

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych pn. Przebudowa skrzyżowań ul. Marka z Aviano z ul. Stróżyńskiego oraz ulicami Mateckiego i Morasko

Poznań, 19.03.2018

Uwagi i propozycje szczegółowe

Liczba wiadomości z uwagami przesłanych do ZDM - 38

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
<b>Wiadomości email</b>		
1.	Czy przygotowanie koncepcji poprzedziła wizja lokalna? Jeżeli tak, jakie były jej wyniki?	Przygotowanie koncepcji poprzedziła wizja lokalna w trakcie której przeprowadzono inwentaryzację stanu istniejącego. Wizję w terenie wraz z dokumentacją fotograficzną wykonano 31 lipca 2017 r. Natomiast 2 i 3 sierpnia 2017 r. w godz. 6-10 i 14-18 przeprowadzono pomiary natężenia ruchu na obu skrzyżowaniach. Dla obu skrzyżowań godziny szczytu wypadły w tym samym okresie, tzn. w godz. 7:15 - 8:15 oraz 16:00 - 17:00.
2.	Jedynym problemem w rejonie objętym koncepcją jest niewielka odległość między dwoma skrzyżowaniami i częstotliwość zamykania przejazdu kolejowego. Proponowane rozwiązania nie przyniosą poprawy. Ta możliwa jest jedynie poprzez zastosowanie na obu skrzyżowaniach sygnalizacji świetlnej zsynchronizowanej z zaporami na przejeździe, tak jak to jest zrobione na skrzyżowaniu Gnieźnińska / Bałtycka.	Przy zamkniętym przejeździe kolejowym zawsze będzie pojawiać się kolejka pojazdów. Mając na uwadze natężenie ruchu na poszczególnych wlotach projektowanie sygnalizacji świetlnej jest nieuzasadnione. Wydzielone dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo poprawią przepustowość skrzyżowań.
3	Jaka alternatywa zostanie zaproponowana użytkownikom garaży przeznaczonych do likwidacji?	Likwidacja garaży zostanie wykonana zgodnie z zapisami umów najmu/dzierżawy zawartych między Miastem Poznań (WGN), PKP, a dzierżawcami.
4	W wariantcie 1 kolizyjny jest przystanek przed przejazdem kolejowym (autobus spowoduje zator w momencie otwarcia przejazdu kolejowego i tym samym uniemożliwi przejazd dużej liczby pojazdów). Ponadto, od ulicy Stróżyńskiego powinny być poprowadzone dwa pasy dla samochodów w stronę ul. Mateckiego (jeden przeznaczony do skrętu w prawo w ul. Morasko, drugi przeznaczony do skrętu w lewo w kierunku ul. Mateckiego). Wyjazd na ul. Stróżyńskiego mógłby odbywać się za pośrednictwem ronda. Trasa rowerowa powinna być poprowadzona przez os. Marysienki (rowerzyści jadący od przejazdu kolejowego do os. Sobieskiego i tak wybiorą najkrótszą drogę, więc budowa dodatkowego „chodnika dla rowerów” wzdłuż ulicy mija się z celem i nie ma uzasadnienia). Koncepcja przebudowy powinna zmierzać ku temu, aby „przepchnąć” jak największą ilość samochodów przez przejazd kolejowy, a powyższe rozwiązanie to umożliwi.auta jadące w stronę ul. Mateckiego od ul. Stróżyńskiego nie powinny stać w jednym korku z pojazdami skręcającymi w prawo.	Lokalizacja przystanków została podana przez Zarząd Transportu Miejskiego. Ze względu na ograniczenia terenowe nie ma możliwości zaprojektowania dodatkowego pasa w lewo na całej długości ul. Marka z Aviano. Jeżeli taki pas miałby powstać to należałoby zrezygnować z wydzielonego pasa w lewo w ul. Stróżyńskiego a to by pogorszyło pracę tego skrzyżowania (wówczas kolejka ciągnęłaby się od ul. Morasko do ul. Stróżyńskiego). Odstąpiono od projektowania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż osiedla Marysienki.
5	W wariantcie 2 należy zaprojektować ronda na obu skrzyżowaniach - tylko w ten sposób zapewni się poprawę jakości ruchu w tym rejonie i wzrost bezpieczeństwa.	Przy dużych stałych dysproporcjach w obciążeniu wlotów skrzyżowania ronda nie są zalecane. Ze względu na często zamykany przejazd kolejowy, powodujący kumulację ruchu samochodowego zalecane jest zachowanie łamanego pierwszeństwa przejazdu z ul. Morasko w ul. Stróżyńskiego. Ponadto budowa ronda na skrzyżowaniu ulicy Stróżyńskiego i Marka z Aviano wymaga większego zajęcia terenu - w obrębie skrzyżowania jest budynek garażowy i zabudowa jednorodzinna a po drugiej stronie parking osiedlowy. Wyburzenie budynku z garażami nie jest zasadne i pod budowę ronda trzeba by było zająć działki z zabudową jednorodziną oraz zlikwidować część miejsc parkingowych. Rondo zapewnia sprawny przebieg ruchu przy stosunkowo równomiernym obciążeniu wszystkich wlotów. Bardzo duże dysproporcje natężeń ruchu na wlotach, z równoczesną wyraźną dominacją jednego z kierunków, obniżają sprawność ruchową ronda.

6	Na ulicy Mateckiego należy dodatkowo zaprojektować chodnik.	Przeanalizowana zostanie możliwość poszerzenia zakresu inwestycji o budowę chodnika na ul. Mateckiego.
