

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych przebudowy ul. Lutyckiej wraz z budową przedłużenia al. Solidarności

Poznań, 06.03.2018

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 76

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
<b>Wiadomości email</b>		
1	Zakres inwestycji należy poszerzyć o budowę wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Gołęcińskiej - to niezbędne dla poprawienia jakości komunikacji pomiędzy Strzeszynom, a centrum miasta.	Wiadukt w ciągu ul. Gołęcińskiej będzie przedmiotem osobnego opracowania koncepcyjnego. Na jego realizację w terenie Miasto będzie się starało pozyskać dofinansowanie zewnętrzne we współpracy z PKP w ramach programu na likwidację jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami.
2	Dla mieszkańców Strzeszyna priorytetem jest budowa węzła Koszalińska, który umożliwi im bezkolizyjny wyjazd w kierunku miasta. Działanie to powinno być zrealizowane w pierwszej kolejności, w etapie I inwestycji.	W odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, etap I planowanej przebudowy ul. Lutyckiej został poszerzony o budowę połączenia umożliwiającego zjazd z ul. Koszalińskiej na ul. Lutycką oraz budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Koszalińskiej i Literackiej.
3	Należy ograniczyć inwestycję do budowy tylko jednego wiaduktu - tego nad linią kolejową do Piły. Pozostałe dwa są niepotrzebne i oznaczają tylko stratę pieniędzy.	W wyniku przeprowadzonych analiz zrezygnowano z budowy wiaduktu nad ul. Szczawnicką. Zostanie jednak utrzymana pierwotnie projektowana niweleta nasypu, tak aby budowa wiaduktu była możliwa przy rozbudowie ul. Lutyckiej do układu dwujezdniowego, przy którym wiadukt nad ul. Szczawnicką będzie niezbędny.
4	Ul. Wojska Polskiego w rejonie CSWL powinna zostać poszerzona do dwóch pasów ruchu w obu kierunkach - obecnie jest to "wąskie gardło", w którym powstają korki, szczególnie przy zamkniętym przejeździe kolejowym. Większość pojazdów skręca w prawo w ul. Niestachowską, a ci, którzy chcą jechać prosto (w kierunku Uniwersytetu Przyrodniczego) lub w lewo w ul. Niestachowską, stoją w korku – dopiero za światłami przy ul. Dojazd mogą zająć środkowy lub lewy pas – często są one puste!	Poszerzenie ul. Wojska Polskiego wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Ponadto obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania nie przewiduje w tym miejscu możliwości rozbudowy drogi do układu dwujezdniowego.
5	Z przedstawionych materiałów wynika, że węzeł Koszalińska nie będzie całkowicie bezkolizyjny (auta jadące od strony Strzeszyna będą musiały skręcać w lewo, aby włączyć się w Lutycką, przecinając przeciwny pas Koszalińskiej). Zapewne w projekcie uwzględniona jest w tym miejscu sygnalizacja świetlna – spowoduje to jednak brak płynności ruchu, w godzinach szczytu pewnie nawet korki sięgające ul. Literackiej. Warto zmienić projekt w taki sposób, aby zjazd z ul. Koszalińskiej w Lutycką był bezkolizyjny.	Rozwiązania zaproponowane w etapie 1.2 inwestycji zapewnią w pełni funkcjonalne połączenie ul. Koszalińskiej z ul. Lutycką. Jediną kolizyjną relacją jest zjazd na projektowanym skrzyżowaniu z ul. Koszalińskiej w lewo w kierunku Podolan / Piątkowa. Przeprowadzone analizy wskazują, że takie rozwiązanie usprawni dojazd mieszkańców Strzeszyna do centrum miasta.
6	Projekt powinien uwzględnić również modernizację skrzyżowań Literacka-Koszalińska i Żołnierzy Wyklętych-Koszalińska. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wybudowanie w tym miejsc rond. To rozwiązanie pozwoliłoby uspokoić ruch w tym rejonie i dałoby komfort wyjazdu ze Strzeszyna. Poprawiłoby to również bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w tym rejonie.	Koncepcja przebudowy ul. Lutyckiej w etapie I została poszerzona o budowę ronda na skrzyżowaniu ul. Koszalińskiej i Literackiej. Natomiast przebudowa skrzyżowania ul. Żołnierzy Wyklętych i Koszalińskiej wykracza poza zakres koncepcji.
7	Należy stanowczo sprzeciwić się rozbudowie ul. Jasielskiej w ramach konsultowanej inwestycji - taka rozbudowa i przedłużenie ul. Jasielskiej do ul. Lutyckiej znacznie pogorszy jakość życia mieszkańcom osiedla Reduta Nowe Podolany.	Rozbudowa ul. Jasielskiej i połączenie jej z ul. Lutycką jest konieczna dla zapewnienia obsługi komunikacyjnej powstających w tym rejonie osiedli.
