

**Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych przebudowy wiaduktu w ciągu ul. Kurlandzkiej w Poznaniu**

**Poznań, 19.02.2018**

**Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 12**

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
<b>Wiadomości email</b>		
1	Projektowane ronda nie powinny być wyposażone w sygnalizację świetlną.	Koncepcja nie zakłada sygnalizacji świetlnej na rondach.
2	Projekt powinien uwzględniać montaż ekranów dźwiękochłonnych pomiędzy skrzyżowaniami Kurlandzka / Bobrzańska i Kurlandzka / Ślęzańska oraz remont nawierzchni ul. Kurlandzkiej. Należy również zastosować rozwiązania ograniczające ruch w tym rejonie, szczególnie ruch samochodów ciężarowych.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
3	Należy zachować jak najwięcej z istniejącej zieleni lub wygospodarować miejsce na nową zieleń, przesuwając rondo Kurlandzka / Bobrzańska maksymalnie w kierunku wiaduktu.	Lokalizacja ronda Kurlandzka/Bobrzańska jest optymalna ze względu na powiązanie z projektowanym wiaduktem oraz ulicami Kurlandzką i Bobrzańską. Nowa zieleń pojawi się między innymi na wyspach centralnych obu rond.
4	Należy powrócić do koncepcji budowy śródmiejskiej obwodnicy łączącej Rondo Żegrze z Trasą Katowicką, z uwzględnieniem zjazdu w ul. Dziadoszańską.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
5	Zamiast "standardowego" ronda należy zaprojektować rondo "turbinowe" - takie rozwiązanie zapewni większą płynność ruchu, szczególnie wobec zwiększenia natężenia ruchu w przyszłości.	W przypadku stosowania rond turbinowych zalecanym jest, aby wloty i wyloty z ronda były dwupasowe. Spowodowałyby to konieczność zastosowania rond o większych rozmiarach. Przy obecnym zagospodarowaniu tj. bliskość wiaduktu, lokalizacja zabudowy i układzie istniejących dróg w przypadku zastosowaniu rond turbinowych pojawiłyby się problemy z przejściem z przekroju dwupasowego na przekrój jednopasowy (krótkie pasy włączenia) - szczególnie na relacji w kierunku wiaduktu.
6	Podczas prac budowlanych objazd powinien omijać ulicę Ślęzańską z uwagi na jej osiedlowy charakter.	Uwaga zostanie uwzględniona na etapie przygotowywania projektu czasowej organizacji ruchu.

7	W jaki sposób droga rowerowa zostanie odseparowana od jezdni? Czy zastosowane będą odbojnice?	Nie planuje się stosowania odbojnic. Pasy rowerowe jednokierunkowe wydzielone z jezdni, na których kierunek jazdy jest zgodny z kierunkiem jazdy na przyległym pasie ruchu będą wyodrębnione oznakowaniem poziomym. Pasy rowerowe dwukierunkowe wydzielone z jezdni, będą wyodrębnione oznakowaniem poziomym oraz przez zastosowanie zabruku o szer. 0,5 m.
8	Przejścia dla pieszych w rejonie objętym przebudową należy wyposażyć w oświetlenie ostrzegające kierowców o obecności pieszych.	Nie planuje się zastosowania oświetlenia ostrzegające kierowców o obecności pieszych. W obszarze inwestycji planuje się natomiast zastosowanie nowego oświetlenia LED oraz zastosowanie lamp doświetlających poszczególne przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe.
9	Czy projektowane drogi dla rowerów będą kończyć się "przechodząc" w chodniki, czy też będą prowadzone do dróg osiedlowych?	Nie przewiduje się prowadzenia dróg rowerowych w kierunku dróg bocznych, na których obecnie nie ma wydzielonych ścieżek/pasów rowerowych. Wjazd i zjazd ze ścieżki /pasów rowerowych będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
10	Na ul. Ślężańskiej należy zamontować dodatkowe urządzenia ograniczające prędkość poruszania się pojazdów jak np. progi zwalniające.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
11	Projekt nie uwzględni koncepcji połączenia z trasą rowerową do Wiaduktu Franowo (inwestycja pod nazwą: "Koncepcja budowy ścieżek rowerowych na odcinku od estakady Katowickiej do wiaduktu Franowo"). W związku z tym na skrzyżowaniu Wiatraczna-Kurlandzka należy doprojektować wylot drogi dla rowerów w kierunku ulicy Szwedzkiej. Przy tej okazji należy przeanalizować zasadność, aby projekt ronda Wiatraczna-Kurlandzka zawierał drogę dla rowerów na całym obwodzie.	Projekt uwzględni założenia przedstawione w opracowaniu "Koncepcja dostosowania dróg rowerowych oraz pieszo-rowerowych do obowiązujących standardów". Nie ma obecnie zasadności dla projektowania drogi rowerowej po całym obwodzie.
12	Projekt skrzyżowania Bobrzańska-Kurlandzka nie uwzględni przebiegu trasy rowerowej "Radial R2 wsch." określonej w Programie Rowerowym Miasta Poznania. W związku z tym wnioskujemy o doprojektowanie od "ślepego" zakończenia ulicy Piłsudskiego dwukierunkowej drogi dla rowerów w kierunku ronda, w tym jednokierunkowy fragment drogi dla rowerów o szerokości 2 metrów należy poszerzyć do 3 metrów.	W projekcie uwzględniono dwukierunkową drogę rowerową o szer. 2,5 m w kierunku "ślepego" zakończenia ul. Piłsudskiego.