7	Jedynie modernizacja ulicy Deszczowej i odciążenie ruchu w newralgicznym rejonie może częściowo rozwiązać korki. Proponowane rozwiązanie nie przyniosą żadnej poprawy.	Zakres zadania inwestycyjnego nie obejmuje przebudowy ul. Deszczowej. Dodatkowo dochodzą sprawy związane z uregulowaniami prawnymi (własność pasa drogowego) oraz kwestie związane z uzgodnieniem przejazdu kolejowego z PKP.
8	Czy możliwe jest odstąpienie od likwidacji części garaży, które przeznaczone zostałyby na cele gospodarcze (bez wymaganego dojazdu)?	Likwidacja garaży zostanie wykonana zgodnie z zapisami umów najmu/dzierżawy zawartych między Miastem Poznań (WGN), PKP, a dzierżawcami.
9	Jeden z przeznaczonych o likwidacji garaży, nr 100 jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na mocy decyzji z dnia 14.02.1991 r. Urzędu Miejskiego w Poznaniu Wydział Urbanistyki, Architektury i Nadzoru Budowlanego wydał zgodę na jego budowę w tym miejscu. Właściciele przedmiotowego garażu są osobami niepełnosprawnymi o pierwszej i drugiej grupie inwalidzkiej i likwidacja garażu w tym miejscu oznacza dla nich znaczne pogorszenie jakości życia. Ponadto lokalizacja wjazdu do garażu jest do pogodzenia z projektowanym układem drogowym bez jego likwidacji.	Likwidacja garaży zostanie wykonana zgodnie z zapisami umów najmu/dzierżawy zawartych między Miastem Poznań (WGN), PKP, a dzierżawcami.
10	Koncepcja powinna połączyć rozwiązania przewidziane w wariantach 1 i 2 i zapewnić trzy lub cztery pasy ruchu w tym rejonie.	Ze względu na ograniczenia w terenie nie ma możliwości zaprojektowania na całej długości ul. Marka z Aviano dwóch dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo (w ul. Stróżyńskiego oraz w ul. Mateckiego). Istnieje możliwość zaprojektowania wyłącznie jednego pasa z wydzielonym lewoskrętem.
11	W rejonie objętym koncepcji potrzebny jest pas dla skręcających z Marka Aviano w Morasko, aby mogli czekać na podniesienie szlabanu nie blokując tych, którzy jadą Mateckiego w kierunku Obornickiej. Proponowane rozwiązania niczego nie poprawiają.	Proponowane rozwiązania poprawią sytuację ruchową - został zaprojektowany dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo o długości ok. 80 m.
12	Poszerzenie ul. bł. Marka z Aviano zwiększy jeszcze bardziej ruch samochodowy w tym rejonie, ponieważ będzie istniało przeświadczenie w świadomości kierowców, że po przebudowie będzie większa przepustowość tej ulicy. W rzeczywistości to nie ilość pasów drogowych wpływa na płynność przejazdu, tylko często zamykany przejazd kolejowy.	Wydzielone dodatkowe pasy w lewo mają poprawić warunki ruchowe na obu skrzyżowaniach. Powyższe rozwiązania nie są generatorami ruchu.
13	Przystanki na wąskiej ulicy bł. Marka z Aviano całkowicie dezorganizują ruch zarówno pieszy jak i samochodowy. Jeśli samochód zatrzyma się na przystanku po otwarciu się rogatek, to spowoduje całkowite zablokowanie obu skrzyżowań przynajmniej na kilka minut, szczególnie jeśli skrzyżowanie przy przejeździe miałyby być rondem.	Przystanek autobusowy został zaprojektowany na wniosek Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu.
14	Jeśli miałyby powstać ronda, to tylko przy skrzyżowaniu Stróżyńskiego z ul. bł. M. z Aviano.	Rondo ze względu na sąsiedztwo przejazdu kolejowego może nieprawidłowo funkcjonować. Ponadto wymaga większego zajęcia terenu - w obrębie skrzyżowania jest budynek garażowy i zabudowa jednorodzinna a po drugiej stronie parking osiedlowy. Wyburzenie budynku z garażami nie jest zasadne i pod budowę ronda trzeba by było zająć działki z zabudową jednorodziną oraz zlikwidować część miejsc parkingowych. Rondo zapewnia sprawny przebieg ruchu przy stosunkowo równomiernym obciążeniu wszystkich wlotów. Bardzo duże dysproporcje natężeń ruchu na wlotach, z równoczesną wyraźną dominacją jednego z kierunków, obniżają sprawność ruchową ronda
15	Ścieżki rowerowe powinny przebiegać za garażami wzdłuż nasypu kolejowego i łączyć się z "urwaną" ścieżką rowerową przy dworcu autobusowym. Takie rozwiązanie zapewni bezpieczeństwo rowerzystom, ponieważ nie będą na tym odcinku przejeżdżać przez jezdnie. Będzie to ścieżka rowerowa bardzo bezpieczna dla wszystkich użytkowników jezdni i chodników.	Zaproponowany przebieg ścieżki rowerowej wykracza poza zakres przedmiotowego zadania. Ponadto wskazane rozwiązanie znajduje się poza pasem drogowym będącym w administracji ZDM.

16	Ścieżka spacerowa przecinająca os. Marysieńki powinna pozostać dalej ścieżką spacerową bez ruchu rowerowego. Ścieżka jest bardzo wąska, obsadzona drzewami, które trzeba wyciąć, a na to nie ma zgody mieszkańców. Tą alejką spaceruje dużo rodzin z małymi dziećmi. To ze względu na nich nie powinno się wprowadzać tutaj ścieżki rowerowej.	Odstąpiono od projektowania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż os. Marysieńki.
