

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji przebudowy ul. Kolejowej

Poznań, 30.01.2020

Liczba przesłanych wiadomości email: 27

Liczba przesłanych pism: 14

Liczba wyodrębnionych uwag: 57

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	Odpowiedź ZDM
<b>Wiadomości email</b>		
1	Poparcie dla poprowadzenia linii autobusowej na ul. Kolejowej	Dokumentacja projektowa będzie uwzględniała rozwiązania umożliwiające poprowadzenie ul. Kolejową linii autobusowej w przyszłości. Należy podkreślić, że taka linia byłaby obsługiwana przez mikrobusy.
2	Sprzeciw wobec poprowadzenia linii autobusowej na ul. Kolejowej	Dokumentacja projektowa nie przesądza o wprowadzeniu komunikacji publicznej, ale zapewni rozwiązania, które wpisują się w przestrzeń i umożliwiają poprowadzenie ul. Kolejową linii autobusowej w przyszłości.
3	Przystanki autobusowe na ul. Kolejowe powinny mieć formę zatok, a nie przystanków "z ulicy"	Rozwiązanie to zostało uzgodnione z Zarządem Transportu Miejskiego. Przystanki autobusowe wyznaczone na jezdni stanowią element uspokojenia ruchu. Ponadto zaprojektowanie zatok autobusowych spowodowałyby zmniejszenie liczby miejsc parkingowych.
4	Należy zwiększyć ilość zieleni projektowanej na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Potockiej.	Brak miejsca w pasie drogowym
5	Należy zaprojektować parkowanie skośne na ul. Kolejowej i wykorzystać uzyskaną przestrzeń do poszerzenia jezdni.	Miejsca postojowe skośne są mniej funkcjonalne od prostopadłych i powodowałyby zmniejszenie ilości miejsc postojowych, szerokość miejsc postojowych jest większa niż prostopadłych,
6	Zjazdy z ul. Kolejowej na teren położonych przy niej działek należy poszerzyć.	W dokumentacji zachowano szerokość istniejących zjazdów lub zastosowano szerokość dostosowaną do istniejącej.
7	Ruch rowerowy powinien zostać poprowadzony po ciągu pieszo-rowerowym.	Ulica Kolejowa będzie oznakowana, jako strefa ograniczonej prędkości "Tempo 30" i w związku z tym ruch rowerowy będzie odbywał się na zasadach ogólnych.
8	Należy w jak największym stopniu wykorzystać istniejące granitowe płyty chodnikowe.	Istniejące płyty granitowe zostaną wykorzystane w maksymalnym możliwym zakresie.
9	Należy zwiększyć ilość projektowanej małej architektury.	Istnieje możliwość wprowadzenia większej ilości elementów małej architektury. W związku z tym, iż ustawienie tych elementów nie wymaga uzyskania decyzji architektonicznej możliwe jest zlokalizowanie dodatkowych elementów także po zakończeniu przebudowy. W takim przypadku nowe elementy zostaną zlokalizowane po uzyskaniu akceptacji Rady Osiedla.
10	Chodnik po stronie wschodniej powinien zostać przedłużony do wejścia na teren Targu Towarzyskiego.	Do wejścia na teren Targu Towarzyskiego prowadzi istniejący chodnik.
11	Jezdnie powinna po modernizacji mieć szerokość 6,2 m. Umożliwi to kursowanie normalnych autobusów, co może przyspieszyć uruchomienie linii autobusowej na tej ulicy.	Możliwość poszerzenia jezdni była analizowana, jednak skutkowałoby to koniecznością przeznaczenia mniejszej szerokości na miejsca parkingowe, co uniemożliwiłoby wyznaczenie miejsc prostopadłych po wschodniej stronie (tak jak obecnie w projekcie) - konieczna byłaby ich zamiana na miejsca równoległe. Z tego powodu zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,5m, zapewniając większą liczbę miejsc postojowych.

