszej inwestycji, nie przewiduje się zmiany lokalizacji pętli autobusowej.
62	Jak będzie wyglądała trasa obecnych autobusów ZUK linii 716? Dziś dojeżdżają do pętli tramwajowej na Junikowie. Czy nowe plany oznaczają, że trasa autobusu zakończy się przed przejazdem? Czyli jadąc do centrum Poznania z Plewisk lub Komornik, zmuszeni będziemy przesiadać się 2 razy? Raz: z autobusu 716 do autobusu o nieznanym jeszcze numerze - na nowo zbudowanym węźle transportowym; drugi raz: z autobusu o nieznanym jeszcze numerze, do tramwaju - na pętli Junikowo?	Ostateczne rozwiązania w zakresie docelowej siatki połączeń autobusowych realizowanych przez Miasto Poznań jak również gminę Komorniki będą przedmiotem analiz prowadzonych przez poszczególnych przewoźników.
63	Warto na Wołczyńskiej po stronie zachodniej jezdni oraz na Grunwaldzkiej w Plewiskach po stronie północnej jezdni zaprojektować drogę pieszo-rowerową w miejscu projektowanej drogi dla rowerów. Powyższe miejsca są uczęszczane również	Możliwości techniczne w tym zakresie zostaną zweryfikowane na etapie koncepcji, podczas optymalizacji rozwiązań dla poszczególnych skrzyżowań oraz ciągów komunikacyjnych.

	przez pieszych dlatego powinien też powstać bezpieczny ciąg komunikacyjny dla pieszych.	
64	Projekt ZWT Grunwaldzka powinien być spójny kolorystycznie z remontowanym odcinkiem ul. Grunwaldzkiej w Plewiskach.	Zaprezentowana wizualizacja wskazywała jedynie przykładowe rozwiązania w zakresie kolorystyki jak również faktury poszczególnych nawierzchni. W związku z tym sugestia zostanie wzięta pod uwagę na etapie opracowywania dokumentacji projektowej.
65	Czy projekt uwzględnia kolizję z linią elektroenergetyczną przebiegającą przez teren projektowanego ZWT Grunwaldzka?	W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziane jest usunięcie wszelkich kolizji z istniejącą infrastrukturą, w zakresie koniecznym dla budowy WT Grunwaldzka zgodnie z obowiązującymi przepisami. Szczegółowe uzgodnienia w tym względzie będą poczynione na etapie uzyskiwania warunków technicznych do przygotowania dokumentacji projektowej.
66	Co oznacza "Proj. F-11" - czy ma coś wspólnego z komentarzem "Ewentualne doprowadzenie do istniejącej nawierzchni do ul. Kminkowej"? Wobec rozbudowy Plewisk warto rozważyć przeniesienie tego "doprowadzenia" i realizować je do Zielarskiej, ponieważ: a) Przeniesienie skomunikuje obecne tam już i uprości dojazd do obiektów: kościół, szkoła, plac parkingowy oraz otworzy możliwość przyszłego "pociągnięcia" dojazdu do Kolejowej – i dalej do Dąbrówki i drogi ekspresowej. b) Plewiska rozbudowują się w stronę Kolejowej, kwestią przyszłości jest zabudowa terenów (po obydwu stronach torów, również po stronie Skórzewa) – dotarcie do węzła będzie bez „zygzaków”.	W ramach przedmiotowego zadania nie przewidujemy budowy połączenia drogowego z ul. Zielarską. Niemniej jednak, geometria układu drogowego w zakresie parkingu buforowego zostanie zaprojektowana w taki sposób, aby umożliwić budowę takiego łącznika w przyszłości.
