

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji przebudowy układu drogowego w rejonie ul. Radojewo

Poznań, 22 lutego 2021r.

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	Odpowiedź ZDM
1	<p>Proszę o podanie informacji o planach przebudowy ulicy Łopianowej na odcinku za zakrętem w okolicach adresu Łopianowa 11, gdzie teraz powstaje nowe osiedle. Czy obecna koncepcja przebudowy układu drogowego w rejonie ul. Radojewo obejmuje ten odcinek?</p> <p>Szczególnie interesuje mnie kwestia, czy przy przybudowie zakłada się poszerzenie ulicy kosztem działek prywatnych z nowego osiedla.</p>	<p>Obecna koncepcja nie obejmuje tego odcinka. Zakres obejmuje tylko skrzyżowanie ulicy Naramowickiej z ulicą Łopianową.</p>
2	<p>Generalną uwagę, którą chciałem przekazać jest niekompleksowe potraktowanie problemu chodników i dróg rowerowych w ciągu ulic Naramowice i Radojewo. Obecny plan przebudowy dwóch skrzyżowań zakłada powstanie nowych, krótkich odcinków tychże, jednak w dalszym ciągu brakować będzie najważniejszego - połączenia tego rejonu z istniejącym chodnikiem wzdłuż ulicy Naramowice oraz po drugiej stronie, północnej - z istniejącym chodnikiem wzdłuż ulicy Radojewo. Po jednej i drugiej stronie brakować będzie po około 200 metrów, co nadal odcina mieszkańców tego rejonu od możliwości bezpiecznego przemieszczania się bez samochodu czy bez wykorzystania autobusu. Zdaje sobie sprawę z tego, że przedmiotowe inwestycje skupiają się na konkretnych dwóch skrzyżowaniach, że na to są lub będą szukane środki, ale właśnie tego dotyczy moja uwaga - braku kompleksowego opracowania w kontekście bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Nadmienię, że w tegorocznym PBO zwyciężył w naszym rejonie projekt placu zabaw i miejsca rekreacji dla seniorów w okolicy skrzyżowania ulic Radojewo i Halszki, do którego nie będzie dostępu inną drogą jak samochodem lub autobusem.</p>	<p>Zadanie obejmuje projekt przebudowy samych skrzyżowań oraz z minimalnym stopniu dowiązanie do istniejącej infrastruktury - od północy chodnik i DDR zostaną dołączone do ulicy Arnikowej, a pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami do istniejącej infrastruktury. DDR na południe od skrzyżowania nie została objęta w niniejszej dokumentacji ze względu na brak środków na jej realizację.</p>

3	<p>Skrzyżowanie Radojewo-Jaškowiaka.</p> <p>1. Przystanek tuż za rondem w stronę Biedruska jest zbędny. Zbyt dużo przystanków = dużo stopów autobusów=większe zanieczyszczenie= większe zdenerwowanie kierowców samochodów jadących za autobusem = większa chęć wyprzedzania na najbliższej prostej.</p> <p>Sugeruję połączyć dwa przystanki (w stronę Biedruska) LOPI01 oraz LUG001 w jeden gdzieś po środku.</p>	<p>Nie zgadzamy się. Przystanki mogą być "na żądanie" i w przypadku braku chętnych autobus nie będzie się zatrzymywał. Zlokalizowanie przystanku "po środku" spowoduje wydłużenie drogi pieszych i proponujemy pozostawienie zaprojektowanych lokalizacji.</p>
4	<p>2. Z uwagi na bezpieczeństwo pieszych/dzieci na rowerkach jadących ulicą Rdestową w stronę Arnikowej zdecydowanie sugeruję przedłużenie obecnego chodnika i jego łagodne przejście w nowy dalej w stronę ronda. Obecne rozwiązanie czyli skręt chodnika i zjazd z góry na dół na przystanek niesie ryzyko wyjechania/wybiegnięcia dziecka z góry na dół wprost pod koła samochodów. Z góry zrobić tylko dojsię do przystanku. Jeśli ktoś będzie z przystanku dalej chciał przez rondo iść dalej do Arnikowej to będzie musiał podejść kawałek pod górkę i włączyć się do ciągu pieszego (Rdestowa).</p>	<p>Takie rozwiązanie skutkowałoby wybudowaniem na tym odcinku (od Rdestowej do Ronda) dwóch równoległych chodników. Zaprojektowana lokalizacja chodnika zapewnia komunikację pieszych z obu stron ronda. Zwracamy uwagę, iż chodnik przy jezdni będzie zabezpieczony barierami U-12a.</p>
5	<p>Skrzyżowanie Lubczykowa/Łopianowa</p> <p>1. Zaprojektować odpowiedniej szerokości chodnik na całym odcinku od Wiesiołkowej do Łopianowej. Obecnie jest tam chodnik o szerokości mniejszej niż 1m i mijanie się dwóch pieszych stanowi dzisiaj problem.</p>	<p>Zakres zadania obejmuje opracowanie projektu przebudowy obu skrzyżowań. Opracowanie projektu chodnika może być procedowane w osobnym postępowaniu po zapewnieniu finansowania zarówno na opracowanie projektu jak i na wykonanie robót budowlanych.</p>
6	<p>2. Lewoskręt z ulicy Radojewo na Lubczykową jest zbędnym wydatkiem. W tę ulicę skręcają jedynie mieszkańcy Arnikowej jadący po bułki do delikatesów Lubczyk. Dzisiaj nie stanowi to żadnego problemu komunikacyjnego. Ruch z Biedruska w Łopianową też będzie znikomy dlatego bezzasadne jest tam projektowanie dwóch pasów ruchu w stronę Naramowic.</p>	<p>Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Projektowany układ komunikacyjny po przebudowie nie będzie modyfikowany przez wiele lat, a zagospodarowanie terenów przy ulicy Lubczykowej może ulec zmianie i wygenerować znacznie większy ruch. Poza tym brak wydzielonego pasa lewoskrętu powoduje znaczne obniżenie przepustowości przy skręcających pojazdach.</p>
7	<p>3. Przejście dla pieszych w stronę Naramowic jest zbędne. Jedno dojsię do ulicy Lubczykowej z Łopianowej w zupełności wystarczy.</p>	<p>Ze względów bezpieczeństwa ruchu nie wyrażamy zgody na likwidację przejścia, ponieważ pieszy wybiera najkrótszą drogę i przy takim rozwiązaniu następowaloby przekraczanie drogi przez pieszych w niedozwolony sposób, co znacząco obniżałoby bezpieczeństwo zarówno pieszych jak i kierowców.</p>