8	Zamiast przedłużać al. Solidarności budując drogę przez ROD, należy rozbudować ul. Dojazd od skrzyżowania z al. Solidarności do ul. Lutyckiej. Po wschodniej stronie ul. Dojazd jest na to wystarczająco dużo miejsca, a w ten sposób nie będzie konieczna likwidacja części ogrodów działkowych.	Zaproponowany przebieg przedłużenia al. Solidarności stanowi najkrótsze połączenie ul. Lutyckiej z II ramą komunikacyjną, ujęte w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.
9	Analizy ruchu zastosowane do opracowania koncepcji inwestycji nie uwzględniają wzrostu liczby mieszkańców, która nastąpi w wyniku oddania do użytku w najbliższych latach ponad 1800 mieszkań.	Przeprowadzone analizy ruchu nie dotyczą obsługi komunikacyjnej osiedli powstających na terenie Podolan i Strzeszyna, ale prognozowanych zmian w natężeniu ruchu na obszarze objętym koncepcją. Należy jednocześnie podkreślić, że przeprowadzenie badań i prognoz natężenia ruchu w związku z obsługą komunikacyjną budowanych na Strzeszynie osiedli mieszkaniowych nie doprowadziłoby do zaprojektowania rozwiązań innych niż te zaproponowane w konsultowanym opracowaniu.

10	Przed rozpoczęciem etapów przebudowy ul. Lutyckiej pomiędzy węzłami Podolany i Koszalińska, należy rozważyć wybudowanie, choćby tymczasowo, ronda lub założenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Żołnierzy Wyklętych/Lutycka.	W odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, etap I planowanej przebudowy ul. Lutyckiej został poszerzony o budowę połączenia umożliwiającego zjazd z ul. Koszalińskiej na ul. Lutycką oraz budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Koszalińskiej i Literackiej. Przebudowa skrzyżowania ul. Żołnierzy Wyklętych i Lutyckiej wykracza poza zakres opracowania.
11	Zamiast trzech wiaduktów należy wybudować jeden nieco wydłużony wiadukt kolejowy i pod nim zmieścić przejazd zmodyfikowanej ulicy Podolańskiej, która następnie mogłaby być poprowadzona równoległe do torów aż do ul. Druskiennickiej i wtedy ul. Szczawnicka na odcinku Druskiennicka - Lutycka stałaby się drogą lokalną - bez wjazdu w Lutycką.	W wyniku przeprowadzonych analiz zrezygnowano z budowy wiaduktu nad ul. Szczawnicką. Zostanie jednak utrzymana pierwotnie projektowana niweleta nasypu, tak aby budowa wiaduktu była możliwa przy rozbudowie ul. Lutyckiej do układu dwujezdniowego, przy którym wiadukt nad ul. Szczawnicką będzie niezbędny. Przebudowa ul. Podolańskiej w zaproponowanej formie nie jest brana pod uwagę.
12	Dla mieszkańców Podolan proponowane w planie rondo na ul. Lutyckiej byłoby bardzo dobrym rozwiązaniem pod warunkiem przebudowy ul. Jasielskiej i poszerzenia aż do ul. Druskiennickiej. Byłoby to wówczas najlepsze połączenie Podolan z ul. Niestachowską i Winogradami.	Koncepcja przewiduje budowę przedłużenia ul. Jasielskiej do ul. Lutyckiej. Zapewni to sprawną obsługę komunikacyjną powstających i planowanych w tym rejonie osiedli mieszkaniowych. Projektowane przedłużenie będzie układem jednojezdniowym, z chodnikiem i drogą dla rowerów.
13	Po stronie południowej wiaduktu kolejowego można przeprowadzić pod wiaduktem drogę rowerową, którą z jednej strony od ul. Hezjoda poprzez niedawno utworzony park i przez byłą drogą czołgową po drugiej stronie doprowadzić do Gołęcina i połączyć z istniejącą siecią dróg rowerowych.	W etapie 3 zaprojektowano drogę rowerową od ul. Hezjoda poprzez drogę akcesyjną L1 (połączenie funkcji dojazdu do istniejącej przepompowni oraz drogi rowerowej), następnie pod projektowanym wiaduktem drogowym nad linią kolejową Poznań - Piła na południe w kierunku ul. Golecińskiej. Na dalszym etapie prac projektowych wymagane będzie doprojektowanie drogi rowerowej do ul. Gołecińskiej.
14	Co stanie się z Rodzinnym Ogrodem Działkowym im. Ks. L. Prżyłuskiego w ramach realizacji inwestycji? Członkowie ROD nie otrzymali żadnych informacji o likwidacji ogrodu w związku z przebudową ul. Lutyckiej i rozbudową al. Solidarności.	Użytkownikom ogrodów działkowych przeznaczonych do likwidacji w związku z budową przedłużenia al. Solidarności do ul. Lutyckiej miasto proponuje alternatywną lokalizację ogrodów oraz zwróci pieniądze za poniesione nakłady finansowe.