12	Chodniki przy założeniu, że ruch rowerowy będzie odbywał się wyłącznie na jezdni, mogą zostać zwężone.	W pasie drogowym ulicy Kolejowej szczególnie przy budynkach zlokalizowanych jest wiele przeszkód dla pieszych (np.: schody, świetliki, wykusze), które zostały ujęte w przestrzeni kompensacyjnej i faktycznie nie stanowią przestrzeni chodnika, chociaż są oczywiście dostępne dla pieszych (można po nich przejść). Przestrzenie te stwarzają wrażenie "szerokiego chodnika". Projektując ulicę Kolejową starano się zapewnić możliwie maksymalny komfort i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu i z tego też powodu szerokości chodników nie były projektowane na minimalnych parametrach. Dodatkową wytyczną wpływającą na szerokość chodników była konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości miejsca przy terenach zieleni. Szerokości chodników zostały określone optymalnie i zgodnie z obowiązującymi w Poznaniu Standardami Dostępności.
13	Należy wprowadzić na ul. Kolejowej zakaz ruchu autobusów z wyłączeniem pojazdów MPK / ZTM Poznań.	Wprowadzenie tego rodzaju ograniczenia stanowi element projektu organizacji ruchu, a więc wykracza poza zakres konsultowanej dokumentacji. Zastosowane elementy uspokojenia ruchu (powierzchnie wyniesione) nie będą sprzyjać ruchowi autobusów.
14	Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Potockiej należy zaprojektować rondo.	Rozważano wprowadzenie takiego rozwiązania, jednak ostatecznie zdecydowano o zastosowaniu innych elementów uspokajających ruch na tym skrzyżowaniu: 1. Wyniesienie przejść dla pieszych przez ulicę Kolejową oraz Klaudyny Potockiej. 2. Zwężenie wlotu skrzyżowania od strony ul. Hetmańskiej do jednego pasa (w miejscu istniejącego prawoskrętu w ul. Kolejową zostanie zaprojektowana zieleni). 3. Zmniejszenie promienia łuku na prawoskręcie z ulicy Klaudyny Potockiej w ulicę Kolejową z istniejących 30m do 12m.
15	Na wysokości wjazdu do garażu podziemnego w bloku przy Potockiej 51, na samym środku zaprojektowano słup oświetleniowy.	Jest to słup oświetleniowy istniejący, który w projekcie jest przeznaczony do likwidacji.
16	Należy wprowadzić na ul. Kolejowej zakaz ruchu autobusów oraz samochodów ciężarowych, z wyjątkiem dojazdu do hotelu Moderno.	Ulica Kolejowa jest drogą publiczną. Wprowadzenie ograniczenia ruchu tego rodzaju pojazdów musi wynikać ze szczególnych przesłanek i być uwzględnione w projekcie stałej organizacji ruchu. Ten ostatni stanowi osobne opracowanie, wykraczające poza zakres konsultowanego zadania. Docelowe rozwiązania w tym obszarze zostaną zaprojektowane w konsultacji z Miejskim Inżynierem Ruchu.
17	Szerokość jezdni na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Potockiej powinna zostać zmniejszona, a łuki "zaostrzone", aby zmusić kierowców do wolniejszej jazdy. Obecnie profil zakrętu w tym miejscu powoduje, że samochody jadące od strony ul. Hetmańskiej wjeżdżają na skrzyżowanie z dużą prędkością.	Istniejący promień łuku w tym miejscu wynosi 30m i zostanie zmniejszony do 12m. Ponadto wlot skrzyżowania od strony ul. Hetmańskiej zostanie zwężony do jednego pasa ruchu - w miejscu istniejącego prawoskrętu w ul. Kolejową pojawi się zieleni.
18	Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Potockiej należy zaprojektować skwer.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
19	Należy rozważyć możliwość wytyczenia większej liczby miejsc parkingowych równoległych w powiązaniu z rezygnacją z miejsc prostopadłych. Na planie proporcje między przestrzenią dla pieszych a przestrzenią dla samochodów są nieproporcjonalnie przechylone w stronę przestrzeni samochodowych. Przy parkowaniu równoległym często kierowcy "zabierają" dodatkowo kilkadziesiąt centymetrów chodnika częścią przodu samochodu (gdy opony dotykają krawężnika), a ponadto równoległe miejsca parkingowe pozwalają wytyczyć jasne podziały ulicy i są bardziej estetyczne niż miejsca prostopadłe.	Parkowanie równoległe zapewnia mniejszą liczbę miejsc w porównaniu z parkowaniem prostopadłym. W czasie prac nad koncepcją kierowano się możliwością zapewnienia możliwie największej liczby miejsc postojowych, zapewniając jak najlepsze warunki dla pozostałych użytkowników ruchu. Z tego powodu zdecydowano pozostawić jezdnię o szerokości 5,5m, co pozwoliło zachować prostopadłe miejsca postojowe. Ponadto zaprojektowane chodniki zapewniają pieszym wystarczającą przestrzeń, zgodną ze Standardami Dostępności.