17	Wjazd rowerów „pod prąd” w oba wjazdy ulicy Wiedeńskiej - pomysł zły ze względu na to że ulice os. Marysieńki są pieszojezdniami, co i tak zwiększa niebezpieczeństwo poruszania się po osiedlu.	Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej obowiązującej dla Miasta Poznania na drogach jednokierunkowych należy zapewnić ruch rowerowy w obu kierunkach jazdy.
18	Skręt z 2 ulic Wiedeńskich w lewo przy 3 pasach ruchu będzie niemożliwy do wykonania.	Projektowany układ drogowy ma na celu zapewnienie jak najlepszych warunków ruchu. Wyjazd w lewo z ul. Wiedeńskiej będzie nadal możliwy.
19	Niezbędne są prace nad powstaniem przedłużenia ul. Szymanowskiego, aby tam skierować ruch z powstających bloków przy ul. Mateckiego oraz samochody z kierunku Suchego Lasu chcące zaparkować na powstałym parkingu buforowym.	Zaproponowane rozwiązanie wykracza poza zakres zadania.
20	Niezbędne jest podłączenie kanalizacji w ul. Mateckiego i bł. Marka z Aviano do kolektora burzowego po to, aby przy tak dużych opadach i wybudowaniu następnych bloków woda nie zalewała naszych ogrodów i domów (piwnice położone poniżej gruntu).	Opracowywana dokumentacja projektowa zakłada wykonanie kanalizacji deszczowej
21	Przejścia dla pieszych wymagają lepszego oznakowania.	Oznakowanie przejść dla pieszych zostało zaprojektowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
22	Rondo w wariancie 2 powinno być wyposażone w sygnalizację świetlną z pętlami indukcyjnymi.	Przy zamkniętym przejeździe kolejowym zawsze będzie pojawiać się kolejka pojazdów. Mając na uwadze natężenie ruchu na poszczególnych wlotach projektowanie sygnalizacji świetlnej jest nieuzasadnione. Wydzielone dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo poprawią przepustowość skrzyżowań.
23	Należy zmienić lokalizację przystanku autobusowego na ul. Marka z Aviano. Rozwiązaniem, które być może wspomogło komunikację autobusową w kierunku Podolan i Suchego Lasu byłoby wydzielenie małej zatoczki dla autobusu przy rondzie (zjazd z Mateckiego w kierunku Aviano oraz w miejscu likwidowanych garaży od strony Aviano, zjazd w Morasko) - jest to rozwiązanie, które zastosowano przy rondzie u zbiegu ulic Stróżyńskiego/Jaroczyńskiego. Dzięki takiemu rozwiązaniu ruch nie będzie tamowany.	Lokalizacja przystanku autobusowego została wskazana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu. Z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogowego nie jest możliwe zaprojektowanie zatoki autobusowej przy zachowaniu wydzielonego lewoskrętu.
24	Droga rowerowa pod prąd na ul. Wiedeńskiej jest bardzo złym pomysłem. Choć jest to droga osiedlowa już teraz bardzo niebezpieczne jest dochodzenie nią do własnego domu, z uwagi na samochody dojeżdżające do różnych firm na tej ulicy. Kierowcy nie uważają na pieszych, choć mają oni pierwszeństwo, tym bardziej nie będą zwracać uwagi na rowerzystów jadących wbrew kierunkowi, co z pewnością spowoduje niebezpieczeństwo. Dobrym rozwiązaniem będzie poprowadzenie ruchu rowerowego dobrze przystosowaną drogą przecinającą osiedle Marysieńki (ul. Wiedeńska), która dochodzi do osiedla Sobieskiego i dalej poprowadzić ją ulicą Stróżyńskiego w kierunku pętli PST. Będzie to najbezpieczniejsze i najmniej kolizyjne rozwiązanie	Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej obowiązującej dla Miasta Poznania na drogach jednokierunkowych należy zapewnić ruch rowerowy w obu kierunkach jazdy.
25	Ul. Marka z Aviano powinna być ulicą jednokierunkową.	Zmiana organizacji ruchu w ul. bł. Marka z Aviano na ruch jednokierunkowy wymaga wprowadzenia zmian w organizacji ruchu dla całego obszaru. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia jest to niemożliwe.
26	Budowę drugiego chodnika na długości ul. bł. Marka z Aviano (od strony południowej) należy ocenić jako zbędny wydatek.	Po stronie południowej ul. bł. Marka z Aviano są dwie ul. Wiedeńskie i należy zapewnić pieszym dojazd do nich. Ponadto chodnik ten będzie w przyszłości stanowił połączenie chodnika planowanego wzdłuż ul. Mateckiego z chodnikiem wzdłuż ul. Stróżyńskiego.

27	Należy wybudować ekrany akustyczne z dwóch stron torów na odcinku od garaży do wiaduktu kolejowego w Suchym Lesie gdyż hałas w czasie przejazdu pociągów osiąga ca 85 decybeli. Pomiar został dokonany atestowanym przyrządem.	Zakres zadania nie obejmuje budowy ekranów akustycznych.
28	Ewentualną planowaną likwidację garaży na długości ca 50 m należy zastąpić wybudowaniem ekranu akustycznego, gdyż ich brak pogorszy obecną sytuację środowiskową.	Zakres zadania nie obejmuje budowy ekranów akustycznych.
29	Obecnie absolutnym minimum jest pilna potrzeba umieszczenia naprzeciw wyjazdu z ul. Wiedeńskiej (wyższe numery domów) lustra dla skręcających w lewo w kierunku ul. Mateckiego – uzasadnienie w piśmie z 06.10.2016 r.	Uwaga zostanie uwzględniona w dokumentacji projektowej. Jednocześnie zostanie uporządkowana zieleń wokół wlotu co wpłynie dodatkowo na poprawę widoczności.