8	4. Z racji natężenia ruchu i zaprojektowanych 3 pasów ruchu przejście dla pieszych powinno być wyposażone w wysepkę. Większość pieszych ginie w Polsce na przejściach gdzie jest więcej niż 2 pasy ruchu.	Środkowy pas ruchu przeznaczony jest dla pojazdów skręcających, których prędkość jest niewielka. Poza tym zaprojektowana jest sygnalizacja świetlna. W związku z tym opiniujemy negatywnie zaprojektowanie dodatkowego azylu dla pieszych.
9	5. Z racji ilości osób zamieszkujących ulicę Łopianową i ulicę Lubczykową oraz boczne (patrzac na plan od strony Naramowic w stronę Biedruska) lewy pas powinien być do jazdy na wprost a prawy do skrętu na Lubczykową.	Rozważymy tą uwagę na etapie opracowania projektu budowlanego, jednak wprowadzenie takiego rozwiązania wymusza, aby sygnalizacja świetlna sterowała wlotami, ponieważ w innym przypadku pojazdy skręcające w lewo w ulicę Lubczykową nadal blokowałyby samochody jadące na wprost (wspólny pas ruchu). Samochody skręcające w prawo mają znacznie krótszy czas ewakuacji oraz mniejszą ilość kolizji od samochodów skręcających w lewo i współdzielenie potoku ruchu samochodów jadących na wprost i skręcających w prawo w ulicę Lubczykową. Zaprojektowany układ pasów ruchu na skrzyżowaniu jest rozwiązaniem optymalnym.
10	Realizacja tej inwestycji powinna być potraktowana priorytetowo, ponieważ mieszkańcy (w tym dzieci, których na osiedlu jest coraz więcej) każdego dnia narażeni są na niebezpieczeństwo wynikające z braku odpowiedniej infrastruktury. Aby dojść do sklepu/placu zabaw zmuszeni jesteśmy a) przechodzić przez jezdnię w miejscu gdzie nie ma przejścia dla pieszych a ruch jest bardzo nasilony (ul. Jaškowiaka) lub b) poruszać się wzdłuż ruchliwej ulicy bez odpowiedniego pobocza (ul. Radojewo).	Realizacja inwestycji wymaga zapewnienia środków na realizację robót budowlanych. Ich wartość zostanie oszacowana na końcowym etapie opracowywania projektu wykonawczego w kosztorysie inwestorskim. Ze względu na ograniczone środki finansowe oraz wielość inwestycji i innych zadań realizowanych przez Miasto Poznań decyzja o zapewnieniu finansowania zostanie podjęta po zakończeniu projektowania.
11	Od strony ul. Jaškowiaka należy rozważyć podobne rozwiązanie rozpoczęcia/zakończenia ścieżki rowerowej podobnie jak od strony Poznania w ul. Naramowickiej i od strony Radojewa w ul. Radojewo.	Uwaga zostanie uwzględniona.
12	Należy zweryfikować granice miejskiego planu zagospodarowania w okolicy działki 164/10 od ul. Lubczykowa.	Granice MPZP projektant otrzymał z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i zostały one prawidłowo oznaczone.
13	Czy Projektant celowo zaproponował chodniki wzdłuż ulicy Lubczykowa o różnej szerokości?	W rejonie skrzyżowania chodnik posiada szerokość 2,5m z uwagi na zastosowane ogrodzenie segmentowe U-12a, na dalszym odcinku ul. Lubczykowej chodnik posiada szerokość 2m.
14	czy nie należy rozważyć zmniejszenia promienia ścieżki rowerowej w strony sklepu "Żabka"?	W projekcie zostanie zwiększona wartość promienia drogi rowerowej.

