

**Budowa ul. Rubież i Bolka**  
**Podsumowanie konsultacji społecznych**

**Uwagi zgłoszone podczas konsultacji internetowych**

| L.p.             | Sugestie zmian / pytania  | Odpowiedź   |
|------------------|---|---|
| 1                | Zastosowane progi zwalniające powinny mieć parametry jak ten zbudowany podczas przebudowy (poszerzenia) ul. Błażeja w 2017 r. - skutecznie wymuszają zmniejszenie prędkości.  | Zarówno wyniesione skrzyżowania z kostki betonowej jak i progi typu berlińskiego („gumowe poduszki mocowane do nawierzchni”) są skutecznym sposobem zmniejszenia prędkości. Zaletą progu typu berlińskiego jest możliwość płynnej jazdy rowerzystów pomiędzy nimi.  |
| <b>Ul. Bolka</b> |   |   |
| 2                | Połączenie nowego chodnika z już istniejącym wpłynie na lepszy wygląd tak krótkiej ulicy. Równie istotne na ulicy o dużym spadku terenu wybudowanie zarówno odwodnienia, jak i montaż dwóch progów zwalniających.   | Montaż dodatkowego progu zwalniającego w środku projektowanego odcinka ul. Bolka jest możliwy. Jednak ze względu na odwodnienie do wpustów prowadzone środkiem jezdni, musi być to próg z kostki betonowej składający się z dwóch części.   |
| 3                | Planowany odcinek ulicy Bolka powinien powstać wraz z chodnikiem po jednej stronie oraz z progami spowalniającymi. Co najmniej jeden próg należy zbudować na już istniejącym odcinku ulicy.   | Propozycja wykracza poza zakres konsultowanego zadania.   |
| 4                | Niezbędna jest budowa instalacji burzowej, a najlepszym rozwiązaniem byłaby jej budowa na całej długości ulicy Bolka. Zważywszy na nawierzchnię, na jakiej został wybudowany już istniejący fragment ulicy Bolka, oraz materiał jakiego użyto do budowy drogi, już dziś można stwierdzić, iż nawierzchnia ta nie chłonie deszczówki, a ulica przy każdym deszczu zmienia się w potok. | Zgodnie z „Koncepcją budowy kanalizacji deszczowej na obszarze położonym pomiędzy ulicami Lechicką, Naramowicką, Jasna Rola, torami kolejowymi i rzeką Wartą w Poznaniu” opracowaną przez Biuro Projektów Jagabudex w 2007 r. na zlecenie AQUANET S.A. , kanał deszczowy jest planowany na całej ul. Bolka. Kanał deszczowy na projektowanym odcinku ul. Bolka jest częścią planowanej sieci kanalizacji deszczowej w tym rejonie, która będzie mogła zostać zrealizowana po wykonaniu kolektora deszczowego odprowadzającego wody opadowe do rzeki Warty. Projektowane odwodnienie dla odcinka ulic Bolka oraz Rubież, do czasu realizacji kolektora, doprowadzone zostanie do tymczasowego rowu chłonnego przewidzianego w ul. Juranda. |

