	Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji przebudowy ul. Radosnej	**Poznań, 30.07.2019**
		Liczba przesłanych wiadomości email: 15
lp.	**Postulat / propozycja zmiany / pytanie**	**odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta**
Wiadomości email		
1	Na zebraniu 11 czerwca informowano mieszkańców, że w przypadku budowy pieszojezdni możliwe jest wyznaczenie miejsc, w których dozwolony jest postój samochodów. W związku z tym proszę aby przed wydaniem ostatecznych decyzji przedstawiono do konsultacji propozycję lokalizacji tych miejsc. Warto, aby mieszkańcy mieli wpływ na usytuowanie miejsc postojowych w pobliżu swoich nieruchomości.	Zaprojektowanie pieszojezdni rozważane jest tylko na odcinku od ulicy Miodowej do ulicy Bukowskiej i dla tego odcinka przedstawiony zostanie wariant pieszojezdni z wyznaczonymi miejscami postojowymi.
2	Wg informacji przedstawionych przez ZDM na zebraniu w Szkole Podstawowej nr 70, na ul. Radosnej (odcinek między ul Miodową i Bukowską) ma być wykonany nowy kolektor kanalizacji deszczowej. Wiemy również, że AQUANET na tym odcinku przewiduje wymianę wodociągu i podłączeń wody (przyłączy) do wszystkich nieruchomości. Konsultacje w tej sprawie były prowadzone z właścicielami nieruchomości przez firmę wykonującą dokumentację projektową tego przedsięwzięcia. Wobec tego wszelkie działania Aquanet i ZDM powinny być ze sobą skoordynowane.	ZDM wystąpił pisemnie do Aquanet z wnioskiem o możliwie szybkie wykonanie robót, informując o planowanej przebudowie ulicy Radosnej.
3	W ulicy poprowadzone są jeszcze inne instalacje, które warto sprawdzić oraz uwzględnić ewentualną konieczność wymiany w połączeniu z planowanym remontem ulicy. Kolektor sanitarny wraz z podłączeniami budowany był w latach 60-tych ubiegłego wieku a ostatnio kilkakrotnie pogotowie kanalizacyjne prowadziło prace udrażniające ten kolektor. W trochę późniejszym okresie położono sieć gazową z rur żeliwnych o dużej średnicy. Ich stan powinien być również zweryfikowany i w razie potrzeby uwzględniony w ramach inwestycji, aby uniknąć niszczenia nawierzchni ulicy po jej przebudowie.	ZDM wystąpił pisemnie do Aquanet i Polskiej Spółki Gazownictwa z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli instalacji i skoordynowanie ewentualnych prac związanych z ich przebudową lub remontem.
4	Po stronie numerów nieparzystych poprowadzona jest na ulicy Radosnej napowietrzna sieć telefoniczna. Miejscami kable zwisają bardzo nisko a obecnie przy bardzo wysokich temperaturach wydłużenie tych przewodów jest tak duże, że stanowi to zagrożenie. Ponadto niektóre ze słupów, na których wiszą przewody musiały być już wymieniane ze względu na ich stan. Przy okazji remontu całej ulicy należy zlikwidować tą „napowietrzną plątaninę kabli" i przenieść całą tą instalację do podziemnego systemu.	Miasto Poznań nie jest uprawnione do wprowadzania zmian na majątku innych firm. ZDM wystąpi do firmy Orange z wnioskiem o skablowanie przedmiotowej linii.
5	Po stronie numerów parzystych usytuowane są natomiast słupy z napowietrzną siecią elektryczną i oświetleniem. Czy w zakresie planowanej przebudowy ulicy można zlikwidować sieć napowietrzną i poprowadzić kable elektryczne pod ziemią z zachowaniem oświetlenia ulicy?	Miasto Poznań niejest uprawnione do wprowadzania zmian na majątku innych firm. ZDM zwrócił się do spółki ENEA S.A., która odpowiedziała negatywnie na prośbę o skablowanie instalacji.

6	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych przy tak poważnej przebudowie ulicy projekt powinien uwzględniać lokalizację kanału technologicznego w pasie drogowym. Kanał taki umożliwi montaż instalacji światłowodowej (internet, TV kablowa). Czy poprowadzono w tej sprawie konsultacje z dostawcami tych usług? (art. 39 ustawy o drogach publicznych)	Przywołany zapis Ustawy o drogach publicznych odnosi się do etapu budowy. Zapis Ustawy określa w jakiej sytuacji można nie budować kanału technologicznego. W przypadku, gdy żaden z podmiotów o którym mowa w Ustawie nie wyrazi chęci korzystania z kanału technologicznego, to można go nie budować, ale: 1. kanał technologiczny powinien zostać zaprojektowany, ponieważ w przypadku braku projektu nie byłoby możliwości jego budowy (w przypadku zainteresowania gestorów) 2. pomimo braku zainteresowania korzystnym jest posiadanie kanału, ponieważ w przyszłości ułożenie instalacji niskoprądowych i światłowodowych nie wymaga rozbierania chodnika; dlatego też ZDM dąży do budowy kanałów technologicznych.
