

LP.	Uwaga / postulat / pytanie	Odpowiedź ZDM
<b>Uwagi mieszkańców - zgłoszenia z Geodyskusji</b>		
1	Przedłużenie ul. Małeckiego powinno zostać zaprojektowane i wybudowane jako ciąg pieszo-rowerowy, a nie ulica dostępna dla samochodów.	Ulica Małeckiego stanowi jedyne połączenie ulicy Gąsiorowskich z ulicą Dolną Głogowską. Rada Osiedla opiniuje pozytywnie pozostawienie tego połączenia.
2	Głównym celem budowy Dolnej Głogowskiej jest przekierowanie na nią ruchu tranzytowego z ulicy Głogowskiej (która wtedy stanie się drogą lokalną). Dlatego na skrzyżowaniu z ulicą Głogowską powinna mieć dwa pasy wjazdowe i dwa pasy zjazdowe. Na tym skrzyżowaniu pierwszeństwo przejazdu powinno być od Centrum do Dolnej Głogowskiej (znak ustap pierwszeństwa na ulicy Głogowskiej od strony Gąsiorowskich). Na tym skrzyżowaniu powinna znaleźć się sygnalizacja świetlna zsynchronizowana w tzw. "zielonej fali" ze skrzyżowaniem Głogowska/Roosevelta/Most Dworcowy. Na wyjeździe z Dolnej Głogowskiej oba pasy ruchu powinny pozwalać na skręt w prawo. Podobnie na ulicy Głogowskiej od Centrum dwa pasy powinny pozwalać na skręt w lewo.  W dalszej części ulica Dolna Głogowska powinna być drogą główną dwujezdniową. Na odcinku do skrzyżowania z ulicą Małeckiego druga jezdnia mogłaby przebiegać po przeciwnej stronie torów tramwajowych.  Na wysokości skrzyżowania z nową drogą w kierunku dzielnicy Wolne Tory przejazd tramwaju powinien być bezkolizyjny, aby umożliwić przedłużenie tzw. "szybkiego tramwaju" w kierunku Świerczewa i Lubonia.	Wykonanie dodatkowego pasa prawoskrętu z ulicy Dolnej Głogowskiej w ulicę Głogowską zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.  Budowa dodatkowej jezdni nie jest możliwa ze względu na szerokość dostępnych nieruchomości. Ponadto na terenie pomiędzy torami kolejowymi a zaprojektowanym torowiskiem tramwajowym procedowane jest kilka decyzji o warunkach zabudowy - m.in dla budowy centrum sterowania ruchem kolejowym.  Projektowany przekrój jest spójny z układem drogowym, do którego ulica Dolna Głogowska zostanie włączona.
3	Ulica Dolna Głogowska powinna być drogą główną dwujezdniową. Nasadzenia drzew między ulicą a torowiskiem tramwajowym jest nieuzasadnione, ponieważ od strony wschodniej przebiegają tory kolejowe. Izolacja od hałasu i zanieczyszczeń przy pomocy zieleni ma sens jedynie po zachodniej stronie ulicy Dolnej Głogowskiej.  W rejonie skrzyżowania z nowymi drogami przebieg torowiska tramwajowego powinien być bezkolizyjny, aby umożliwić przedłużenie tzw. "szybkiego tramwaju" w kierunku Świerczewa i Lubonia.	Drzewa projektowane są po obu stronach jezdni i na ich nasadzenia są wykorzystywane dostępne tereny. Decyzja o zaprojektowaniu jednej jezdni wynika z powiązania z układem docelowym, który musi zapewnić podobną przepustowość. Przekrój jednojezdniowy prawidłowo wpisuje się w układ istniejący i zapewnia optymalne warunki komunikacyjne oraz przepustowość.
4	W rejonie skrzyżowania ulicy Dolnej Głogowskiej z ulicą Klaudyń Potockiej przebieg torowiska tramwajowego powinien być całkowicie bezkolizyjny.  Należy rozważyć zachowanie miejsca dla bezkolizyjnego przebiegu torowiska tramwajowego na wprost wzdłuż ulicy Dolnej Głogowskiej w pobliżu skrzyżowania z ulicą Hetmańską tak, aby w przyszłości możliwe było przedłużenie tzw. "szybkiego tramwaju" w stronę Świerczewa i Lubonia.  Projekt skrzyżowania ulicy Dolnej Głogowskiej z ulicą Hetmańską wygląda dobrze.	Maksymalne pochylenie niwelety torowiska tramwajowego i jezdni oraz odległość skrzyżowań pomiędzy ulicami Klaudyń Potockiej i ulicą Hetmańską uniemożliwia wykonanie skrzyżowania dwupoziomowego (co jest jedynym sposobem zapewnienia bezkolizyjności). W rejonie skrzyżowania ulicy Hetmańskiej i Kolejowej zaprojektowano przystanek tramwajowy, który także musi zostać zlokalizowany w poziomie terenu.
5	Na parkingu należy wymalować sierzanty rowerowe, a najlepiej sierzanty + metr jezdni z każdego boku wykonać w odznaczającym się kolorze, aby rowerzystom czytelniej sugerować tor jazdy.	Ruch na parkingu odbywać się będzie na zasadach ogólnych. Planowane jest dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego poprzez oznakowanie poziome, które zostanie wprowadzone na etapie projektu wykonawczego - projektu organizacji ruchu.
6	Należy przeprojektować południową część skrzyżowania z ul. Górecką, tak aby uwzględnić przedłużenie w przyszłości tramwaju w kierunku Górczyna.	Uwaga zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwia zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.
7	Totalnie przeciwny głos. Aby zieleń miała znaczenie przy wytłumieniu hałasu należy posadzić parę jej rzędów. Wystarczy w zupełności po jednym pasie w każdym kierunku.	Ilość szpalerów drzew zostanie określona po doborze gatunków drzew i opracowaniu projektu wykonawczego obejmującego projekt zieleni. W ocenie ZDM budowa Dolnej Głogowskiej jako ulicy jednojezdniowej jest rozwiązaniem optymalnym.
8	Dopuszczalna prędkość na tzw. Nowej Głogowskiej powinna być obniżona do 30-40km na godzinę - to ulica w centrum miasta, a nie obwodnica	Jest to element organizacji ruchu, który zostanie przeanalizowany na etapie opracowania projektu organizacji ruchu.
9	<b>Bardzo dobra decyzja w zakresie przyszłej trasy tramwajowej!</b>	
10	Należy zlikwidować skręt z Dolnej Głogowskiej w Zachodnią, bądź zostawić tylko dla MPK, TAXI, służb, rowerów.	Projekt przewiduje odcięcie dzisiejszego dojazdu od strony ulicy Głogowskiej do Dworca Zachodniego. Utrzymanie lewoskrętu z Dolnej Głogowskiej w Zachodnią jest niezbędne i stanowić będzie jedyną drogę dojazdu do Dworca Zachodniego.
11	Niewątpliwą zaletą oddanego w 2012 roku fragmentu PST jest fakt, że tramwaj wjeżdża i zjeżdża na Głogowską bardzo szybko (czeka mniej niż minutę na zmianę świateł). Wszystko dlatego, że nie ma żadnych samochodów poza pojazdami serwisowymi. Po zmianach? Tramwaj będzie stał minutę, by zjechać z PST na Dolną Głogowską i 2-3 minuty na skrzyżowaniu tylko by wjechać na "starą" Głogowską. Spadnie atrakcyjność PST i w rezultacie spadnie frekwencja linii 14 oraz zdecydowanie wydłuży się czas przejazdu. Projektowana inwestycja bardzo faworyzuje samochody, a nowa trasa tramwajowa tego nie rekompensuje. Przebiegać będzie na pełnym uboczu, daleko od handlu i zabudowy. Co innego, jakby to był szybki tramwaj chociaż do Kolejowej. Miałoby to sens.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Oba skrzyżowania sterowane będą poprzez sygnalizację świetlną, dla której zostanie ustalony priorytet komunikacji zbiorowej (ruch tramwajowy będzie miał pierwszeństwo przed samochodowym). Ponadto rozkład linii tramwajowych zostanie ustalony na późniejszym etapie poprzez analizę struktury i natężenia ruchu użytkowników komunikacji zbiorowej.
12	Zdecydowanie bardziej, jako osobie bez samochodu, podoba mi się opcja jednojezdniowa, z trasą tramwajową. Myślę, że to dobry pomysł. Żeby przedłużyć pestkę. Czy nasadzenia zieleni będą konsultowane z ekspertem w dziedzinie zieleni miejskiej? Żeby nie było tak jak przy rynku Łazarskim, gdzie nasadzono klony, które nie mają szans przeżyć więcej niż 10 lat w takim donicowym nasadzeniu.	Tak, projekt nasadzeń będzie wykonywany w konsultacji z ekspertem branży zieleni.
13	Zgadzam się z tym, że budowa linii tramwajowej miałaby największy sens, gdyby dojeżdżała do Kolejowej (a najlepiej z nią się łączyła).	Jest to wariant preferowany przez Miasto Poznań. Tramwaj łączy się z ulicą Kolejową w okolicy ulicy Hetmańskiej.
14	Jest opcja albo dwujezdniowa, albo jednojezdniowa + tramwaj. Zdecydowanie lepiej, by była jednojezdniowa i był tramwaj.	Jest to wariant preferowany przez Miasto Poznań i optymalny w ocenie ZDM.
15	Wzdłuż ul. Gąsiorowskich na projekcie nie widnieje choćby jedno drzewo. Pod jaką zieleń przeznaczono pozostałą część pasa drogowego? Dlaczego nie pod drzewa? Ta ulica bardzo ich potrzebuje	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego. Jeżeli uzbrojenie podziemne i inne uwarunkowania na to pozwolą, to nasadzenia drzew zostaną zaprojektowane.
16	Tramwaj powinien być docelowo wydłużony aż na Świerczewo, na którym dostępność komunikacyjna jest taka sobie.	Uwaga zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwia zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.

17	Nie wiem kto ma taką fantazję, żeby wierzyć w przeniesienie ruchu aut z Głogowskiej na niby planowana nową Głogowska. Głogowska służy jako wyłotówka na Komorniki, a ta nowa Głogowska zupełnie inny kierunek! Jak się kupilo mieszkanie przy Głogowskiej trzeba było liczyć się z autami, a nie wymyślać pseudo inne tranzyty!	Budowa nowej ulicy odciąży istniejący układ komunikacyjny. Ulica Głogowska nie pełni tylko funkcji tranzytowej. Wiele celów podróży odbywa się w kierunku np. Rataj i m.in. dla tych relacji ulica Dolna Głogowska stanowić będzie atrakcyjną alternatywę
18	Doskonały projekt całej ulicy i zdecydowanie wskazują na wariant jedno jezdniowy z linią tramwajową.	Jest to wariant preferowany przez Miasto Poznań i optymalny w ocenie ZDM.
19	Ja od siebie dodam, że fajnie aby torowisko było z trawą, by jeśli można dodać więcej drzew i nie uwierzę, że kierowcy będą stosować się do ograniczenia 50km/h przy takiej ładnej prostej drodze, dlatego proponuję aby każde przejście dla pieszych było wyniesione ponad poziom jezdni. I koniecznie priorytet dla zbiorkomu. Ja dostrzegam dwa skrzyżowania w kierunku wolnych torów, które mogą powodować kolizję zbiorkomu z ruchem samochodowym i częste wypadki	Signalizacja oczywiście będzie priorytetowo obsługiwać komunikację zbiorową. Na etapie projektu wykonawczego zostanie opracowany szczegółowy projekt nasadzeń zieleni oraz projekt organizacji ruchu. Ponadto na całym odcinku zostanie zaprojektowana sygnalizacja świetlna, która będzie uniemożliwiała przejazd z wysoką prędkością.
20	Jako, że ma być przeniesienie ruchu z ul. Głogowskiej to Nowa Głogowska powinna być w formacie 2x2. Nie powinno się tam rozdrabniać ruchu tramwajowego i zabierać tramwaj z ul. Głogowskiej, gdyż to tam jest największe zagęszczenie ludności i linia tramwajowa jest tam niepotrzebna. Powinno się zlikwidować lewoskręt z Dolnej Głogowskiej w kierunku Głogowskiej, aby uniknąć kolejnego i niepotrzebnego cyklu świateł.	Tramwaj w ulicy Dolnej Głogowskiej zapewnia możliwość przyszłej obsługi dalszych terenów miasta Poznania poprzez komunikację zbiorową oraz szybszą trasę dojazdu np. z Rataj. Ponadto alternatywna trasa tramwajowa zwiększa płynność ruchu i przepustowość ponieważ rozdziela natężenie ruchu na dwie linie. Alternatywna trasa umożliwia także sprawne prowadzenie remontu na drugiej trasie minimalizując utrudnienia dla pasażerów komunikacji zbiorowej.
21	Format 2x2 spowodowałby utworzenie w samym centrum miasta "drogi szybkiego ruchu", co byłoby bardzo niebezpieczne. Nie zgodzę się więc z Panem w tej sprawie i uważam, że żadna droga w formacie 2x2 w centrum miasta nie jest zasadna. Miasto 21 wieku stawia na pieszych, rowerzystów i komunikację miejską, a ruch samochodowy jest z centrum miasta wyprowadzany, a w niektórych miastach całkowicie zakazany (patrz np. Wiedeń). Z tego względu ulica Dolna Głogowska powinna być ulicą 1x1, a priorytet przy tworzeniu tej ulicy powinni dostać rowerzyści oraz linia tramwajowa. Mówi Pan o braku potrzeby budowania linii tramwajowej w ul. Dolnej Głogowskiej i Pana argument odnośnie mniejszego zagęszczenia ludności w ul. Dolnej Głogowskiej faktycznie ma rację bytu, natomiast linia tramwajowa w ul. Dolnej Głogowskiej nie miałaby za zadanie "zabierać" jak najwięcej ludzi, jej głównym zadaniem byłoby bezkolizyjnie i szybkie dowieszenie ludzi na Dworzec oraz w rejon Winograd i Piątkowa, jako naturalne przedłużenie trasy PST od Dworca Zachodniego do ulicy Hetmańskiej. Dodatkowo, w przyszłości bezkolizyjna, szybka linia PST biegnąca wzdłuż torów kolejowych ulicą Dolną Głogowską, miałaby dalej przedłużenie w rejon Świerczewa i Lubonia, co spowodowałoby, że Poznań miałby kompletne połączenie północy z południem za pomocą szybkiego, bezkolizyjnego tramwaju, bez konieczności stania na światłach. To jest główny aspekt, dla którego w ulicy Dolnej Głogowskiej powinna powstać kontynuacja trasy PST, a kompletna trasa PST łącząca północ z południem byłaby bardzo konkurencyjna dla ruchu samochodowego i spowodowałaby znaczące zmniejszenie ruchu samochodowego mieszkańców Poznania jadących w relacji północ-południe (np. dojeżdżając do pracy)	Zgadzamy się, iż układ 2 x 2 w centrum miasta nie jest korzystny ze względu na brak możliwości kontynuowania takiego przekroju na dalszych, istniejących odcinkach. Priorytet będzie posiadała komunikacja zbiorowa.
22	Dolna Głogowska z pewnością odciąży ten procent ruchu samochodowego, który jedzie ulicą Hetmańską (np. z okolic Dębca, Staroleki) w stronę centrum miasta, bądź odwrotnie, ponieważ obecnie dojeżdża on do ul. Głogowskiej i skręca w nią w prawo, a po budowie ul. Dolnej Głogowskiej będzie mógł sprawniej i szybciej pokonać ten odcinek.	
23	Z tego odcinka powinna być poprowadzona kładka pieszo-rowerowa nad torami łącząca Łazarz z Wildą.	W projekcie przewidziano miejsce pod lokalizację kładki łączącej Łazarz z Wildą, co jest zgodne z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Realizacja kładki jest jednak innym zadaniem inwestycyjnym. Jej realizacja wymaga zapewnienia finansowania w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania oraz planie finansowym ZDM.
24	Zdecydowanie nie powinno być lewoskrętów na skrzyżowaniu Głogowska/Dolna Głogowska.	Likwidacja lewoskrętów spowodowałaby przeniesienie ruchu na sąsiednie ulice i ich dodatkowe, niepotrzebne dociążenie.
25	Komentarz dotyczy wszystkich obszarów. Dolna Głogowska spełni swoje zadanie jeśli będzie miała po dwa pasy w każdą stronę, będzie doprowadzona do wiaduktu górczyńskiego. Ulica z jednym pasem w każdą stronę jest koncepcją krótkowzroczną. Należy projektować z myślą co będzie za lat 15 - 20, a nie co będzie za rok. Sytuowanie tam tramwaju jest dziwaczne. To powielenie błędu jaki został popełniony przy projektowaniu linii tramwajowej z Głogowskiej na Ogrody przez Reymonta. Tramwaje jeżdżą puste.	Ulice stanowią ciągi komunikacyjne, które na całej swojej długości powinny być spójne. Ze względu na ograniczenia terenowe i zwartą zabudowę Miasta nie jest możliwe rozbudowanie i poszerzenie ulic na dalszym odcinku. Z tego względu priorytetem jest komunikacja zbiorowa. Zaprojektowanie przekroju 2 x 2 spowodowałoby brak możliwości wykonania torowiska tramwajowego, oraz występowanie zatorów drogowych poza ulicą Dolną Głogowską.