30	Zmiany w rejonie objętym koncepcją powinny obejmować w pierwszej kolejności poszerzenie ul. Obornickiej w okolicy skrzyżowania z ul. Omańkowskiej i ul. Mateckiego: wykonanie trzypasmowego skrzyżowania oraz montaż świateł na tym skrzyżowaniu, budowę drogi łączącej ul. Szymanowskiego z ul. Mateckiego (odciążenie ul. bł. Marka), budowę wiaduktu nad torami kolejowymi, poszerzenie do 4 pasów i wykonanie odwodnienia i chodników ul. Mateckiego. Dopiero realizacja takiej inwestycji drogowej w tym rejonie pozwoli na wyprowadzenie kolejnych samochodów z projektowanych osiedli (łącznie to min. 2500 pojazdów !).	Zaproponowane rozwiązanie znajduje się poza zakres przedmiotowego zadania. Przedmiotowe zadanie obejmuje przebudowę skrzyżowania ulicy Stróżyńskiego z bł. Marka z Aviano oraz skrzyżowanie ulic Morasko z Mateckiego oraz bł. Marka z Aviano.
31	Rondo daje dobrą płynność ruchu, ale tylko wtedy gdy przejazd jest otwarty. Nie rozwiązuje żadnych problemów w momencie zamkniętego przejazdu (nadal jeden pas w każdą stronę). Z tego punktu widzenia wariant bez ronda jest dużo lepszy. Natomiast buduje się obecnie często rondo z wydzielonym dodatkowo niezależnym pasem do prawoskrętu. Gdyby taki pas zastosować od strony Marka z Aviano do ulicy Morasko oraz od Mateckiego do Marka z Aviano, pozwoliłoby to rozwiązać problem ruchu przy zamkniętym przejeździe i jednocześnie ułatwiło poruszanie się przy przejeździe otwartym (szczególnie wyjazd z Mateckiego w Morasko).	Ze względu na ograniczenia w terenie nie ma możliwości zaprojektowania dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w prawo. Zaproponowane rozwiązanie wiązałoby się z dodatkowymi wykupami gruntów oraz ewentualnymi wyburzeniami.
32	Należy rozważyć możliwość ułożenia na ul. Deszczowej choćby płyt (tak jak na ul. Jaśminowej/Zakątek w Suchym Lesie). Osoby jadące od strony Suchego Lasu w rejon dworca autobusowego Sobieskiego mogłyby w ten sposób od razu kierować się ul. Deszczową do przejazdu kolejowego w pobliżu szkoły Pijarów i dalej w stronę trasy średnicowej.	Zakres zadania inwestycyjnego nie obejmuje przebudowy ul. Deszczowej.
33	Należy bez zbędnej zwłoki rozpocząć działania zmierzające do usprawnienia ruchu i rozładowania korków w rejonie objętym koncepcją.	Obecnie realizowana inwestycja polegająca na przebudowie skrzyżowań ma na celu poprawę warunków i bezpieczeństwa ruchu. Obecny harmonogram robót zakłada realizację prac budowlanych w 2019r.
34	Należy wprowadzić zakaz wjazdu pod prąd dla rowerów w w ul. Wiedeńską - ulica jest zbyt wąska. Nie ma też żadnego uzasadnienia jeśli chodzi o przepływy ruchu. 2) Przedstawione rozwiązanie nie wyeliminuje problemu korków na skrzyżowaniu bł. Marka/Stróżyńskiego. W związku z pozostawieniem pierwszeństwa Stróżyńskiego auta nadal będą stały na Marka z Aviano 3) W związku z likwidacją garażów należy zbudować ekran akustyczny. Obecnie garaże wytuszają odgłosy pociągu – jest wyraźna różnica w hałasie między pokojami wschodnimi za zachodnimi (głośniejszy). Ekran powinien zaczynać się od ostatniego pozostawionego garażu i kończyć się przy przejeździe kolejowym. Poprowadzony powinien być bezpośrednio wzdłuż chodnika na bł. Marka aby przy przejeździe nie utrudniać widoczności.	1) Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej obowiązującej dla Miasta Poznania na drogach jednokierunkowych należy zapewnić ruch rowerowy w obu kierunkach jazdy. 2) Proponowane rozwiązania poprawią sytuację ruchową - został zaprojektowany dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo o długości ok. 80m, 3) Zakres inwestycji nie obejmuje budowy ekranów akustycznych
35	Przy przejeździe niepotrzebne są aż 2 przejazdy rowerowe. Lepsze jest to po południowej stronie, kierujące od razu na ciąg rowerowo-pieszny wzdłuż ul. Morasko (bez konieczności kolejnego przejazdu przez ulice za przejazdem).	Pozostawienie dwóch przejazdów dla rowerów z punktu widzenia rowerzysty umożliwia wybór korzystniejszej drogi dojazdu w rejon Morasko.
36	Błędem jest wprowadzanie przejścia dla pieszych pomiędzy odnogami Wiedeńskiej. Wystarczające są przejścia przy przejeździe (kierunek Morasko) i ul. Stróżyńskiego (kierunek garaże i przystanek autobusowy).	Lokalizacja powyższego przejścia dla pieszych została podyktowana lokalizacją przystanku dla autobusów.
37	W wariantcie 1 przedstawione rozwiązanie nie wyeliminuje problemu korków. W momencie zamknięcia przejazdu i Mateckiego i bł. Marka zostaną zablokowane. Wynika to z faktu, że większość ruchu z Mateckiego i bł. Marka kieruje się w Morasko.	Proponowane rozwiązania poprawią sytuację ruchową - został zaprojektowany dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo. W ramach zabezpieczonych środków finansowych nie jest możliwa budowa wiaduktu nad linią kolejową.