7	Na spotkaniu z mieszkańcami ul. Radosnej przedstawiciel ZDM przyznał, że jezdnia i chodniki na naszej ulicy są w bardzo złym stanie, dlatego proszę o informację jaki został przyjęty harmonogram prac projektowych i wykonawczych. Kiedy możliwe będzie rozpoczęcie i zakończenie prac remontowych oraz jakie w tym czasie mogą być utrudnienia w dostępie do naszych nieruchomości?	W zakresie remontów z dostępnych środków ZDM wykonuje tylko naprawy punktowe. Decyzję o przeprowadzeniu odcinkowego remontu może podjąć Rada osiedla z zaangażowaniem środków celowych lub własnych będących w dyspozycji Rady Osiedla. Przebudowa ulicy na podstawie opracowywanej dokumentacji projektowej możliwa będzie po zakończeniu projektowania, uzyskaniu pozwolenia architektonicznego na realizację robót budowlanych oraz po zapewnieniu finansowania w wysokości określonej w kosztorysie inwestorskim. Organizacja robót określona zostanie w projekcie tymczasowej organizacji ruchu, który zostanie opracowany przez wykonawcę robót, bezpośrednio po podpisaniu umowy. Zasadniczo przez cały okres prowadzenia robót zostanie zapewniony dostęp do wszystkich posesji, ale mogą wystąpić czasowe ograniczenia dostępności samochodów. Na bieżącym etapie nie jest możliwe precyzjne określenie tego. Opracowanie harmonogramu inwestycji stanowi część prac projektowych, w związku z czym na obecnym etapie prac nie jest możliwe określenie daty rozpoczęcia i zakończenia prac budowlanych.
8	Należy zrezygnować z wyznaczania miejsc postojowych pomiędzy ul. Złotą i Miodową na rzecz pozostawienia istniejącej zieleni.	Na tym odcinku nie zostaną wyznaczone miejsca postojowe. Parkowanie odbywać się będzie na zasadach ogólnych. Nie przewiduje się wycinki istniejącej zieleni.
9	Należy odstąpić od regulacji pasa drogowego na wysokości numeru 32 - właściciel nieruchomości wyraża stanowczy sprzeciw wobec zamiaru wykupu działki, wskazując na szereg niedogodności z tym związanych, w tym przede wszystkim ograniczenie możliwości korzystania z działki.	Rezygnacja z korekty pasa drogowego jest analizowana z udziałem projektanta. Proponowane rozwiązanie zostanie przekazane zainteresowanym osobom. Nie można jednak zagwarantować pozostawienia całej nieruchomości prywatnej nienaruszonej, ale ZDM dołoży wszelkich starań aby ograniczyć zajęcie prywatnej nieruchomości.
10	Należy odstąpić od regulacji pasa drogowego na wysokości numeru 29 i zmienić przebieg projektowanej drogi w taki sposób, żeby przebiegała ona po należącym do miasta terenie szkoły podstawowej.	Rezygnacja z korekty pasa drogowego jest analizowana z udziałem projektanta. Proponowane rozwiązanie zostanie przekazane zainteresowanym osobom. Nie można jednak zagwarantować pozostawienia całej nieruchomości prywatnej nienaruszonej, ale ZDM dołoży wszelkich starań aby ograniczyć zajęcie prywatnej nieruchomości.
11	Czy istnieje możliwość wykupu dwóch miejsc postojowych na wysokości Radosnej 10 z przeznaczeniem dla pacjentów odwiedzających gabinet lekarski? Są to najczęściej dzieci z niepełnosprawnościami, stąd możliwość zaparkowania w bezpośrednim sąsiedztwie jest bardziej niż pożądana.	Istnieje taka możliwość. Szczegółowa procedura związana z wykupem miejsca postojowego jest opisana na stronie internetowej ZDM w zakładce "załatw sprawę".