26	- Prezentowana koncepcja nie przewiduje możliwości bezpośredniego wjazdu z nowo projektowanej Dolnej Głogowskiej na projektowany parking wielopoziomowy na terenach MTP, wjazd na ten parking powinien być uwzględniony w projekcie skrzyżowania z ul. Głogowską. - Wprowadzenie (na północnym odcinku) wysepki rozdzielających kierunki ruchu na śródmiejskiej ulicy z dopuszczalną prędkością 50km/h jest zbędne, sztucznie poszerza pas drogowy i stwarza wrażenie, że ulica ma charakter ciągu o większej dopuszczalnej prędkości. - W projekcie brakuje połączenia pieszo-rowerowego z ul. Kanałową - Podobnie brakuje łącznika pieszo-rowerowego z resztą dzielnicy w okolicach ulicy Mottego - Projekt nie przewiduje żadnych miejsc postojowych w ciągu nowej ulicy, co w kontekście możliwości przyszłej zabudowy przyległych działek jest błędem, miejsca takie na wielu odcinkach zostałyby wykorzystane już w chwili obecnej w ramach SPP - Pas zieleni pomiędzy ulicami Głogowską a Małeckiego również dobrze mógłby zostać sprzedany właścicielowi przyległej działki a droga rowerowa chodnik przesunięta bliżej osi ulicy, tworząc warunki do stworzenia bardziej miejskiego charakteru ulicy przyszłą zabudową - Nawierzchnia ulicy Zachodniej jest niebezpieczna dla rowerzystów, bez drogi rowerowej w ciągu tej ulicy (co jest zrozumiałe) należy rozważyć poprawę stanu jej nawierzchni, obecna jakość jest po prostu nieakceptowalna	- Wjazd na projektowany parking zlokalizowany jest na wysokości budynku Dworca Zachodniego w odległości około 250m w kierunku północnym i znajduje się poza zakresem opracowania projektu Dolnej Głogowskiej. - Wprowadzenie wysepki jest konieczne ze względu na zapewnienie azylu pieszym oraz spełnienie warunku maksymalnej dopuszczalnej długości przejścia dla pieszych. Brak wysepki spowodowałby, iż piesi musieliby pokonać przejście przez 3 pasy, co jest bardzo trudne zwłaszcza dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi. - połączenie rowerowe z ulicą Kanałową wykracza poza zakres opracowania koncepcji i zostanie przeanalizowane na etapie opracowania projektu budowlanego, - połączenie pieszo - rowerowe z ulicą Mottego zapewnione zostanie poprzez ulicę 11KD-L - zgodnie z polityką parkingową Miasta Poznania, każdy inwestor powinien zapewnić miejsca parkingowe na terenie projektowanej inwestycji, - zaprojektowany pas zieleni znajduje się na działce Miasta Poznania i jego lokalizacja podnosi walory przyrodnicze tego projektu. - przebudowa nawierzchni ulicy Zachodniej wykracza poza zakres opracowania.
27	ulica dolna głogowska jako ulica tak naprawdę reprezentatywna dla miasta Poznania ze względu na osoby przyjeżdżające na międzynarodowe targi poznańskie powinna być przede wszystkim dwupasmowa by ten przejazd z a2 na targi był jak najszybszy i żeby Poznań pozostawiał jak najlepsze pierwsze wrażenie. Obecnie po zwieńzeniu ulica Głogowska jest jednopasmowa i ciągle zakorkowana więc chcąc przerzucić ten ruch na ulicę dolna głogowska powinna być dwupasmowa czyli o większej przepustowości by tych korków się pozbyc.	Ulica Dolna Głogowska ma stanowić uzupełnienie istniejącego układu drogowego w tym również odciążenie istniejącej ulicy Głogowskiej. Ze względu na ograniczenia terenowe i zwartą zabudowę Miasta nie jest możliwe rozbudowanie i poszerzenie ulic do przekroju 2x2 +T. Zaprojektowanie przekroju 2 x 2 spowodowałoby brak możliwości wykonania torowiska tramwajowego.
28	Linia tramwajowa powinna zostać wybudowana w taki sposób, żeby była traktowana jako przedłużenie trasy szybkiego tramwaju co da bardzo ładny i wydłużony szybki odcinek łączący północ z południem.	Koncepcja zakłada że linia tramwajowa będzie przedłużeniem PST do ulicy Hetmańskiej
29	Jeżeli ulica Dolna Głogowska ma przejąć ruch z Głogowskiej to konieczne jest wybranie wariantu 2x2 (dwa pasy ruchu, w każdym kierunku). Ulica ta nie jest w Centrum Poznania, a kierowcy jakoś muszą wyjeżdżać np. z Targów lub innych imprez w centrum, jadąc na konferencję lub w sprawach biznesowych nikt nie zamierza przesiadać się na rower lub w drogie MPK.	Ulica Dolna Głogowska ma stanowić uzupełnienie istniejącego układu drogowego, w tym również odciążenie istniejącej ulicy Głogowskiej, nie przejmie całego ruchu. Dojazd ulicami Głogowską i planowaną Dolną Głogowską nie jest jedyną trasą dojazdową do terenów Targów Poznańskich.
30	Więcej drzew i roślinności!	Drzewa projektowane są po obu stronach jezdni i na ich nasadzenia są wykorzystywane dostępne tereny. Szczegółowy projekt nasadzeń zieleni zostanie opracowany na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.
31	Do skręcania z Dolnej Głogowskiej w prawo w Zachodnią tylko DOPy, aby nie było żadnych opóźnień na trasie szybkiego tramwaju.	Zapewnienie dojazdu do Dworca Zachodniego jest konieczne. Zakładany jest priorytet dla komunikacji zbiorowej. Na etapie projektu budowlanego zostanie rozważona możliwość wprowadzenia lewoskrętu z ulicy Głogowskiej w ulicę Zachodnią i dojazd do ulicy Głogowskiej wzdłuż budynku poczty (w przeciwnym kierunku niż odbywa się to aktualnie)

32	[pytanie do wszystkich trzech obszarów] Mam pytanie do projektantów torowiska tramwajowego - czy w koncepcji tworzenia ul. Dolnej Głogowskiej w wariantcie z torowiskiem tramwajowym brano pod uwagę tworzenie zielonego torowiska (takiego jak na Naramowice, na Winogradach, czy na GTR)? Ostatnie nawalne deszcze pokazały jak zabetonowanie miast oraz tworzenie betonowych tras tramwajowych wpływa na szybkość zalania takiej trasy, bez możliwości "wsiąknięcia" wody. Myślę, że zielone torowisko byłoby dużo lepszym wariantem niż planowane obecnie.	Na ulicy Dolna Głogowska zakładany jest ruch autobusowy. W przypadku jeśli autobusy będą poruszać się po torowisku nie będzie możliwości zastosowania zielonego torowiska.
33	A czy nie wyszłoby taniej i przyszłościowo sprawniej, żeby skrzyżowanie Dolnej Głogowskiej z Hetmańską zaprojektować tak, żeby tory tramwajowe z Dolnej Głogowskiej, poza lewoskrętami i prawoskrętami, wybudować już również z idącymi prosto w ulicę Górecką torami, które po prostu zostałyby zakończone w jezdni, bez piki co dalszej kontynuacji? W przypadku chęci wybudowania torów tramwajowych za powieźmy 10 lat, z ul. Dolnej Głogowskiej w Górecką, będą Państwo musieli znowu remontować całe skrzyżowanie, a obecna sytuacja na Rondzie Rataje dobitnie pokazuje, z jakim paraliżem komunikacyjnym wiąże się zamknięcie jednego skrzyżowania w mieście. Myślmy przyszłościowo i ułatwmy sobie sytuację w mieście za lat 10-15 kiedy faktycznie będzie powstawała dalsza trasa w kierunku Górczyna/Swierczewa.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Realizacja tego wlotu tramwaju jest nie wskazana ponieważ nie znany jest dalszy przebieg linii tramwajowej. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwi zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.
34	Nie betonujemy Poznania, zazieleniamy go kiedy możemy i kiedy projektujemy nowe drogi/trasy. Szczególnie brakuje w projekcie zielonego torowiska - chociażby odcinkami.	W koncepcji projektowane są drzewa po obu stronach jezdni i na ich nasadzenia są wykorzystywane możliwe dostępne tereny. Na ulicy Dolna Głogowska zakładany jest ruch autobusowy. W przypadku jeśli autobusy będą poruszać się po torowisku nie będzie możliwości zastosowania zielonego torowiska. <b>Projekt nasadzeń zostanie opracowany w projekcie budowlanym i wykonawczym.</b>
35	Zaproponowane rozwiązanie z torowiskiem pomiędzy pasami ruchu od strony ul. Hetmańskiej powoduje powstanie niepotrzebnego dodatkowego punktu kolizyjnego pomiędzy pojazdami samochodowymi a tramwajami (jak na ul. Staroleckiej - miejsce niebezpieczne pomimo dobrego oznakowania). Jaki jest powód takiego rozwiązania? Dlaczego torowisko na całym projektowanym odcinku nie znajduje się po stronie torów kolejowych?	W koncepcji zakładano przedłużenie linii tramwajowej w środku pasa dzielącego ulicę Góreckiej (między jezdniami). W przypadku prowadzenia torowiska poza jezdniami, należy przeanalizować dalszy przebieg tramwaju. Uwaga ta zostanie przeanalizowana na etapie dalszego projektowania.
36	Brakuje torowiska trawiastego w tym projekcie. Priorytet dla zbiorokmu mam nadzieję że będzie.	Na ulicy Dolna Głogowska zakładany jest ruch autobusowy, w przypadku jeśli autobusy będą poruszać się po torowisku nie będzie możliwości zastosowania zielonego torowiska. <b>Komunikacja zbiorowa będzie traktowana priorytetowo.</b>
37	Pod rozchodnikiem jest betonowy fundament. Przy takich opadach nie zmienia to nic.	Podbudowa betonowa jest niezbędnym elementem konstrukcyjnym torowiska. Rozwiązanie to znacznie ogranicza drgania i głośność poruszających się tramwajów w porównaniu z torowiskiem ułożonym na podkładach. Rozchodnik ułożony na płycie betonowej rzeczywiście nie zwiększa chłonności, ale poprawia jakość powietrza i walory wizualne.
38	Jeśli chodzi o ogólny sens istnienia tej drogi, to jestem zdania, że bez przedłużenia w kierunku południowym i finalnie integracji z wylotem na Komorniki, ulica nie ma sensu. Jeśli przestaniemy ma budowie odcinka Dworzec Zachodni - Hetmańska, to: - ulica Dolna Głogowska w kierunku północnym będzie zastępowała jedynie Kolejową. Ta po remoncie i tak będzie w lepszym stanie i przestanie dokuczać mieszkańcom swoją obecną formą (kocie łby). - w kierunku południowym stanie się ona jedynie obwodnicą Wildy, bo obecnie w relacji Most Dworcowy - 28 Czerwna/Hetmańska jeździ się Wildą (ze względu na brak lewoskrętów na Głogowskiej). Łazarz na tym nie zyska. Jeśli komuś będzie zależało na dojeździe do skrzyżowania Głogowska/Hetmańska, na pewno nie pojedzie nową drogą. W konsekwencji nie będzie to w żadnym stopniu odciążenie Głogowskiej - ulica zacznie obsługiwać zupełnie inne potoki samochodów. Mam duże obawy o zakorkowanie okolic Dworca Zachodniego. Ze swojej strony zamiast bawić się w Dolną Głogowską, rekomenduję porzucenie projektu i budowę tunelu na do obsługi ruchu lokalnego Wilda - Łazarz. Wówczas odcinek od tunelu do skrzyżowania przy Dworcu Zachodnim miałby sens. Możemy wtedy przedłużyć Małeckiego, żeby mieszkańcy Dolnego Łazarza nie musieli wjeżdżać na Głogowską, a dalej ruch rozprowadzany byłby ulicą Kolejową. Jeśli założymy, że mamy na to pieniądze i koniecznie chcemy je wydać, rekomenduję wariant jednojezdniowy BEZ linii tramwajowej. Co do ulicy: droga dwujezdniowa z każdej ze stron ograniczona będzie kolizyjnym skrzyżowaniem, które nie jest w stanie sprawnie obsłużyć ruchu z dwóch pasów. W efekcie zbudujemy sobie 1,5 km trasy, po której kierowcy będą jeździć realnie 80 km/h, a potem stać kilka lub kilkanaście minut na światłach. Po co? Droga dwupasmowa jest swego rodzaju zaproszeniem, które w tym wypadku nie ma pokrycia w niczym. Co do drogi rowerowej – jeśli już zdecydujemy się na ulicę, to oczywiście zrobmy też drogę rowerową. Co do tramwaju: w tym miejscu mieszka bardzo mało ludzi, a linie tramwajowe powinny być prowadzone przez rejon jak najbardziej zaludnione, aby tam zbierać jak największe potoki pasażerskie. Reasumując, moje propozycje to: 1. Zamiast Dolnej Głogowskiej – tunel na Wildę 2. Jeśli koniecznie musimy to budować, to wersja jednojezdniowa 3. Dajmy sobie spokój z tramwajem	Zakres koncepcji obejmuje odcinek od Głogowskiej do Hetmańskiej. Materiały planistyczne t. j. obecnie obowiązujące Studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania zakłada przedłużenie ul. Dolnej Głogowskiej do ulicy Opolskiej z powiązaniem tej trasy z ul. Dolną Wildą i Głogowską poprzez drogę wzdłuż linii kolejowej Poznań - Berlin. Połączenie Wildy i Łazarza jest przewidywane w materiałach planistycznych tunelem pod torami PKP. Obecna koncepcja zakłada skrzyżowanie prowadzące poprzez tunel w kierunku Wildy. W związku z powyższym niżej Dolnej Głogowskiej obniżono, aby była możliwość przejścia pod torami PKP.
39	Ma być dwujezdniowa.	Ulica stanowi dowiązanie do układu istniejącego, który na dalszych odcinkach nie zapewnia przepustowości jak dla jezdni 2 x 2, poza tym <b>priorytetem jest wprowadzenie komunikacji zbiorowej i dlatego określony został przekrój 1 x 2 z wydzielonym torowiskiem tramwajowym.</b>
40	Dokładnie, chętnie poznam odpowiedź na to pytanie, dlaczego na całej trasie tramwaju nie zdecydowano się na odseparowanie go od samochodów, skoro ma to być przedłużenie PST od Dworca Zachodniego do Hetmańskiej, czy prędkość komunikacyjna na trasie PST nie powinna zostać więc wysoko zachowana?	Zgodnie z wcześniejszymi uwagami, na etapie dalszego projektowania, będzie rozważana zmiana lokalizacji linii tramwajowej na odcinku od K. Potockiej do Hetmańskiej. Linia tramwajowa będzie natomiast przecinać wlot do budynku "Centrum sterowania ruchem PKP". Wlot ten będzie z sygnalizacją świetlną z priorytetem dla komunikacji zbiorowej. Ze względu na odległość między kolejnymi przystankami na ulicy Dolnej Głogowskiej prędkość projektowa linii tramwajowej będzie niższa niż na trasie PST.
41	Super gdyby torowisko było z trawą i gdyby przewidziano więcej drzew - historycznie na Głogowskiej rosło ich sporo !	Na ulicy Dolna Głogowska zakładany jest ruch autobusowy, w przypadku jeśli autobusy będą poruszać się po torowisku nie będzie możliwości zastosowania zielonego torowiska. Koncepcja zakłada nasadzenie drzew wzdłuż nowej drogi.
42	Głównym zadaniem tej linii tramwajowej byłoby bezkolizyjne i szybkie dowieźnięcie ludzi z południowych dzielnic (Dębiec, Świerczewo, Wilda) na Dworzec oraz w rejon Winograd i Piątkowa, jako naturalne przedłużenie trasy PST od Dworca Zachodniego do ulicy Hetmańskiej. Dodatkowo, w przyszłości bezkolizyjna, szybka linia PST biegnąca wzdłuż torów kolejowych ulicą Dolną Głogowską, miałyby dalej przedłużenie w rejon Świerczewa i Lubonia, co powodowałoby, że Poznań miałby kompletne połączenie północy z południem za pomocą szybkiego, bezkolizyjnego tramwaju, bez konieczności stania na światłach. To jest główny aspekt, dla którego w ulicy Dolnej Głogowskiej powinna powstać kontynuacja trasy PST, a kompletna trasa PST łącząca północ z południem byłaby bardzo konkurencyjna dla ruchu samochodowego i spowodowałaby znaczące zmniejszenie ruchu samochodowego mieszkańców Poznania jadących w relacji północ-południe (np. dojeżdżając do pracy).	Uwaga zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwi zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.
43	Ul. Dolna Głogowska powinna być dwupasmowa, jako szybkie połączenie MTP z autostradą a2. Tramwaj ,a przynajmniej przygotowanie do tramwaju na pewno nie zaszkodzi- jako przedłużenie PST do Górczyna ,a najlepiej do Komornik.	Ulica stanowi dowiązanie do układu istniejącego, który na dalszych odcinkach nie zapewnia przepustowości jak dla jezdni 2 x 2, poza tym priorytetem jest wprowadzenie komunikacji zbiorowej i dlatego określony został przekrój 1 x 2 z wydzielonym torowiskiem tramwajowym. Ulica Głogowska i planowana ulica Dolna Głogowska nie stanowią jedynych dróg dojazdowych do terenów Targów Poznańskich

44	Zdecydowanie sprzeciwiam się opcji zmniejszania ilości pasów ruchu. Jedynym skutkiem tego działania będzie powstanie kolejnego wąskiego gardła dla ruchu samochodowego co negatywnie wpłynie zarówno na komfort podróżowania jak i też jakość powietrza	Ulica Nowa Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej. Nie ma miejsca na większą rozbudowę układu drogowego w związku z wydanymi warunkami zabudowy oraz np. Rozbudową bocznik PKP. Lokalne poszerzenie przekroju nie poprawia przepustowości, o której decydują najmniejsze przekroje, których nie można zwiększyć (zlokalizowane są w zwartej zabudowie centrum).
45	Porównujemy Poznań do Wiednia i idmy dalej w tym kierunku! Czas zejść na ziemię. Dopóki w Poznaniu nie powstanie sensowna obwodnica, to niestety wszystkie drogi krajowe biegnące przez miasto będą nadal głównymi drogami tranzytowymi. Idąc Pana/Pani tokiem myślenia, ulice takie jak: Królowej Jadwigi, Solna, Jana Pawła II, al. Niepodległości też powinny być jednopasmowe? Nie mając prawdziwej obwodnicy miasta wydaje się to absurdałna prawda? Planując nową Głogowską warto wziąć pod uwagę fakt, że miasto się wydłubnia i wspomniane przeze mnie drogi tranzytowe będą miały za kilka lat jeszcze większe znaczenie, niż mają dzisiaj. Myślę, że władze miasta zapomniały, że drogi się nie rozszerza, a droga komunikacja miejska i jej awaryjność nigdy nie sprawią, że mieszkańcy z obrzeży miasta przesiądą się do niej.	Planowana obwodnica Poznania wykracza poza zakres opracowania. Miasto prowadzi analizy w zakresie budowy innych ciągów komunikacyjnych poza ulicą Nową Głogowską. Budowa obwodnicy na północy Poznania procedowana jest przez Starostwo Powiatowe i odcinek ten zlokalizowany jest poza granicami administracyjnymi Poznania.