20	Należy zaprojektować więcej drzew.	Lokalizacja projektowanych drzew wynika z projektowanych rozwiązań drogowych oraz istniejącego i projektowanego uzbrojenia, zaprojektowano drzewa w każdej możliwej lokalizacji. Po przeprowadzeniu dodatkowych analiz, zdecydowano o zaprojektowaniu co najmniej dwóch dodatkowych drzew na wysokości ul. Kolejowej 47.
21	Należy zrezygnować z wycięcia zaznaczonych na planie drzew przeznaczonych do usunięcia. Są to duże zdrowe okazy, które nie wydają się kolidować z planami budowy drogi. Ich rola w mieście jest ogromna, a nowe drzewa będą potrzebowały wielu lat, żeby zastąpić tak dorodne okazy. Jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa, należy szczegółowo pochylić się nad każdym przeznaczonym do wycinki okazem. Jeśli jest to kwestia kolizji z pracami projektowymi, konieczne jest szczegółowe zastanowienie się nad możliwością zmiany (odstępstwa) i przeprojektowania prac tak, żeby zachować drzewa.	Zakres wycinki drzew został określony przez specjalistę w dziedzinie dendrologii i jest spowodowany kolizjami z układem komunikacyjnym oraz względami fitosanitarnymi. Zachowanie zieleni jest traktowane jako priorytet, dlatego dołożono starań, aby ograniczyć wycinkę drzew do niezbędnego minimum. Jednocześnie koncepcja uwzględniła nasadzenie 45 nowych drzew oraz co najmniej dwóch dodatkowych drzew przy ul. Kolejowej 47.
22	Powierzchnie wyniesione powinny być wykonane z materiału w kolorze jezdni.	Zaprojektowane wyniesione skrzyżowania oraz progi zwalniające są zgodne miejskimi standardami i zostały zaprojektowane w kolorze kontrastującym z jezdnią, z kostki betonowej w kolorze czerwonym.
23	Ile będzie kosztować przebudowa ulicy? Czy aktualna pozostaje kwota 8 milionów zł?	Wartość kosztorysu inwestorskiego zostanie określona na etapie opracowywania projektu wykonawczego.
24	Czy projekt obejmuje wymianę infrastruktury i jak zostały rozwiązane trudności techniczne z poprowadzeniem nowych instalacji, na jakie wskazywano przy poprzednim projekcie (dotyczyły m.in. usunięcia starych drzew, by poprowadzić nowe przewody)?	Na etapie realizacji inwestor zastępczy poinformuje pisemnie wszystkich gestorów o planowanej przebudowie ulicy Kolejowej, aby wszystkie prace zostały wykonane przed zakończeniem przebudowy. Poza tym prowadzone są już rozmowy z kilkoma gestorami w zakresie koordynacji robót.
25	Czy w nowym projekcie nie pojawią się problemy własnościowe, jak to miało miejsce poprzednio?	ZDM prowadzi w tej sprawie rozmowy z zainteresowanymi właścicielami nieruchomości.
26	Czy decyzję dotyczącą poprowadzenia ul. Kolejową linii autobusowej należy traktować jako nieodwracalną bez względu na opinię mieszkańców?	Nie należy tak jej traktować. Zaprojektowane rozwiązania umożliwią wprowadzenie ruchu autobusowego w przyszłości, ale o nim nie przesądzą.