12	Czy plan przewiduje budowę w ciągu drogi instalacji i przepustów telekomunikacyjnych? Obecnie nie ma możliwości podłączenia światłowodów ze względu na kanału technologicznego. Czy w związku z przebudową zostało to ujęte w planie?	Projekt uwzględnia kanały technologiczne, w których mogą być umieszczone instalacje gestorów zewnętrznych.

13	Należy zaprojektować jednolitą pieszo-jezdnię i strefę zamieszkania na wszystkich odcinkach.	Wariant pieszojezdni został odrzucony ze względu na znacznie niższy poziom bezpieczeństwa pieszych. Ponadto na pieszojezdni możliwe jest parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach, a liczba wyznaczonych miejsc zawsze jest mniejsza od faktycznej liczby samochodów, które mogą zaparkować na dozwolonym odcinku. Zgodnie z przepisami miejsce postojowe powinno mieć długość 6m, a w przypadku, gdy pomiędzy zjazdami jest odległość nieco mniejsza (np. 5,9m) to takie miejsce nie zostanie wyznaczone, a samochód faktycznie mógłby na nim zaparkować.
14	Na projektowanym odcinku należy wyznaczyć przeciwbieżne kierunki ruchu od Złotej do Nowiny, od Złotej do Swojskiej, od Miodowej do Swojskiej.	Pierwsze dwa kierunki tak właśnie zostały zaprojektowane, ponieważ w ulicy Złotej planowane jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Kierunek ruchu od ulicy Miodowej do Swojskiej zostanie rozważony przez projektantów i MIR. Część mieszkańców postulowała wprowadzenie kierunku takiego, jaki jest przedstawiony w projekcie (od Swojskiej do Miodowej).
15	Projekt powinien uwzględnić nasadzenia drzew w jezdni, gdzie zapewne nie ma kolizji infrastrukturalnych jako naturalnej przeszkody spowalniającej ruch i zmieniającej percepcję kierujących pojazdami.	Ze względu na bardzo wąski pas drogowy wprowadzenie takich elementów nie jest możliwe. Wymagałoby to lokalnego zawężenia szerokości jezdni i szerokości chodników, podczas gdy zastosowane parametry są wartościami minimalnymi.
16	Należy rozważyć przesunięcie progu zwalniającego zaplanowanego na wysokości nr 8 o kilka metrów dalej, by był w pobliżu bramy, a nie okien sypialni.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
17	Projekt przebudowy ulicy powinien zostać wzbogacony o nasadzenia zieleni.	Ze względu na bardzo wąski pas drogowy możliwość zaprojektowania dodatkowych nasadzeń jest ograniczona. Miejsca nie wystarczy nawet na lokalizację obustronnych chodników.
18	Na odcinku z projektowaną pieszo-jezdnią należy uwzględnić również nasadzenia zieleni, choćby kosztem utraty kilku miejsc postojowych.	Takie rozwiązanie zostanie przeanalizowane dla odcinka od ul. Miodowej do Bukowskiej.
Spotkanie z mieszkańcami		
19	Na odcinku Złota - Swojska należy poszerzyć pas drogowy i wprowadzić możliwość parkowania po obu	Tego typu rozwiązanie skutkowałoby znaczną wycinką drzew oraz pogorszyłoby
20	Należy rozważyć zamianę strony parkowania na odcinku Dąbrowskiego - Nowina.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
21	Należy rozważyć wyznaczenie (dodatkowych?) miejsc postojowych na odcinku Dąbrowskiego - Nowina.	Na tym odcinku nie przewidziano wyznaczenia miejsc postojowych. Parkowanie odbywać się będzie na zasadach ogólnych, zgodnie z którymi kierowca ma prawo pozostawić pojazd, jeżeli nie będzie utrudniał ruchu innym użytkownikom ruchu, czyli poza furtkami i wjazdami oraz pozostawi pas ruchu o szerokości 3m.
22	Należy zmienić kierunek ruchu na odcinku Miodowa - Swojska, aby parkujący kierowca wychodził na jezdnię, a nie na płot - opaska powinna być zaprojektowana w kierunku jazdy. Ponadto zdaniem mieszkańców ul. Miodową odbywa się ruch tranzytowy.	Kierunek ruchu od ulicy Miodowej do Swojskiej zostanie rozważony przez projektantów i MIR. Część mieszkańców postulowała wprowadzenie kierunku takiego, jaki jest przedstawiony w projekcie (od Swojskiej do Miodowej).