|    |   |   |
|----|---|---|
| 5  | Wzdłuż całej ulicy należy wymienić słupy energetyczne. Aktualnie nowo powstały chodnik jest wybrukowany, gdyż prace nie zostały zakończone, zostawiając nieutwardzoną nawierzchnię przy słupach energetycznych.   | Na projektowanym odcinku ulic Bolka oraz Rubież zakłada się wymianę drewnianych słupów energetycznych na żelbetowe, z pozostawieniem napowietrznej linii energetycznej zasilającej posesje.   |
| 6  | Część słupów należy przesunąć. Słup przy działce ewidencyjnej nr 36 w obrębie Naramowice, usytuowany jest na wjeździe na posesję.   | Posesja nr 36 jest położona poza zakresem konsultowanej inwestycji.   |
| 7  | Należy zwrócić uwagę, by studzienki kanalizacyjne nie zostały zakryte, jak ma to miejsce naprzeciw działki ewidencyjnej nr 35 w obrębie Naramowice.   | Przykrycia wszystkich studzienek będą wyregulowane do poziomu nawierzchni projektowanej jezdni lub chodnika.  |
| 8  | Na już powstałym odcinku ulicy Bolka nie przewidziano miejsc parkingowych, poza tymi dla mieszkańców ul. Bolka 8, 8a, 8b. Jednakże pod adresem Bolka 8A, 8B mieszczą się lokale usługowe. Rodzi się pytanie gdzie mają zaparkować klienci, dostawcy lub goście mieszkańców – nie tylko bloków z Bolka 8, 8a, 8b, ale także pozostałych mieszkańców ulicy Bolka?   | Zaprojektowanie dodatkowych miejsc postojowych przy wskazanych lokalizacjach wykracza poza zakres konsultowanego zadania.   |
| 9  | Wątpliwości budzi projektowany profil podłużny ulicy Bolka. Zaprojektowano znaczny spadek ulicy w kierunku wschodnim, podczas gdy istniejący odcinek ulicy wybudowano z minimalnym spadkiem, podnosząc poziom ulicy ponad poziom działek. Niwelacja terenu mogłaby, a nawet powinna być rozłożona na całej długości ulicy, tak by nie podnosić ulicy ponad posesje, co pozwoliłoby uniknąć konieczności wprowadzenia spadku o 4,5 m na planowanym odcinku drogi | Profil podłużny ulicy został ściśle dostosowany do wymierzonych geodezyjnie rzędnych istniejących bram i furtek do posesji. Profil nie może być zmieniony ze względu na konieczność wjazdu do posesji.  |
| 10 | Ul. Bolka powinna powstać w takim kształcie jak zaproponowano w wariantcie 2, z jednym kierunkiem ruchu ze wschodu na zachód i chodnikiem.  | Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w tym przypadku będzie niekorzystne, ponieważ dojazd do budynków wielorodzinnych przy ul. Bolka będzie musiał odbywać się poprzez wąski odcinek ul. Bolka z ul. Rubież zamiast bezpośrednio z ul. Naramowickiej. |
| 11 | Na zwężonym odcinku nie powinno być pierwszeństwa dla dojeżdżających od ul.   | Zmiana kierunku ruchu na zwężonym odcinku na zaproponowany - w kierunku zachodnim zostanie uwzględniona w projekcie.  |

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
|                   | Naramowickiej, gdyż ukształtowanie terenu w tym miejscu (zjazd "w dół" w kierunku ul. Rubież) będzie "zachęcało" do rozwijania prędkości przez pojazdy jadące od ul. Naramowickiej, korzystające z pierwszeństwa.   |  |
| 12                | Na skrzyżowaniu ul. Rubież z ul. Bolka przejście dla pieszych należy wyznaczyć z każdej strony, a nie z trzech jak w projekcie.   | Przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Rubież i Bolka zostaną zaprojektowane z każdej strony.  |
| <b>Ul. Rubież</b> |   |  |
| 13                | Nie należy projektować terenów zielonych pomiędzy jezdnią, a chodnikiem od strony wschodniej – miejsca te będą wykorzystywane do nielegalnego parkowania.   | Odcinki trawników zaprojektowano jedynie przed i za zjazdami na drogi wewnętrzne przewidywane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako dojazd do przyszłych terenów zabudowy mieszkaniowej, w związku z koniecznością zachowania odpowiedniej widoczności dla pojazdów wyjeżdżających na ul. Rubież. Postój samochodów w tych miejscach, z uwagi na ograniczenie widoczności, będzie zabroniony. |
| 14                | Z uwagi na obecny podział geodezyjny przy nieruchomości położonej przy ul. Rubież 37 należy zaprojektować dwa zjazdy.   | Zjazd na działkę 74/1 zostanie zaprojektowany.   |
| 15                | Projektowane odwodnienie ul. Rubież powinno obsługiwać również posesje położone przy numerach 39, 39a i 39b.  | Decyzja gestora sieci możliwa będzie po realizacji sieci deszczowej określonej we wskazanej wyżej koncepcji AQUANET S.A.   |
| 16                | Wariant 1 należy poszerzyć o obszar do ul. Boranta, a nie tylko Juranda – konieczna jest budowa chodnika oraz wyznaczenie przejścia dla pieszych (na ul. Boranta znajdują się trzy końcowe przystanki autobusowe, a z komunikacji miejskiej korzystają nie tylko pracownicy PPNT, ale także goście przybywający na liczne konferencje oraz wycieczki do Laboratorium Wyobraźni. Skrzyżowanie jest niebezpieczne, nie ma wyznaczonych przejść dla pieszych w kierunku ul. Rubież od Boranta, w tę stronę nie ma również chodnika). | Miejsce, o którym mowa znajduje się ok. 300 m od projektowanego odcinka ul. Rubież, a więc poza zakresem konsultowanego zadania. Zaproponowane rozwiązania mogą zostać uwzględnione w ramach odrębnego opracowania.  |
| 17                | W celu uspokojenia ruchu na ul. Rubież powinny być wykorzystane progi zwalniające, a nie „esowanie” jezdni.   | Esowanie jezdni zaproponowano w jednym z wariantów. Pozostałe warianty zakładają wykonanie progów zwalniających. Decyzja o wyborze konkretnego rozwiązania zostanie podjęta na etapie wykonania projektu budowlanego.  |