27	<p>Przy podejmowaniu decyzji odnośnie linii autobusowej należy wziąć pod uwagę następujące kontrargumenty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wzmożony ruch generujący hałas i zanieczyszczenie powietrza.</li> <li>• możliwość tworzenia się korków (samochody jadące za autobusem. i poruszające się zgodnie z obowiązującą prędkością 30 km/godz.)</li> <li>• wątpliwe udogodnienie komunikacyjne dla mieszkańców (południowej części ul. Kolejowej), dla których problemem jest łączność z ul. Głogowską na linii wschód zachód, a nie pn-pd – Hetmańska-Dworzec.</li> <li>• trudności z punktualnością autobusów wynikające z przejazdu kolejowego na trasie do/z Świerczewa.</li> <li>• konieczność zmiany organizacji ruchu – skrzyżowania z ul. Głogowskiej na ul. Gąsiorowskich.</li> </ul>	W przypadku wprowadzenia ruchu autobusowego oprócz wymienionych negatywnych skutków zaistnieją wymierne korzyści polegające przede wszystkim na znacznie lepszym dostępie do komunikacji publicznej. Poziom hałasu zostanie znacznie zredukowany po wprowadzeniu nawierzchni asfaltowej. Jadące samochody rzeczywiście będą musiały dostosować swoją prędkość do prędkości jadących autobusów, co spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa, podobnie jak konieczność zatrzymania pojazdu za stojącym przy platformie przystankowej autobusem. Oba te elementy wpłyną na zmniejszenie prędkości samochodów, a tym samym na zwiększenie komfortu mieszkańców (mniejszy hałas i zanieczyszczenie generowane przez samochody osobowe).

28	Na odcinku IV należy rozważyć możliwość przesunięcia przystanku po wschodniej stronie ulicy dalej na południe, np. w okolice nr. 4/5 - natomiast przystanku zachodniego maksymalnie jak się da, zgodnie z przepisami, w stronę północną, bliżej budynku nr 57.	W założeniu przystanki zostały zaprojektowane na początku, w środku i na końcu projektowanego odcinka ul. Kolejowej (średnia odległość między przystankami wynosi ok. 450 m). W przypadku przesunięcia przystanku po stronie wschodniej odległość pomiędzy przystankami wyniosłaby ok. 300 m, zmniejszyłaby się o 2 liczba miejsc postojowych. W przypadku przystanku po stronie zachodniej należałoby go przesunąć o ok. 25 m i zamienić z miejscami postojowymi dla niepełnosprawnych. W związku z tym nie przewiduje się zmiany lokalizacji projektowanych platform przystankowych.
29	W jaki sposób zaplanowano zjazd z ul. Kolejowej na tzw. tory, czyli tereny kolejowe (pomiędzy nr. 3-4), który to zjazd jest bardzo uczęszczany, w tym przez duże samochody dostawcze jak i autobusy (baza samochodowa na terenach kolejowych)?	Zachowano istniejącą szerokość 5 m z wyokrągleniem oraz łukami o promieniu 5 i 6 m.
30	Czy wzdłuż budynku BUD-METU (Kolejowa 1-3) zaplanowano nasadzenia zieleni?	Tak, w rejonie budynku spółdzielni BUD-MET zaprojektowano nasadzenia 7 drzew.
31	Chodnik wzdłuż kamienicy nr 55/55a (str. zach.) ma kilka starych płyt granitowych. Powinny być po odpowiednim przycięciu ponownie użyte na tym odcinku (nie jest to przewidziane w projekcie).	Owszem, wykorzystanie staroużytecznych płyt zostało przewidziane, po stronie zachodniej od zjazdu na ul. Kolejową 34a do ul. Calliera.
32	Należy odstąpić od korekty granicy pasa drogowego w sąsiedztwie działki położonej przy ul. Kolejowej 53.	Przedstawiciele ZDM spotkali się z właścicielką posesji przy ulicy Kolejowej 53. Podczas spotkania przedstawione zostały argumenty ZDM, które spowodowały przyjęcie takich rozwiązań. Argumenty te zostały zrozumiane przez właścicielkę, ale uznane za niewystarczające. Planowane jest zorganizowanie kolejnego spotkania w Wydziale Urbanistyki i Architektury w celu wyjaśnienia indywidualnych kwestii.
33	Nie należy lokalizować przystanków autobusowych na wysokości budynków. Oznacza to zwiększone koszty utrzymania dla zarządców nieruchomości oraz zwiększone zanieczyszczenie powietrza przez ruszające autobusy, co będzie szczególnie uciążliwe dla osób mieszkających na parterze kamienic.	Budynki są zlokalizowane prawie na całej długości ul. Kolejowej, w związku z tym nie ma możliwości innej lokalizacji przystanków autobusowych.