46	<b>Nie, nie i jeszcze raz nie dla zwienia koleinej ulicy, szczególnie w tak newralgicznym miejscu!</b>	<b>Budowa nowej ulicy - Dolnej Głogowskiej niewątpliwie poprawi warunki komunikacyjne.</b>
47	A czy rozwiązania dla ruchu rowerowego od skrzyżowania z Matyi do wjazdu na rozpoczęcie Nowej Głogowskiej nie mógłby powstać już wcześniej? Tak na dobrą sprawę niezależnie od jej budowy są to ważne elementy infrastruktury w okolicy.	Jest to poza zakresem inwestycji.
48	Uspokojenie Głogowskiej i przeniesienie ruchu na ulicę Nową Głogowską to super pomysł. Będzie dużo więcej miejsc na bezpieczne rozwiązania drogowe, zieleni i może zwolnienie miejsca na chodnikach na rzecz ogródków lokalni gastronomicznych (gdymy warunki na Głogowskiej były przyjaźniejsze, to lokali byłoby tam zdecydowanie więcej).	Jest to wariant preferowany przez Miasto Poznań.
49	Tylko droga o dwóch pasach w każdym kierunku będzie w stanie odciążyc starą Głogowską. Jakoś przegapiłem ten moment, kiedy dobry pomysł wybudowania Nowej Głogowskiej ewoluował w kierunku zrobienia z niej uliczki osiedlowej.	Dolna Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego. Ulica odciąży Głogowską, ale nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Złożono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Projektowany przekrój będzie zapewniał wystarczającą przepustowość dla odciążenia ulicy Głogowskiej i koreluje z istniejącymi przekrojami na dalszych odcinkach (poza opracowaniem).
50	Należy pamiętać, że projektowana droga ma być drogą tranzytową w celu przejścia ruchu z Głogowskiej, dlatego priorytetem powinien być tam ruch samochodowy, inaczej nie zostanie spełniony jej główny cel. Jeżeli więc Nowa Głogowska ma odciążyc Głogowską to wymagane jest kilka zasadniczych kwestii na tym odcinku: 1.) Koniecznie należy utworzyć 2 pasy umożliwiające skręt w prawo z Kolejowej/Nowej Głogowskiej w Hetmańską! 2.) Należy wprowadzić możliwość skrętu w lewo z Hetmańskiej w Głogowską w stronę Górczyna zaraz po oddaniu Nowej Głogowskiej. 3.) Torowisko nie powinno przecinać jezdni (wąski pas zieleni oddzielający obecnie jezdnie ul. Kolejowej przy skrzyżowaniu z Hetmańską i tak będzie wymagał gwałtownej przebudowy wraz z przesuwaniem obu jezdni, więc lepiej aby cały czas wiodło po wschodniej stronie drogi - zmniejszy to liczbę punktów kolizyjnych i ułatwi sprawę wszystkim podróżującym - tak samo jak jest to przy budowie tramwaju na Naramowice). 4.) Powinno również rozważyć się budowę drogi 2x2 jako pierwszy etap, a budowę tramwaju odlożyć w czasie ze względu na rozłożenie kosztów oraz aktualnie niskie zapotrzebowanie na tramwaj w tym rejonie (na razie brak nowych osiedli, a mieszkańcy wielu innych rejonów miasta mogą pozazdrościć odległości do tramwaju jaka jest do ulicy Głogowskiej )	Przy projektowaniu ulicy założono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Ulica spowoduje odciążenie ul. Głogowskiej. Ad. 1 Wprowadzenie dodatkowego pasa dla pojazdów skręcających w prawo z Dolnej Głogowskiej w Hetmańską, będzie analizowane na etapie dalszego projektowania, w przypadku jeśli to nie będzie konieczne na etapie tej inwestycji zostanie pozostawiana rezerwa na taki pas dla rozwiązań planowanych w przyszłości. Ad. 2 Poza zakresem inwestycji. Na tym skrzyżowaniu Głogowskiej i Hetmańskiej nie ma miejsca na wprowadzenie takiej relacji. Ad. 3 Zmianę lokalizacji linii tramwajowej na odcinku ul. Kolejowej wymaga sprawdzenia dalszego ewentualnego przebiegu linii tramwajowej w kierunku ul. Góreckiej. Koncepcja zakłada przedłużenie linii tramwajowej w pasie dzielącym ulicy Góreckiej. Ad. 4 Ulica stanowi dowiązanie do układu istniejącego, który na dalszych odcinkach nie zapewnia przepustowości jak dla jezdni 2 x 2. poza tym priorytetem jest wprowadzenie komunikacji zbiorowej i dlatego określony został przekrój 1 x 2 z wydzielonym torowiskiem tramwajowym. Dokładny zakres inwestycji będzie ustalony po określeniu kosztów i określeniu możliwości finansowych miasta. Relacja tramwajowa ujęta w obecnej inwestycji pozwala na szybsze połączenie PST z Wildą, Dębce, Staroleką i Ratajami.
51	Ta droga ma być właśnie po to, żeby zapewnić tranzyt i bezpieczeństwo i tak powinna być zbudowana. Linia tramwajowa i droga rowerowa jest bardzo blisko w ulicy Głogowskiej i właśnie budowa Nowej Głogowskiej ma zapewnić bezpieczeństwo tam! A nowa linia tramwajowa powinna zostać wybudowana wzdłuż ale w dużo dalszej przyszłości - na razie byłaby bardzo nadmiarowa - jest wiele pilniejszych inwestycji.	Ulica Nowa Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego. Ulica odciąży ul. Głogowską, ale nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Złożono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Dokładny zakres inwestycji będzie ustalony po określeniu kosztów i możliwości finansowych miasta. Relacja tramwajowa ujęta w obecnej inwestycji pozwala na szybsze połączenie PST z Wildą, Dębce, Staroleką i Ratajami. Drogi rowerowe stanowią niezbędną infrastrukturę dla każdej nowo powstałej ulicy.
52	Powinno się przygotować miejsce dla tramwaju obok drogi, ale budowę odlożyć w czasie, gdyż nie jest to na razie potrzebna inwestycja.	Koncepcja Dolnej Głogowskiej obejmuje budowę drogi o przekroju 1x2 wraz z zachowaniem miejsca pod linię tramwajową. Przystąpienie do dalszych prac związanych z tą inwestycją będzie uzależnione od zapewnienia na ten cel środków finansowych w budżecie Miasta Poznania lub Wieloletniej Prognozie Finansowej.
53	Priorytet powinny tam posiadać samochody, żeby uspokoić ruch na starej Głogowskiej. Inaczej zostanie wybudowana droga, którą nikt nie będzie jeździł!	Budowa nowej ulicy odciąży istniejący układ komunikacyjny. Ulica Głogowska nie pełni tylko funkcji tranzytowej. Wiele celów podróży odbywa się w kierunku np. Staroleki, Rataj i m.in. dla tych relacji ulica Dolna Głogowska stanowić będzie atrakcyjną alternatywę
54	Obniżenie klasy tej drogi to żadna optymalizacja (chyba, że kosztów, żeby coś zrobić i móc się pochwalić). Powinna być to droga 2x2 z priorytetem na skrzyżowaniu z Głogowską, gdyż tylko w taki sposób przejmie z niej ruch. Ta droga nigdy nie miała mieć charakteru "międzyosiedlowego", więc nie wiem co ma być zachowywane. Budowa wzdłuż niej tramwaju jest jak najbardziej wskazana, jednak znacznie później, by nie obciążać dodatkowymi kosztami tej jakże potrzebnej inwestycji. Potrzeba też mądrego zjazdu w prawo w Hetmańską i utworzenia lewoskrętu z Hetmańskiej w Głogowską, inaczej cała ta inwestycja nie spełni głównego celu i nie będzie miała sensu: będą to pieniądze wyrzucone w błoto, bo prawie nikt nie będzie tamtędy jeździł.	Obniżenie klasy nie determinuje ilości pasów, tylko wysokość skrajni, odległość między skrzyżowaniami i inne parametry techniczne, co dla układu miejskiego pozwala na lepsze skomunikowanie przyległych terenów. Przekrój 2 x 2 nie może być kontynuowany w dalszych odcinkach poza opracowaniem (ze względu na zwartą zabudowę) poza tym ustalony priorytet transportu publicznego determinuje przekrój wskazany w koncepcji.
55	Z Dolnej Głogowskiej w Głogowską tylko w prawo (i to koniecznie 2 pasy), oraz w zachodnią tylko DOPY, inaczej będzie się tamtędy przejeżdżać do wyjazdu przy dworcu.	Relacja lewoskrętu z ulicy Dolnej Głogowskiej w ulicę Głogowską jest konieczna ze względu na szybsze połączenie Wildy z Łazarzem i odciążenie ruchu na moście Dworcowym. Likwidacja tych lewoskrętów spowodowałaby przeniesienie ruchu na sąsiednie ulice oraz ich dodatkowe i niepotrzebne dociążenie. Ze względu na warunki zabudowy na działce 25 oraz istniejące torowisko nie jest możliwe zaprojektowanie dwóch pasów lewoskrętu. Ponadto na wcześniejszym odcinku zaprojektowany jest jeden pas dojazdowy do ulicy Głogowskiej, a całe skrzyżowanie będzie sterowane sygnalizacją świetlną. Opisane rozwiązania są wystarczające dla zapewnienia przepustowości obsługiwanej na dalszym odcinku ulicy Głogowskiej w kierunku centrum Miasta.
56	Trzeba patrzeć w przyszłość, więc po 2 pasy są potrzebne, w przeciwnym razie ruch z Głogowskiej nie zniknie, a o to przecież chodzi, żeby zabrać ruch z tej ulicy i wyprowadzić z miasta, dlatego budowana nowa droga musi zapewnić, żeby działało się to sprawnie, a jeśli chodzi o to ciągle powtarzane bezpieczeństwo, to właśnie po to ma to być trasa nowa i nowoczesna, aby wyprowadzić tranzyt, i aby "główna i reprezentatywna" ulica Głogowska mogła być spokojna, zielona, przyjazna pieszym i rowerzystom. W przeciwnym razie nigdy nie uda się tego osiągnąć!	Ulica Dolna Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego. Ulica odciąży Głogowską, ale nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Złożono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Zaprojektowany przekrój koreluje z istniejącymi przekrojami ulicy na sąsiadujących z nim odcinkach innych ulic.
57	Trzeba patrzeć przyszłościowo: jeśli ma powstać późniejsza obwodnica to potrzebne są tu po 2 pasy, nawet jeśli przez jakiś czas będą "zbędne". Przed powstaniem tego potrzeba przemodelować węzeł Głogowska/Hetmańska/Kolejowa - Dolna Głogowska. Zgoda, że tramwaj na razie bez sensu, chyba, że od razu przez Górecką na Górczyn i potem odnoga na Świerczewo (ale na to pewnie nie ma kasy, więc odlożyć na przyszłość jak powstaną te osiedla przy torach). Tunel potrzebny.	Ulica Nowa Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego. Ulica odciąży Głogowską, nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Złożono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Zaprojektowany przekrój koreluje z istniejącymi przekrojami ulicy na dalszych odcinkach poza zakresem opracowania. Budowa tramwaju na dalszym odcinku wykracza poza zakres opracowania i możliwości finansowe. Inwestycją tą należy traktować jako kolejny etap poprawy układu transportu zbiorowego w Poznaniu.

58	Tylko profil 2x2 odciąży obecną Głogowską. Dodatkowo już trzeba planować Nową Opolską.	Ulica Nowa Głogowska stanowi uzupełnienie układu istniejącego. Ulica odciąży Głogowską, nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Założono priorytet dla komunikacji zbiorowej. Zaprojektowany przekrój koreluje z istniejącymi przekrojami ulicy na dalszych odcinkach poza zakresem opracowania. Budowa tramwaju na dalszym odcinku wykracza poza zakres opracowania i możliwości finansowe. Inwestycję tą należy traktować jako kolejny etap poprawy układu transportu zbiorowego w Poznaniu. Ulica Nowa Opolska, to kolejny etap, który w pierwszej kolejności wymaga zapewnienia finansowania zarówno na opracowanie projektu jak i na wykonanie robót budowlanych.
59	Proponuję już nie gwiazdorzyć. Wszyscy dobrze wiemy, że w Poznaniu drogi rowerowe się nie sprawdzają. Jeżdżą gdzie chcą i jak chcą. Nie zważają na pieszych na przejściach, na chodnikach, a światła? Co to są światła dla nich na skrzyżowaniach? Proponuję baczenie obserwować monitoring. Ul. Głogowska to trasa wylotowa z Poznania. Nie można jej zwaćć do jednego pasa. To nie ściśle centrum. Jeżeli nie chcecie dalej pozbywać się mieszkańców z miasta, bo niestety tak się dzieje i niedługo będzie to miasteczko studenckie, to pomyślcie trochę nad tym co robicie.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Znane są także przypadki przejazdu samochodów po chodnikach i drogach dla rowerów w celu omińnięcia korków oraz przejazdów na czerwonym świetle. Takie zachowania jednak nie powinny określać zasad kształtowania układów komunikacyjnych i przekrojów ulic.
60	Moim zdaniem już w tej chwili powinny ruszyć prace nad dalszą częścią ulicy od Hetmańskiej przez Górecką aż do autostrady. Na dzisiaj nic się z tym nie robi. Dlaczego o tym mówię. Wystarczy w godzinach szczytu popatrzeć jaki jest ruch przez ul. Kolejową i Potockiej oraz jakie korki tworzą się na skrzyżowaniu z Hetmańską. Jak powstanie Dolna Głogowska, ułatwiająca wyjazd z centrum, to ilość pojazdów na tym skrzyżowaniu (tak naprawdę w obu kierunkach) jeszcze wzrośnie, wtedy dopiero korki będą psuć nerwy kierowcom.	Obecnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF) oraz Planie Finansowym (PF) ZDM nie ma środków na Nową Opolską. W pierwszej kolejności konieczne jest uchwalenie Studium [uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego] oraz MPZP.
61	Na dziś sprawa połączenia z autostradą to tylko dyskusja w internecie. Nic w temacie drogi od Hetmańskiej do autostrady się nie robi!	Materiały planistyczne t. j. obecnie obowiązujące Studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania zakłada przedłużenie ul. Dolnej Głogowskiej do ulicy Opolskiej z powiązaniem tej trasy z ul. Dolną Wildą i Głogowską poprzez drogę wzdłuż linii kolejowej Poznań - Berlin.
62	Koncepcja powinna uwzględnić wygodne skomunikowanie ciągów pieszo-rowerowych z tunelu pod torami kolejowymi (czyli z Wildy) z Łazarzem i osiłą na Jeżyce. Taka oś (Wilda-Łazarz- Jeżyce) powinna przebiegać w następujący sposób: tunel - ul. Kanałowa (z możliwością wjazdu w Graniczną) - Berwińskiego - Matejki i dalej na Jeżyce. W projekcie brakuje łącznika pieszo-rowerowego od tunelu do Kanałowej/Granicznej przy Kolejowej. To powoduje, że mieszkańcy poruszający się pieszo i rowerami będą musieli nadkładać sporo drogi (albo cofać się do Małeckiego, albo jechać na południe do najbliższego łącznika). Konieczne jest doprojektowanie takiego wygodnego połączenia, można w tym celu wykorzystać istniejącą już drogę od ul. Kolejowej w stronę torów.	Maksymalne pochylenie chodników jest znacznie mniejsze od dopuszczalnego pochylenia jezdni, które ze względu na konieczność zariżenia pod torami kolejowymi przyjęto na maksymalnych parametrach. Z tego powodu wykonanie chodnika i DDR nie jest możliwe ponieważ wymagałoby przejścia znacznej powierzchni przyległego terenu przeznaczanego pod zabudowę mieszkaniową w celu wykonania serpentyn (wydłużenia chodnika i DDR w celu zapewnienia dopuszczalnych spadków).
63	Ruch tranzytowy nie powinien w ogóle przebiegać przez centrum. Droga o przekroju 2x2 utwierdziłyby ten korytarz i w konsekwencji wciąć w Poznaniu, zwłaszcza na Roosevelta i Kaponierze, byłyby korki. Szerokie arterie powinny być budowane z dala od gęstych zabudowań. W tym celu powinno się jak najszybciej zacząć budować odcinkami 3 ramę Poznania, zwłaszcza część zachodnią (od Dąbrowskiego do Ściegiennego wraz z Nową Arciszewskiego w celu rozładowania Wiaduktu Górczyńskiego i uczynieniu z niego przyjaznym dla autobusów; dalsze odcinki nie mają większego sensu). Rozładowałoby to Głogowską, Polską, Bułgarską, Grochowską, Ściegiennego i raz na zawsze wyrzucił ruch tranzytowy północ-południe na bok. Swoją drogą dowolny przekrój Dolnej Głogowskiej będzie powodował olbrzymie korki. Wszystko przez Roosevelta oraz zmiany światel, gdzie część pojazdów będzie skręcała w lewo w Dolną Głogowską, a część w starą. Tramwaje będą stały w korkach przez podwójną sygnalizację. Tej inwestycji w mojej opinii nie powinni w ogóle realizować, nawet nie powinni budować tam tramwaju (chyba że w standardzie szybkiego tramwaju). Lepsza byłaby trasa autobusowo-tramwajowa.	Zgadzamy się z tym rozsądnym spostrzeżeniem. Obecnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF) oraz Planie Finansowym (PF) ZDM nie ma środków na budowę III ramy. Budowa Dolnej Głogowskiej odciąży istniejący układ komunikacyjny ulicy Głogowskiej oraz wprowadzi alternatywną trasę tramwajową z przedłużeniem PST do Hetmańskiej.