|    |   |   |
|----|---|---|
| 18 | Należy uwzględnić w projekcie przejście dla pieszych - do budynku A Poznańskiego Parku Naukowo - Technologicznego, a także zaraz przed skrzyżowaniem z ul. Boranta, czyli naprzeciw pierwszego wjazdu do budynku H PPN-T – tu najczęściej kierują się piesi, a po drugiej stronie ulicy w wariantach 1 nie ma chodnika, przejścia powinny sąsiadować bezpośrednio z wejściami na teren Parku.   | W wariantach 2 i 3 przejścia dla pieszych są zlokalizowane w rejonie skrzyżowania z ul. Juranda w pobliżu wejścia nr 4.<br>Pozostałe proponowane przejścia dla pieszych znajdują się poza zakresem konsultowanej inwestycji i mogą zostać objęte odrębnym opracowaniem aż do ul. Boranta. |
| 19 | Z uwagi na szerokość ulicy, zwiększone natężenie ruchu, a także uwzględniając możliwość bezpiecznego włączenia się do ruchu, ulica Nowa Stoińskiego powinna zapewniać możliwość wyjazdu samochodów z parkingów bloków ZKZL do ul. Nowej Stoińskiego. Już dziś włączenie się do ruchu z ulicy Bolka w kierunku ul. Naramowickiej stanowi problem i nie jest bezpieczne. Tylko wtedy można wprowadzić rozwiązania zaproponowane w wariantach 2, ze zwężeniem ulicy i wprowadzeniem ruchu wahadłowego. | Decyzja związana jest z projektem budowy ul. Nowa Stoińskiego i odpowiednim zjazdem do ZKZL.  |
| 20 | Ze względu na docelowy układ ulic: Nowej Naramowickiej oraz Nowej Stoińskiego, przejazd ulicą Rubież od strony Umultowa w kierunku ulicy Łużyckiej będzie alternatywą dla ominięcia korków na skrzyżowaniu N. Stoińskiego i N. Naramowickiej oraz przejazdu kolejowego. Doprowadzi to do wzrostu natężenia ruchu tranzytowego na ulicy Rubież, oraz zachęci do jazdy na wprost w kierunku ronda Moraczewskich i dalej do ul. Naramowickiej.   | Elementy spowolnienia ruchu powinny skutecznie ograniczyć wzrost natężenia ruchu na ul. Rubież.   |
| 21 | Ul. Rubież, wariant 1: brak zieleni, należy kontynuować szpaler drzew jak na istniejącym odcinku ul. Rubież po stronie południowej, przynajmniej z jednej strony.   | W stanie obecnym gęsta sieć uzbrojenia podziemnego uniemożliwia nasadzenia drzew w pasie drogowym.  |
| 22 | Ul. Rubież, wariant 1: brak wytyczonych miejsc postojowych równoległe do jezdni, spowoduje to kierowców do parkowania na chodniku.  | Wariant 1 został zaprojektowany w granicach działek istniejącego pasa drogowego, należących do Miasta Poznań. Miejsca postojowe wyznaczone zostały w wariantach 2 i 3 rozszerzonych do granic miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.  |