15	Obecnie wyjazd ze Strzeszyna w kierunku centrum jest możliwy wyłącznie ulicą Żołnierzy Wyklętych lub Homera. W obu przypadkach oznacza konieczność skrętu w lewo w Lutycką, nieco łatwiejszą na skrzyżowaniu z Homera, gdzie zamykany przejazd kolejowy spowalnia ruch. Po budowie wiaduktu możliwość skrętu w lewo w Lutycką zostanie wyraźnie ograniczona.	W odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, etap I planowanej przebudowy ul. Lutyckiej został poszerzony o budowę połączenia umożliwiającego zjazd z ul. Koszalińskiej na ul. Lutycką oraz budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Koszalińskiej i Literackiej.
16	Należy dążyć do wybudowania wiaduktu lub tunelu pod linią kolejową do Szczecina.	Budowa wiaduktu lub tunelu pod linią kolejową do Szczecina wykracza poza zakres koncepcji. Jego ewentualna budowa będzie realizowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.
17	W jaki sposób będzie możliwy zjazd z ul. Koszalińskiej w kierunku Woli dla jadących Koszalińską zarówno od strony centrum, jak i od strony Kiekrza? Obecnie takiej możliwości na zaprezentowanych planach nie ma.	Zjazd z ul. Koszalińskiej na ul. Lutycką będzie możliwy poprzez połączenie, o które został poszerzony etap I inwestycji. Osoby jadące w kierunku Woli od centrum miasta będą mogły skręcić w lewo przed wjazdem na wiadukt w ciągu ul. Koszalińskiej i jechać dalej ul. Gołecińską do skrzyżowania z ul. Lutycką, a następnie skręcić w lewo. Dojazd dla jadących ze Strzeszyna będzie możliwy poprzez ul. Żołnierzy Wyklętych.
18	Skrzyżowanie ul. Lutyckiej z Al. Solidarności powinno być zaprojektowane jako węzeł typu "B" z wykorzystaniem ronda mające kształt elipsy (kształt ten pozwoli na włączanie łącznic, projektowanej i istniejącej infrastruktury drogowej do ronda zachowując wymogi BRD).	W etapie 3 zaprojektowano węzeł częściowo bezkolizyjny, na którym następuje przecinanie torów jazdy niektórych relacji na ul. Jasielskiej oraz al. Solidarności. Na tych ulicach funkcjonować będzie zespół skrzyżowań. Tory ruchu o dominującym natężeniu ruchu będą prowadzone bezkolizyjnie (ul. Lutycką). Skrzyżowania zostały umiejscowione na ulicach niższej klasy (ul. Jasielska oraz al. Solidarności). Wyjazd z jezdni drogi, na której jest ruch bezkolizyjny, powinien poprzedzać wjazd na nią. Zarówno wyjazd, jak i wjazd na tę drogę powinny być usytuowane po prawej stronie jezdni i powinny być wyposażone w pasy wyłączenia/włączenia. Takie rozwiązanie zostało zaprojektowane na ul. Lutyckiej. Na dalszym etapie prac projektowych można rozważyć zmianę zespołu skrzyżowań na ul. Jasielskiej oraz al. Solidarności na skrzyżowanie typu rondo. Na podstawie przeprowadzonych analiz ruchu proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem optymalnym.
19	Ulicę Jasielską należy poszerzyć, stworzyć ronda, dodać oświetlenie, porządne krawężniki. Bez tego nie ma zgody na przedłużenie Jasielskiej do Lutyckiej. Takie działanie powinno stanowić element koncepcji przebudowy ul. Lutyckiej. Zmiany na Jasielskiej są konieczne i pilne, szczególnie jeżeli weźmie się pod uwagę przedstawione prognozy natężenia ruchu.	Szczegółowe rozwiązania techniczne dotyczące budowy połączenia ul. Jasielskiej z ul. Lutycką zostaną opracowane na etapie przygotowania dokumentacji projektowej.

20	Dużo ważniejsza i pilniejsza jest potrzeba przebudowa ul. Obornickiej niż Lutyckiej.	Przebudowa ul. Obornickiej wykracza poza zakres przedmiotowej koncepcji.