15	sugeruję dołożenie "zielonych strzałek" na każdym wlocie	Decyzja zostanie podjęta na etapie projektowania. O zastosowanych rozwiązaniach decyduje MIR. Obecnie przepisy znacznie ograniczają stosowanie strzałek, ale stosujemy je tam gdzie jest to możliwe i zasadne.
16	czy sygnalizacja będzie sterowana za pomocą pętli indukcyjnych czy wideo detekcji?	Decyzja zostanie podjęta na etapie projektowania, ZDM preferuje pętle indukcyjne w uzasadnionych przypadkach stosujemy zamiennie wideo detekcję.
17	sugerowałbym kwotę wykonania nowo projektowanego chodnika w miejscu istniejącego wzdłuż ulicy Naramowickiej przeznaczyć na projekt chodnika/ścieżki rowerowej łączącej skrzyżowanie Naramowicka - Lubczykowa z Umultowem (BARDZO WAŻNY PUNKT W TEJ CZĘŚCI MIASTA).	Budowa DDR na południe od ulicy Lubczykowej jest kosztownym zadaniem inwestycyjnym i wymaga zapewnienia finansowania zarówno na opracowanie projektu jak i na budowę w planie finansowym ZDM i WPF Miasta Poznania. Zaprojektowany chodnik w ramach tego opracowania jest niezbędny i nie możliwa jest rezygnacja z niego na rzecz wprowadzenia innych rozwiązań.
18	W obrębie skrzyżowania Naramowicka - Jaškowiaka nasuwa się pytanie, czy taka forma rozwiązania problemu korkowania skrzyżowania cokolwiek da, skoro w szczytach popołudniowych ul. Jaškowiaka i tak będzie zakorkowana z racji jednego pasa ruchu! Wprowadzenie sygnalizacji spowodowałoby zmniejszenie zakresu opracowania, do tego dałoby opcję dwóch pasów ruchu w każdym kierunku. Dodatkowo do czasu planowania czwartego wlotu, przeciwległego do ul. Jaškowiaka, skrzyżowanie mogłoby być T-owe.	Wybór tego skrzyżowania jako rondo został poprzedzony opracowaniem koncepcji przebudowy tego skrzyżowania w wyniku której to rozwiązanie zostało wybrane jako optymalne. Rondo jest także najbardziej elastycznym rozwiązaniem przy zmieniającej się strukturze ruchu, a tak się stanie po rozbudowie ulicy Naramowickiej, a później po budowie czwartego wlotu. Poza tym rondo zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa i ograniczeni prędkości użytkowników ruchu. W przypadku awarii sygnalizacji sytuacja byłaby podobna do stanu istniejącego.
19	Od strony ul. Jaškowiaka należy rozważyć podobne rozwiązanie rozpoczęcia/zakończenia ścieżki rowerowej podobnie jak od strony Poznania w ul. Naramowickiej i od strony Radojewa w ul. Radojewo.	Uwaga zostanie uwzględniona.
20	Jaki jest plan na zagospodarowanie istniejącej jezdni od ul. Jaškowiaka do ul. Arnikowej?	Zgodnie z projektem.
21	Podobnie jak na skrzyżowaniu Naramowicka - Łopianowa proponuję zmniejszenie promienia ścieżki rowerowej w granicy działki 114/6.	W związku z tym, że ruch rowerowy włączamy w ul. Wiesiołkową to zdecydowanie można wyprostować geometrię DDR. Wygląda na to, że będziemy wchodzić na działkę 114/6 i ominie drzewa. Jeśli pozwolą na to warunki wysokościowe będziemy dążyć do nie ingerowania w działkę 114/6

22	Czy na pewno zasadnym jest projektowanie oddzielnej ścieżki rowerowej i chodnika w ul. Jaśkowiaka dla kilku domów? Być może istnieje szansa dopuszczenia ruchu pieszego-rowerowego jednocześnie?	Tak, jest to zasadne. DDR na tym odcinku jest kontynuacją zaprojektowanej DDR od ulicy Arnikowej. Wprowadzenie ciągu pieszo - rowerowego stanowiłoby niespodziewaną zmianę pierwszeństwa ruchu dla rowerów i znacznie zwiększyłoby możliwość kolizji pieszy-rowerzysty.
23	Chodnik po wschodniej stronie ul. Radojewo nie ma uzasadnienia, gdyż ruch pieszy na tym odcinku jest zerowy (Arnikowa - Jaśkowiaka - strona wschodnia), a chodnik po stronie zachodniej w zupełności by wystarczył. Wówczas można zmniejszyć ilość wysp. na skrzyżowaniu Jaśkowiaka-Naramowicka. Byłaby to kolejna oszczędność, możliwość przeznaczenia pewnej kwoty na prace zmierzające do połączenia pieszego/rowerowego Radojewa z Umultowem.	MPZP przewiduje aktywizację terenów na wschód od ronda i zaprojektowane rondo umożliwi jego rozbudowę w przyszłości poprzez budowę 4 wlotu. Wlot ten będzie także obsługiwał ruch pieszy, dlatego geometria ronda musi to uwzględniać. Rozważamy możliwość rezygnacji z samego chodnika na tym odcinku, ale droga ta jest korzystniejsza dla pieszych wysiadających z autobusu za rondem i przemieszczających się do zabudowań przy ulicy Wiesiołkowej.
24	W okolicy wjazdu w ul. Arnikową warto rozważyć zamianę kolejności przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym przez ul. Radojewo w taki sposób, aby nie było tzw. podwójnego „crossowania” się ścieżki z chodnikiem	Zamiana lokalizacji DDR i chodnika na końcowym odcinku będzie skutkowała mniej odgiętą osią drogi dla rowerów, co skłaniałoby rowerzystów do jazdy z większymi prędkościami. Poza tym dwie z kolizji występowałyby nadal, ponieważ ruch pieszych generowany jest z zabudowań ulicy Arnikowej i zawsze wymusza on przejście przez DDR. Kolejność przejścia i przejazdu jest zgodna z zasadami tzn. przejazd powinien być umiejscowiony jako pierwszy od strony skrzyżowania. Lokalizacja chodnika oraz DDR przy ulicy Arnikowej zostały zaprojektowane właściwie.
25	W proponowanym projekcie brak połączenia pieszego/rowerowego mieszkańców osiedla Morasko – Radojewo z miastem Poznań. Obecny chodnik/ścieżka rowerowa biegnąca ulicą Naramowicką kończy się na wysokości przystanku autobusowego Umultowo, brakuje około 500m aby połączyć istniejący chodnik/ścieżkę rowerową ze skrzyżowaniem Naramowicka/Łopianowa/Lubczykowa. Brak tego odcinka stwarza zagrożenie życia dla wszystkich mieszkańców poruszających się pieszo czy rowerem a w szczególności dzieci uczęszczających do nowej szkoły przy ul. Umultowskiej 114.	Dokumentacja projektowa nie obejmuje tego zakresu. Może on zostać zrealizowany w ramach oddzielnego postępowania po zapewnieniu finansowania zarówno na opracowanie dokumentacji projektowej jak i na budowę.