13	Należy zwrócić uwagę, aby bariery bezpieczeństwa zlokalizowane na wiadukcie, które oddzielają jezdnię od drogi dla rowerów były bezpieczne dla rowerzystów. Kształt na projekcie sugeruje zastosowanie barier H1W4A, które są bardzo niebezpieczne dla rowerzysty - słupki o wysokości około 0,5 m z ostrymi krawędziami są niezabezpieczone przed wjazdem pomiędzy nie. Należy zastosować barieroporęcze o wysokości co najmniej 110 cm z relingami wypełniającymi przestrzeń między słupami, uniemożliwiające wjazd rowerzysty pomiędzy nie.	Ze względów techniczno-utrzymeniowych pomiędzy ścieżką rowerową a jezdnią nie będą zastosowane bariery o wysokości 1,1 m. Możliwe jest natomiast zamontowanie na tylnych płaszczyznach słupków barier taśm zabezpieczających przed wjazdem pomiędzy słupki.
14	Bariera znajduje się w skrajni drogi dla rowerów. Wprowadzenie szerokości ciągu (3,0 m) pozwala na zaprojektowanie drogi bez skrajni, to jednak konieczne jest zabezpieczenie początku każdej bariery na wypadek najazdu na nią rowerzysty. Proponujemy też wyznaczenie co najmniej na wiadukcie linii krawędziowych P-7d, które polepszą widoczność drogi dla rowerzysty w gorszych warunkach oświetleniowych. Natomiast balustrada po stronie zewnętrznej, wzdłuż ciągu pieszego, powinna być przymocowana do gzymsu wiaduktu, zamiast do nawierzchni, dzięki czemu uzyska się dodatkową przestrzeń dla pieszych i być może pozwoli na odsunięcie ciągu rowerowego bez jego zwięzania od bariery przy jezdni.	Oznakowanie barier oraz nawierzchni rowerowej będzie wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Brak jest możliwości mocowania barier do krawędzi pionowych gzymsu, ponadto jest to rozwiązanie niedopracowane z uwag na zwiastujące sople zimą.
15	W projekcie na drogach i pasach dla rowerów zastosowano znak P-27, zamiast właściwego P-23.	W projekcie docelowym będą zastosowane znaki P-23.
16	Miejsca, w których droga dla rowerów przechodzi w pas dla rowerów (Bobrzańska, Wiatraczna) pas dla rowerów należy oddzielić linią ciągłą P-2.	Na etapie sporządzania projektu stałej organizacji ruchu będzie to uwzględnione.
17	Na wysokości przystanków autobusowych, drogi dla rowerów powinny być oddzielone od strefy pieszej barierkami lub przysiadnikami - szczegóły w pkt. 6.3. Standardów Rowerowych Miasta Poznania.	W rejonie przystanku autobusowego będą zastosowane balustardy odseparowujące ruch pieszy i rowerowy.
18	Wyjazd z Osiedla Czecha (droga wewnętrzna na działce 3/16) powinien zostać zaopatrzony w słupki lub inne bariery uniemożliwiające nielegalne parkowanie poniżej 10 metrów przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów. Należy również rozważyć wyniesienie tego wylotu drogi dla zachowania niwelety przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych.	Zastosowanie słupków lub innych elementów uniemożliwiających nielegalne parkowanie będzie przeanalizowane na etapie sporządzania projektu stałej organizacji ruchu. Niwelacja przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego będzie zaprojektowana "na równo" z przecinającym wlotem jezdni w kierunku osiedla.
19	Łuki na skrzyżowaniu ul. Ślężańskiej powinny wynosić nie więcej niż 6,0 m, wlot również powinien być poprowadzony na wyniesionym przejściu dla pieszych.	Przedmiotowe opracowanie nie obejmuje przebudowy skrzyżowania z ul. Ślężańską.