64	Proponowałbym jeden kierunek na nowej części Małeckiego tak jak na istniejącym obok fragmencie i poszerzenie zieleni lub zmianę parkowania z równoległego na ukośne. W rejonie brakuje zarówno zieleni jak i miejsc parkingowych, to 2 najczęściej poruszane tematy na łazarskiej grupie FB.	Na Małeckiego przewidywany jest jeden kierunek w kierunku Dolnej Głogowskiej z kontratruchem rowerowym. Zieleni będzie uzupełniona w miarę możliwości. Przewiduje się parkowanie równoległe.
65	Torowisko powinno być zaprojektowane nie od strony torów, tylko od strony Kolejowej. Po co idąc na tramwaj przechodzić dodatkowo przez Dolną Głogowską?	Takie rozwiązanie daje możliwość szybszego poruszania się tramwaju. Po stronie wschodniej jest przewidywanych mniej skrzyżowań, co zwiększa przepustowość linii tramwajowej. Odsunięcie linii tramwajowej do planowanej zabudowy mieszkaniowej jest korzystniejsze akustycznie. Poza tym taka lokalizacja tramwaju bardziej optymalnie łączy się z PST.
66	Zdecydowanie popieram pomysł z zielonym torowiskiem	Na ulicy Dolna Głogowska zakładany jest ruch autobusowy, w przypadku jeśli autobusy będą poruszać się po torowisku nie będzie możliwości zastosowania zielonego torowiska
67	Proponuję zmienić kolizyjny przebieg torowiska i jezdni w rejonie skrzyżowania Dolnej Głogowskiej z Klaudyńską Potockiej na bezkolizyjny. Tory tramwajowe pozostawić po wschodniej stronie aż do Hetmańskiej. Dalszy przebieg torów tramwajowych przez Hetmańską na południe powinien być bezkolizyjny w celu wydłużenia linii tramwajowej PST dalej w kierunku co najmniej Górczyna, a może Świerczewa i Lubonia.	W koncepcji zakładano przedłużenie linii tramwajowej w środku pasa dzielącego ulicy Góreckiej (między jezdniami). W przypadku prowadzenia torowiska poza jezdniami, należy przeanalizować dalszy przebieg tramwaju. Uwaga ta zostanie przeanalizowana na etapie dalszego projektowania.
68	1. Tylko jeden lewoskręt z Głogowskiej w Zachodnią to za mało. Lewoskręt z Zachodniej w Głogowską zbędny. Połączenie Głogowskiej z Dolną Głogowską poprzez Zachodnią musi mieć większą przepustowość żeby nie generowało korków. Skoro ani Głogowska, ani Dolna Głogowska nie będą drogami typu 2+2, to chociaż rozdzielenie ruchu z centrum i do centrum na tym skrzyżowaniu musi być szybkie i komfortowe również dla samochodów, inaczej będzie "wąskie gardło". 2. Rezygnacja z budowy drogi 2+2 na rzec 2+1 jest uzasadniona tylko w przypadku jeżeli na pewno równocześnie będzie budowana linia tramwajowa i to z założeniami, które zapewnią jej BEZKOLIZYJNOŚĆ z ruchem pieszym i samochodowym na całym odcinku od przystanku Dworzec Zachodni, aż za Hetmańską i dalej na południe. NIE REZYGNUJMY z koncepcji przedłużania linii PST w kierunku południowym. Zwykła linia tramwajowa to za mało. PST z północy do Dworca Zachodniego funkcjonuje znakomicie i pokazuje, że i w kierunku południowym należy koniecznie tę linię przedłużyć. Jeżeli linia tramwajowa w Dolnej Głogowskiej powstanie jako zwykła, a nie PST, to będzie ostateczne zaprzepaszczenie marzeń wielu Poznaniaków, w tym mnie, o PST z Piątkowa na Górczyn. Hej wiara, więcej wiary w to, że nasze marzenia można zrealizować mimo, że liczymy każdy grosz :-). Ponadto w koncepcji zagospodarowania tzw. Wolnych Torów też przewidziana jest linia tramwajowa. To nie lepiej zbudować PSTkę po zachodniej stronie linii kolejowej i skomunikować z nią nową dzielnicę dwoma lub trzema przejściami pieszymi. To działa. Mieszkam na Piątkowie, w mniej niż 5 minut pieszo dochodzę do PSTki i w 10-11 minut dojeżdżam do Dworca Zachodniego. Taki sam komfort i szybkość podróży należy zapewnić mieszkańcom Górczyna, czy nawet dalej Świerczewa, Kotowa, Lubonia. 3. Drogi rowerowe też muszą być.	Ad. 1 Wprowadzenie dodatkowego lewoskrętu z Głogowskiej w Zachodnią jest niemożliwe z uwagi na wydane warunki zabudowy dla budowy Hotelu na działce nr 25. Ulica Dolna Głogowska ma stanowić uzupełnienie istniejącego układu drogowego w tym również odciążenie istniejącej ulicy Głogowskiej. Ad. 2 Koncepcja Dolnej Głogowskiej obejmuje budowę drogi o przekroju 1x2 wraz z zachowaniem miejsca pod linię tramwajową. Przystąpienie do dalszych prac związanych z tą inwestycją będzie uzależnione od zapewnienia na ten cel środków finansowych w budżecie Miasta Poznania lub Wieloletniej Prognozie Finansowej. Linia tramwajowa ma być przedłużeniem PST do ul. Hetmańskiej. Na etapie projektu budowlanego i wykonawczego, analizowana będzie korekta przebiegu linii tramwajowej na odcinku od K. Potockiej do Hetmańskiej, która poprawi bezkolizyjność tramwaju z układem drogowym. Ad. 3 Drogi dla rowerów planowane są w ramach inwestycji.
69	Dolna Głogowska powinna być zaprojektowana i wybudowana jako droga dwujezdniowa.	Wariant preferowany przez Miasto Poznań, to wariant przekroju 1x2 z tramwajem. Ze względu na ograniczenia terenowe i zwartą zabudowę Miasta nie jest możliwe rozbudowanie i poszerzenie ulic do przekroju 2x2 +tramwaj. Zaprojektowanie przekroju 2 x 2 spowodowałoby brak możliwości wykonania torowiska tramwajowego. Zakładany jest priorytet dla komunikacji zbiorowej.
70	Jeśli chodzi o ulicę Małeckiego to nie wyobrażam sobie, by powstała tam jezdnia. Prędzej warto zrobić z niej deptak, który nieco skróci drogę dla pieszych z Dworca na Łazarz. Obecnie na tej ulicy dochodzi do rozładunku dostaw do Netto oraz wywóz śmieci. Ponadto znajduje się tam wyjazd z parkingu podziemnego dla budynku Gąsiorowskich 4, co zwiększałoby szanse na kolizje, jeśli powstałaby tam droga.	Ulica Małeckiego stanowi jedyne połączenie ulicy Gąsiorowskich z ulicą Dolną Głogowską. Na Małeckiego przewidywany jest jeden kierunek ruchu w kierunku Dolnej Głogowskiej z kontratruchem rowerowym. Koncepcja zakłada tam sadzenie drzew oraz miejsca parkingowe równoległe.
71	Na Łazarzu brakuje zielonych punktów, więc każde nasadzenie - nie tylko w donicach - wpisuje się pozytywnie w otoczenie.	W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie zieleni. Ilość drzew zostanie określona po doborze gatunków drzew i opracowaniu projektu wykonawczego obejmującego projekt zieleni.

72	Budowa Dolnej Głogowskiej spowoduje jedynie wzrost hałasu, który już jest uciążliwy i nie do zniesienia nawet w nocy, gdy ciężkie auta np. budowlane jeżdżą powyżej ograniczenia do 40 km/h po ul. Kolejowej. Dolna Głogowska to pewnie kolejny korytarz dla aut i nie tylko hałas i uciążliwość będą od strony ul. Kolejowej, ale także od zaisycznej strony - obecnych ogródków. Zamiast marnować pieniądze na nowy korytarz dla aut zwiększając dyskomfort mieszkańców w tej okolicy proponuje wziąć się w końcu za remont ul. Kolejowej i wprowadzenie tam strefy 30 km/h. Remont obiecany a pracy zero ....	Ulica Kolejowa przewidywana jest do rozbudowy. Prace mają rozpocząć się w 2022. Zakładana jest tam m.in. wymiana nawierzchni kamiennej na nawierzchnię bitumiczną - znacznie cichszą. Wprowadzone zostaną również na ulicy Kolejowej trwałe elementy spowolnienia ruchu.
73	Ludzie na Targi nie przyjeżdżają tylko z Poznania przyjeżdżają też z innych miejscowości. Mają stanąć na płatnym parkingu i jeszcze później płacić MPK ?? Tu już korzyści ekonomicznej nie dostrzegam.	Polityka wielu europejskich miast, również Poznań, zakłada priorytet dla komunikacji zbiorowej w celu poprawy klimatu akustycznego, zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza itd. Taki priorytet daje możliwość szybkiego dotarcia do MTP komunikacją miejską oraz komunikacją kolejową. Targi zlokalizowane są w dogodnym miejscu miasta, bardzo blisko Dworca PKP.
74	Proszę skończyć z tą patologią zabierania pasów ruchu. To idiotyczne i się nie sprawdza. Dolna Głogowska musi mieć 2 pasy.	Ulica Dolna Głogowska stanowi uzupełnienie istniejącego układu transportowego. Ulica odciąży Głogowską, ale nie przejmie całego ruchu z tej ulicy. Złożono priorytet dla komunikacji zbiorowej w związku z tym projektowany jest tramwaj. Zaprojektowany przekrój koreluje z istniejącymi przekrojami ulicy na dalszych odcinkach poza zakresem opracowania. Lokalne zwiększenie liczby pasów ruchu nie zwiększy przepustowości całego ciągu ulic, która zależy od najwęższego przekroju.
75	Uważam, że droga jest potrzebna, ale na obecną chwilę nie wydaje mi się, żeby potrzebny był tam również tramwaj. Torowisko powinno powstać, ale w połączeniu z dalszą trasą w kierunku Świerczewa. Na to powinno zostać już teraz zarezerwowane miejsce wzdłuż Dolnej Głogowskiej, aby w przyszłości móc zrealizować taką trasę. Przekrój drogi (2x1 vs. 2x2) powinien zostać wskazany przez odpowiednie eksperckie analizy i wyliczenia, a nie w drodze konsultacji społecznych. Niemniej, wydaje się, że przekrój 2x1 będzie bardziej odpowiedni z uwagi na drogi będące kontynuacją Dolnej Głogowskiej w kierunku północnym (Głogowska, Roosevelta, Matyi), które mogą nie być w stanie przyjąć ruchu z nowej ulicy 4-pasowej.	Dalszy przebieg w kierunku Świerczewa, wykracza poza zakres obecnej inwestycji. Linia tramwajowa ma stanowić przedłużenie PST do ul. Hetmańskiej co znacznie skróci dojazd do Wildy i Dębca. Dalszy przebieg analizowany będzie po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania. Jako wariant preferowany planuje się budowę Dolnej Głogowskiej w przekroju 1x2 + tramwaj jako wspólną inwestycję. Ewentualne etapowanie inwestycji zostanie przeanalizowane po sprawdzeniu możliwości finansowania tej inwestycji.
76	Skrzyżowanie z nowoprojektowaną ulicą w kierunku Wildy powinno być przesunięte na południe i wyznaczone u zbiegu przedłużonych ulic Granicznej i Gąsiorowskich. Przedłużenia Granicznej i Gąsiorowskich powinny być pieszo-rowerowe, ewentualnie lokalnie zaślepione od strony Dolnej Głogowskiej z placem do zawracania oraz łącznikiem rowerowym z Dolną Głogowską (tak jak ulica Krasieńskiego na Jeżycach)	Przedłużenie ulicy Granicznej nie jest możliwe głównie z trzech powodów. 1. Zbyt mała odległość pomiędzy ulicami: Kolejową i Dolną Głogowską oraz konieczność przejścia pod ulicą Dolną Głogowską powoduje, iż nie jest możliwe zachowanie normatywnych spadków. 2. we wskazanym miejscu realizowana jest inwestycja PKP "Centrum Sterowania Ruchem". 3. ze względu na konieczność przejścia pod siecią linii kolejowych PKP konieczne jest obniżenie nivelety skrzyżowania
77	Na południe od istniejącej pętli powinna być przewidziana rezerwa terenu na dojeżdżanie i dojazd rowerem do tunelu pieszo-rowerowego w kierunku Wildy. Lokalizacja tunelu w tym miejscu jest konieczna, aby można z niego wyprowadzić rampy (nie schody!) na końcówki peronów kolejowych. Byłaby to dobra alternatywa dla osób o trudnościach w poruszaniu się i rowerzystów, aby dostać się na perony bez konieczności korzystania z wind, które często nie działają i/lub nie mieszczą roweru. Takie dodatkowe tunele są standardem na Zachodzie, a także np. we Wrocławiu. W Poznaniu nie da się dostać na perony 5 i 6 rowerem bez wielokrotnego wnoszenia i znoszenia go. Koncepcja powinna zakładać rezerwę, aby można było rozmawiać o tym rozwiązaniu z PKP.	Lokalizację dodatkowego odcinka DDR łączącego pętlę tramwajową z tunelem przeanalizujemy na etapie opracowania projektu budowlanego. Wyprowadzenie DDR do każdego peronu jest poza zakresem opracowania i skutkowałoby znaczną przebudową każdego peronu oraz zmniejszeniem przestrzeni dla ruchu pieszych. Ten zakres opinujemy negatywnie.
78	Rezerwa na tramwaj jest wyznaczona od niechcenia. Torowisko-widmo przecina projektowaną infrastrukturę w taki sposób, że nie będzie ona możliwa do zachowania - zob. jego przebieg po śladzie przejazdu rowerowego z ulicą projektowaną w stronę Wildy. Torowisko powinno być przewidziane w taki sposób, jakby miało być budowane jutro - z przystankami, odpowiednim dojeżdżaniem do nich itd. Teraz to tylko kilka kresek, które nic nie rezerwują - za parę lat okaże się, że torowiska woisną "niedasie".	Rampa zjazdowa do tunelu prowadzącego na Wildę (droga 7KD-L) zaprojektowana zostanie poza torowiskiem oraz DDR wzdłuż ulicy Dolnej Głogowskiej. Odległość pomiędzy tymi elementami a elementami konstrukcyjnymi tunelu pozwalają na zachowanie normatywnego spadku. Ze względu na różnice wysokości nivelety torowiska tramwajowego oraz chodników i jezdni lokalizacja przystanku zostanie przeanalizowana na etapie opracowania projektu budowlanego. Jedynym możliwym miejscem jest jego zlokalizowanie za skrzyżowaniem z ulicą 7KD-L w kierunku północnym, ale konieczne jest sprawdzenie możliwości połączenia chodnikiem platformy przystankowej z chodnikami zlokalizowanymi wzdłuż ulicy 7KD-L (różnica rzędnych pomiędzy niveletą torowiska i jezdni wynosi około 5,5m.)
79	Koncepcja powinna uwzględnić planowany przez MPU zielony most z Wildy. Teraz nie wiadomo, na którym odcinku miałyby on "trafić" w Dolną Głogowską. A od tego zależy to, gdzie ją połączyć z Kolejową - co do zasady na przedłużeniu "mostu" powinna być przewidziana ścieżka pieszo-rowerowa włączająca się w ulicę Łazarza (np. Kanałowa).	Lokalizacja "zielonego wiaduktu" została pokazana na planie sytuacyjnym wraz z opisem (granatowa, przerywana linia). Projekt "zielonego wiaduktu" jest poza zakresem opracowania.
80	Odnosnie propozycji likwidacji lewoskrętu z Dolnej Głogowskiej w Głogowską, która się tu pojawia - mogłoby to skutkować skracaniem drogi przez Łazarz, a przecież nie o to chodzi. Może trzeba by przewidzieć program sygnalizacji, który puszcza ten lewoskręt tylko wtedy gdy nie koliduje to z żadną relacją tramwajową. Pozostałe relacje powinny być włączane tylko "w cieniu" tramwaju.	Nie przewiduje się likwidacji lewoskrętu z ulicy Dolnej Głogowskiej w ulicę Głogowską. Skrzyżowanie objęte będzie sterowaniem sygnalizacją świetlną z priorytetem dla komunikacji publicznej.
81	Konieczne jest wyznaczenie przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych przez północno-wschodnią część skrzyżowania Głogowskiej i Dolnej Głogowskiej.	Przez ulicę Głogowską na tym skrzyżowaniu wyznaczono przejazd po stronie południowej. Rowerzyści mogą także skorzystać z przejścia w okolicy Mostu Dworcowego dochodząc do niego od strony ulicy Zachodniej. Wyznaczenie dodatkowego przejazdu przez ulicę Głogowską po stronie północnej skutkowałoby bardzo dużymi stratami w czasie sygnalizacji (konieczność zastosowania długiego czasu "międzyzielonego" ze względu na dużą odległość pomiędzy sygnalizatorem a projektowaną DDR)
82	Na całym tym odcinku powinno się wyznaczyć przejścia piesze lub pieszo-rowerowe łączące Dolną Głogowską z Kolejową pomiędzy istniejącymi budynkami przy ul. Kolejowej. Przejścia powinny być lokalizowane na przeciwko wylotów ul. Calliera, Mottego, Karwowskiego oraz planowanej "zielonej kładki" w stronę Wildy. Na ulicy Dolnej Głogowskiej przystanki tramwajowe powinny być planowane w bezpośrednim sąsiedztwie tych przejść pieszych.	Połączenia pomiędzy ulicami Dolną Głogowską i Kolejową zaprojektowano w pobliżu przystanków tramwajowych. Optymalna odległość pomiędzy przystankami tramwajowymi wynosi około 450m i tak zostały one zaprojektowane. Połączenia w proponowanych miejscach w ocenie ZDM są nieuzasadnione i wymagałyby zajęcia terenów przewidzianych dla terenów mieszkalnych. Być może takie połączenia powstaną w ramach zagospodarowania tych terenów podczas realizacji inwestycji kubaturowych.