26	<p>1.zaprojektowany przystanek autobusowy z zatoczką przy ul. Radojewo jest w kolizji z wjazdem na boisko sportowe i wjazdem na posesję dla mieszkańców budynku ul. Lubczykowej . Jeżeli nie jest wytyczony taki wjazd to należy go zaprojektować a zatoczkę przesunąć w kier. ul. Jaškowiaka.</p>	<p>W przypadku zaprojektowania zjazdu z ul. Radojewo zachodzi konieczność przesunięcia zatoki autobusowej w północną stronę co znacznie wydłuży drogę dojścia do przystanku. Z tego powodu przystanki powinny być lokalizowane możliwie blisko skrzyżowań. Poza tym przesunięcie przystanku zwiększy zakres inwestycji i zajętości terenu. Dojazd do boiska i budynku możliwy jest również od ul. Rzewieniowej, która posiada szerokość 4,0m. Alternatywnym rozwiązaniem jest zaprojektowanie wjazdu z ulicy Radojewo - za przystankiem. W dniu 24 lutego została przeprowadzona wizja w terenie z udziałem mieszkańców, projektantów, Radnych Miasta Poznania, spółki PIM oraz przedstawicieli miejskich jednostek (ZTM, MPU). Ustalono, iż wjazd zostanie zaprojektowany za przystankiem, a lokalizacja przystanku nie będzie korygowana.</p>
27	<p>2.wjazd na posesję do budynków między ul. Jaškowiaka a ul. Arnikową następuję obecnie (i jest tak zaprojektowany) z ul. Radojewo. Zjazd jest na łuku drogi i już teraz stanowi zagrożenie dla kierujących pojazdami w ul. Radojewo pomimo tylko dwóch budynków a w przypadku wybudowania nowych budynków będzie problemem dla ruchu drogowego. Należy zaprojektować wewnętrzną drogę od ul. Arnikowej a wjazd zlikwidować.</p>	<p>Zaprojektowany zjazd znajduje się na szczycie łuku co zapewnia widoczność w obie strony. Alternatywnym rozwiązaniem jest likwidacja zjazdu i zaprojektowanie drogi dojazdowej z ulicy Arnikowej, która w 1. etapie mogłaby stanowić ciąg komunikacyjny dla pieszych, jednak ten zakres wymaga przeprowadzenia regulacji stanu T-P. Aktualnie ZDM analizuje różne warianty.</p>

28	<p>W nawiązaniu do konsultacji społecznych w związku z projektem skrzyżowania ulic Naramowicka/Radojewo/Lubczykowa zwracam się z prośbą o zapewnienie komunikacji pieszo rowerowej w ciągu ul. Naramowickiej w stronę do centrum. W tym momencie chodnik kończy się przed wiaduktem, w koncepcji zaprojektowano chodnik w rejonie skrzyżowania. Dlaczego chodniki te nie zostaną połączone? Dzieci z rejonu Radojewa należą do nowopowstałej szkoły przy ul. Umultowskiej, jednak ze względu na brak chodników nie mogą same do niej chodzić. Ponadto ta nasza część Poznania jest zupełnie odcięta od centrum ponieważ na wspomnianym odcinku nie ma chodnika i ścieżki rowerowej, na jezdni jest zbyt niebezpiecznie, zwłaszcza poruszając się rowerami z dziećmi, przez co odcięci jesteśmy od atrakcji rowerowych całego Poznania. Rozbudowywane są chodniki i ścieżki w ciągu ul. Radojewo, jednak bez skomunikowania ich z chodnikami w ciągu ul. Naramowickiej mają one tylko charakter lokalny, a ścieżki w tej formie nie spełniają swojej funkcji. Oczywiście jest, że nikt nie włączy się do ruchu na zasadach ogólnych, jadąc całą rodziną na rowerach z kilkuletnim dzieckiem. Nikt też nie puści 10 czy 13latka samego na rowerze aby dojechał do szkoły pomimo iż to tylko 2,5km. To skomunikowanie jest niezbędne. Dużo pilniejsze niż budowa ronda w rejonie skrzyżowania z ul. Jaśkowiaka.</p>	<p>Zadanie obejmuje projekt przebudowy samych skrzyżowań oraz z minimalnym stopniem dowiązanie do istniejącej infrastruktury - od północy chodnik i DDR zostaną dołączone do ulicy Arnikowej, a pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami do istniejącej infrastruktury. DDR na południe od skrzyżowania nie została objęta w niniejszej dokumentacji ze względu na brak środków na jej realizację. Realizacja tego zakresu jest kosztownym zadaniem inwestycyjnym, które może zostać realizowane tylko po zapewnieniu finansowania w planie finansowym ZDM oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania.</p>
----	--	--