21	Do inwestycji należy podejść w sposób kompleksowy i strategiczny, oraz dla rzeczywistego ograniczenia kosztów zrealizować następujący zakres działań: zbudować trzypasmowy w obu kierunkach tunel drogowy Poznań-Wola który połączy się z ulicą Dąbrowskiego trzypasmową w obu kierunkach jezdnią; zbudować trzypasmowy potrójny wiadukt Tory kolejowe Poznań-Piła, Podolańska, Szczawnicka wraz z bezkolizyjnym węzłem drogowym Lutycka-Al. Solidarności w linii prostej z trzypasmową drogą do wiaduktu nad Trasą Niestachowską; (żadne rondo) aż do mostu Lecha i z bezkolizyjnymi zjazdami skręcającymi w lewo w kierunku ronda Obornicka; zbudować bezkolizyjny wiadukt Strzeszyńska-Juraszów nad ulicą Lutycką; zlikwidować wjazd na ulicę Dojazd i wyjazd z ulicy Dojazd; zlikwidować rondo Obornicka, a zamiast niego zbudować bezkolizyjny węzeł z trzypasmowymi drogami aż do mostu Lecha i z podziemnym tunelem Niestachowska-Obornicka w kierunku Piły (oczywiście ulicę Obornicką trzeba poszerzyć do trzech pasów ruchu) i zrobić bezkolizyjne skrzyżowanie z ulicą Jasielska i Kurpińskiego, które trzeba poszerzyć do trzech pasów ruchu w kierunku Naramowic i ulicy Szczawnickiej; zbudować bezkolizyjne skrzyżowanie tunel Piątkowska-Wojciechowskiego z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach; zbudować bezkolizyjne skrzyżowanie tunel Umultowska-Połańska z trzema pasami w obu kierunkach; zbudować bezkolizyjne skrzyżowanie tunel węzeł Naramowicka z trzema pasami w obu kierunkach; zbudować wiadukt-obwodnicę Gołęcin łączący ulicę Wojska Polskiego z ulicą Koszalińską; poszerzyć do dwóch pasów w obu kierunkach ulicę Strzeszyńską na odcinku Lutycka-Jasielska-rondo Druskiennicka-Strzeszyńska-Omańkowskiej. Inwestycję należy sfinansować z pieniędzy przeznaczonych na niepotrzebną rewitalizację ul. Św Marcin.	W wyniku przeprowadzonych analiz zrezygnowano z budowy wiaduktu nad ul. Szczawnicką. Pozostałe propozycje w znacznym stopniu wykraczają poza zakres konsultowanej inwestycji i nie znajdują uzasadnienia w przeprowadzonych analizach i prognozach natężenia ruchu.
22	Rondo na skrzyżowaniu ul. Szczawnickiej z drogą akcesyjną powinno być zaprojektowane bez sygnalizacji świetlnej.	Na skrzyżowaniu ul. Szczawnickiej z drogą akcesyjną nie przewiduje się budowy ronda. Docelowa organizacja ruchu na tym skrzyżowaniu będzie natomiast przedmiotem szczegółowych prac projektowych.
23	Należy zaprojektować drogę rowerową z przejazdem przez ul. Lutycką lub tunelem na wysokości zbiornika retencyjnego.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
24	Po wschodniej stronie ul. Jasielskiej należy zaprojektować drogę rowerową by zmniejszyć niebezpieczne ale obecnie niezbędne przejeżdżanie przez jezdnię. Jezdnia powinna mieć bardzo płynne łuki skrętów. Łuki skrętów drogi rowerowej powinny być maksymalnie płynne zgodnie z postulatem standardów rowerowych w punkcie 2 "Zasady tworzenia infrastruktury rowerowej".	Drogi dla rowerów zostaną zaprojektowane zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania.
25	Jak po zakończeniu etapu 2 będzie odbywać się ruch z ul. Koszalińskiej w kierunku Woli? Obecnie nie widać możliwości zjazdu z wiaduktu w ciągu ulicy Koszalińskiej w stronę przejazdu kolejowego na Woli. Czy ruch nadal będzie prowadził wąskim, coraz bardziej dziurawym przedłużeniem ul. Żołnierzy Wyklętych? Czy nie można w planach uwzględnić wykonania łącznicy umożliwiającej ruch w tym kierunku z przebudowanego wiaduktu w ciągu ul. Koszalińskiej?	Zjazd z ul. Koszalińskiej na ul. Lutycką będzie możliwy poprzez połączenie, o które został poszerzony etap 1 inwestycji. Osoby jadące w kierunku Woli od centrum miasta będą mogły skręcić w lewo przed wjazdem na wiadukt w ciągu ul. Koszalińskiej i jechać dalej ul. Gołęcińską do skrzyżowania z ul. Lutycką, a następnie skręcić w lewo. Dojazd dla jadących ze Strzeszyna będzie możliwy poprzez ul. Żołnierzy Wyklętych.
26	W jaki sposób zostanie zorganizowany ruch i objazdy podczas prac budowlanych?	Podczas prac budowlanych obowiązywać będzie tymczasowa organizacja ruchu, która zostanie opracowana na etapie przygotowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
27	Należy zaprojektować drogę pomiędzy ul. Szczawnicką i ul. Strzeszyńską, która dochodziłaby do ul. Lutyckiej i odciążała tym samym ruch na ul. Strzeszyńskiej. Niekiedy przejazd ul. Strzeszyńską od ul. Lutyckiej do pierwszego ronda na ul. Strzeszyńskiej, zajmuje więcej czasu niż przejazd w centrum miasta.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
28	Projekt powinien uwzględnić zmianę organizacji ruchu na wiadukcie drogowym Witosza-Al. Solidarności. W momencie w którym wydłużona zostanie Al. Solidarności aż do ul. Lutyckiej to wiele samochodów będzie chciało zjechać z ul. Witosza w lewo w al. Solidarności w kierunku Podolan i Strzeszyna. Obecnie obowiązuje tam niebezpieczny lewoskręt (widoczność jest ograniczona przez barierki – przez to, że nie ma tam chodnika). Docelowo skrzyżowanie to powinno mieć zainstalowaną sygnalizację świetlną – podobnie jak wcześniejszy podobnego typu wiadukt Witosza-Wojska Polskiego.	Docelowa organizacja ruchu będzie przedmiotem prac nad szczegółową dokumentacją projektową.