83	Koncepcja powinna uwzględnić kontynuację drogi dla rowerów po zachodniej stronie Dolnej Głogowskiej także pomiędzy ul. Potockiej i Hetmańskiej. Zmuszanie rowerzystów, aby pod ostrym kątem kierowali się w ślepy odcinek Kolejowej, a potem wracali z niego znowu na skrzyżowanie z Hetmańską nie jest zasadne (szczególnie, że na ddr jest miejsce)	Połączenia nie zaprojektowano ze względu na konieczność zachowania możliwie największej ilości terenów zieleni w tym rejonie. Na etapie opracowywania projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość zaprojektowania połączenia rowerowego z istniejącą DDR.
84	Koncepcja powinna już teraz przewidywać przeprowadzenie torowiska tramwajowego na wprost w kierunku ul. Góreckiej oraz komplet przystanków z wszystkich 4 wylotów skrzyżowania. Nie trzeba tego realizować od razu, ale powinno to być przewidziane.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Realizacja tego wlotu tramwaju jest nie wskazana ponieważ nie znany jest dalszy przebieg linii tramwajowej. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwia zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.
85	Na Dolnej Głogowskiej na południe od istniejącej pętli powinien być zlokalizowany przystanek tramwajowy obsługujący mieszkańców (przystanki Dworzec Zachodni i Dworzec Zachodni PST są za daleko)	Lokalizacja przystanku zostanie przeanalizowana na etapie opracowywania projektu budowlanego. Ze względu na różnicę wysokości nivelety torowiska tramwajowego oraz chodników i jezdni jedynym możliwym miejscem jest jego zlokalizowanie za skrzyżowaniem z ulicą 7KD-L w kierunku północnym, ale konieczne jest sprawdzenie możliwości połączenia chodnikiem platformy przystankowej z chodnikami zlokalizowanymi wzdłuż ulicy 7KD-L (różnica rzędnych pomiędzy niveletą torowiska i jezdni wynosi około 5,5m).

86	Tam jest przewidziany standard szybkiego tramwaju, więc myślę że inwestycja jak najbardziej na plus. "Zwykły" tramwaj byłby niepotrzebny bo w sumie dublowałby się z Głogowską. Ale już w formacie szybkiego tramwaju miałyby inne znaczenie (głównie ekspresowe dowiezienie ludzi na dworzec a potem dalej w rejon Piątkowa, powstałby pewnie węzeł przesiadkowy na skrzyżowaniu Hetmańska/Dolna Głogowska, a podejrzewam że linia 12 byłaby puszczona na Starolekę przez Dolną Głogowską, zaoszczędzając dobre 6-8 minut jadąc Dolną Głogowską zamiast wildeckimi uliczkami). Inwestycja więc jak najbardziej na plus i fajnie by było jakby była zrealizowana	
87	Jeżeli tramwaje przy wjeździe na trasę PST koło Dworca Zachodniego dostaną priorytet, to nie będą czekały 4-5 minut na wjazd (do tego w relacji Dworzec-Hetmańska kolizja występuje tylko między tramwajami, tam tramwaje by nie stały, dopiero relacja Głogowska-Dworzec staje się w tej koncepcji bardziej kolizyjna, ale myślę że to jest też kwestia ustawienia sygnalizacji na priorytet tramwaju). Do tego 2 skrzyżowania w ciągu trasy Dworzec-Hetmańska to są skrzyżowania z drogami które mają niskie znaczenie, więc tam myślę że zostanie zainstalowany system który po prostu będzie dawał zielone światło tramwajowi, kiedy ten będzie się zbliżał do skrzyżowania. Tak naprawdę powinni tutaj wypowiedzieć się kompetentni do tego ludzie, którzy mają wyliczenia jaka byłaby średnia prędkość komunikacyjna tramwaju na trasie Dworzec Zachodni - Hetmańska, i wtedy byśmy mogli porównać tą prędkość do prędkości na trasie Sobieskiego - Dworzec Zachodni.	Zgadzamy się. Sterowanie regulowane będzie poprzez sygnalizację świetlną z priorytetem dla komunikacji zbiorowej. Średnia prędkość przejazdu z uwzględnieniem czasu postoju na przystankach będzie niższa niż dla "starego" odcinka PST ze względu na mniejsze odległości pomiędzy przystankami.
88	Na ul. Nowej Małeckiego należy za wszelką cenę kontynuować założenie zieleni z ul. Małeckiego - są tam drzewa posadzone po obu stronach ulicy. Dzięki temu zachowamy ciągłość osi widokowej ulicy i obniżymy temperaturę na poziomie chodnika. Ponadto prawie całe przedłużenie będzie docelowo zabudowane nowymi inwestycjami, które zawsze mają parkingi podziemne - nie ma potrzeby poświęcać całej długości jednej strony ulicy na parking.  Analogicznie, należy powrócić do obsadzenia ul. Gąsiorowskich drzewami z obu stron jezdni, tak, jak było tam do mniej więcej 2005 roku - nie wolno dopuścić do zakonserwowania obecnego, szkodliwego stanu zieleni w tym furtku!	Projekt nasadzeń zostanie opracowany na etapie projektu budowlanego z uwzględnieniem uzbrojenia podziemnego. Nasadzenia zieleni są ważne dla ZDM. Na ulicy Gąsiorowskich planowane jest punktowe uzupełnienie nasadzeń w miarę możliwości technicznych (zachowanie skrajni oraz uniknięcie kolizji z uzbrojeniem podziemnym).
89	Głogowska to ulica lokalna, zdegradowana przez wieloletnie traktowanie jej jako drogi wylotowej z Centrum. Przy projektowaniu Dolnej Głogowskiej powinniśmy unikać przekroju 2x2 i jak najbardziej uwzględnić komfortowy, wydzielony ruch rowerowy.	
90	Brakuje tu przedłużeń naturalnych traktów pieszych, nowoprojektowane ulice wypadają w miejscach, które będą wymagały nadrobienia drogi pieszym z Dolnego Łazarza. Jeśli chcemy dać im ofertę tramwaju, to zadajmy o to, żeby mieli do niego wygodne dojście.	Połączenia pomiędzy ulicami Dolną Głogowską i Kolejową zaprojektowano w pobliżu przystanków tramwajowych. Optymalna odległość pomiędzy przystankami tramwajowymi wynosi około 450m i tak zostały one zaprojektowane. Być może dodatkowe połączenia powstaną w ramach <u>zaopodrobienia tych terenów podczas realizacji inwestycji kubaturowych</u> .
91	Przystanki przy skrzyżowaniu Hetmańskiej i Kolejowej obowiązkowo muszą mieć przejścia dla pieszych na obu ich krańcach! Nie powinno się zmuszać pasażerów udających się na południowy Łazarz do drałowania w przeciwnym kierunku tylko po to, żeby pokonać jezdnię i zawracać.  Zdecydowanie brakuje chodnika po wschodniej stronie ul. Kolejowej (na odcinku między Hetmańską a Potockiej). Ten trakt jest obecnie wydętą ścieżką na poboczu, a powinien być porządnym chodnikiem już od wielu lat. Nie widzę też przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Potockiej i Nowej Głogowskiej w relacji wschód-zachód. Brakuje tam też miejsca na szpaler drzew (po wschodniej stronie, po zachodniej jest park). Wolałbym zredukować zachodnią jezdnię o jeden pas (z trzech), a uwzględnić chodnik i drzewa po stronie wschodniej.  Bardzo cieszy ucywilizowanie przejść dla pieszych i rowerów na skrzyżowaniu z Hetmańską!	Przejście dla pieszych sterowane jest sygnalizacją świetlną. Lokalizacja dodatkowego przejścia przez ulicę Kolejową ograniczyłoby dojazd samochodów do skrzyżowania i w konsekwencji zmniejszyło jego przepustowość i poza tym stanowiłoby kolejne niebezpieczne (ponieważ przez więcej niż 2 pasy) przejście dla pieszych. - dla istniejących przystanków w pasie drogowym ulicy Hetmańskiej lokalizowanie dodatkowego przejścia dla pieszych nie jest możliwe ze względu na klasę techniczną drogi oraz prędkość projektową i prędkości rzeczywiste samochodów.
92	Należy unikać przekroju 2x2 i zaprojektować kompletną sieć dla rowerzystów, przecież tak mocno się stawia na poznański rower miejski, co mi mocno pasuje, bo uwielbiam poruszać się po mieście PRM, ale nie czuje się bezpiecznie jadąc po drodze bez wydzielonego ruchu rowerowego	Zgadzamy się. DDR zostały zaprojektowane i dodatkowo planuje się lokalizację stacji Poznańskiego roweru miejskiego.
93	Każde zasadzenie to myślenie przyszłościowe w kontekście stale rosnących temperatur i fal upałów, w cieniu będzie chłodniej i nawierzchnie nie będą się aż tak nagrzewać, idźmy w tym kierunku.	Projekt nasadzeń zostanie opracowany na etapie projektu budowlanego z uwzględnieniem uzbrojenia podziemnego. Nasadzenia zieleni są ważne dla ZDM. Na ulicy Gąsiorowskich planowane jest punktowe uzupełnienie nasadzeń w miarę możliwości technicznych (zachowanie skrajni oraz uniknięcie kolizji z uzbrojeniem podziemnym).
94	Nowoprojektowana ul. 10KD-L: Projektanci chyba zapomnieli, że droga będzie przylegać do budynku mieszkalnego - czy ktokolwiek przeprowadził badania jak dodatkowy ruch uliczny generowany przez nowy dojazd i ul. Kolejową wpłynie na budynek i jego mieszkańców. Obniżona zostanie wartość nieruchomości, zabrany zostanie teren podwórka i zieleni na nieruchomości. Nie ma zgody mieszkańców na to. Dodatkowy komentarz w tej sprawie: - Zgadzam się, hałas jest już nie do zniesienia, a jeszcze wzięcie Dolnego Łazarza w kieszcze dwóch, a nawet 3 ruchliwych przelotowych ulic, to już masakra. W budynku 5A nie da się mieszkać.	Koncepcja ulicy Dolna Głogowska została opracowana na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 r.), „Wolne Tory” oraz projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Wolne Tory” w Poznaniu. Przytoczone akty prawa miejscowego wskazują lokalizację drogi 10KD-L – tereny drogi publicznej – klasa lokalna pomiędzy nieruchomością ul. Kolejowa 5 - Kolejowa 5a. Zaprojektowana budowa 10KD-L na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolejową z projektowaną ul. Dolna Głogowska na wysokości budynku lokalnego Centrum Sterowania PKP, ma to być droga jednojezdniowa o pasach ruchu szerokości 2,5m każdy i dopuszczalnej prędkości 30km/h. Projektuje się obustronne drogi rowerowe o szerokości 2,3m oraz obustronne chodniki o szerokości 2m. Koncepcja przewiduje wykonanie nawierzchni jezdni i dróg rowerowych z betonu asfaltowego, a chodników z płyt betonowych 50x50cm. Zarówno ulica Kolejowa jak i ul. Dolna Głogowska zlokalizowane są w centrum miasta Poznania w ścisłej zabudowie śródmiejskiej. Stanowią centrum komunikacji transportowej oraz łącznik pomiędzy dzielnicami miasta Poznania. Przebudowa ulicy Kolejowej oraz budowa ulicy Dolna Głogowska wpłyną na poprawę jakości przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego, uporządkowanie ruchu samochodowego, ograniczenie prędkości bezpośrednio na tych, jak i okolicznych ulicach.
95	Dla celów, o których pisze ZDM, tj. celów komunikacji międzysiedlowej, wystarczyłby remont ulicy Kolejowej.	Nie zgadzamy się z taką opinią. W dalszym etapie ulica Dolna Głogowska może obsłużyć inne tereny, dla których opracowywane są dokumenty planistyczne. <u>Ponadto ulica ta jest zgodna z planami Miasta</u>
96	Pamiętajmy, że Dolna Głogowska biegnie przy torach, a zatem nie przeszkadza mieszkańcom tak jak tranzyt na zbyt wąskiej i mało bezpiecznej Głogowskiej. Możliwość przejścia ruchu z centrum (ile pasów mają ul. Roosevelta i Matyi, po jednym czy po dwa?) Po co nam nowa Głogowska, która będzie taka jak stara?	Ulica stanowi uzupełnienie istniejącego układu i została zaprojektowana z priorytetem dla komunikacji zbiorowej oraz z uwzględnieniem dostępnego terenu. Przekrój 2 x 1 i tramwaj w ocenie ZDM jest przekrojem optymalnym.
97	Powinna to być droga dwupasmowa w każdym kierunku przejmująca przyjazd i odjazd pojazdów gości związanych z imprezami targowymi i pojazdów przyjeżdżających na montaż i demontaż tych wydarzeń. Zaprojektowaną zieleni ograniczyłbym do minimum w przystankach i ewentualnych torach tramwajowych dając obszar do powyższych pasów i tym samym zaprojektowałbym ją w miejsce wyciszonej starej ul. Głogowskiej.	Ulica stanowi uzupełnienie istniejącego układu i została zaprojektowana z priorytetem dla komunikacji zbiorowej oraz z uwzględnieniem dostępnego terenu. Przekrój 2 x 1 i tramwaj w ocenie ZDM jest przekrojem optymalnym. Nasadzenia zieleni są działaniem priorytetowym i nie będą ograniczane. Uzasadnienie dla zaprojektowanego przekroju przedstawialiśmy także w poprzednich uzasadnieniach.
98	Zaprojektowałbym skrzyżowanie z dwóch pasów z ul. Dolnej Głogowskiej w ul. Głogowską (jadąc w stronę Mostu Dworcowego) oraz skrzyżowanie z dwóch pasów z ul. Głogowskiej w ul. Dolną Głogowską (jadąc w stronę Hetmańskiej).	Spełnienie tej wytycznej wymuszałoby konieczność przesunięcia torowiska tramwajowego oraz zmian warunków zabudowy dla budynku na działce o oznaczeniu 25.

99	<p>Nowoprojektowana ul. 10KD-L - ulica łącząca ulicę Kolejową z nowoprojektowaną ulicą Dolna Głogowska została poprowadzona w koncepcji w sposób, który wymusi likwidację bramy wjazdowej do posesji Kolejowa 5a, która stanowi główny wjazd na teren nieruchomości wykorzystywanej m.in. przez obsługę odbioru odpadów, stanowi też jedyną dogodną drogę dostępu dla straży pożarnej. Należy też zweryfikować czy nie planuje się poprowadzenia tej drogi w zbyt małej odległości od budynku Lokalnego Centrum Sterowania PKP.</p> <p>Tworzenie połączenia w tym miejscu jest pozbawione sensu w obliczu możliwości stworzenia w zamian ronda u zbiegu ulic Kolejowej, Kanałowej i Granicznej z wykorzystaniem już istniejącego połączenia pomiędzy terenem planowanej drogi i ulicy Kolejowej. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć ww. problemów oraz tworzenia w ciągu ulicy Kolejowej kolejnej drogi podporządkowanej zakłócającej płynność ruchu oraz tworzącej ryzyko kolizji. Nie bez znaczenia jest również wpływ poprowadzenia ulicy w tak bliskim sąsiedztwie na jakość życia mieszkańców bloku przy ulicy Kolejowej 5a, która i tak ulegnie pogorszeniu w skutek realizacji samej ulicy Dolna Głogowska. Oddziaływania wynikające z ruchu kołowego ulicy Kolejowej oraz bliskość tras kolejowych już w chwili obecnej są bardzo odczuwalne. Realizacja układu drogowego w obecnie przewidzianym kształcie przyczyni się do powstania skumulowanych oddziaływań w postaci hałasu i emisji zanieczyszczeń powietrza, które swoimi wartościami prawdopodobnie przekroczą przewidziane prawem normy dla tego typu zabudowy.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe należy ponownie przeanalizować zasadność poprowadzenia drogi 10KD-L obecnie planowaną trasą.</p>	Projekt uwzględni planowaną lokalizację Centrum Sterowania Ruchem PKP oraz zachowuje minimalne odległości od budynków. Zostaną także zachowane dojazdy do wskazanych nieruchomości.
100	Zieleń w otoczeniu ul. Dolnej Głogowskiej to nie jest dobry pomysł: blisko torów, stosunkowo mało mieszkańców, zieleń która zawsze w pewien sposób ograniczy sprawna komunikację. Zaprojektujmy tam gdzie jest więcej mieszkańców. w ulicy Głogowskiej.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem, Zieleń staramy się projektować we wszystkich dostępnych lokalizacjach z zachowaniem innych wytycznych i przepisów (m.in. dot. uzbrojenia podziemnego).
101	Drozdzi państwo, czy ktoś myśli w kontekście tego projektu o potrzebach targów poznańskich: licznych konferencji, wydarzeń, targów, przygotowaniu do nich? Sprawnego obsłużenia naszych gości, całego ruchu ciężarowego związanego z imprezami i ekspozycjami, aby odciążać objężdżaną ul. Reymonta, Rondo Jeziorańskiego?, co oczywiście wpływa na dłuższy czas przejazdu tych pojazdów w mieście, dodatkowe zatłoczenie i hałas. Ul. Dolna Głogowska powinna przejąć ten ruch idący z autostrady do targów i odwrotnie, aby mieszkańcy w jak najmniejszym stopniu odczuwali ruch tych pojazdów w mieście.	Ulica Dolna Głogowska podobnie jak każda inna nowo projektowana ulica musi wpisywać się w istniejący lub docelowy układ komunikacyjny. Zwrata zabudowa miasta uniemożliwia jego rozbudowę, dlatego został przyjęty przekrój, który jest kontynuowany na dalszych, nieprzebudowywanych odcinkach. Dodatkowo zaprojektowanie tramwaju znacznie poprawia sprawne dotarcie na teren targów.