38	Na ulicy Morasko po wschodniej stronie – należy zastosować słupki, uniemożliwiające omijanie chodnikiem korka przed skrzyżowaniem.	Zgodnie z Art. 26.3p3 PoRD Kierującemu pojazdem zabrania się jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.
39	Poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego środkiem spokojnego osiedla jest błędem. Chodnik, po którym go zaprojektowano, jest zbyt wąski na pomieszczenie dwóch rodzajów transportu. Jest to też najbliższa droga na osiedle Sobieskiego.	Odstąpiono od projektowania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż os. Marysieńki
40	Wariant W1: w ciągu bł. Marka przed pierwszym skrzyżowaniem z Wiedeńską należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 30km/h oraz wybudować próg zwalniający. Po wprowadzonych zmianach zwiększy się płynność a więc i prędkość pojazdów, co spowoduje jeszcze większe utrudnienie przy wyjeżdżaniu z Wiedeńskiej. Kierowcy za skrzyżowaniem gwałtownie przyspieszają, co już teraz stwarza zagrożenie, gdyż widoczność w lewo jest ograniczona przez łuk drogi, zabudowę oraz roślinność.	Dokumentacja projektowa nie zakłada budowy progów zwalniających oraz wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30 km/h
41	Na terenie strefy zamieszkania nie można wyznaczać przejść dla pieszych. Tworzenie wraz z nim przejazdu rowerowego jest skrajnie niebezpieczne, ze względu na ograniczoną widoczność. Poniżej zaprezentowane są rzeczywiste zdjęcia planowanych przejazdów w poprzek Wiedeńskiej.	Związku z odstąpieniem od projektowania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż os. Marysieńki, przejście dla pieszych nie będzie projektowane. Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej obowiązującej dla Miasta Poznania na drogach jednokierunkowych należy zapewnić ruch rowerowy w obu kierunkach jazdy
42	Uwagi do Wariantu W2: 1) Rondo w przedstawionym rozwiązaniu nie wyeliminuje problemu korków. W momencie zamknięcia przejazdu dojazd zostanie zablokowany. Rozwiązanie to ma sens gdyby nie było bariery w postaci przejazdu kolejowego. 2) W związku z likwidacją garażów należy zbudować ekran akustyczny. Obecnie garaże wytuszają odgłosy pociągu – jest wyraźna różnica w hałasie między pokojami wschodnimi za zachodnimi (głośniejsi). Ekran powinien zaczynać się od ostatniego garażu i kończyć się przy przejeździe kolejowym. Poprowadzony powinien być bezpośrednio wzdłuż chodnika na bł. Marka aby przy przejeździe nie utrudniać widoczności. 3) Błędem jest wprowadzanie przejścia dla pieszych pomiędzy odnogami Wiedeńskiej. Wystarczające są przejścia przy przejeździe (kierunek Morasko) i ul. Stróżyńskiego (kierunek garaże i przystanek autobusowy) 7) Przedstawione rozwiązanie nie wyeliminuje problemu korków. W momencie zamknięcia przejazdu i Mateckiego i bł. Marka zostaną zablokowane. Wynika to z faktu, że większość ruchu z Mateckiego i bł. Marka kieruje się w Morasko. 8) W ciągu bł. Marka przed pierwszym skrzyżowaniem z Wiedeńską wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30km/h oraz budowa progów zwalniających – jak w wariantach I.	1) Przy dużych stałych dysproporcjach w obciążeniu wlotów skrzyżowania ronda nie są zalecane. Ze względu na często zamykany przejazd kolejowy, powodujący kumulację ruchu samochodowego zalecane jest zachowanie łamanego pierwszeństwa przejazdu z ul. Morasko w ul. Stróżyńskiego. 2) Zakres inwestycji nie obejmuje budowy ekranów akustycznych. 3) Lokalizacja przystanku autobusowego w ul. bł. Marka z Aviano wymusza lokalizację przejścia dla pieszych. 7) Proponowane rozwiązania poprawią sytuację ruchową - został zaprojektowany dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo. W ramach zabezpieczonych środków finansowych nie jest możliwa budowa wiaduktu nad linią kolejową. 8) Dokumentacja projektowa nie zakłada budowy progów zwalniających oraz wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30 km/h.
43	Należy rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Marka z Aviano od ul. Morasko do ul. Stróżyńskiego. W drugą stronę zaś ruch w kierunku Moraska przebudowaną ul. Deszczową. Rozwiązanie to niesie wiele korzyści: zmniejszenie o połowę ruchu przy os. Marysieńki, zmniejszenie korków – obecnie skrzyżowanie Mateckiego/Morasko/bł. Marka jest blokowane przez zamknięty przejazd kolejowy co blokuje przepustowość na długi czas. Generuje również hałas oraz spaliny bezpośrednio przy domach.	1) Zmiana organizacji ruchu w ul. bł. Marka z Aviano na ruch jednokierunkowy wymaga wprowadzenia zmian w organizacji ruchu dla całego obszaru, co w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia jest niemożliwe. 2) Zakres zadania inwestycyjnego nie obejmuje przebudowy ul. Deszczowej.