67	Proponuję najpierw budowę odpowiedniej infrastruktury tramwajowej promującej komunikację zbiorową, a dopiero po tym - w ostatniej kolejności - budowę tunelu dla samochodów. W proponowanym podejściu najpierw powinna powstać pętla tramwajowa obok sklepu Netto oraz po drugiej stronie	Budowa linii tramwajowej nie wchodzi w zakres przygotowywanej teraz inwestycji. Obecnie koncentrujemy się na rozwiązaniu problemu utrudnień w ruchu generowanych przez przejazd kolejowy na granicy Miasta Poznania i gminy Komorniki oraz na integracji środków transportu zbiorowego istniejących w tym miejscu (autobus – pociąg). W dokumentacji projektowej WT Grunwaldzka zabezpieczona zostanie rezerwa terenu umożliwiająca w przyszłości budowę linii i pętli tramwajowej. Jej szczegółowa lokalizacja będzie przedmiotem ustaleń w

	torów kolejowych (na zachód od ul. Grunwaldzkiej) pętla autobusowa oraz parking buforowy, a obie części oraz peron w kierunku Poznania Głównego powinny być połączone tunelem dla pieszych pod torami w celu maksymalnego skrócenia czasu i odległości przesiadek.	momencie gdy zapadnie decyzja o rozpoczęciu prac związanych z budową tramwaju.
68	Warto, aby projekt jezdni w kierunku Poznania uwzględnił lewoskręt w ul. Piwoniową.	Sugestia zostanie wzięta pod uwagę, podczas prac nad dokumentacją projektową i przy ustalaniu ostatecznej geometrii oraz rozwiązań w zakresie organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
69	W jaki sposób będzie odbywał się ruch pomiędzy Poznaniem a Plewiskami podczas budowy? Czy Grunwaldzka zostanie całkowicie zamknięta?	Organizacja ruchu na czas budowy będzie przedmiotem osobnego opracowania, niemniej jednak podstawowym założeniem jest zachowanie ciągłości przejazdu przez ul. Grunwaldzką.
70	Ruch pojazdów powinien być zsynchronizowany ze skrzyżowaniem Malwowej i Grunwaldzkiej.	Sugestia zostanie wzięta pod uwagę, podczas prac nad dokumentacją projektową i przy ustalaniu ostatecznych rozwiązań w zakresie organizacji i sterowania ruchem na poszczególnych skrzyżowaniach.
71	Powinno zwiększyć się liczbę połączeń kolejowych do stacji Poznań Główny (uruchomienie kolei metropolitalnej).	Uwaga nie dotyczy przedmiotu niniejszej inwestycji. Niemniej zostanie przekazana podmiotom odpowiedzialnym za organizację siatki połączeń kolejowych przez stację Junikowo.
72	Tunel powinien zostać poszerzony aby dało się wybudować lewoskręt w ulicę Wołczyńską.	Na etapie prac nad dokumentacją projektową przeprowadzone zostaną analizy i optymalizacja rozwiązań drogowych zawartych w wizualizacji, która była zaprezentowana. W związku z tym, weźmiemy pod uwagę niniejszą sugestię podczas prac nad ostatecznym kształtem organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu.
73	Powinien być wybudowany chodnik po wschodniej stronie tunelu wzdłuż Wołczyńskiej z kładką jako dojście do przystanku kolejowego.	Możliwości techniczne w tym zakresie zostaną zweryfikowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej i podczas optymalizacji ciągów komunikacyjnych, tak aby przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi środkami komunikacji zbiorowej było jak najkrótsze.
74	Do rozważenia przedłużenie drogi dojazdowej do ul. Zielarskiej i budowa wejścia na peron od Zielarskiej.	W ramach przedmiotowego zadania nie przewidujemy budowy połączenia drogowego z ul. Zielarską. Niemniej jednak, geometria układu drogowego w zakresie parkingu buforowego zostanie zaprojektowana w taki sposób, aby umożliwić budowę takiego łącznika w przyszłości.
75	Droga rowerów na ul. Grunwaldzkiej powinna być ciągła, bez istniejących przerw.	Poza zakresem przedmiotowej inwestycji - przebudowa ciągów komunikacyjnych ul. Grunwaldzkiej w ramach niniejszej inwestycji, obejmuje wyłącznie zakres ograniczony ulicami Wołczyńską i Twardogórką.