102	Zdecydowanie nie, tylko 2 x 2 do sprawnego przepływu pojazdów od ul. Głogowskiej do ul. Hetmańskiej.	Zapewnienie sprawnego przejazdu samochodów bez zapewnienia takiej samej przepustowości na dalszych, istniejących odcinkach jest nieuzasadnione i ograniczyłoby możliwość zaprojektowania torowiska tramwajowego. Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem.
103	...a Targi poznańskie? czy MIR uwzględni ruch związany z dojazdem i wyjazdem z targów? ruch pojazdów osobowych i ciężarowych przyjeżdżających nie tylko w dni targowe? Byłaby okazja do odciążenia miasta poprzez szybki dojazd i wyjazd tych poj. przez ul. Dolną Głogowską.	Dojazd do targów odbywa się wieloma innymi ulicami, które determinują wielkość zatorów i czas dojazdu. Ulica Dolna Głogowska projektowana jest jako część układu drogowego a nie przede wszystkim jako droga dojazdowa do targów.
104	No właśnie, temat na lata - ale chodzi o to, żeby o tym pomyśleć, zaplanować to i wykonać za X lat, a nie zapominać totalnie o odciętych od tramwaju mieszkańcach Świerczewa, którzy do centrum nie mają ŻADNEGO autobusu bezpośredniego - chcąc dojechać do centrum jedziemy autobusem albo na pętle Górczyn albo na pętle Dębiec i dopiero stamtąd w kierunku miasta... Chodzi o to, aby już teraz ująć w projekcie torowiska na skrzyżowaniu Hetmańskiej z nową Głogowską wylotu torów Tramwajowych w ulice Górecką oraz oczywiście lewo i prawo skrętoń. te tory mogą być przez kilka lat nieużywane, ale kiedy dojdzie co do czego, nie będzie trzeba zamykać skrzyżowania Hetmańskiej z Dolną Głogowską aby wyprowadzać te tory w Górecką - bo tory już będą wyprowadzone. Trzeba myśleć przyszłościowo.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Realizacja tego wlotu tramwaju jest nie wskazana ponieważ nie znany jest dalszy przebieg linii tramwajowej. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwi zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańską.
105	Dolna Głogowska powinna być drogą jednojezdniową. Uzasadnienie - nie należy tworzyć kolejnej infrastruktury która będzie włączać samochody do centrum. O ile dobrym pomysłem jest odciążenie Głogowskiej i powrót normalnego życia miejskiego w tym rejonie to budowa kolejnej arterii tylko przesunie problem nadmiaru samochodów w mieście zamiast go rozwiązać. Dolna Głogowska powinna umożliwić dojazd do "dworca", MTP i centrum z drugiej ramy komunikacyjnej bez opcji przedłużania jej na Zatorze na Górczynie.  Absolutnie nie należy budować Dwujezdniowej Góreckiej co widać na dole trzeciego obszaru z czterema (!!!!!) pasami ruchu. Górecka nie może być traktowana jako droga tranzytu międzydzielnicowego. Obecna infrastruktura przeznaczona dla samochodów na Zatorze jest wystarczająca i nie powinna być rozbudowywana. Wraz z sąsiadami których też zachęcam do wzięcia udziału w konsultacjach sprzeciwiamy się dodatkowej infrastrukturze dla samochodów na Zatorze. Wręcz domagamy się objęcia Górczyna SOP. Tramwaj i drogi rowerowe TAK, Kolejne samochody NIE.  Jestem za budową torowiska tramwajowego i drogi dla rowerów - one powinny zostać przedłużone na Zatorze.	Zgadzamy się z tym stanowiskiem.
106	Również przychyliam się do tego że tramwaje oraz drogi rowerowe jak najbardziej na plus, jeżeli mamy namawiać kierowców do przesiadania się na MPK albo rowery, to właśnie te gałęzie powinny być objęte wieloma inwestycjami, a nie kolejne inwestycje poprawiające ruch samochodów - to nie spowoduje że kierowcy przesiadają się na MPK a wręcz przeciwnie, "zaprosi" ich z ich samochodami do centrum.	Zgadzamy się z tym stanowiskiem
107	Czy koncepcja związana z przyległą ulicą Głogowską i Dolną Głogowską uwzględni wzmożony ruch pojazdów ciężarowych i osobowych związanych z Targami poznańskimi i parkingiem który jest tam aktualnie budowany? Nigdzie nie ma o tym mowy, a przecież jest to duża firma tuż obok?	Kilka poprzednich uwag dotyczy tego problemu. Przekrój ulicy determinowany jest układem istniejącym oraz wielkością dostępnego terenu. Zaprojektowany przekrój biorąc pod uwagę ww. kryteria jest optymalny.
108	Czy w opracowaniu uwzględnia się ruch związany z dojazdem i wyjazdem z targów? ruch pojazdów osobowych i ciężarowych przyjeżdżających nie tylko w dni targowe? Byłaby okazja do odciążenia miasta poprzez szybki dojazd i wyjazd tych poj. przez ul. Dolną Głogowską. Pytanie dotyczy nie tylko tego obszaru, ale całego opracowania 1-3.	Ruch pojazdów ciężarowych jest ograniczony w mieście i pojazdy powyżej 16 ton mogą poruszać się tylko na specjalnych warunkach wydawanych indywidualnie po złożeniu wniosku.
109	Rezygnacja z linii tramwajowej tak, bo nie ma tam stosunkowo dużo mieszkańców, natomiast rezygnacja z przekroju drogi 2x2 nie, bo mogłaby ona skutecznie odciążyć ruch pojazdów poruszających się dziś w zwężonej już ul. Głogowskiej, bo jest tam zdecydowanie większa ilość mieszkańców.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Lokalizacja tramwaju ma umożliwić sprawny przejazd komunikacją publiczną z Grunwaldu na Dębiec, Wildę i Rataje, a w przyszłości być może także na Świerczewo. Przekrój jezdni 2 x 2 będzie powodował wtłaczanie ruchu samochodowego do centrum, co jest niekorzystne i sprzeczne z polityką transportową.
110	Trafna uwaga, droga drogą, ale nawigacja nie ma algorytmu który inteligentnie pomyśli, że dla kierowców została udostępniona nowa droga - mimo że trasa jest o kilka kilometrów dłuższa i czas pokonania drogi do/z autostrady jest trochę dłuższy. Może Poznaniacy nadkładaliby kilometrów dla lepszej drogi (wiedząc że takowa istnieje) ale 90% osób przyjeżdżających na targi spoza Poznania byłoby wiedzione najkrótszą trasą wyznaczoną przez nawigację - czyli starą Głogowską	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Algorytmy nawigacji wyznaczają trasę najszybszą i szybko "odkrywają" nowe ciągi komunikacyjne.
111	Plany budowy zakładają wyburzenie części zabytkowych budynków, stanowiących nieliczne już pozostałości zabudowań dawnej kolei Marchijsko-Poznańskiej. Chodzi tu o magazyny przy ul. Zachodniej (dziś wykorzystywane przez firmę Thales, oraz budynek dawnej elektrowni kolejowej, o ciekawej bryle budynku, wpisującej się w otoczenie wschodniej strony ul. Kolejowej. W mojej opinii, jest tam na tyle miejsca, by te budynki zachować, a drogi poprowadzić w innym planie.	Projekt został opracowany w konsultacji z Miejskim Konserwatorem Zabytków i budynki zapisane w rejestrze zabytków nie są przewidziane do wyburzenia.
112	Droga Dolna Głogowska powinna być właśnie po to, żeby zapewnić tranzyt i bezpieczeństwo i tak powinna być zbudowana. Linia tramwajowa i droga rowerowa jest bardzo blisko w ulicy Głogowskiej i właśnie budowa Dolnej Głogowskiej ma zapewnić bezpieczeństwo! A nowa linia tramwajowa powinna zostać wybudowana wzdłuż ale w dużo dalszej przyszłości, jest tam stosunkowo mało mieszkańców, zatem na ten moment jest wiele pilniejszych inwestycji w naszym mieście.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Lokalizacja tramwaju ma umożliwić sprawny przejazd komunikacją publiczną z Grunwaldu na Dębiec, Wildę i Rataje, a w przyszłości być może także na Świerczewo. Przekrój jezdni 2 x 2 będzie powodował wtłaczanie ruchu samochodowego do centrum, co jest niekorzystne i sprzeczne z polityką transportową. Decyzja o ewentualnym etapowaniu inwestycji zostanie podjęta na etapie opracowywania projektu budowlanego.

113	Znowu gdybanie. Najpierw trzeba by wybudować dwupasmową Dolną Głogowską, potem trzeba by wybudować dodatkowe pasy na Dolnej Wildzie i tak dalej i tak dalej. Na Dolną Wildę nie ma ani planów ani finansów więc zostałbym na ziemi i póki co "lepił z tego co mamy". A mamy możliwość budowy dwupasmowej Dolnej Głogowskiej która może za 20 lat przyda się do wyprowadzenia ruchu z MTP na węzeł Luboń (bo do węzła Komorniki nawigacja na pewno przez tą ulicę nie poprawdzi), albo mamy możliwość budowy dodatkowej drogi jednopasmowej i nitki szybkiego tramwaju, która będzie dalej szła w kierunku Świerczewa. Myślę że na tym powinniśmy się skupić, zwłaszcza że Świerczewo w tym momencie odcięte od tramwajów.	Zgadzamy się z drugą częścią tej uwagi. Przekrój 1 x 2 z torowiskiem tramwajowym jest optymalnym przekrojem dającym największe możliwości rozwoju komunikacji i zapewnienia przepustowości mieszkańcom.
114	Ulica ta powinna być dwujezdniowa. Martwi brak możliwości dojazdu do nastawni LCS PoA oraz dawnej rampy załadunkowej od strony Górczyna. Pracownicy kolejowi też dojeżdżają samochodami!	Przekrój 1 x 2 wraz z torowiskiem tramwajowym jest optymalny, a projekt będzie zapewniał dojazd do wszystkich nieruchomości. Dojazd do nastawni LCS jest w projekcie zapewniony.
115	Nowo wybudowana ulica przebiegająca obok terenów kolejowych i prowadząca do Targów i ul. Hetmańskiej powinna być dwujezdniowa z dwoma pasami. Popieram dodatkowe nasadzenia, należy jednak pamiętać o tym, że jesienią spadające liście ograniczają przyćmienie pojazdów szynowych - może się to wiązać z ograniczaniem przez prowadzących je prędkości jazdy i spadkiem konkurencyjności i tak już niekonkurencyjnego transportu zbiorowego względem indywidualnego. Proszę o uwzględnienie potrzeb pracowników kolejowych (często przyjeżdżających z całego województwa) i umożliwienie (pozostawienie możliwości) parkowania przy budynkach nie tylko PKP Cargo, ale i kolejowej medycyny pracy przy ul. Kolejowej 23.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Nasadzenia zostaną wykonane. Zasady parkowania będą jednakowe dla wszystkich kierowców. Parkowanie możliwe będzie w wyznaczonych miejscach na terenach PKP za zgodą zarządcy terenów PKP.
116	W dobie wdrażania stref uspokojonego ruchu, planuje się budowę kolejnych ciągów komunikacyjnych - głównie dla samochodów, dwukierunkowych jezdni, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych - nie rozumiem tej koncepcji. W obecnie wdrażanej SPP na Łazarzu większość okolicznych dróg: Graniczna, Kanałowa, Calliera, Mottego, Potockiej i inne stają się ulicami uspokojonego ruchu tempo 30 i jednokierunkowymi. Mówię tu o planowanej drodze 10KD-L, która ma być dwukierunkowa - skąd ten pomysł. Dlaczego rezygnuje się z obecnie istniejącego i naturalnego wjazdu pomiędzy budynkami przemysłowymi znajdującymi się na posesji Kolejowa 1-3, a Kolejową 4? W tym miejscu budynek mieszkalny Kolejowa 4, jest bardziej oddalony od obecnej drogi niż budynek mieszkalny przy Kolejowej 5a od planowanej drogi 10KD-L, a wyjście z budynku mieszkalnego Kolejowa 4 znajduje się od strony Kolejowej i wychodzi na bardzo szeroki chodnik przy Kolejowej, a wyjście z klatki schodowej dziewięciu mieszkań 1-9 Kolejowej 5a, znajdującego się na elewacji północnej i ma wychodzić na planowany wąski pasek przed chodnikiem - co z bezpieczeństwem? Oprócz powyższego istniejący wjazd pomiędzy Kolejową 3 a Kolejową 4, jest bezpośredni z wylotów ulic Granicznej i Kanałowej, co ułatwi komunikację. Proponuję w miejsce planowanej drogi 10DK-L zaprojektować wyłącznie ścieżkę pieszo rowerową, a dla samochodów pozostawić istniejący wjazd między Kolejową 3 a Kolejową 4.	Teren pomiędzy nieruchomościami Kolejowa 1-3, a Kolejowa 4 przewidziany jest projekcie MPZP "Wolne Tory" na lokalizację zielonej kładki dla pieszych pomiędzy Łazarzem i Wildą, wobec powyższego jedyną możliwością zlokalizowania ulicy 10KD-L jest ta przedstawiona w projekcie.
117	Istotnym elementem projektu powinno być bezkolizyjne przedłużenie trasy "szybkiego tramwaju" do ul. Hetmańskiej (z uwzględnieniem dalszego przedłużenia w kierunku południowym). Skróci znacznie czas dojazdu do Rataj i Dębca a w przyszłości może do Lubonia lub np. Osiedla Kopernika. Bezkolizyjny system masowej komunikacji musi być procesem ciągłym.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Realizacja tego wlotu tramwaju jest nie wskazana ponieważ nie znany jest dalszy przebieg linii tramwajowej. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania. Zaprojektowana lokalizacja torowiska tramwajowego umożliwi zachowanie wszystkich relacji na skrzyżowaniu z ulicą Hetmańska
118	A format 1x1 spowoduje, że zamiast planowanego odciążenia Głogowskiej będzie kolejna proteza. Wizja miasta XXI wieku powinna być wolna od życzeniowego myślenia, że da się skopiować fragmentarycznie rozwiązania stosowane w zachodniej Europie, bez ich najważniejszych elementów.	Zaprojektowane rozwiązania są zaplanowane i wpisują się w istniejący układ komunikacyjny. Zaprojektowany przekrój 1 x 2 zapewnia ruch samochodowy w obu kierunkach.
119	Nie ma to jak demagogia w postaci „zabijania pieszych na pasach”. "Pseudourbaniści" posługujący się takimi frazesami są odpowiedzialni za upadki biznesów w Poznaniu i przenoszenie się mieszkańców na peryferia, a także do gmin ościennych.	Trudno odnieść się do tej uwagi. Projektowany układ komunikacyjny ma na celu poprawienie dostępności komunikacji wszystkich użytkowników ruchu i poprawienie atrakcyjności mieszkania w centrum i korzystania z infrastruktury zlokalizowanej w centrum.
120	Budowanie w tym miejscu tramwaju uważam za niepotrzebne ponieważ ul. głogowska po której jeździ tramwaj jest oddalona około 500m. Dublowanie linii tramwajowych uważam w obecnej sytuacji finansowej miasta za zbędny koszt. Te pieniądze można przeznaczyć na bardziej potrzebne inwestycje w szczególności że torowisko ma tylko połączyć się z ul. Hetmańską i nie będzie ono w żaden sposób atrakcyjne dla pasażerów a korzyści będą niewielkie. Kolejnym ważnym argumentem przeciw linii tramwajowej w tym miejscu są dwie linie które mają się pojawić tym obszarze w przyszłości - przedłużenie PST'ki (mam tu na myśli bezkolizyjną trasę tramwajową wzdłuż torów kolejowych która nie będzie przecinana przez chodniki ulice i ścieżki rowerowe tak jak to ma miejsce na całej długości PST obecnie) oraz budowa tramwaju na wolnych torach. Dolna Głogowska powinna być drogą dwupasmową dwujezdniową. Dzięki temu w pełni odciąży ul. Głogowską z ruchu samochodowego z centrum i połączy pierwszą i drugą ramę komunikacyjną. Poprawi to znacząco wewnętrzny ruch samochodowy między dzielnicami. Podnoszenie opłat oraz rozszerzenie strefy płatnego parkowania znacząco zmniejszyło ilość aut więc Dolna Głogowska przejmie przede wszystkim ruch mieszkańców Poznania.	Nie zgadzamy się z tym stanowiskiem. Lokalizacja linii tramwajowej w pasie drogowym ulicy Dolnej Głogowskiej nie stanowi tylko alternatywy dla istniejącego tramwaju w ulicy Głogowskiej, ale także możliwość skomunikowania bardziej oddalonych obszarów miasta. Poza tym odległość 500m od przestanku tramwajowego znacznie obniża jego dostępność i atrakcyjność. Ponadto przejazd tramwaju po nowo projektowanym torowisku w ulicy Dolnej Głogowskiej znacznie skróci czas przejazdu z terenu Rataj i Dębca do centrum. Budowa tramwaju na Wolnych Torach ze względu na jego odseparowanie przez tory kolejowe nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla mieszkańców dolnego Łazarza. Ponadto zaprojektowanie dwóch jezdni po dwa pasy ruchu spowoduje zwiększenie natężenia oraz prędkości przejazdu samochodów na tym odcinku, a istniejący układ ulic nie zapewni płynnego odbioru tych potoków ruchu na dalszym odcinku. Ponadto dostępność terenu uniemożliwia zaprojektowanie przekroju 2 x 2 z tramwajem.