34	Przystanek autobusowy będzie utrudnieniem dla mieszkańców bloku przy ul. Potockiej 51 - należy zlokalizować go na wysokości hotelu Moderno. Oczywiście jest, że hotel przyjmuje gości którzy podróżują również komunikacją zbiorową i zasadne jest, aby autobus zatrzymywał się pod budynkiem użyteczności publicznej. Goście hotelu są zazwyczaj na noc dwie i autobus w tamtym miejscu nikomu nie będzie przeszkadzał.	Zgodnie z przepisami maksymalna odległość do przystanku powinna wynosić 500m i ten warunek jest spełniony dla wszystkich użytkowników. Lokalizacja miejsc, w których w przyszłości można będzie utworzyć przystanki została ustalona w sposób zapewniający możliwie najbardziej równe odległości między przystankami, na obu końcach ulicy i po środku.

35	<p><b>Pytania ze strony PKP Cargo:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Od kiedy i do kiedy planowana jest realizacja inwestycji?</li> <li>2. Czy wjazd na teren Zakładu pomiędzy posesjami nr 13 i 14 przystosowany zostanie do samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 10 ton?</li> <li>3. Czy w czasie przebudowy będzie możliwość poruszania się ul. Kolejową samochodów, w tym powyżej 10 ton (dojazd do Zakładu PKP Cargo)?</li> <li>4. Czy będzie przebudowywana infrastruktura podziemna tj. przyłącza wody (np.: przeniesienie studni licznika na teren Zakładu);</li> <li>5. Czy zostaniemy ewentualnie odpowiednio szybko i na bieżąco zawiadomieni/informowani o utrudnieniach?</li> </ol>	<p>Ad 1. Wstępnie rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest w 2 połowie 2021 roku, jednak termin ten zależy od zapewnienia finansowania w pełnej wysokości określonej dopiero w kosztorysie inwestorskim i pod warunkiem, że nie pojawią się żadne utrudnienia.</p> <p>Ad. 2. Tak, nośność wjazdu będzie umożliwiała przejazd samochodów o takim nacisku na oś jednak o niewielkim natężeniu ruchu.</p> <p>Ad. 3. Tak, jednak ruch będzie utrudniony i w zakresie samochodów ciężarowych i ponadgabarytowych należy rozważyć możliwość alternatywnego dojazdu - np: od strony ulicy Klaudyny Potockiej)</p> <p>Ad. 4. W ramach projektu drogowego przebudowane zostaną tylko występujące kolizje. Przebudowa innych elementów uzbrojenia należy do ich właścicieli. Po zakończeniu przebudowy przez okres kilku lat nie będzie możliwe wykonanie robót, a ewentualne naprawy interwencyjne (występujące np na skutek awarii) będą wymagały odtworzenia nawierzchni przez gwaranta.</p> <p>Ad. 5. Informacja o utrudnieniach i harmonogramie prac budowlanych będzie dostępna na stronach internetowych ZDM, Urzędu Miasta Poznania i spółki PIM. Mieszkańcy i podmioty prowadzące działalność przy ul. Kolejowej zostaną poinformowani o rozpoczęciu prac bezpośrednio.</p>
36	<p>Komunikacja tramwajowa na ul. Głogowskiej jest w dostatecznym stopniu rozwinięta, więc prowadzenie równoległej linii autobusowej jest bezzasadne. Odległość od adresu ul. Kolejowa 55/55a do przystanku tramwajowego Park Wilsona wynosi zaledwie ok. 250 m. Jest na tyle niewielka, że wątpliwe jest korzystanie z przystanku autobusowego przez mieszkańców mających alternatywną komunikację tramwajową. Jednak dla osób zamieszkujących wspomnianą posesję lokalizacja przystanku rodzić będzie uciążliwości takie jak hałas czy ograniczenie miejsc parkingowych.</p>	<p>Wprowadzenie autobusów nie jest przesądzone. Odległość do przystanków tramwajowych jest niewystarczająca dla najbardziej oddalonych budynków w ulicy Kolejowej, szczególnie po stronie wschodniej. Ewentualne wyznaczenie linii autobusowej biegnącej ul. Kolejową poprzedzone będzie szczegółowymi analizami, które obejmą cały planowany do skomunikowania obszar.</p>