44	Proponowane projekty są dość rozległe, w trakcie spotkań z wiceprezydentem Wudarskim poruszana była kwestia poszerzenia ul. Marka przed Stróżyńskiego aby umożliwić skręt w prawo. Inwestowanie w tak dużą zmianę układu drogowego mijają się z celem, gdy planowana jest budowa wiaduktu nad torami na zachód od obecnej ul. Mateckiego.	Brak zarezerwowanych środków finansowych na ten cel w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania (WPF)

45	Głównym problemem jest liczba pojazdów, które rano i po południu jadą ulicą bł. Marka. Są to w zdecydowanej większości samochody na rejestracjach podpozańskich. Przebudowa zwiększy przepustowość tego rejonu, co skutkować będzie zwiększeniem ruchu pojazdów. Jest to bardzo możliwe, ze względu na niewydolność pozostałych ulic w okolicy: Umultowskiej, Naramowickiej, czy Obornickiej. W efekcie chcąc poprawić sytuację mieszkańcom os. Marysienki, utrudni się wręcz warunki otoczenia. Wystarczy że na przyległym terenie przewidziany jest niekorzystny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (poprzez budowę budynków o wysokości 21m, sąsiadujących z 8-metrowymi). Powiększenie osiedla o około 2000 osób dodatkowo jeszcze pogorszy sytuację w tym rejonie.	Proponowane rozwiązania poprawią sytuację ruchową na obszarze objętym koncepcją. Został zaprojektowany dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo w ul. bł. Marka z Aviano.
46	Niedopuszczalne jest wycięcie drzew przy ul. Stróżyńskiego.	Konieczność zaprojektowania dwukierunkowego ciągu pieszo-rowerowego powoduje, że odległość między drzewami a chodnikiem jest zbyt mała aby zachować odpowiednią stateczność drzewa podczas prowadzonych robót budowlanych.
47	Droga rowerowa w ciągu alei na osiedlach Marysienki i Jana III Sobieskiego ma łączyć istniejącą pieszojezdnię w ciągu ul. Morasko z Dworcem Autobusowym na osiedlu Jana III Sobieskiego. Zważywszy, iż wspomniana aleja kończy się przy Kościele Miłosierdzia Bożego na osiedlu Jana III Sobieskiego proponowany przebieg nie spełnia zakładanego celu. Ponadto, w zdecydowanej większości biegnie drogami będącymi w zarządzie Poznańskiej Spółdzielni Mieszkaniowej.	Zrezygnowano z prowadzenia ruchu alejami przez osiedla Marysienki i Jana III Sobieskiego. Ruch rowerowy docelowo ma być poprowadzony wzdłuż ul. Stróżyńskiego, jednak nie jest to objęte niniejszą koncepcją.
48	Wycinka istniejącego ciągu drzew przy ulicy Franciszka Stróżyńskiego na wysokości bloków nr 13, 14, 15 i 16 na osiedlu Jana III Sobieskiego: poszerzanie ulicy Franciszka Stróżyńskiego celem uzyskania przestrzeni pod dodatkowy pas jest nonsensowne, zważywszy na istnienie skarpy na której posadowiony jest blok 16 i Szkoła Podstawowa nr 15. Poszerzanie ulicy Franciszka Stróżyńskiego na odcinku kilkuset metrów nie poprawi płynności ruchu, natomiast odbywać się będzie kosztem warunków życia mieszkańców osiedla Jana III Sobieskiego.	Poszerzenie ul. Stróżyńskiego projektowane jest w niewielkim zakresie a w rejonie bloku nr 16 poszerzany będzie tylko istniejący chodnik. Skarpa nie zostaje podkopana. Wydzielone dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrajnych poprawią płynność ruchu.
49	Budowa pieszojezdni z kostki brukowej po wschodniej stronie ulicy Franciszka Stróżyńskiego w kierunku Dworca Autobusowego na osiedlu Jana III Sobieskiego odbędzie się kosztem wycinki ciągu drzew od bloku nr 13 do bloku nr 16 na osiedlu Jana III Sobieskiego. W tym miejscu istnieje już chodnik asfaltowy. Mieszkańcy nie akceptują jego zamiany na pieszojezdnię z kostki brukowej wskazując na pogorszenie standardu nawierzchni jak również zagrożenie związane z zmieszaniem się ruchu pieszego i rowerowego.	Projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej.
50	Lokalizacja przystanku autobusowego przy ulicy błogostawionego Marka z Aviano: w związku z brakiem możliwości dalszej zabudowy w tym obszarze na dzień dzisiejszy i niewielką liczbą mieszkańców zamieszkujących okolice (przy ulicy błogostawionego Marka z Aviano nikt nie jest zameldowany) przystanki wyznaczone w tym miejscu nie spełniają żadnych funkcji użytkowych.	Lokalizacja przystanku autobusowego została wskazana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.
51	Budowa ronda za przejazdem kolejowym przy ulicy Morasko i Teofila Mateckiego: rondo w tym miejscu, w związku z dużym ruchem na Północnej Obwodnicy Kolejowej Poznania, a także zamiarem zwiększenia tego ruchu jedynie wydłużyłoby korki w niewielkim stopniu poprawiając bezpieczeństwo ruchu.	Ze względu na często zamykany przejazd kolejowy, powodujący kumulację ruchu samochodowego, zalecane jest zachowanie łamanego pierwszeństwa przejazdu z ul. Morasko w l. Stróżyńskiego.