121	Uważam, że Dolna Głogowska powinna mieć po jednym pasie ruchu w każdą stronę, a priorytetem powinno być zapewnienie bezkolizyjnego biegu trasy tramwajowej. Dolna Głogowska, nawet w układzie 2x2 nie będzie miała żadnego potencjału na odciążenie obecnego fragmentu Głogowskiej. Udostępniona przepustowość zostanie zagospodarowana przez zwiększony ruch samochodowy w ciągu kilku lat. Dlatego też racją bytu tej inwestycji jest stworzenie bezkolizyjnej linii tramwajowej, którą w przyszłości będzie można przedłużyć na południe, zapewniając Poznaniowi całkowicie wydzieloną linię tramwajową do komunikacji północ-południe. Dopuszczalna prędkość powinna zostać ograniczona do 40 km/h, z uwagi na komfort mieszkańców i większą pojemność drogi związaną z mniejszymi odstępami między pojazdami. Ścieżki rowerowe powinny zostać wyprostowane, biegnąc przed skrzyżowaniami jednym delikatnym łukiem - bez gwałtownych załamów widocznych na projekcie. Należy pamiętać o możliwie największej liczbie drzew zapewniających cień na chodnikach i ścieżkach rowerowych.	Zgadzamy się z tym stanowiskiem. Drogi rowerowe zostały zaprojektowane zgodnie ze obowiązującymi standardami dla Miasta Poznania. Konieczność zastosowania odgięć osi dróg dla rowerów wynika m.in. ze zmiany przekrojów w obrębie skrzyżowań.
122	Brak miejsc do parkowania, żeby umożliwić okolicznym mieszkańcom legalny postój. Zamiast dwóch ścieżek rowerowych po 1,5 m można zrobić jedną dwukierunkową 2 m. <b>Zrobienie po jednym pasie pewnie nie da wystarczającej przepustowości.</b>	Miejsca parkingowe realizowane są gdy szerokość pasa drogowego na to pozwala i po zapewnieniu m.in. optymalnych ciągów komunikacyjnych oraz elementów bezpieczeństwa ruchu.
123	Bez sensu tworzyć drogę odciążającą, która z góry będzie mieć założenie, że nie ma za bardzo odciążać	Każdy nowy ciąg komunikacyjny poprawia komunikację, zwłaszcza, gdy jest zaprojektowany z uwzględnieniem istniejącego układu komunikacyjnego.
124	Dlaczego między Hetmańska a Kładwiny Potockiej nie ma żadnej drogi rowerowej?	Projekt nie przewiduje DDR na tym odcinku, ponieważ zlokalizowana jest ona na terenie istniejącego skweru zieleni, który nie będzie zmieniany.

125	<p>1. Budowa estakady dla ruchu tramwajowego za pętlą PST przy Dworcu Zachodnim prowadzącej do ul. Przemysła II, na którą wjazd możliwy byłby z obu stron nowej trasy tramwajowej. Zaraz za skrzyżowaniem z ul. Jakuba Wujka estakada ta schodziłaby na pas rozdzielający i kończyłaby się przystankami po obu stronach przy jednoczesnej rezygnacji z budowy trasy tramwajowej przez dzielnicę WOLNE TORY. Nowa trasa będzie też dostępna dla mieszkańców nowej dzielnicy, natomiast nie będzie tramwaju w bezpośrednim sąsiedztwie nowych budynków, ponadto trudne byłoby wpięcie klasycznej linii tramwajowej biegnącej przez nową dzielnicę w ul. Hetmańską. Jednocześnie budowa połączenia trasy PST z trasą Piątkowska.</p> <p>2. Budowa przedłużenia ul. Gąsiorowskich, jednak rezygnacja z prostego trasowania. Połączenie tego odcinka z ul. Dolną Głogowską powinno być przesunięte w lewo. Skręt z ul. Głogowskiej w lewo w ul. Gąsiorowskich Likwidacja miejsc parkingowych na jezdni na tej ulicy. Ślepe zakończenie ul. Dolnej Głogowskiej parkingiem zlokalizowanym między torami PST przy wyjeździe na Głogowską a nowym osiedlem mieszkaniowym.</p> <p>3. Rezygnacja z budowy nowego odcinka ul. Małeckiego – budowa jedynie drogi dla pieszych i rowerów.</p>	<p>1. Koncepcja skomunikowania Wolnych Torów jest na etapie opracowania. Nie ma możliwości wysokościowej skomunikowania ul. Dolnej Głogowskiej z Wolnymi Torami (linia tramwajowa ma znacznie mniejsze pochylenia podłużne niż jezdnie za względu na mniejsze opory toczenia kół stalowych po szynach) a co za tym idzie potrzebuje znacznie dłuższych najazdów czy też ramp w celu pokonania różnicy wysokości. Lokalizacja Dolnej Głogowskiej nie pozwala na wypracowanie ramp do pokonania torowiskiem tramwajowym linii kolejowej.</p> <p>2. Zapewnienie skrzyżu z ulicy Głogowskiej w ulice Gąsiorowskich znacznie obniżyłoby przepustowość tego skrzyżowania ze względu na konieczność wydzielenia dodatkowych faz sygnalizacji dla tego kierunku. Relacja ta jest zapewniona na sąsiednim skrzyżowaniu.</p> <p>3. Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.</p>
126	<p>A może by tak zamiast mazać bez sensu mazakiem (to takie określenie dla tzw. pseudourbanistów) po mapie wreszcie zlikwidować tę piękną serpentynę od Hetmańskiej do Krauthofera. Dolna Głogowska nigdy nie powstanie tak samo jak jej przedłużenie do Opolskiej. Kasy nie ma na podstawowe inwestycje jak choćby przedłużenie tramwaju na Klin Dębicki, a snuje się jakieś super plany. To jest bicie piany i zasłona dymna dla braku działań miasta. Tak trudno zrozumieć, że jak mieszka się w mieście to jest hałas i trzeba się z tym pogodzić.</p>	<p>Połączenie ulicy Hetmańskiej i Krauthofera znajduje się po za zakresem niniejszego opracowania. W obecnej perspektywie finansowej nie znajdują się środki na realizację przedmiotowej inwestycji, proszę zwrócić uwagę, że proces projektowania i planowania trwa wiele lat od etapu studium, przez opracowanie koncepcji po wykonanie projektu budowlanego i wyłonienie wykonawcy robót. Planowanie długofalowe jest zatem niezbędne dla prawidłowego rozwoju miasta jak i możliwości zapewnienia finansowania dla kolejnych inwestycji. Niniejsza koncepcja jest również elementem <u>składowym opracowywanego Planu Miejscowego</u></p>
127	<p>Tunel łączący nową dzielnicę WOLNE TORY z Dolną Głogowską powinien być jednokomorowy – podobny do tunelu w ciągu ul. Czechosłowackiej. Należy także rozpatrzyć budowę wiaduktu łączącego dzielnicę WOLNE TORY z ul. Dolną Głogowską zamiast tunelu.</p>	<p>Planowany tunel wykracza poza zakres niniejszego opracowania, jednak powiązanie z tunelem zostało uwzględnione zarówno sytuacyjnie jak i wysokościowo. Ze względu na znacznie wyższą skrajnię dla linii kolejowych zelektryfikowanych brak możliwości przejścia wiaduktem we <u>wspomnianym miejscu nad torami kolejowymi</u>.</p>
128	<p>Połączenie MTP z A2 jest Głogowską - prosto i do celu. Dolna Głogowska to ulica skupiająca bardziej ruch lokalny lub międzydzielnicowy niż jakiś tranzyt. A poza tym po co wjeżdżać samochodem do "Centrum". 1. Tam nic nie ma i nie będzie. 2. Nie ma gdzie zaparkować. 3. Władza nie lubi samochodów w mieście, a tym bardziej w "Centrum". Ta ulica to realizacja fobii Prezydenta JJ.</p>	<p>Ulica Dolna Głogowska nie stanowi jedynie połączenia z MTP. Uzupełnia ona siatkę transportową miasta i w głównym zamierzeniu ma służyć mieszkańcom. Miejsca parkingowe realizowane są gdy szerokość pasa drogowego na to pozwala i po zapewnieniu m.in. optymalnych ciągów komunikacyjnych <u>oraz elementów bezpieczeństwa ruchu</u>.</p>
129	<p>Jeśli ta piękna serpentyna to jest mowa o ul. Góreckiej to jestem jak najbardziej za! Wyprostować tą pseudoulicę. I popieram fragment o Klinie Dębickim - może zacznijmy od budowania potrzebnych inwestycji takich jak właśnie przedłużenie tramwaju na Klin Dębicki. Mieszkańcy osiedla Dębina są odcięci od tramwajów, a to osiedle jest bardzo liczne. ZTM pomyślcie o tym i rozpiszcie harmonogram inwestycji na Klin Dębicki, prosimy Was o to my mieszkańcy Dębiny</p>	<p>Połączenie ulicy Hetmańskiej i Krauthofera znajduje się po za zakresem niniejszego opracowania. W obecnej perspektywie finansowej nie znajdują się środki na realizację przedmiotowej inwestycji, proszę zwrócić uwagę, że proces projektowania i planowania trwa wiele lat od etapu studium, przez opracowanie koncepcji po wykonanie projektu budowlanego i wyłonienie wykonawcy robót. Planowanie długofalowe jest zatem niezbędne dla prawidłowego rozwoju miasta jak i możliwości zapewnienia finansowania dla kolejnych inwestycji. Niniejsza koncepcja jest również elementem <u>składowym opracowywanego Planu Miejscowego</u></p>
130	<p>A gdzie mają jeździć rowery? Po nieużytkach? O to chodzi, żeby rowery były w sąsiedztwie dróg i mogły docierać do każdego domu, mieszkania, bloku. Na tym polega idea ich konkurencyjności. Gdyby szły po nieużytkach to nie byłyby konkurencyjne. Nowa droga jednojezdniowa, z trasą szybkiego tramwaju i drogami rowerowymi to jest kwintesencja tego, czego potrzeba miastu - więc jestem za.</p>	<p>Wyrażone stanowisko jest zbieżne z tym zajmowanym przez ZDM.</p>
131	<p>Dojeżdżamy Dolną Głogowską i co dalej? Skręcamy w prawo w Hetmańską i dojeżdżamy do Głogowskiej, a tam jest zakaz skrętu w lewo. Mamy więc dwa wyjścia, by dostać się do wylotu w kierunku A2 i Stęszewa. Albo trzeba będzie dojechać do Arciszewskiego i dalej Ściegielnego dojechać do wiaduktu górczyńskiego, albo skręcić wcześniej z Hetmańskiej w lewo Dmowskiego i wąskimi Daleką i Krótką dopchać się do Głogowskiej przed wiaduktem.</p> <p>Czy planuje się w związku z tym przedłużenie Nowej Głogowskiej do Czechosłowackiej, aby można było „wyskoczyć” na Głogowską już za wiaduktem? Wiem, że wymagałoby to budowy tunelu pod torami kolejowymi i niewielkich wyburzeń. Można z tym poczekać, aż będą na to pieniądze, ale jeśli to się zaplanuje, to nie dopuści się do budowy na tym odcinku Nowej Głogowskiej nowych zabudowań.</p> <p>Dруга sprawa - powinna powstać wzdłuż torów kolejowych na tzw. Wolnych Torach ulica, która wiaduktem, jeszcze przed Hetmańską, dołączy do Nowej Głogowskiej. Dzięki temu ruch ze śródmieścia i od dworca kolejowego i autobusowego nie będzie prowadony zatłoczonym Mostem Dworcowym i Głogowską do Nowej Głogowskiej.</p>	<p>Rozwiązania połączenia ul. Hetmańskiej i Głogowskiej zostaną przeanalizowane na etapie projektu organizacji ruchu - projektu wykonawczego. Połączenie ulicy Hetmańskiej i Krauthofera znajduje się po za zakresem niniejszego opracowania. Prowadzenie ruchu pomiędzy Wolnymi Torami a Dolną Głogowską zostanie zapewnione przez tunel pod torami</p>
132	<p>Trasa tramwajowa na Dolnej Głogowskiej jest jak najbardziej uzasadniona, ale jako kolejny odcinek torów, a nie "zastępnik". Omawiane torowisko byłoby bardzo dobrym wstępem prognostycznym do wyprowadzenia tramwaju poza granice Poznania, właśnie do Lubonia czy na Świerczewo. Uważam jednak, że istnieje konieczność zbudowania drogi dwujezdniowej na całym odcinku Dolnej Głogowskiej. Kierowcy samochodów nie powinni być "spychani" metodą sztucznego zagęszczania ruchu na rzecz komunikacji miejskiej. Moim zdaniem droga na Dolnej Głogowskiej w stanie takim, jaki jest na wizualizacjach, nie da oczekiwanych rezultatów w odciążeniu "starej" Głogowskiej.</p>	<p>Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.</p>
133	<p>Torowisko tramwajowe powinno być rzeczywiście na ulicy Góreckiej i przebiegać na wprost od skrzyżowania z Hetmańską, biec dalej między ogródkami działkowymi i przy ul. Dwatory skręcać w lewo i później w prawo do Hali Góreckiej.</p>	<p>Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.</p>
134	<p>Wszędzie tam, gdzie szerokość na to pozwala proponuję oddzielenie drogi rowerowej od chodnika pasem zieleni z krzewami i wyznaczenie drodze rowerowej pasów oddzielonych linią przerywaną, a na skrzyżowaniu przebieg drogi rowerowej na wprost, bez zakrętów i łączenia z pasami dla pieszych. Obsadzenia możliwe największą ilością drzew.</p>	<p>Lokalizacja drogi dla rowerów i chodnika została zaprojektowana z uwzględnieniem standardów dostępności oraz standardów rowerowych miasta Poznania.</p>
135	<p>Oddzielenie drogi rowerowej od chodnika pasem zieleni z krzewami.</p>	<p>Lokalizacja drogi dla rowerów i chodnika została zaprojektowana z uwzględnieniem standardów dostępności oraz standardów rowerowych miasta Poznania. Ze względu na ograniczenia terenowe oraz wysokie koszty utrzymania zieleni zorganizowanej w wąskich pasach terenu nie planujemy oddzielenia chodnika od DDR zielenią. Podczas opracowania projektu budowlanego przeanalizujemy czy lokalnie będzie taka możliwość.</p>
136	<p>Zwracam uwagę na odcinek ul. Dolnej Głogowskiej pomiędzy Głogowska a skrzyżowaniem z Zachodnią/Nową Małeckiego: postuluję zaprojektowanie szerszego chodnika, a wzdłuż niego szpalery drzew po południowej stronie ulicy - kosztem projektowanego parkingu i jednego pasa ruchu - prawoskręt z DG w jednokierunkową Małeckiego (na której ruch odbywa się od Gąsiorowskich do Zachodniej) traktuję jako błąd, a lewoskręt w ul. Zachodnią powinien być dostępny przede wszystkim dla pojazdów ZTM, które na tym odcinku korzystają z torowiska tramwajowego. Postuluję także zaprojektowanie szpalery drzew wzdłuż chodnika dalszego odcinka ul. Dolnej Głogowskiej (od Nowej Małeckiego w kierunku przejazdu pod torami kolejowymi) - w obecnych czasach powinien być to standard i równoważny w stosunku do jezdni czy oświetlenia element infrastruktury miejskiej.</p>	<p>Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.</p>
137	<p>W obrębie ul. Dolnej Głogowskiej postuluję przeniesienie szpalery drzew z pasu pomiędzy jezdnią a torowiskiem na zachodnią stronę chodnika - drzewa będą istotnym elementem izolacji akustycznej powstających w przyszłości osiedli pomiędzy ul. Kolejową a ul. Dolną Głogowską, jednocześnie zwracam uwagę na fakt, że cień potrzebny jest pieszym i rowerzystom, nie kierowcom klimatyzowanych pojazdów. Postuluję zaprojektowanie torowiska tramwajowego w całości jako zielone. Przejścia dla pieszych w obrębie przystanków powinny być obustronne, co zwiększy ich dostępność. Postuluję zaprojektowanie obustronnego szpalery drzew w ul. 10KD-L (w miejscu szerokich dróg rowerowych, których nie powinno lokalizować się w strefie Tempo 30).</p>	<p>Drzewa zostały zaprojektowane w możliwie dużej ilości w pasach zieleni oraz na pozostałych wolnych przestrzeniach w planowanym pasie drogowym. Należy zwrócić uwagę, że odległość projektowanych drzew od krawędzi jezdni jest zdefiniowana w Warunkach Technicznych dla dróg publicznych i wynosi minimalnie 3.0m od krawędzi jezdni w przypadku budowy nowych ulic. Dobór gatunkowy oraz ilość i dokładna lokalizacja nasadzeń zostanie opracowana na etapie projektu budowlanego przez osoby posiadające odpowiednią wiedzę i doświadczenie w kształtowaniu zieleni miejskiej. Na torowisku tramwajowym przewidziano ruch autobusów.</p>

138	Gdyby od skrzyżowania z Hetmańską pójść dalej wzdłuż dzisiejszej osi Góreckiej, potem wzdłuż nieczynnych torów kolejowych na tyłach Panoramy i dalej Miedzianą do wiaduktu górczyńskiego, gdzie następowaloby połączenie - wtedy dostajemy prawie z samego centrum bardzo fajne, omijające tereny mieszkaniowe wyprowadzenie całego ruchu w kierunku Wrocławia, a Głogowska staje się bardzo fajną spokojną ulicą, gdzie spokojnie wystarczy tramwaj i jedna nitka samochodowa dla ruchu lokalnego. Oczywiście bez żadnej dyskusji Nowa Głogowska od samego początku aż do Górczyna jest 2x2.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte konsultowaną koncepcją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania. Brak miejsca na możliwość wykonania przekroju 2x2 + tramwaj. Przekrój 1x2 posiada wymaganą przepustowość dla odciążenia ul. Głogowskiej.
139	Wyłącznie dwa pasy dla aut w każdą stronę plus tory tramwajowe i ewentualnie zieleń. To powinna być droga szybkiego ruchu.	Brak miejsca na możliwość wykonania przekroju 2x2 + tramwaj. Przekrój 1x2 posiada wymaganą przepustowość dla odciążenia ul. Głogowskiej.
140	Tylko po co tam tramwaj gdy ten jeździ Głogowską?	Linia tramwajowa będzie stanowić dogodny dojazd z rejonu Piątkowa i Grunwaldu w kierunku Rataj i Starołęki. Należy zwrócić uwagę, iż odległość linii tramwajowej pomiędzy ulicami Dolna Głogowska i Głogowska wynosi średnio 550m co jest znaczną odległością i w obecnym kształcie nie jest atrakcyjne dla mieszkańców ul. Kolejowej i okolic. Ewentualne etapowanie inwestycji zostanie uzależnione od możliwości finansowych miasta. Ponadto linia tramwajowa w ulicy Dolnej Głogowskiej umożliwia jej przyszłościowe przedłużenie w kierunku Świerczewa.