37	<p>Trawniki należy zastąpić nasadzeniami krzewów - im więcej wyższej zieleni tym lepiej.</p>	<p>Koncepcja uwzględnia nasadzenia zieleni niskiej. Docelowy rodzaj roślinności wykorzystanej do nasadzeń będzie znany na etapie opracowania projektu wykonawczego.</p>
38	<p>Czy w projekcie uwzględniono progi zwalniające?</p>	<p>Uwzględniono wyniesione powierzchnie skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p>
39	<p>Jakie są plany miasta wobec odcinka ul. Góreckiej od ul. Hetmańskiej do ul. Krauthofera?</p>	<p>Pytanie wykracza poza obszar konsultowanego zadania. Tego rodzaju pytania należy kierować bezpośrednio do Urzędu Miasta Poznania.</p>
40	<p>Czy przy ul. Kolejowej nr 17 i 18 zostaną zainstalowane lustra drogowe? Wyjazd z tych posesji jest obecnie niebezpieczny.</p>	<p>Instalacja lusterek leży w zakresie kompetencji właścicieli wjazdów. Należy złożyć odpowiedni wniosek do ZDM, a realizacja powinna odbyć się na koszt wnioskodawcy.</p>
41	<p>Należy zrezygnować z planów poprowadzenia autobusu na rzecz zwiększenia nasadzeń drzew.</p>	<p>Zdecydowano o utrzymaniu w projekcie rozwiązań pozwalających na poprowadzenie w przyszłości ul. Kolejową linii autobusowej obsługiwanej przez mikrobusy. Jednocześnie zaprojektowane zostaną nasadzenia co najmniej dwóch dodatkowych drzew przy ul. Kolejowej 47.</p>
42	<p>Wątpliwości budzi projektowane "nasadzenie" drzew, projektowane w sposób zdecydowanie nieregularny i nie wiadomo czym powodowana jest ich koncentracja wszędzie indziej, a nie przy budynkach mieszkalnych, co by miało największy sens.</p>	<p>W wyniku konsultacji zaprojektowano dodatkowe nasadzenia 3 drzew oraz zieleni przy skrzyżowaniu ulic Kolejowej i Klaudyny Potockiej. Pozostałe nasadzenia musiały uwzględniać inne funkcje (np.: widoczność przy wyjazdach i miejscach postojowych)</p>
43	<p>Jak ma wyglądać kwestia oświetlenia ulicy?</p>	<p>Zakres przebudowy ul. Kolejowej uwzględnia montaż nowego oświetlenia.</p>

44	Na narożniku ul. Gąsiorowskich i Kolejowej stoi dom mieszkalny pozbawiony zalepcza, pojemniki ze śmieciami stoją na ulicy pod oknami, jezdnia jest miejscem zabaw dzieci – czy przewidziano zmianę tego stanu dla bezpieczeństwa mieszkańców i kierowców?	Teren ten jest leży poza pasem drogowym, w związku z czym ZDM nie jest uprawniony do jakiegokolwiek zarządzania nim.
45	Wyniesienia jezdni to bezsprzecznie bardzo kosztowna inwestycja, zmieniająca strukturę gruntu. Dla wygody niepełnosprawnych etc. wystarczyłoby obniżenie krawężników, co zresztą ma miejsce. Z tym wiąże się kwestia wytyczenia przejść, które w obecnej formie tworzą zygaki, potencjalnie komplikujące ruch pieszy i w założeniu skłaniające do ignorowania nielogicznego układu.	Poprzez wyznaczenie miejsc dla pieszych ruch pieszy zostanie uregulowany.
46	Czy wyniesienie jezdni nie spowoduje zmiany stosunków hydrologicznych i zawilgocenia elewacji i piwnic przez spływająca wodę?	Elementy pasa drogowego tzn. jezdni, wyniesione skrzyżowania, miejsca postojowe, chodniki będą odwodnione poprzez projektowane wpusty uliczne.