29	W etapie 1 ruch rowerowy ma być przerzucony na drogę akcesyjną L1 na północ od ul. Lutyckiej, ale urywa się przed wiaduktem kolejowym, gdzie tylko z południowej strony przewidziana jest droga rowerowa, na którą po zakończeniu etapu 1 nie będzie żadnego możliwego wjazdu. Rowerzyści zatem i tak będą poruszali się Lutycką, stąd pytanie czy na wiaduktach również zostaną wyznaczone pobocza? Czy nie lepiej byłoby zrobić normalny przejazd po północnej stronie, by uzyskać spójność z kierunkiem jazdy od drogi akcesyjnych L1? Nie ma go niestety nawet w planie w etapie 3, gdzie ma powstać dodatkowy wiadukt.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
30	W etapie 1 należy wykonać: 1. wiadukt 2x2jezdnie nad trasą PKP Poznań - Wronki. 2. Przesunąć dochodzące do Lutyckiej końce ulic Szczawnickiej i Podolańskiej tak żeby były wzajemnym przedłużeniem w linii prostej i zbudować na tym połączeniu rondo bez świateł 2-jezdniowe.3. Należy przedłużyć ul Literacką od jej styku z Koszalińską po jak najkrótszej trasie do styku z Lutycką i na tym styku też wykonać rondo 2-jezdniowe bez świateł.	Etap 1 przedmiotowej inwestycji przewiduje przebudowę ul. Lutyckiej w układzie jednojezdniowym. Budowa drugiej jezdni została uwzględniona w etapie 3. Pozostałe propozycje wykraczają poza zakres opracowania.
31	W etapie 2 należy: 1.przedłużyć Al. Solidarności do Lutyckiej i na skrzyżowaniu tych ulic wybudować rondo. 2. Dobudować od tego miejsca aż do ul. Naramowickiej dodatkową jezdnię na skrzyżowaniu Naramowickiej z Lechicką wybudować rondo.	Celem konsultowanej inwestycji jest poprawa warunków ruchu w rejonie objętym koncepcją. Jest to możliwe tylko poprzez budowę wiaduktu nad linią kolejową do Piły oraz budowę przedłużenia al. Solidarności. Dlatego też oba te elementy zostały uwzględnione w etapie 1. Rozbudowa ul. Lutyckiej do skrzyżowania z Naramowicką wykracza poza zakres opracowania.
32	Czy planowane połączenie ul. Jasielskiej z nowo projektowaną al. Solidarności nastąpi poprzez przedłużenie do ulicy Lutyckiej ulicy Jasielskiej przebiegającej bezpośrednio przy osiedlu Reduta Nowe Podolany?	Tak, projektowane przedłużenie ul. Jasielskiej do ul. Lutyckiej będzie sąsiadować z osiedlem Reduta Nowe Podolany. Celem rozbudowy ul. Jasielskiej jest zapewnienie efektywnej obsługi komunikacyjnej między innymi tego osiedla.
33	Na kiedy planowane jest rozpoczęcie prac związanych z połączeniem ulicy Jasielskiej z al. Solidarności?	Dokładny termin rozpoczęcia prac budowlanych nie jest jeszcze znany.
34	Dla osób poruszających się rowerem istotne jest połączenie drogami rowerowymi od Strzeszyna do terenów Olimpi. W dodatku, gdyby była możliwość bezpiecznego dojazdu rowerem miejskim z osiedla Strzeszyn do linii tramwajowej 9 i 11 (ul Wołyńska), to duża część mieszkańców przesiadłaby się z autobusu 64 (słaba punktualność), a może i z samochodów. Warto zaprojektować wjazd rowerem na drogę rowerową w okolicach ulicy Homera, a następnie poprowadzić drogę wzdłuż Podolańskiej i bezpieczne, a najlepiej bezkolizyjne (kładka) przeprowadzić przez ul. Golecińską. Jeżeli to nie będzie bezkolizyjne skrzyżowanie, to rowery pozostaną domeną dla młodych wysportowanych ryzykantów.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
35	Aby zapewnić finansowanie na realizację priorytetowej z punktu widzenia mieszkańców węzła Koszalińska, należy przesunąć w czasie budowę przedłużenia al. Solidarności.	Budowa przedłużenia al. Solidarności jest jednym z podstawowych elementów opracowania, bez którego zakładana poprawa warunków poruszania się w rejonie objętym koncepcją nie będzie możliwa. Dlatego też budowa przedłużenia al. Solidarności uwzględniona została w etapie 1.