29	<p>W związku z przeprowadzanymi konsultacjami dotyczącymi przebudowy skrzyżowania Naramowicka – Lubczykowa – Łopianowa zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie w projekcie chodnika dla pieszych, umożliwiającego dojście do remontowanego skrzyżowania i przejścia dla pieszych z posesji położonych przy ul. Naramowickiej 376 oraz 378.</p> <p>Projektowana przebudowa nie uwzględnia poprawy bezpieczeństwa i możliwości dojścia do przejścia dla pieszych od posesji przy ul. Naramowickiej 376 i 378. Ze względu na duże nachylenie wschodniej strony pobocza oraz bardzo wąski pas pomiędzy drogą, a ogrodzeniem przed skrzyżowaniem, aby dojść do ul. Lubczykowej od wspomnianych powyżej posesji trzeba wejść na jezdnię lub przejść na drugą stronę ulicy, przekraczając w tym miejscu podwójną linię ciągłą a w przyszłości dodatkowo wysepkę, która została zaprojektowana naprzeciwko naszej posesji.</p> <p>Ponadto duży spadek i nachylenie terenu w kierunku Poznania (południowym) powoduje permanentne podmywanie drogi i pobocza przez gwałtownie spływającą wodę wzdłuż ul. Naramowickiej. Powoduje to niszczenie asfaltowej drogi, a w rezultacie konieczność dokonywania częstych remontów i napraw ulicy oraz nawierzchni asfaltowej.</p> <p>W związku z powyższym w celu poprawienia bezpieczeństwa oraz trwałości drogi na remontowanym skrzyżowaniu zwracamy się z uprzejmą prośbą o wykonanie pobocza i chodnika przy ul. Naramowickiej od strony Poznania po wschodniej stronie umożliwiającego ruch pieszki i bezpieczne dojście do ul. Lubczykowej od posesji przy ul. Naramowickiej 376 i 378. Pobocze to i uregulowane z dwóch stron ulicy Naramowickiej odprowadzenie wody deszczowej w sposób istotny poprawi trwałość remontowanej drogi i umożliwi rentowność inwestycji.</p>	Chodnik do tych posesji zostanie zaprojektowany.
30	<p>Skrzyżowanie Radojowo/Jaškowiaka: należy zapewnić możliwość wjazdu w bramę posesji Rdestowa 4 (działka nr 114/5) z ul. Jaškowiaka z obydwu kierunków ruchu przez odpowiednie oznakowanie poziome, - ul. Wiesiołkowa , w którą wpada droga rowerowa prowadzona po zachodniej stronie ul. Radojowo, jest drogą utwardzoną tłuczniem niechętnie użytkowana przez rowerzystów, którzy jeżdżą chodnikiem. W związku z powyższym należało by utwardzić ul. Wiesiołkową na tym odcinku lepszą dla rowerzystów nawierzchnią.</p>	Działki o oznaczeniach 114/3, 114/4, 114/5, 114/6 będą posiadały ograniczoną do prawoskrętów możliwość komunikacji. Modyfikacja oznakowania poziomego nie jest możliwa ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (niespodziewane zatrzymanie samochodu skręcającego na te posesje znacznie zwiększa ryzyko kolizji poprzez zderzenie tylne, zwłaszcza w kontekście konieczności zwiększenia uwagi kierowców na pieszych w obrębie przejścia dla pieszych.

	W przeciwnym razie wygoda rowerzystów będzie wiązała się z niewygodą dla pieszych.	
31	W ramach prowadzonych prac powinno nastąpić usunięcie nadmiaru ziemi na poboczach ul Radojowo, która uniemożliwia spływanie wód opadowych.	Jest to zabieg utrzymaniowy, który zostanie wykonany w ramach prowadzonych robót.
32	W związku z przebudową skrzyżowania Naramowicka /Lubczykowa, /Łopianowa proszę o uwzględnienie budowy chodnika od ul. Naramowickiej 378 w kierunku ul. Lubczykowej. Już na dzień dzisiejszy nie ma możliwości bezpiecznego dojścia do przejścia dla pieszych jak również do przystanku autobusowego, gdyż przy drodze jest skarpa.	Chodnik zostanie zaprojektowany - wiąże się to z większą ingerencją w działkę 164/10
33	Czy zaprojektowane na skrzyżowania ul. Radojowo i Jaśkowiaka nie ma za małej średnicy? Należy wziąć pod uwagę że tymi ulicami poruszają się samochody ciężarowe w tym zestawy z naczepami i autobusy przegubowe oraz czasami ciężkie zestawy nawet z czołgami. Nie chciałbym by po przejechaniu kilku takich pojazdów były poprzewracane krawężniki jak na zakręcie kończącym ul. Księcia Mieszka I przy pętli PST przy torach kolejowych.	Wymiary ronda zapewniają przejazd normatywnych samochodów ciężarowych z wykorzystaniem pierścienia po wewnętrznej obwodni ronda.
34	Na wskazanych przez państwa planach przebudowy skrzyżowania ,wjazd oraz wyjazd z posesji Naramowicka 378 stanie się ograniczony, jadąc od strony ul. Radojowo nie będzie możliwości skrętu w lewo na posesję Naramowicka 378??? Jak w takim razie mam wjechać na posesję, jechać 2 kilometry dalej, nawracać i dopiero skręcić na posesję Naramowicka 378??? To samo dotyczy się wyjazdu z posesji Naramowicka 378 w kierunku Umultowa (w lewo) również będzie nie możliwe, znowu będę zmuszona wyjechać w prawo, nawrócić , żeby pojechać w kierunku Umultowa. Nie zgadzam się na takie utrudnienia.	Tak, wjazd na posesje: Naramowicka 376 oraz Naramowicka 378 będzie możliwy tylko na prawoskręcie.