23	Należy wymienić kanalizację deszczową na odcinku od Dąbrowskiego do Nowiny i zapewnić jej prawidłowe utrzymanie.	Kanalizacja deszczowa zostanie zmodernizowana lub wymieniona. Decyzja zostanie podjęta na podstawie analizy techniczno - kosztowej. Na tym odcinku średnica K.D. jest wystarczająca
24	Pomiędzy ul. Miodową, a Bukowską należy zaprojektować dwa progi zwalniające.	Rozważymy wspólnie z MIR i projektantem
25	Należy uzgodnić z Gaz-Systemem renowację sieci gazowej.	ZDM wystąpił pisemnie do Aquanet i Polskiej Spółki Gazownictwa z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli instalacji i skoordynowanie ewentualnych prac związanych z ich przebudową lub remontem.

26	Należy zweryfikować (legalność?) miejsc postojowych na odcinku Miodowa - Bukowska.	Obecnie na tym odcinku dopuszczone jest parkowanie pojazdów na zasadach ogólnych.
Stanowisko stowarzyszenia Rowerowy Poznań		
27	W ciągu ulicy Radosnej należy stosować znaki drogowe P-27 (tzw. sierżanty rowerowe) zgodnie ze	Proponowane rozwiązanie zostanie uwzględnione.
28	Ulica Radosna na odcinku od Miodowej do Dąbrowskiego zakłada kontraruch rowerowy, w związku z tym należy uwzględnić oznakowanie ograniczające dopuszczalną prędkość do 30km/h. - Jest to KONIECZNOŚĆ wynikająca z rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.	Projekt stałej organizacji ruchu będzie zgodny z przepisami. Zostanie on przeanalizowany przy udziale MIR.
29	W związku z planowaną pieszo-jezdnią na odcinku ul. Radosnej od ul. Miodowej do ul. Bukowskiej, należy uwzględnić zieleń. Po pierwsze ulica jest pozbawiona drzew i w upalne dni bardzo doskwiera brak cienia, a po drugie tereny zielone mogą posłużyć jako sposób na “esowanie” toru jazdy, dzięki temu naturalnie wymusza się uspokojenie ruchu.	Ze względu na bardzo wąski pas drogowy możliwość zaprojektowania dodatkowych nasadzeń jest ograniczona. Miejsca nie wystarczy nawet na lokalizację obustronnych chodników.
30	Połączenie ulicy Radosnej i Bukowskiej musi umożliwiać prowadzenie ruchu rowerowego. Wzdłuż ul. Bukowskiej znajduje się droga dla rowerów, która jest trasą główną w kierunku centrum, a ulica Radosna obsługuje ruch lokalny. Obecnie zjazd rowerem z ulicy Bukowskiej w Radosną jest mocno utrudniony z powodu rozległej bariery i parkujących samochodów: W związku z tym należy: - połączyć drogę dla rowerów na Bukowskiej z pieszo-jezdnią ulicy Radosnej, - zastąpić rozległą barierę, słupkami ustawionymi zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania, - ustawić znaki drogowe C-13/16 z pionową kreską i namalować oznakowanie drogowe P-23 i P-26 na ul. Bukowskiej, tak aby piesi i rowerzyści wyjeżdżający z ulicy Radosnej mieli orientację jaka organizacja ruchu obowiązuje na ulicy Bukowskiej, - dla rowerzystów zjeżdżających z drogi dla rowerów na ul. Bukowskiej w ul. Radosną należy ustawić znak informujący o strefie zamieszkania (znak drogowy D-40), - wprowadzić rozwiązania uniemożliwiające parkowanie samochodów na końcu ul. Radosnej (w przypadku braku strefy zamieszkania, konieczne jest umieszczanie znaku drogowego B-36 z tabliczką podznakową T-26).	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
31	Przy skrzyżowaniu z ul. Miodową znak drogowy D-4a należy uzupełnić o tabliczkę podznakową T-22, która będzie jasną podpowiedzią o możliwości wjazdu na drogę dla rowerów wzdłuż ul. Bukowskiej.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
32	Przy skrzyżowaniu z ul. Miodową pod znakiem drogowym B-21 należy uwzględnić tabliczkę podznakową T-22.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
33	Przy wyjeździe z pieszo-jezdni na ul. Radosnej przed ul. Miodową sugerujemy ustawić znak drogowy C-8 z tabliczką T-22.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.