36	Należy skupić się na spowolnieniu ruchu na ul. Jasielskiej, wzdłuż której planowana jest gęsta zabudowa wielomieszaniowa. Główną rolę powinny pełnić ulica Druskienicka i Szczawnicka (przy której będzie przystanek kolei), przy której jest/będzie zdecydowanie mniej zabudowań i mieszka/będzie mieszkało mniej ludzi.	Docelowa organizacja ruchu na ul. Jasielskiej, w tym zastosowanie urządzeń uspokojenia ruchu będzie przedmiotem szczegółowych prac projektowych.
37	Należy przewidzieć nasadzenia nowych drzew wzdłuż planowanych do przebudowy ulic.	Propozycja zostanie przekazana projektantowi na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
38	Należy włączyć do etapu 1 budowę dróg Ł2 i Ł4 - ze względu na pilne potrzeby komunikacyjne mieszkańców Strzeszyna i Podolan. Drogi te są konieczne do komunikacji między osiedlami.	Takie rozwiązanie zostało zastosowane - w odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców etap 1 został poszerzony o budowę połączenia ul. Koszalińskiej z ul. Lutycką.
39	Należy zadbać o to, by zjazd z ronda w ulicę Jasielską był ograniczony do samochodów osobowych i dostawczych (ruch lokalny) i nie dopuszczał ruchu tranzytowego.	Docelowa organizacja ruchu na ul. Jasielskiej, w tym ograniczenia w poruszaniu się wybranych pojazdów będzie przedmiotem szczegółowych prac projektowych.
40	Należy rozważyć budowę przedłużenia al. Solidarności nie do skrzyżowania z ul. Jasielską ale ze Szczawnicką.	Propozycja jest niezgodna z obowiązującym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.
41	Zakres inwestycji powinien być poszerzony o bezwzględne wykonanie połączenia ul. Literackiej z ul. Biskupińską.	Propozycja wykracza poza zakres opracowania.
42	Należy połączyć realizację etapu 1 i etapu 2 w jeden spójny projekt realizowany w tym samym czasie jako jedno zamierzenie budowlane. Wykonanie tylko etapu 1 nie poprawi skomunikowania Strzeszyna z centrum Poznania.	W odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców etap 1 został poszerzony o budowę połączenia umożliwiającego zjazd z ul. Koszalińską na ul. Lutycką, co ułatwi osobom jadącym od strony Strzeszyna dojazd do centrum miasta.
43	Realizacja wiaduktu nad modernizowaną linią kolejową 354 Poznań-Piła musi być wykonana przed uruchomieniem połączeń w ramach Kolei Metropolitalnej oraz zezwoleniem na użytkowanie mieszkań w nowych obiektach budowanych przez deweloperów i PTBS.	Przebudowa ul. Lutyckiej będzie odbywać się zgodnie z ostatecznym harmonogramem inwestycji. Budowa wiaduktu nad linią kolejową do Piły zostanie zrealizowana w pierwszej kolejności.

44	Należy wytyczyć drogę dla rowerów wzdłuż ul. Lutyckiej. Ze względu na prawdopodobne duże natężenie ruchu na drodze akcesyjnej, prowadzenie całości ruchu rowerowego w kierunku WZ drogami akcesyjnymi nie zapewnia rowerzystom wystarczającego bezpieczeństwa i jakości podróży. Należy też rozważyć zasadność doprojektowania do północnej drogi akcesyjnej drogi dla rowerów (po północnej stronie drogi), która będzie stanowić obsługę wyjazdu rowerem z osiedli powstających na Osiedlu Podolany. Należy również rozważyć sposób połączenia projektowanej drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Koszalińskiej, ponieważ w obecnej formie nie ma ona żadnej funkcjonalności. Rozwiązaniem mogłaby być osobna kładka pieszo-rowerowa, łącząca ten ciąg z ul. Podolańską nad wykopem kolejowym.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
45	Przejazd wzdłuż wężła Koszalińska powinien być zaprojektowany w formie bezkolizyjnej, bez konieczności przekraczania łącznic przez rowerzystę ze względów bezpieczeństwa. Należy przy tym zachować zgodność z Zarządzeniem Prezydenta „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania”, w szczególności w dziale dotyczącym prowadzenia ruchu rowerowego po obiektach inżynierskich.	W związku z poszerzeniem etapu 1 o budowę połączenia ul. Koszalińskiej z ul. Lutycką nie będzie konieczności przekraczania przez rowerzystów łącznic. Drogi rowerowe w rejonie objętym koncepcją zostanie zaprojektowana zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Poznania.