52	Należy rozdzielić ruch pieszy od ruchu rowerowego. W tym celu przeznaczyć obecnie istniejący chodnik po północnej stronie ulicy błogostawionego Marka z Aviano pod ruch rowerowy, a następnie skierować drogę rowerową konsekwentnie po północnej stronie ul. Franciszka Stróżyńskiego. To rozwiązanie ma sporo zalet. Znosi konieczność przekraczania ulic przez ruch rowerowy, który odbywałby się płynnie i bezpiecznie północnym skrajem ulic błogostawionego Marka z Aviano i Franciszka Stróżyńskiego, aż do dworca autobusowego na osiedlu Jana III Sobieskiego.	Uwaga zostanie wprowadzona do projektu. Po północnej stronie ulicy bł. Marka z Aviano zaprojektowana zostanie droga dla rowerów, a na wysokości przystanku autobusowego ciąg pieszo-rowerowy. Po stronie południowej projektowany jest chodnik.
53	Należy pozostawić - jako wyłączny - ruch pieszy na alei biegnącej przez osiedla Marysienki i Jana III Sobieskiego. To ważny ciąg komunikacyjny pozostały po dawnej wsi Piątkowo w całości obsłuży ruch pieszy pomiędzy rejonem ulicy Teofila Mateckiego a osiedlem Jana III Sobieskiego bez narażania mieszkańców na kontakt z hałasem i smogiem panującym na ulicy błogostawionego Marka z Aviano.	Zrezygnowano z budowy ciągu pieszo-rowerowego przebiegający przez os. Marysienki. Planowany ciąg pieszo-rowerowy przebiegający przez os. Jana III Sobieskiego łączący Morasko z trasą PST zostanie zaprojektowany w ramach osobnego opracowania.

54	Należy zrezygnować z budowy chodnika po południowej stronie ulicy błogosławionego z Marka z Aviano. Chodnik po tej stronie, przy istnieniu 20 metrów dalej alei nie będzie użytkowany. To całkowicie zbędna inwestycja wynikająca z braku wiedzy projektantów o zwyczajach mieszkańców.	Po stronie południowej ul. Marka z Aviano są dwie ul. Wiedeńskie i należy zapewnić pieszym dojście do nich m.in. z garaży. Ponadto chodnik ten będzie w przyszłości stanowił połączenie planowanego wzdłuż ul. Mateckiego chodnika z chodnikiem wzdłuż ul. Stróżyńskiego.
55	Dzięki rezygnacji z budowy chodnika po południowej stronie ulicy Marka z Aviano i nie poszerzaniu północnego chodnika przeznaczonego wyłącznie pod ruch rowerowy, będzie można poszerzyć ulicę Marka z Aviano wyznaczając dwa odrębne pasy: prawoskrętu w ulicę Morasko i lewoskrętu w ulicę Teofila Mateckiego nadając im status pasa z pierwszeństwem przejazdu w lewoskrętowi w kierunku Moraska.	Po stronie południowej ul. Marka z Aviano są dwie ul. Wiedeńskie i należy zapewnić pieszym dojście do nich m.in. z garaży. Ponadto chodnik ten będzie w przyszłości stanowił połączenie planowanego wzdłuż ul. Mateckiego chodnika z chodnikiem wzdłuż ul. Stróżyńskiego.
56	Drogę rowerową wzdłuż ul. Marka z Aviano należy zaprojektować po północnej stronie torów kolejowych.	Zaproponowany przebieg drogi rowerowej wykracza poza zakres przedmiotowego zadania.
57	Należy porzucić wariant 1a koncepcji z uwagi na proponowaną w nim likwidację miejsc postojowych.	Wariant 1a koncepcji nie zostanie uwzględniony w dokumentacji projektowej.
58	Należy wyznaczyć po trzy pasy ruchu na wlotach każdego ze skrzyżowań.	Ze względu na szerokość pasa drogowego nie jest możliwe zaprojektowanie trzech pasów ruchu na każdym wlocie skrzyżowania. Powyższe rozwiązanie wiązałoby się z dodatkowymi wykupami gruntów oraz zajęciem działki z zabudową jednorodzinną i likwidacją części miejsc parkingowych.
59	Na skrzyżowaniu ul. Morasko i Mateckiego należy zrealizować wariant 2 (rondo). Obecnie funkcjonująca organizacja ruchu, zakładająca pierwszeństwo relacji Morasko-Os. Sobieskiego nie uwzględnia intensywnej rozbudowy osiedli przy ul. Mateckiego i ruchu generowanego z tego kierunku. Rondo jest najbezpieczniejszym rozwiązaniem zwiększającym przepustowość całego węzła. Ruch rowerowy w tym wariantcie również prowadzony jest w sposób intuicyjny i dla rowerzysty najbezpieczniejszy.	Przy dużych stałych dysproporcjach w obciążeniu wlotów skrzyżowania rondo nie są zalecane. Ze względu na często zamykany przejazd kolejowy, powodujący kumulację ruchu samochodowego zalecane jest zachowanie łamanego pierwszeństwa przejazdu z ul. Morasko w l. Stróżyńskiego. Rondo zapewnia sprawny przebieg ruchu przy stosunkowo równomiernym obciążeniu wszystkich wlotów. Bardzo duże dysproporcje natężeń ruchu na wlotach, z równoczesną wyraźną dominacją jednego z kierunków, obniżają sprawność ruchową ronda.
60	Postuluje się wytyczenie obu ciągów dostępnych dla rowerzystów - zarówno przecinającego os. Marysieńki (ul. Wiedeńską), jak i wzdłuż jezdni ul. Marka z Aviano. Oba ciągi służą rowerzystom w różnych relacjach: ciąg przez os. Marysieńki i dalej przez os. Sobieskiego służy do dojazdu do stacji PST Szymanowskiego lub dalej włączeniu się do DDR na ul. Szeligowskiego, natomiast ciąg wzdłuż ul. Bł. Marka z Aviano prowadzi rowerzystów w kierunku kampusu UAM i pętli PST na os. Sobieskiego.	Zrezygnowano z prowadzenia ruchu alejami przez osiedla Marysieńki i Jana III Sobieskiego, natomiast po północnej stronie ulicy bł. Marka z Aviano zaprojektowana zostanie droga dla rowerów, a na wysokości przystanku autobusowego ciąg pieszo-rowerowy. Po stronie południowej projektowany jest chodnik.