34	W związku z planowanymi przejściami dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Miodową, należy pomyśleć o bezpieczeństwie pieszych. Obecnie na ulicy Miodowej na porządku dziennym jest naruszanie dopuszczalnej prędkości, a próg zwalniający znajduje się tylko po wschodniej stronie skrzyżowania. W związku z powyższym należałoby rozpatrzyć dwa rozwiązania: 1) dodanie progu zwalniającego także po zachodniej stronie skrzyżowania, 2) lub wyniesienie skrzyżowania Radosna/Miodowa z ewentualną likwidacją dotychczasowego progu zwalniającego.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
35	Przy skrzyżowaniu z ul. Swojską na większości przejść dla pieszych brakuje znaków drogowy D-6. Ponadto należy uwzględnić przejścia dla pieszych po południowej stronie, ponieważ jest to okolica liceum i szkoły podstawowej.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
36	Skrzyżowanie z ulicą Złotą powinno uwzględniać konieczność poprawy bezpieczeństwa pieszych (w tym uczniów szkół), potrzebę wyznaczenia miejsc postojowych, a także zmianę ulicy Złotej na jednokierunkową. Dlatego postulujemy na skrzyżowaniu zastosowanie wzorca “uszu Myszki Miki”, dzięki czemu skróci się długość przejść dla pieszych, a w ciągu ulicy Złotej naturalnie wytworzą się “kieszonki” dla parkowania samochodów.	We wskazanej lokalizacji planowane jest odgięcie osi jezdni ulicy Złotej, co wizualnie i fizycznie będzie zakłócało tor jazdy i spowoduje spowolnienie ruchu. W związku z tym wprowadzanie dodatkowego elementu nie jest konieczne. Na ulicy Złotej planowane jest wdrożenie ruchu jednokierunkowego (w kierunku ulicy Polskiej), a parkowanie możliwe będzie na zasadach ogólnych. Nie mniej propozycja zostanie przeanalizowana.
37	Skrzyżowanie z ulicą Nowina jest przeskalowane i projektowane wyniesienie skrzyżowania może nie spełniać swoich funkcji, dlatego należy wyciągnąć wnioski z błędnych decyzji przyjętych przy przebudowie ulicy Palacza. Po pierwsze postulujemy zwężenie pasów ruchu na wlotach i wylotach skrzyżowania wg następujących założeń: - dla ulicy Nowina jezdnię należy odcinkowo zwęzić do 6 metrów (3 metry na pas ruchu), a także należy przeanalizować możliwość wprowadzenia wysp azyli dla pieszych, - dla ulicy Radosnej jezdnię należy odcinkowo zwęzić do 4 metrów (2,5 metra na pas ruchu i 1,5 metra na pas wjazdowy dla kontraruchu rowerowego). Drugi postulat to pochylenie ramp najazdowych na wyniesione skrzyżowanie - powinno wynosić 1:10 (wyjątkowo 1:15 w przypadku wymogu utrzymania komunikacji zbiorowej). Dzięki powyższym poprawkom zmniejszy się długość przejść dla pieszych oraz generalnie poprawie ulegnie bezpieczeństwo pieszych.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
38	Promień łuku na skrzyżowaniu z drogą serwisową ul. Dąbrowskiego wynosi aż 10 metrów. Postulujemy zmniejszenie promienia łuku do niezbędnego minimum R=6m, dzięki czemu poprawi się bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych, zmuszając ruch samochodowy do przestrzegania ograniczenia dopuszczalnej prędkości.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
39	Należy rozszerzyć zakres inwestycji o wymianę nawierzchni także na tarczy skrzyżowania z drogą serwisową przy ul. Dąbrowskiego. W najbliższym czasie w tym rejonie planuje się budowę krótkiego odcinka drogi dla rowerów, który będzie się kończyć na zniszczonej nawierzchni.	Droga dla rowerów wzdłuż ulicy Dąbrowskiego powstanie znacznie szybciej. Naprawa nawierzchni jeżeli będzie taka konieczność wykonana zostanie w ramach tego zadania lub w ramach robót remontowych.
40	Narożniki skrzyżowań należy osłupkować, tak aby wykluczyć nieprawidłowe parkowanie samochodów.	Rozważymy. Słupkowanie traktujemy jako ostateczność. W pierwszym etapie będziemy starali się wdrożyć działania zapobiegawcze i informacyjne

41	Przejścia dla pieszych należy maksymalnie dosunąć w kierunku tarcz skrzyżowań, tak aby ruch pieszych nie wiązał się z nadmiernym odginaniem toru ruchu. W przeciwnym razie następuje wydeptywanie przez pieszych nowych dróg lub przechodzenie w niedozwolonych miejscach. Problem szczególnie widać na projektowanym skrzyżowaniu z ulicą Nowina.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.
42	Przy progach zwalniających należy uzupełnić oznakowanie o znaki drogowe A-11a i malowanie P-25.	Proponowane rozwiązanie zostanie przeanalizowane przez ZDM i Miejskiego Inżyniera Ruchu.