20	Należy doprojektować przejście dla pieszych przy południowym wlocie wiaduktu na ul. Kurlandzkiej.	Przejście zostanie doprojektowane.
<b>Spotkanie z mieszkańcami</b>		
21	Symulacje ruchu przeprowadzane dla obszaru objętego koncepcją powinny uwzględniać duże natężenie ruchu samochodów ciężarowych w tym rejonie.	Symulacje ruchu były przeprowadzone w oparciu o dane z pomiaru natężenia ruchu dla szczytu porannego i popołudniowego z uwzględnieniem wszystkich rodzajów pojazdów, w tym ciężarowych.
22	W jaki sposób możliwe będzie wydzielenie drogi rowerowej o zaproponowanej szerokości?	Projektowany wiadukt będzie szerszy niż istniejący - jego szerokość pozwoli na wybudowanie drogi rowerowej o szerokości 2,5 m.
23	Czy projektowana szerokość drogi zapewni bezpieczny przejazd autobusom i samochodom ciężarowym?	Tak, projektowana szerokość drogi zapewni bezpieczny przejazd autobusom i samochodom ciężarowym.
24	Dlaczego chodnik na wiadukcie będzie węższy od istniejącego? Czy nie można zachować obecnej szerokości chodnika?	Przestrzeń pomiędzy barierą i balustradą, na którą składają się zarówno chodnik dla pieszych jak i ścieżka rowerowa będzie wynosić 4,0 m, podczas gdy w chwili obecnej szerokość ta ma zaledwie 3,0 m. Podział nowej przestrzeni jest zgodny z obowiązującymi przepisami oraz prognozowanym na wiadukcie natężeniem ruchu pieszych i rowerzystów.
25	Którędy będzie poprowadzony objazd podczas prac budowlanych?	Zakres planowanych objazdów drogami bocznymi zostanie określony na etapie sporządzania projektu czasowej organizacji ruchu.
26	Czy możliwe jest wykonanie chodnika również po drugiej stronie wiaduktu?	Z uwagi na prognozowane natężenie ruchu pieszych oraz koszty inwestycji doprojektowanie chodnika po drugiej stronie wiaduktu nie jest planowane.
27	Na ul. Kurlandzkiej należy wybudować dodatkowy przystanek autobusowy.	Projekt zakłada budowę dodatkowego przystanku autobusowego przy ul. Kurlandzkiej, przed rondem na skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną.
28	Inwestycja powinna być zoptymalizowana pod kątem instalacji monitoringu.	W obszarze opracowania przewidziane jest przygotowanie infrastruktury umożliwiającej przyszłą instalację monitoringu.
29	Należy maksymalnie odsunąć projektowane drogi od zabudowy mieszkalnej.	Koncepcja nie zakłada zbliżenia projektowanego układu drogowego do istniejącej zabudowy.
30	Projektowany układ drogowy powinien być obejmować również powiązanie go z ul. Dziadoszańską i wiaduktem nad Trasą Katowicką w ciągu ul. Szwedzkiej, prowadzącym do Ikea / M1.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.