61	Wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego na ul. Bł. Marka z Aviano należy zachować niweletę i nawierzchnię ciągu względem wylotów ul. Wiedeńskiej. Są to ulice podporządkowane, a ruch pojazdów jest wyłącznie lokalny (dojazd do posesji).	Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej obowiązującej dla Miasta Poznania należy zachować ciągłość niwelety ciągu pieszo-rowerowego. Uwaga zostanie uwzględniona w projekcie.
62	Przejazd rowerowy przez ul. Stróżyńskiego winien być wyznaczony po południowej stronie skrzyżowania z ul. Bł. Marka z Aviano. Będzie to rozwiązaniem zdecydowanie bezpieczniejszym dla rowerzystów, ze względu na zmniejszenie liczby punktów kolizji i nie wpłynie na przepustowość skrzyżowania.	Zgodnie z wnioskami mieszkańców, po północnej stronie ulicy bł. Marka z Aviano zaprojektowana zostanie droga dla rowerów. Nie ma możliwości przeniesienia przejazdu na południową stronę skrzyżowania, gdyż pogorszyłoby to połączenie tej drogi z ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. Stróżyńskiego.
63	Ze względu na istniejącą drogę dla rowerów na ul. Stróżyńskiego przy pętli PST po jej północnej stronie, zasadnym jest zachowanie ciągłości tej drogi poprzez wytyczenie drogi dla rowerów lub w przypadku braku miejsca, drogi dla rowerów i pieszych po północnej stronie na projektowanym odcinku. Przy obecnym rozwiązaniu rowerzysta będzie zmuszony dwukrotnie zmienić stronę jezdni, jadąc w kierunku południowym. Miejsce można uzyskać, dostosowując szerokość pasów ruchu do wytycznych rozporządzenia, która dla klasy drogi Z wynosi 3 m.	Pasy ruchu są szersze ze względu na wymagane poszerzenie szerokości pasa na łuku. Po południowej stronie ul. Stróżyńskiego, w ramach osobnego zadania, planowane jest wykonanie dokumentacji projektowej dla ciągu pieszo-rowerowego łączącego pętlę PST z obecnie prowadzoną inwestycją.
64	Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Stróżyńskiego po południowej stronie winien być oznaczony jako dwukierunkowy we wszystkich wariantach i mieć zachowaną ciągłość na całym projektowanym odcinku, jak w wariantcie 1a.	Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Stróżyńskiego będzie umożliwiał ruch dwukierunkowy.

65	Priorytetem powinien być zachowany ciąg na wprost ulicą Stróżyńskiego ponieważ tamtędy jeżdżą autobusy i przy zamkniętym przejeździe stoją w korku mieszkańcy którzy mieszkają w tej części miasta. Ruch na tym skrzyżowaniu będzie i tak wzmożony z uwagi na powstały parking Park and Ride.	Ul. Stróżyńskiego zachowa pierwszeństwo przejazdu w stosunku do ul. bł. Marka z Aviano. Zaprojektowanie wydzielonych relacji skrajnych udrożni ruch samochodowy.
<b>Spotkanie z mieszkańcami</b>		
66	Należy uwzględnić w koncepcji drogę Deszczową. Ułatwiłoby to dojazd do miasta mieszkańcom od strony Biedruska.	Budowa ul. Deszczowej wykracza poza zakres opracowania.
67	Wyznaczenie w rejonie ul. Wiedeńskiej ciągu pieszo-rowerowego i dopuszczenie tam ruchu rowerów będzie doprowadzać do licznych niebezpiecznych sytuacji.	Odstąpiono od projektowania ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż os. Marysieńki.
68	Droga rowerowa powinna być puszczona wzdłuż torów kolejowych po stronie garaży i łączyć się z istniejącą drogą dla rowerów przy dworcu autobusowym Sobieskiego.	Zaproponowany przebieg ścieżki rowerowej wykracza poza zakres przedmiotowego zadania. Ponadto wskazane rozwiązanie znajduje się poza pasem drogowym.
69	Co z planami budowy wiaduktu, przewidzianego w zapisach MPZP? Jakie są szansę na jego budowę i kiedy?	Budowa wiaduktu wykracza poza zakres inwestycji. Brak zarezerwowanych środków finansowych na ten cel w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania (WPF)
70	Wiadukt nad torami kolejowymi należy zbudować w miejscu istniejącego naturalnego nasypu - to znacznie ograniczy koszty takiej inwestycji.	Budowa wiaduktu wykracza poza zakres inwestycji. Brak zarezerwowanych środków finansowych na ten cel w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania (WPF)
71	Jeżeli jest to możliwe, należy wyznaczyć drogę rowerową po północnej stronie ul. Marka z Aviano lub przerzucić ją na drugą (północną) stronę torów kolejowych.	Uwaga zostanie wprowadzona do projektu. Po północnej stronie ulicy bł. Marka z Aviano biec ma droga dla rowerów, a na wysokości przystanku autobusowego ciąg pieszo-rowerowy.
72	Niedopuszczalne jest wycięcie drzew przy ul. Stróżyńskiego.	Konieczność zaprojektowania dwukierunkowego ciągu pieszo-rowerowego powoduje, że odległość między drzewami a chodnikiem jest zbyt mała aby zachować odpowiednią stateczność drzewa podczas prowadzonych robót budowlanych.