47	Należy otworzyć przejście na Dworzec Zachodni na przedłużeniu ul. Małeckiego, najlepiej omijające tory tramwajowe (przez peron przystanku tramwajowego w stronę Piątkowa) co znacznie skróciłoby drogę dojścia.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
48	Należy zwiększyć liczbę projektowanych miejsc postojowych.	Liczba miejsc została zaprojektowana optymalnie biorąc pod uwagę wszystkie funkcje oraz komfort i bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu drogowego.
49	Na odcinku 1 należy zapewnić rozwiązania uspokajające ruch na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z ul. Klaudyny Potockiej. Preferowanym rozwiązaniem byłaby budowa w tym miejscu w przyszłości mini-ronda, nie jest ono w zakresie remontu ul. Kolejowej, ale elementy wykonywane w ramach tej przebudowy powinny umożliwić w przyszłości budowę ronda, bez konieczności rozbierania elementów infrastruktury wybudowanych w ramach przebudowy ul. Kolejowej.	Rozważano wprowadzenie takiego rozwiązania, jednak ostatecznie zdecydowano o zastosowaniu innych elementów uspokajających ruch na tym skrzyżowaniu: 1. Wyniesienie przejść dla pieszych przez ulicę Kolejową oraz Klaudyny Potockiej. 2. Zwężenie wlotu skrzyżowania od strony ul. Hetmańskiej do jednego pasa (w miejscu istniejącego prawoskrętu w ul. Kolejową zostanie zaprojektowana zieleni). 3. Zmniejszenie promienia łuku na prawoskręcie z ulicy Klaudyny Potockiej w ulicę Kolejową z istniejących 30m do 12m.
50	Na odcinku 1 proponuje się wykonać parę poduszek wiedeńskich na wysokości numeru 29 (wejście do hotelu), rozwiązanie takie zapewni, że kierowcy nie będą rozpędzać się na stosunkowo długim prostym odcinku.	Zdecydowano o zaprojektowaniu wyniesionej powierzchni jezdni w tym miejscu. Przyjęcie takiego rozwiązania wymaga jednak uzgodnienia z Miejskim Inżynierem Ruchu i dlatego może ono zostać zmienione.
51	Na odcinku 4 proponuje się wynieść przejście dla pieszych przy łuku z ul. Gąsiorowskich.	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione w ostatecznej wersji koncepcji - przejście dla pieszych przy ul. Gąsiorowskich zostało zaprojektowane jako wyniesione.
52	Skrzyżowanie ul. Kolejowej i Potockiej należy wyposażać w sygnalizację świetlną.	Na skrzyżowaniu tym wprowadzone zostaną inne elementy spowalniające ruch i poprawiające bezpieczeństwo pieszych oraz możliwość lewoskrętu z ulicy Kolejowej w ulicę Klaudyny Potockiej
53	Należy zagospodarować wyłączony z ruchu fragment starej ul. Kolejowej - być może dałoby się stworzyć tam plac zabaw dla dzieci przy udziale firm kolejowych?	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
54	Konieczne jest ograniczenie prędkości przejazdu ul. Kolejową z wykorzystaniem np. Fotoradarów. Obecnie samochody jadące Kolejową znacznie przekraczają dozwoloną prędkość.	W celu ograniczenia prędkości wprowadzono wyniesione skrzyżowania i progi zwalniające.
55	Należy zaprojektować przejście dla pieszych na wysokości hotelu Moderno.	Przebudowana ul. Kolejowa zostanie objęta strefą ograniczonej prędkości "Tempo 30", co oznacza, że piesi będą mogli przekraczać jezdnię również poza przejściami dla pieszych. Ponadto powierzchnia jezdni przed wejściem do hotel zostanie zaprojektowana jako wyniesiona - to rozwiązanie wymaga jednak uzgodnienia z MIR i może zostać zmienione.
56	Przed rozpoczęciem przebudowy należy wykonać przejścia dla pieszych na ul. Mottego i Karwowskiego, a także próg zwalniający na końcu nawierzchni asfaltowej.	Zakres ten został przekazany do wydziału bezpieczeństwa ruchu w celu przenalizowania możliwości wprowadzenia.

57	W parku kieszonkowym pomiędzy ul. Potockiej, Kolejową, a Hetmańską należy wykonać plac zabaw i siłownię zewnętrzną.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
----	---	---