46	Inwestycję należy rozszerzyć o połączenie drogi dla rowerów wzdłuż nowego odcinka Al. Solidarności z istniejącą po północnej stronie Al. Solidarności drogą dla rowerów, obecnie kończącą się na ul. Witosa (między ul. Dojazd a Witosa). Ponadto zakres powinien być również rozszerzony w kierunku wschodnim, co pozwoli na dociągnięcie drogi dla rowerów do projektowanej infrastruktury wzdłuż ul. Strzeszyńskiej/Juraszów	Propozycja zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych.
47	Sugeruje się wytyczenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Jasielskiej. Pozwoli to na zmniejszenie punktów kolizji dla rowerzystów poruszających się wzdłuż Al. Solidarności, a ponadto ułatwi dostęp rowerem do osiedli powstających głównie po wschodniej stronie ul. Jasielskiej.	Zaprojektowano drogę rowerową po stronie zachodniej ul. Jasielskiej, nie powoduje to kolizji w połączeniu z drogą rowerową wzdłuż al. Solidarności, ponieważ ruch rowerowy rozprowadzany jest na projektowanym rondzie. Wzdłuż istniejącej ul. Jasielskiej nie są prowadzone obecnie drogi rowerowe. Nie można przesądzać o lokalizacji drogi ze względu na budowę na pewnym odcinku osiedla mieszkaniowego. Ponadto dostęp do drogi rowerowej z osiedla będzie zapewniony przez przejazdy dla rowerów w wyznaczonych miejscach.
48	Po wschodniej stronie ul. Szczawnickiej winna być doprojektowana dwukierunkowa droga dla rowerów, która w przyszłości mogłaby być połączona z istniejącą już drogą dla rowerów po południowej stronie ul. Druskienickiej. Nie widzimy ponadto uzasadnienia dla projektowania dwupasmowego wlotu/wylotu ulicy i wytyczania pasów o szerokości 3,5 metra dla drogi tej klasy (wartości powyżej dopuszczalnych rozporządzeniem).	Przyjęta szerokość pasa ruchu (3,50 m) wynika z prognozowanej struktury rodzajowej i ilościowej ruchu. Zaprojektowanie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż ul. Szczawnickiej może być rozważone na dalszym etapie prac projektowych.
49	Wjazd na drogę dla rowerów na ul. Podolańskiej powinien być możliwy z drogi akcesyjnej lub, w przypadku zaprojektowania nań drogi dla rowerów, z tej drogi dla rowerów. Należy również zadbać o połączenie tej drogi z ul. Podolańską w sposób pozwalający na włączenie się do ruchu/zjazd na drogę dla rowerów. Ze względu na bardzo niewygodną nawierzchnię ul. Podolańskiej (nierówny bruk), należy rozważyć sposób dalszego prowadzenia ruchu rowerowego w kierunku ul. Wojska Polskiego.	Z uwagi na rezygnację z budowy wiaduktu w ciągu ul. Lutyckiej nad ul. Szczawnicką, zmieniony został również układ dróg dla rowerów w tym rejonie.
50	Drogi dla rowerów tam, gdzie pozwalają na to warunki terenowe, powinny być poszerzone do 3 m, w szczególności wzdłuż ul. Koszalińskiej (Radial R6), Al. Solidarności i ul. Lutyckiej.	Szerokość dróg dla rowerów na terenie objętym koncepcją będzie przedmiotem prac nad szczegółową dokumentacją projektową.
51	Zjazd z wiaduktu na ul. Podolańską powinien być zaprojektowany zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania, w szczególności w kwestii dopuszczalnych pochyleń, promieni skrętu i kierunku skrętu (lewoskrętnie).	Propozycja zostanie przekazana projektantowi na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
52	Projektowany etap 3 rozbudowy nie powinien pogarszać warunków ruchu rowerowego. Infrastruktura rowerowa w etapie 1 i 2 powinna być zaprojektowana z uwzględnieniem ewentualnej rozbudowy i podczas jej realizacji nie powinno zmieniać się podstawowego układu dróg rowerowych.	Propozycja zostanie przekazana projektantowi na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
53	Wg koncepcji, jedynymi zjazdami z Lutyckiej będą węzły „Koszalińska” (i to nie we wszystkich kierunkach) i „Podolany” (skrzyżowanie z al. Solidarności). Po drodze, żadne obecnie dochodzące ulice, czyli Homera, Podolańska, Szczawnicka i dalej Dojazd nie będą miały połączenia bezpośrednio z Lutycką. Czyli znacznie wzrośnie ruch na tym odcinku i na drogach akcesyjnych. Dlatego część ruchu warto od razu „przerzucić” przez tory ulicą Gołęcińską. Musi być wiadukt w Gołęcińskiej.	Wiadukt w ciągu ul. Gołęcińskiej będzie przedmiotem osobnego opracowania koncepcyjnego. Na jego realizację w terenie Miasto będzie się starało pozyskać dofinansowanie zewnętrzne we współpracy z PKP w ramach programu na likwidację jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami.