35	<p>jeżeli już się udaje wygospodarować środki na przebudowę skrzyżowania Naramowicka Radojewo Łopianowa Lubczykowa, to dlaczego od razu nie przygotować przynajmniej prac koncepcyjnych i projektowych dla odcinka brakującej drogi rowerowej i chodnika od tego skrzyżowania w stronę centrum Poznania? W Radzie Osiedla Morasko Radojewo powstała inicjatywa stworzenia takiego projektu pro publico bono przez mieszkankę dzielnicy która ma własne biuro projektowe.</p> <p>Dlaczego nie korzystacie z takich inicjatyw?! Przecież przyspieszenie tych prac jest kluczowe. Mamy czekać na ten odcinek 5-7 a może 10 lat?</p>	<p>Zakres inwestycji nie obejmuje DDR i chodnika na południe od inwestycji , ponieważ Miasto Poznań nie posiada środków na wykonanie robót budowlanych. Uważamy, że opracowanie dokumentacji projektowej bez zapewnienia finansowania dla wykonania robót budowlanych jest niewłaściwym wykorzystaniem środków. Nie akceptujemy także darmowego opracowania projektu przez firmę zewnętrzną - za wykonaną pracę należy się wynagrodzenie. W związku z tym zakres ten może zostać zlecony w ramach oddzielnego opracowania po zapewnieniu finansowania. Państwa lokalna firma może stanąć do przetargu i złożyć ofertę na opracowanie dokumentacji projektowej.</p>
36	<p>Nasze uwagi do projektu Ul. Radojewo na odcinku od ul. Jaśkowiaka do ul. Arnikowej:</p> <p>1) uważamy, że przesunięcie zjazdu na drogę lokalną (działka nr 56/50) na przeciwko działki 56/41 jest dobrym rozwiązaniem. Chyba, że możliwe będzie połączenie drogi lokalnej 56/50 z ul. Arnikową? Widzieliśmy wcześniejszy plan i nie chcemy aby zjazd był przed naszym domem tj. działka 56/43 (ze względu na hałas), rozumiem też że po zmianach utrzymanie zjazdu w dotychczasowym miejscu tj. naprzeciw działki 56/47 nie będzie możliwe.</p>	<p>Zakres dokumentacji nie obejmuje przebudowy drogi zbiorczej. Jej połączenie z ulicą Radojewo zostało zaprojektowane w optymalnym miejscu pod względów bezpieczeństwa ruchu, zapewniając najlepszą widoczność w obu kierunkach dla kierowców włączających się do ruchu.</p>
37	<p>3) jesteśmy zdania że przynajmniej od skrzyżowania z ul. Arnikową do ul. Lubczykową droga powinna posiadać ograniczenie do 40km/h - jest to teren mieszkaniowy, wielu kierowców całkowicie ignoruje fakt, że na tym terenie porusza się sporo pieszych i rowerzystów. Nadmierna prędkość generuje sporo niebezpiecznych sytuacji. Zwłaszcza, że na tym odcinku droga ma zakręt.</p>	<p>Na odcinku od ulicy Arnikowej ruch rowerowy zostanie odizolowany - zaprojektowane są odcinki DDR i chodnika. Poza tym zaprojektowane rozwiązania (zmiana geometrii drogi, rondo i inne elementy znacznie poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie uważamy za zasadne dalsze ograniczanie prędkości. Element ten zostanie poddany analizie na etapie opracowywania docelowego projektu organizacji ruchu.</p>
38	<p>4) uważamy, że dodanie drugiego pasa do skrętu z ul. Radojewo w ul. Jaśkowiaka nie jest dobrym pomysłem. Zachęci to tylko kierowców jadących od strony północnej do szybszej jazdy. Układ skrzyżowania w formie zwykłego ronda, będzie według nas sam regulował równomierny przepływ dla każdego z kierunków.</p>	<p>Zaprojektowanie wydzielonego prawoskrętu wynika ze struktury i natężenia ruchu.</p>

39	Warto byłoby się również zastanowić czy w ramach obecnej przebudowy trasa rowerowa nie powinna być dodana na całym odcinku tj. od planowanego ronda do skrzyżowania z ul. Lubczykową.	Zakres opracowania obejmuje obszar obu skrzyżowań wraz z połączeniem do ulicy Arnikowej. Opracowanie projektu DDR na całym odcinku pomiędzy ulicami Łopianową i Franciszka Jaškowiaka może zostać wykonane w ramach oddzielnego opracowania po zapewnieniu finansowania zarówno na opracowanie projektu jak i na budowę
40	Czy plan będzie uwzględniał nowe nasadzenia w pasie drogowym?	Tak, będą uwzględnione nasadzenia jeżeli ilość miejsca będzie wystarczająca
41	Czy są planowane spowalniacze (np. poduszka berlińska lub wyniesione przejście dla pieszych tak jak to np. ma miejsce na ulicy Winogrady od ul. Szelągowskiej)?	Elementy te zostaną rozważone w projekcie organizacji ruchu. Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej nie mogą zostać zastosowane wyniesione przejścia dla pieszych.
42	Bardzo potrzebna jest również przebudowa - dodanie ścieżki i chodnika - w ciągu ul. Naramowickiej od ul. Lubczykowej do Naramowicka 367. Jaka jest perspektywa na dodanie tego odcinka?	Ten zakres nie przewiduje takiego zakresu ze względu na ograniczone środki finansowe. Realizacja DDR i chodnika w kierunku południowym jest zadaniem inwestycyjnym wymagającym zapewnienia finansowania zarówno na opracowanie dokumentacji projektowej jak i na wykonanie robót budowlanych.
43	Czy w planie uwzględniona będzie ochrona przed hałasem?	Projekt nie przewiduje montażu elementów ochrony przed hałasem.
44	<p>1. Uwzględnić lokalizację wiaty przystankowej na przystanku "Łopianowa" w kierunku centrum.</p> <p>Przedstawiona koncepcja zakłada lokalizację wiaty jedynie na przystanku w kierunku Radojewa, co jest przeciwieństwem potrzeb lokalnej społeczności, zdecydowana większość pasażerów oczekuje na autobusy w kierunku Os. Sobieskiego czy Ronda Śródka, a z przystanku w kierunku Radojewa korzysta przy powrocie do domu (tym samym większość pasażerów nie skorzysta z projektowanej tam wiaty).</p> <p>Jeśli w proponowanej lokalizacji przystanku nie uda znaleźć się miejsca na wiatę należy w tym celu zrezygnować z budowy zatoki i/lub zaniechać przenoszenia przystanku na południową stronę skrzyżowania (pozostawić w obecnej lokalizacji, tj. po północnej stronie, gdzie jest więcej miejsca), tak aby wiatą na tym przystanku się znalazła.</p>	Zostanie zaprojektowane miejsce na wiatę