|    |   |   |
|----|---|---|
| 23 | Ul. Rubież, wariant 1: poduszki berlińskie powinny znajdować się przed i za przejściem, które znajduje się poza wyniesionymi skrzyżowaniami, koniecznie przed wjazdem na rondo Moraczewskich od strony północnej.   | Progi zwalniające, w tym „poduszki berlińskie” można zamontować w miejscach, w których nie ma elementów infrastruktury, takich jak studzienki, zawory oraz tam gdzie nie są zlokalizowane zjazdy do posesji. Umieszczenie progów zostało przyjęte również pod tym względem.<br>Przed rondem Moraczewskich, w odległości 40 metrów od skrzyżowania zostaną zaprojektowane „poduszki berlińskie” w celu spowolnienia ruchu. |
| 24 | Przejścia dla pieszych na ulicy Stoińskiego powinny mieć azyle dla pieszych, niedopuszczalne jest przejście przez 4 pasy ruchu bez sygnalizacji świetlnej, jak to ma miejsce po zachodniej stronie skrzyżowania. Azyle pozwolą na skanalizowanie ruchu i uniemożliwią kierowcom „ścianianie” przejść dla pieszych.  | Przejście dla pieszych prowadzi w tym miejscu przez 3 pasy ruchu oraz przez zatokę autobusową otwartą. Jest to rozwiązanie dopuszczalne.  |
| 25 | Zastosowanie w Wariancie 3 12-metrowych promieni łuków skrętu w prawo, z drogi zbiorczej w lokalną przed przejściem dla pieszych jest rozwiązaniem skrajnie niebezpiecznym.   | Rozwiązanie jest zgodne z przepisami. Promień taki na skrzyżowaniu skanalizowanym nie powinien być mniejszy niż 10 m.   |
| 26 | Skrzyżowanie ul. Rubież z Nową Stoińskiego w Wariancie 3 jest nadmiernie rozbudowane jak na skrzyżowanie z drogą lokalną o uspokojonym ruchu – konieczne jest tu zastosowanie sygnalizacji świetlnej. Ponadto brak środków uspokojenia ruchu przed wjazdem na skrzyżowanie od strony ul. Rubież, np. wyniesione przejścia dla pieszych, co w połączeniu z 12m łukami skrętu, czyni to skrzyżowanie niebezpiecznym dla pieszych. | Alternatywą do wariantu 3 jest wariant 2, w którym skrzyżowanie z ul. Nową Stoińskiego jest mniej rozbudowane i posiada elementy uspokojenia ruchu w rejonie skrzyżowania.  |
| 27 | Najlepszym rozwiązaniem jest wariant 2 z wykorzystaniem „esowania” jezdni. „Esowanie” powinno zostać uzupełnione o elementy fizycznie ograniczające możliwość „ścięcia” zakrętu.  | Zastosowanie takich elementów będzie poddane analizie na etapie prac nad projektem stałej organizacji ruchu, który będzie wymagał zatwierdzenia przez Miejskiego Inżyniera Ruchu.   |
| 28 | Na skrzyżowaniach z innymi ulicami promienie łuków powinny być mniejsze, szczególnie te na skrzyżowaniu z ul. Nową Stoińskiego.   | Promień wewnętrznej krawędzi łuku jest określony przepisami i nie powinien być mniejszy niż 6m dla wlotów dróg lokalnych i dojazdowych oraz 8m dla wlotów dróg zbiorczych. Zastosowane promienie są więc zgodne z obowiązującymi przepisami.  |
| 29 | Wariant skrzyżowania z ul. Nową Stoińskiego na rys. 4.2 kłóci się z ideą uspokojenia ruchu na ul. Rubież,   | Ul. Nowa Stoińskiego jest projektowana jako droga klasy Z (zbiorcza), natomiast ul. Rubież to droga klasy L (lokalna). Uspokojenie ruchu jest stosowane tylko na ulicy lokalnej.  |