<b>Spotkanie z mieszkańcami i pisma (uwagi inne niż powyżej)</b>		
54	Do momentu wybudowania wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Gołęcińskiej należy wstrzymać możliwość rozpoczynania budowy kolejnych osiedli na Strzeszynie.	Wstrzymanie wykonywania zapisów wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego leży poza kompetencjami Zarządu Dróg Miejskich.

55	Przy projektowaniu inwestycji należy zwrócić uwagę na uspokojenie ruchu i zapewnienie bezpieczeństwa na ul. Dojazd (wielokrotny apel mieszkańców), na którą może przenieść się ruch z ul. Wojska Polskiego.	Propozycja zostanie przekazana projektantowi na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
56	Budowa przedłużenia al. Solidarności spowoduje przeniesienie na niego ruchu z ul. Obornickiej i w konsekwencji znaczny wzrost natężenia ruchu na osiedlowych uliczkach Podolan.	Budowa przedłużenia al. Solidarności do ul. Lutyckiej ma za zadanie poprawienie warunków poruszania się w rejonie objętym koncepcją. Natężenie ruchu i sytuacja na ulicach objętych inwestycją będą monitorowane.
57	Na ul. Szczawnickiej należy zaprojektować zatoki dla autobusów.	Koncepcja uwzględnia budowę zatok autobusowych na ul. Szczawnickiej.
58	Czy analizy ruchu wykonane dla inwestycji uwzględniają uruchomienie Kolei Aglomeracyjnej?	Przeprowadzone analizy ruchu dotyczą prognozowanych zmian w natężeniu ruchu na obszarze objętym koncepcją. Należy jednocześnie podkreślić, że przeprowadzenie badań i prognoz natężenia ruchu w związku z obsługą komunikacyjną budowanych na Strzeszynie osiedli mieszkaniowych nie doprowadziłyby do zaprojektowania rozwiązań innych niż te zaproponowane w konsultowanym opracowaniu.
59	Koncepcja powinna uwzględniać również skrzyżowanie ul. Koszalińskiej z ul. Literacką, jedną z najważniejszych na Strzeszynie.	Po przeprowadzeniu analiz zdecydowano się poszerzyć zakres etapu 1 inwestycji o budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Koszalińskiej i Literackiej.
60	Wszystkie trasy rowerowe powinny zostać zaprojektowane i wykonane w etapie I.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
61	Droga rowerowa wzdłuż ul. Jasielskiej powinna być zlokalizowana po wschodniej stronie ulicy.	Zaprojektowano drogę rowerową po stronie zachodniej ul. Jasielskiej, nie powoduje to kolizji w połączeniu z drogą rowerową wzdłuż al. Solidarności, ponieważ ruch rowerowy rozprowadzany jest na projektowanym rondzie. Wzdłuż istniejącej ul. Jasielskiej nie są prowadzone obecnie drogi rowerowe. Nie można przesądzać o lokalizacji drogi ze względu na budowę na pewnym odcinku osiedla mieszkaniowego. Ponadto dostęp do drogi rowerowej z osiedla będzie zapewniony przez przejazdy dla rowerów w wyznaczonych miejscach.
62	Łuki dróg rowerowych powinny być zgodne z punktem 2 standardów rowerowych "Zasady tworzenia infrastruktury rowerowej".	Drogi rowerowe w rejonie objętym koncepcją zostaną zaprojektowane zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Poznania.
63	Droga rowerowa od ronda Lutycka/Jasielska/Al. Solidarności do ul. Juraszów powinna być poprowadzona po jak najprostszym śladzie i z daleka od chodnika.	Propozycja zostanie przekazana projektantowi na etapie opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej.
64	Należy zaprojektować drogę rowerową prowadzącą przez wiadukt w ciągu ul. Koszalińskiej.	Na dalszym etapie prac zaprojektowana zostanie droga rowerowa wzdłuż ul. Koszalińskiej, prowadząca do projektowanego skrzyżowania po południowej stronie wiaduktu w ciągu tej ulicy i umożliwiająca połączenie z uwzględnioną w koncepcji drogą rowerową kończącą się po zachodniej stronie wiaduktu nad linią kolejową do Piły.
65	Należy przeanalizować wariant, w którym w etapie 1 budowa przedłużenia al. Solidarności zastąpiona zostałaby rozbudową ul. Lutyckiej do dwujezdniowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Dojazd do ronda Obornickiego z prawoskrętami z ul. Lutyckiej w ul. Dojazd z ul. Lutyckiej w ul. Witosa lub budowę bezkolizyjnego zjazdu z ul. Lutyckiej w ul. Podolańska lub inne alternatywne rozwiązanie, które pozwoli na odsunięcie w czasie likwidację ogrodów działkowych przeznaczonych pod budowę przedłużenia al. Solidarności.	Celem konsultowanej inwestycji jest poprawa warunków ruchu w rejonie objętym koncepcją. Jest to możliwe tylko poprzez budowę wiaduktu nad linią kolejową do Piły oraz budowę przedłużenia al. Solidarności. Dlatego też oba te elementy zostały uwzględnione w etapie 1.