45	<p>2. Lokalizacja biletomatu na przystanku "Łopianowa" w kierunku centrum: Na tym przystanku zainstalowany został nowy biletomat, przedstawiona koncepcja nie zakłada jego lokalizacji na przeniesionym na drugą stronę skrzyżowania przystanku, z uwagi na poniesione koszty jego postawienia i przyłączy, przemawia to za zaniechaniem przenoszenia przystanku i pozostawieniem go w obecnej lokalizacji. Jeśli przystanek miałby jednak zostać przeniesiony, wtedy należy uwzględnić również przeniesienie biletomatu.</p>	Biletomat zostanie przeniesiony w inne miejsce
46	<p>3. Brakujący odcinek chodnika/drogi rowerowej: Istniejąca infrastruktura pieszo-rowerowa od strony centrum urywa się na wysokości przystanku "Umultowo", podobnie w zaprezentowanej koncepcji, infrastruktura piesza i rowerowa w kierunku centrum kończy się zaraz za skrzyżowaniem Lubczykowa/Radojewo (zjazdem dla rowerzystów na jezdnię i przejazdem rowerowym). Tym samym pozostawiając Nową Wieś Górną i Radojewo bez bezpiecznego połączenia pieszego i rowerowego z Umultowem i resztą Miasta. Warto zauważyć, że ten brakujący odcinek chodnika/drogi rowerowej przypada na jeden z najmniejbezpiecznych odcinków ul. Naramowickiej - ciasnej, prowadzącej w tym miejscu w łuku, w dodatku ze znaczną różnicą wysokości, gdzie kierowcy notorycznie przekraczają dozwoloną prędkość.</p>	<p>Zadanie obejmuje projekt przebudowy samych skrzyżowań oraz z minimalnym stopniem dowiązanie do istniejącej infrastruktury - od północy chodnik i DDR zostaną dołączone do ulicy Arnikowej, a pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami do istniejącej infrastruktury. DDR na południe od skrzyżowania nie została objęta w niniejszej dokumentacji ze względu na brak środków na jej realizację. Realizacja tego zakresu jest kosztownym zadaniem inwestycyjnym, które może zostać realizowane tylko po zapewnieniu finansowania w planie finansowym ZDM oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania.</p>
47	<p>1. Uwzględnić brakujący przystanek "Os. Lubczykowa Góra": Przedstawiona koncepcja nie zakłada lokalizacji przystanku autobusowego na ul. Franciszka Jaśkowiaka w kierunku Moraska, obecnie korzysta z niego linia 188, a w przeszłości zdarzało się, że korzystały z niego również autobusy linii 348 (przy tymczasowej zmianie trasy przez Morasko, kiedy zamknięty był przejazd kolejowy na ul. Umultowskiej, a takie zdarzenie może mieć miejsce również w przyszłości). Brak tego przystanku znacznie wydłużyłby drogę do poprzedniego (tj. "Arnikowa") mieszkańcom okolic ul. Łopianowej i Lubczykowej, dlatego powinien on zostać uwzględniony.</p>	Ze względu na projektowany układ lokalizacja przystanku możliwa jest przy posesji Franciszka Jaśkowiaka 73 i w taki sposób zostanie on zaprojektowany
48	<p>2. Brakujący odcinek chodnika/drogi rowerowej: Wzdłuż ul. Radojewo, pomiędzy Radojewem i Os. Lubczykowa Góra również brakuje infrastruktury pieszo-rowerowej, która służyłaby nie tylko mieszkańcom Poznania. Pamiętać należy bowiem, że gm. Suchy Las wybudowała odpowiednią infrastrukturę pomiędzy Biedruskiem a granicą Poznania.</p>	<p>Tak, zakres tego opracowania nie obejmuje tego zakresu. Wskazana inwestycja jest zadaniem inwestycyjnym wymagającym zapewnienia finansowania w planie finansowym ZDM oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania</p>