|                            |   |  |
|----------------------------|---|--|
|                            | lepszy jest projekt na rys 3.2. Warto rozważyć budowę w tym miejscu ronda.  |  |
| 30                         | W wariantcie 1 należy zaprojektować większą liczbę progów zwalniających – ulica ta stanowi alternatywę dla Naramowickiej, a budowa utwardzonej nawierzchni tylko zwiększy natężenie ruchu. „Esowanie” jezdni będzie niewystarczające.   | Większa liczba progów zwalniających jest nieuzasadniona. W projekcie odległość pomiędzy progami wynosi ok. 70m. Jest to odległość, która gwarantuje względny komfort jazdy i powinna skutecznie zabezpieczać przed przekraczaniem dopuszczalnej prędkości. |
| <b>Rondo Moraczewskich</b> |   |  |
| 31                         | Wszystkie warianty:<br>Ze względu na spodziewany wzrost natężenia ruchu na rondzie należy w pierwszej kolejności zapewnić bezpieczeństwo pieszych i kierowców - są to okolice szkoły oraz zabudowy wielorodzinnej - oczywiście poza projektowanym poszerzeniem chodnika. Rondo w kilku relacjach nie spełnia swojej roli, tzn. umożliwia przejazd z nadmierną prędkością przy ograniczonym polu widoczności.  | W zakresie konsultowanego zadania znajduje się wyłącznie poszerzenie chodnika po wschodniej stronie ronda. Działania zwiększające bezpieczeństwo ruchu w rejonie ronda Moraczewskich mogą zostać podjęte w ramach odrębnego opracowania projektowego.      |
| 32                         | Jadący od strony Naramowickiej kierowca zmierzający skręcić w prawo ma ograniczoną widoczność przez płot stojący na narożniku, za którym bezpośrednio znajduje się przejście dla pieszych - dodatkowo nieoświetlone - szczególnie wieczorem dochodzi tu do sytuacji gdy kierowca w ostatniej chwili zatrzymuje się przed przejściem. Warto w tym miejscu zmniejszyć promień łuku, wymuszając ostrożniejszą jazdę lub zastosować poduszkę berlińską przed przejściem dla pieszych. | W zakresie konsultowanego zadania znajduje się wyłącznie poszerzenie chodnika po wschodniej stronie ronda. Działania zwiększające bezpieczeństwo ruchu w rejonie ronda Moraczewskich mogą zostać podjęte w ramach odrębnego opracowania projektowego.      |
| 33                         | Jadąc od strony Naramowickiej, przejeżdżając na wprost przez rondo w kierunku ul. Czarnucha, kierowcy robią to z nadmierną prędkości ze względu na brak odgięcia osi jezdnia - brak „wygięcia” ronda. Przy dodatkowym ograniczeniu pola widoczności z prawej strony dochodzi tutaj często do gwałtownego hamowania kierowców dojeżdżających do ronda.   | W zakresie konsultowanego zadania znajduje się wyłącznie poszerzenie chodnika po wschodniej stronie ronda. Działania zwiększające bezpieczeństwo ruchu w rejonie ronda Moraczewskich mogą zostać podjęte w ramach odrębnego opracowania projektowego.      |

|    |  |  |
|----|--|--|
| 34 | <p>Jadąc ul. Rubież od strony północy skręcający w prawo w kierunku Naramowickiej (najpopularniejszy kierunek), przez zbyt łagodny promień łuku skrętu w prawo robią to z nadmierną prędkością. W niekorzystnych warunkach pogodowych doprowadzi to do wypadnięcia z jezdni i staranowania pieszych stojących przed przejściem. Należy przed wjazdem na rondo od strony północnej, przed przejściem dla pieszych umieścić próg zwalniający lub poduszkę berlińską.</p> | <p>W zakresie konsultowanego zadania znajduje się wyłącznie poszerzenie chodnika po wschodniej stronie ronda. Działania zwiększające bezpieczeństwo ruchu w rejonie ronda Moraczewskich mogą zostać podjęte w ramach odrębnego opracowania projektowego.</p> |
|----|--|--|

#### Uwagi mieszkańców zgłoszone podczas spotkania konsultacyjnego 2017.10.19

|    |   |   |
|----|---|---|
| 35 | <p>Na chodniku na ul. Bolka na wysokości bloków ZKZL pozostały słupy utrudniające poruszanie się – należy je usunąć.</p>  | <p>Rozwiązanie wskazanego problemu wykracza poza zakres konsultowanego zadania.</p>   |
| 36 | <p>Niezwykle ważne dla mieszkańców jest zaprojektowanie poziomej jezdni ul. Rubież poniżej poziomej działki wraz ze skutecznym odwodnieniem – obecnie pozioma jezdnia jest wyżej, przez co działki są zalewane wodą podczas opadów deszczu.</p> | <p>Pozioma jezdnia została nieznacznie obniżona w stosunku do rzędnych wjazdów na teren posesji. Jezdnia jest odwadniana do kanalizacji deszczowej i ograniczona krawężnikiem wyniesionym ponad nawierzchnię jezdni. Zalewanie posesji z pasa drogowego, przy sprawnie działającej kanalizacji deszczowej nie będzie możliwe.</p> |
| 37 | <p>W miejscach przeznaczonych na zielenie należy wyznaczyć miejsca postojowe.</p>   | <p>Zastąpienie miejsc zielonych miejscami parkingowymi stoi w sprzeczności z problemem odwodnienia – zielenie jest potrzebna żeby zapewnić większą efektywność odwodnienia (rejon ul. Naramowickiej nie ma kanalizacji deszczowej).</p>   |
| 38 | <p>Ze względu na pojazdy dojeżdżające do PPNT z problemem natężenia ruchu borykają się mieszkańcy ul. Bronisza – tu również powinno się zainstalować urządzenia ograniczające ruch, np. progi zwalniające.</p>                                  | <p>Propozycja wykracza poza zakres konsultowanego zadania.</p>  |