49	<p>Proszę o przedstawienie kartogramów ruchu dla skrzyżowania ul. Radojewo z ul. Jaškowiaka oraz obliczeń PSR (poziom swobody ruchu) dla skrzyżowania z dodatkową relacją do skrętu w prawo, wskazujące że takie rozwiązanie poprawi przepustowość skrzyżowania. Zastosowanie dodatkowego pasa do skrętu w prawo wprowadza dodatkowe punkty kolizji pieszych i rowerzystów z autami, oraz wydłuża drogę dojazdu do przystanku autobusowego.</p>	<p>Materiały zostaną przedstawione.</p>
50	<p>Proszę o wskazanie z czego wynika konieczność zastosowania na całym zakresie barierki U-12? Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jest to konieczne wyłącznie dla dróg GP i S gdy odległość chodnika/ścieżki rowerowej jest mniejsza od wskazanej w rozporządzeniu. Dodatkowo zastosowanie barierki w znacznym stopniu zmniejsza szerokość użytkową chodnika (chodnik po wschodniej stronie ronda - podany wymiar 2,5m, użytkowa szerokość ok 1,9 m (2,5 m - 0,5 m skrajnia drogowa - 0,1 m barierka U-12)) oraz ścieżki rowerowej po w ul. Jaškowiaka (podany wymiar 2,7, użytkowa szerokość ok 1,9 m (2,7m -0,5 m szerokość skrajni drogowej - 0,1m szerokość barierki U-12, 0,2 m minimalna szerokość skrajni rowerowej)). Należy zwrócić uwagę że szerokość użytkowa 1,9 m nie spełnia warunków rozporządzenia dla ścieżki rowerowej dwukierunkowej (min 2,0 m) oraz nie zachowane są wytyczne dla projektowanej infrastruktury rowerowej miasta Poznania (skrajnia min. 0,5m).</p>	<p>Barierki U-12 zaprojektowane są przy chodnikach zlokalizowanych bezpośrednio przy jezdni, aby dodatkowo chronić pieszych. Dodatkowo bariera ta została zaprojektowana przy DDR w ulicy Franciszka Jaškowiaka, a jej szerokość w tej lokalizacji wynosi 3m - 0,6m bariera, czyli pozostaje 2,4m, co jest zgodne z Rozporządzeniem.</p>
51	<p>Proszę o zmianę rozwiązania włączenia ścieżki rowerowej w ul. Jaškowiaka w jezdnię. Zarówno dla rowerzystów jadących ul. Jaškowiaka w kierunku ul. Radojewo jak i rowerzystów jadących od ronda jest to rozwiązanie bardzo niebezpieczne - nagły wyjazd rowerzysty na jezdnię lub nagły przejazd przez jezdnię aby wjechać na ścieżkę rowerową. Dodatkowo będzie ograniczona widoczność poprzez zastosowane barierki U-12, pomimo ich wysokości (0,7m).</p>	<p>Wlot ten zostanie zaprojektowany podobnie jak na ulicy Naramowickiej - w południowej części opracowania.</p>
52	<p>Brak zaprojektowanego przejazdu dla rowerzystów z ul. Lubczykowej w kierunku ul. Łopianowej. Rowerzysta jadący na zasadach ogólnych nie ma możliwości płynnego oraz bezpiecznego wjazdu na ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Radojewo/Naramowickiej.</p>	<p>Na skrzyżowaniu ulic Łopianowej i Radojewo zostanie zaprojektowany fragment DDR umożliwiający rowerzystom jadącym z ulicy Lubczykowej wjazd na DDR.</p>

53	<p>Niebezpieczne włączenie i wyjazd ze ścieżki rowerowej na ul. Naramowickiej. Przejazd dla rowerzystów zaraz za wyjazdem z zatoki autobusowej jest potencjalnie niebezpieczny z dwóch powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stojący autobus będzie zasłaniał rowerzystę jadącego ścieżką rowerową. <p>Kierowca jadący drogą zobaczy rowerzystę praktycznie w momencie jak będzie się on zjeżdżał ze ścieżki na jezdnię. Korzystniejsze będzie zastosowanie dodatkowego pasa dla rowerzystów podobnego jak na ul. Strzeszyńskiej</p> <ul style="list-style-type: none"> - kierowca autobusu włączający się do ruchu będzie musiał jednocześnie skupiać się na lewym lusterku i obserwować jezdnię za autobusem, na prawym lusterku obserwując czy nie będzie rowerzystów wyjeżdżających mu przed maskę oraz jezdnię przed autobusem obserwując czy nie będzie rowerzystów chcących przejechać przez jezdnię na ścieżkę rowerową. Nie każdy rowerzysta będzie przejeżdżał przez jezdnię, bo rowerzysta jadący w kierunku ul. Lubczykowej musi jechać jezdnią, aby do niej dojechać. 	<p>Ad. 1. Nie zgadzamy się z tą uwagą. Rowerzyści jadący z obu kierunków mają zapewnioną widoczność. Autobus zatrzymuje się w zatoce, a DDR jest odsunięta od zatoki wydłużając odcinek widoczności. Wprowadzenie pasa ruchu dla rowerów skutkuje brakiem fizycznej ochrony rowerzystów i jest rozwiązaniem znacznie bardziej niebezpiecznym, ponieważ w przedstawionym projekcie ruch rowerowy oddzielony jest fizycznie od ruchu samochodowego.</p> <p>Ad. 2. Zasady ruchu są czytelne i użytkownicy są zobowiązani do przestrzegania przepisów. Autobus włączający się do ruchu ma pierwszeństwo przed rowerzystą, który włącza się z DDR i wykonuje ten manewr nieco dalej.</p>
54	<p>Czy została sprawdzona przejezdność oraz warunki ruchu na parkingu działki 116/8? Z projektu wynika ograniczenie w funkcjonowaniu parkingu.</p>	<p>Alternatywnym sposobem zapewnienia wjazdu jest jego lokalizacja od istniejącej drogi wewnętrznej poprzez nieruchomości 116/5.</p>
55	<p>W jaki sposób planowane jest prowadzenie ruchu rowerowego na wysokości działek 114/46 i 114/202? Proponuję przedłużenie ścieżki rowerowej do ul. Wiesiołkowej, aby zachować jej logiczny przebieg.</p>	<p>Zakres opracowania obejmuje obszar obu skrzyżowań wraz z połączeniem do ulicy Arnikowej. Opracowanie projektu DDR na całym odcinku pomiędzy ulicami Łopianową i Franciszka Jaśkowiaka może zostać wykonane w ramach oddzielnego opracowania po zapewnieniu finansowania zarówno na opracowanie projektu jak i na budowę</p>