141	Przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów na skrzyżowaniu projektowanej ulicy z ul. Zachodnią usytuowane jest w bardzo niekorzystnym miejscu. Przecina jezdnię ul. Dolna Głogowska, następnie przecina tory tramwajowe, a dalej jest kontynuowane w trójkątnej przestrzeni wyznaczonej przez kolejne tory odbijające w kierunku ul. Zachodniej, by ostatecznie przeciąć jezdnię ul. Zachodniej. Prostszy i bezpieczniejszym rozwiązaniem byłoby usytuowanie przejścia dla pieszych i przejazdu po północnej stronie skrzyżowania (z odpowiednim odsunięciem ścieżki rowerowej i chodnika od jezdni.) Ponadto wyspa kanalizująca ruch na skrzyżowaniu powinna mieć wymiary dostosowane do funkcji przez nią pełniących. Jako strefa oczekiwania pieszych nie powinna być mniejsza niż 2,0 m. Natomiast jest to za mała szerokość w przypadku wyspy, która służy jako strefa oczekiwania rowerzystów — min. 2,5 m. Szerokość wyspy dzielącej powinna być liczona bez krawężników.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
142	Wyspa kanalizująca ruch na skrzyżowaniu powinna mieć wymiary dostosowane do funkcji przez nią pełniących. Jako strefa oczekiwania pieszych nie powinna być mniejsza niż 2,0 m. Natomiast jest to za mała szerokość w przypadku wyspy, która służy jako strefa oczekiwania rowerzystów — min. 2,5 m. Szerokość wyspy dzielącej powinna być liczona bez krawężników.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
143	W przypadku budowy trasy tramwajowej należy zrezygnować z poprowadzenia linii autobusowej ul. Kolejowa - nawet takiej obsługiwanej minibusami.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
144	W projekcie pojawiają się długie odcinki jezdni rozdzielone wyspą rozdzielającą. Szerokość pasów prowadzących ruch w wybranym kierunku wynosi 4,5 m, co jest zgodne z minimalnymi wymaganiami podanymi w warunkach technicznych. Jednak w przypadku awarii samochodu, a zwłaszcza samochodu ciężarowego lub autobusu pas stanie się całkowicie nieprzejezdny. Sugerowane jest zwiększenie pasów do 5,0 m (patrz § 65. ust. 2 pkt 1 WT) z ograniczeniem do 3,50 w postaci oznakowania poziomego.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
145	Dwukierunkowy przejazd dla rowerzystów wyznaczony znakiem P-11 powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 3,0 m (pkt 4.2.2 Warunki techniczne umieszczania znaków drogowych poziomych). Do takiej szerokości powinna poszerzać się ścieżka rowerowa, która zbliża się do przejazdu. W projekcie występują przejazdy o szerokości 2,8 m.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
146	1. Trasa tramwajowa powinna być budowana w tym samym czasie co jezdnie dla samochodów. To powinien być jeden projekt. 2. Przystanki tramwajowe powinny być zlokalizowane przy kładkach łączących dzielnicę WOLNE TORY z Dolną Głogowską. Moim zdaniem zapewni to najbardziej optymalne ich położenie zarówno dla mieszkańców Łazarza jak i nowej dzielnicy. Na ul. Hetmańskiej przy skrzyżowaniu z ul. Kolejową dotychczasowy przystanek w kierunku Starołęki powinien być przesunięty za skrzyżowanie. 3. Nie powinno budować się wspólnego torowiska dla autobusów i tramwajów, tylko powinna powstać estakada łącząca ul. Przemysła II z torowiskiem na ul. Dolnej Głogowskiej, o czym pisałem we wcześniejszym komentarzu. Daje to możliwość uruchomienia szybkich połączeń tramwajowych z Górczyna i Os. Kopernika do centrum. Przykład: 8 Miostowo - Gwarna po starej trasie i dalej Przemysła II - Dolna Głogowska - Hetmańska - Górczyn.	1. Projekt jest opracowywany kompleksowo z uwzględnieniem potrzeb każdego typu użytkowników ruchu. 2. Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego 3. Koncepcja skomunikowania Wolnych Torów jest na etapie opracowania. Nie ma możliwości wysokościowej skomunikowania ul. Dolnej Głogowskiej z Wolnymi Torami (linia tramwajowa ma znacznie mniejsze pochylenia podłużne niż jezdnie ze względu na mniejsze opory toczenia kół stalowych po szynach) a co za tym idzie potrzebuje znacznie dłuższych najazdów czy też ramp w celu pokonania różnicy wysokości. Lokalizacja Dolnej Głogowskiej nie pozwala na wypracowanie ramp do pokonania torowiskiem tramwajowym linii kolejowej.
147	Zasadny jest przekrój 2x2, do tego koncepcja powinna obejmować bezkolizyjne skrzyżowanie z ul. Hetmańską oraz bezkolizyjne wpięcie w Głogowska za wiaduktem górczyńskim lub w 3 ramię komunikacyjną	Brak miejsca na możliwość wykonania przekroju 2x2 + tramwaj. Przekrój 1x2 posiada wymaganą przepustowość dla odciążenia ul. Głogowskiej.
148	Niezbędny jest dla rozwoju miasta i nowej dzielnicy "wolne tory" zrobienie 3 rzecezy. 1. Tunel/wiadukt nad torami kolejowymi, ponieważ przynajmniej jedna przeprawa przez tory dla rozładowania ruchu w tym rejonie, hak i w przyszłości na wolnych torach jest niezbędna, inaczej cały ruch i tak będzie się odbywał Hetmańską i królowej Jadwigi. 2. Razem z ruchem samochodowym, niezbędna jest przeprawa pieszo rowerowa, w przeciwnym razie nic nie daje wydawanie pieniędzy na sztuczną drogę 3. Jak ktoś wspominał, tramwaje muszą mieć bezkolizyjną trasę do dworca zachodniego, aby mogły być włączone w linię PST. Co za tym idzie, należy przewidzieć włączenia też tramwaju na wolne tory, gdzie również jest zaplanowana koncepcja tramwajowa...  W obecnym kształcie w żadnym wypadku budowa drogi nic nie zmieni, nadal główną arterią jest Głogowska, którą ciągle wężymy, poszerzamy, zmieniamy, a ruch nie ustaje. Należy także przeorganizować skrzyżowanie Dmowskiego/hetmańska, aby ruch kierować na dolną Głogowską już od	1. Planowany tunel wykracza poza zakres niniejszego opracowania, jednak powiązanie z tunelem zostało uwzględnione zarówno sytuacyjnie jak i wysokościowo. 2. Projekt jest opracowywany kompleksowo z uwzględnieniem potrzeb każdego typu użytkowników ruchu. 3. Koncepcja skomunikowania Wolnych Torów jest na etapie opracowania. Nie ma możliwości wysokościowej skomunikowania ul. Dolnej Głogowskiej z Wolnymi Torami (linia tramwajowa ma znacznie mniejsze pochylenia podłużne niż jezdnie ze względu na mniejsze opory toczenia kół stalowych po szynach) a co za tym idzie potrzebuje znacznie dłuższych najazdów czy też ramp w celu pokonania różnicy wysokości. Lokalizacja Dolnej Głogowskiej nie pozwala na wypracowanie ramp do pokonania torowiskiem tramwajowym linii kolejowej.
149	Za 20 lat (podążając z nowoczesnymi trendami) indywidualny ruch samochodowy albo nie będzie już w ogóle występować albo będzie sporadyczny; a malkontenci spod herbu "2x2" już powoli będą się rozglądać raczej za kwaterami na Junikowie a nie drogami szybkiego ruchu przez centrum miasta.	Przekrój 2x1 + tramwaj jest zgodny z planami Miasta Poznania.
150	Sugeruję za skrzyżowaniem z Hetmańską przedłużyć drogę i połączyć na prosto z miejscem skrzyżowania Góreckiej i Krauthofera, bez robienia dodatkowego U przy biurówcu Skalar	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.
151	Odpowiadam odnośnie tramwaju - tramwaj nie będzie tam zdublowany. Przewidziana jest tam nitka szybkiego tramwaju łącząca Dworzec z Hetmańską, a nie zwykły tramwaj taki jaki jest w ulicy starej Głogowskiej. Ale tramwaj jest tam nie tylko po to, żeby przedłużyć nitkę PST od Dworca Zachodniego do Hetmańskiej, ale żeby później w przyszłości dalej PST szły dalej na południe, do Świerczewa. To pozwoli utworzyć bezkolizyjną trasę szybkiego tramwaju północ-południe, a jeśli w Dolnej Głogowskiej tramwaj nie powstanie, to będzie zaprzepaszczenie jedynej okazji żeby właśnie takie szybkie połączenie PŁN-PLD powstało. Poza tym, tramwaj w ulicy Dolnej Głogowskiej będzie przyjmował zupełnie inne potoki pasażerskie niż ten z ul. Głogowskiej (szybka przesiadka na Dworzec na skrzyżowaniu Hetmańska-Dolna Głogowska)	Pierwotna koncepcja przedłużenia linii PST została ujęta w niniejszym opracowaniu. Należy zwrócić uwagę, iż zamysł budowy szybkiej linii tramwajowej powstał na przełomie lat 70 i 80 ubiegłego stulecia. Obecnie zmieniła się diametralnie polityka dostępności do transportu zbiorowego a co za tym idzie budowa linii tramwajowej w oderwaniu do możliwości obsługi terenów przyległych nie wpisuje się w nowoczesne sposoby komunikacji w aglomeracjach miejskich. Planowana trasa tramwajowa będzie przedłużeniem PST do ul. Hetmańskiej. Dalsze jej przedłużenie na południe wyniknie z opracowywanego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania (w dotychczasowych dokumentach planistycznych nie zakładano przedłużenia PST do Górczyna co nie przesądza, że w najnowszym studium taka linia tramwajowa nie może zostać zaplanowana).
152	Na DDR pojawiają się niepotrzebne załamania, jest miejsce, by prowadzić ją znacznie łagodniejszym łukiem.	DDR została zaprojektowana z uwzględnieniem Standardów Rowerowych Miasta Poznania i została dostosowana swym przebiegiem do warunków terenowych.
153	Priorytetem powinna być droga o przekroju 1x1 oraz droga dla rowerów, sens istnienia linii tramwajowej pojawia się dopiero po budowie ulicy Nowej Opolskiej i doprowadzeniu linii na Świerczewo, wcześniej to niepotrzebne dublowanie Głogowskiej, przez co zmniejszy się częstotliwość ruchu tramwajów na liniach znacznie bardziej dostępnych dla większej liczby mieszkańców. Warto oczywiście pozostawić rezerwę na tramwaj, ale priorytetem powinna być ulica, DDR oraz kładka na Wolne Tory i Wildę.	Linia tramwajowa będzie stanowić dogodny dojazd z rejonu Piątkowa i Grunwaldu w kierunku Rataj i Starołęki. Należy zwrócić uwagę, iż odległość linii tramwajowej pomiędzy ulicami Dolna Głogowska i Głogowska wynosi średnio 550m co jest znaczną odległością i w obecnym kształcie nie jest atrakcyjne dla mieszkańców ul. Kolejowej i okolic. Ewentualne etapowanie inwestycji zostanie uzależnione od możliwości finansowych miasta.

154	Należy jak najszybciej rozpocząć konsultacje w sprawie przedłużenia ulicy w kierunku Świerczewa, a budowa ulicy od MTP do Opolskiej powinna być zsynchronizowana.	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte konsultowaną koncepcją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania.
155	Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z ul. Głogowską (istniejącą) zaprojektowane zostały łuki kołowe R=9,0, które nie są styczne do krawędzi ul. Głogowskiej! Nie jest jasne czy projektowane / przebudowywane jezdnie posiadają ścieki przykrawężnikowe szer. 0,20 m z kostki brukowej. Jeżeli tak to nie powinny być wliczane do podanych szerokości jezdni.	Łuki są styczne do krawędzi jezdni. Projekt budowlany zostanie opracowany zgodnie z obowiązującymi na moment opracowania przepisami prawa.
156	Bardzo dobre postulaty - podobają mi się. Przyszłościowe myślenie w kontekście izolacji drzewami od nowopowstających osiedli i trafna uwaga odnośnie tego że to piesi potrzebują cienia a nie samochody. Zaprojektowanie torowiska jako zielona - na plus, uwielbiam zielone torowiska szczególnie na nowopowstającej trasie na Naramowice. Obustronne przejścia w obrębie przystanków tramwajowych oraz drzewa nasadzone przy przystankach tramwajowych - bardzo dobry pomysł. Oby projektanci wzięli pod uwagę ten komentarz.	Komentarz zostanie uwzględniony w opracowaniu projektu budowlanego
157	Ogólnie koncepcja nowej ulicy jak i jej skala (nie "autostrada", a miejska nieco przyspieszona ulica + tramwaj) są jak najbardziej prawidłowe! Konkretne uwagi do północnego fragmentu: Proponuję rozważenie lekkiego rozszerzenia obszaru (o plac przed Dworcem Zachodnim), tak, aby istniejące tory tramwajowe na ul. Głogowskiej między skrzyżowaniem z ul. Nową Głogowską a placem przed dworcem przesunąć bliżej budynku Dworca Zachodniego i Poczty - czyli na wschodnią stronę ul. Głogowskiej. Takie rozwiązanie - z jednej strony zostawi więcej miejsca na zjazd z Głogowskiej w Nową Głogowską od północy (w tym szerszy chodnik, ścieżki rowerowe) gdyż nie będzie na tym odcinku torów tramwajowych między jezdniami - łatwiejsze przesiadki z tramwaju na pociąg i PST  Z mniejszych uwag: rozważenie wyprostowania pn-wsch końca ul. Nowej Mateckiego - tak by przebiegała równoległe do linii zabudowy.  Być może warto jednak zaprojektować północny koniec ul. Nowej Głogowskiej (na odcinku między Nową Mateckiego i Głogowską) jako 2x2 - tu pomoże analiza i prognoza ruchu.	Propozycje zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
158	Popieram jak najbardziej tramwaj jako przedłużenie PST na południe, ale pytanie o docelowy układ linii tramwajowych na tym obszarze? Ile linii / jakie linie mogą pojechać tą trasą? Na pewno należy rozważyć tę trasę łącznie z projektowanym tramwajem na Wolnych Torach (jak i z nim połączyć) Patrząc od zachodu, będzie ul. Głogowska, ul. Nowa Głogowska, [tory kolejowe], Wolne Tory, Wierzbicice - czyli 4 trasy tramwajowe pn-pd co ok. 300 m. Jestem dużym zwolennikiem tramwajów, ale taki układ może prowadzić do nadmiernego rozrzedzenia częstotliwości na poszczególnych trasach. Proponuję, aby zaprojektować połączenie tramwajowe między planowaną trasą a Wolnymi Torami (albo wraz z projektowanym tunelem samochodowym albo nad torami kolejowymi mniej więcej na wysokości Nowoprojektowanej ul. 10KD-L / ul. Calliera). Takie połączenie moim zdaniem bardzo zwiększy sensowność przedłużenia PST na południe - gdyż tramwaj będzie mógł dojechać bezpośrednio na Wildę / Woline Tory.	Rozkład linii tramwajowych zostanie ustalony przez ZTM na etapie projektu wykonawczego. Połączenie tramwajowe pod torami kolejowymi nie jest niestety możliwe z powodu różnicy wysokości pomiędzy ulicą Dolną Głogowską, pętlą tramwajową za Dworcem Zachodnim a niweletą torów PKP. Należy zwrócić uwagę, że zwiększenie siatki transportu szynowego nie musi oznaczać zmniejszenia częstotliwości kursowania pojazdów na sąsiadujących liniach. Zwiększenie dostępności komunikacji zbiorowej wpływa na większy popyt na zbiorowe usługi transportowe a co za tym idzie zachodzi konieczność zwiększenia liczby kursów (co wpływa również na ograniczenie ruchu pojazdów samochodowych). Jest to zjawisko powszechnie obserwowane w krajach zachodnich i pożądane na terenie Miasta Poznania.
159	Pytanie o docelowy układ przedłużenia PST na południe? Należy rozważyć przebiegi zarówno po zachodniej (Dolna Głogowska / Nowa Opolska) jak i wschodniej stronie torów (nowa trasa na Wolnych Torach i np. istniejącym wiaduktem kolejowym nad Hetmańską). Jeżeli docelowo będzie to strona wschodnia - wildecka, to wylot tramwaju z ul. Kolejowej na ul. Hetmańską będzie niepotrzebny - zamiast tego tunel / estakada tramwajowa Łazarz / Wilda	Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.
160	Czy przewidziane są jakieś ekrany akustyczne od strony Łazarza? Droga przebiega w obszarze gęstej zabudowy mieszkaniowej. Co z dalszymi odcinkami w stronę południową?	Ewentualne zabezpieczenia akustyczne zostaną opracowane na podstawie analiz uciążliwości akustycznej przyszłej inwestycji na etapie projektu budowlanego. Planowana inwestycja nie może przekroczyć dopuszczalnego natężenia dźwięku w środowisku. Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.
161	Jak to w większości miast Europy i świata jest - należy odejść od nadmiernego rozwoju transportu samochodowego. Głogowska w formacie 2x2 to żart z poprzedniej, słusznie minionej, epoki. Szkodliwy dla wizerunku miasta, ekologii, przyszłości i mieszkańców.	Jest to stanowisko zbliżone z tym zajmowanym przez ZDM.
162	Na tym odcinku projekt powinien uwzględniać: - projektowaną w MPZP "Wolne Tory" kładkę dla pieszych na Wildę - na przedłużeniu K. Potockiej, - początek tunelu dla pieszych i rowerzystów na Wildę i do stacji kolei metropolitarnej, również z MPZP "Wolne Tory", - należy rozważyć bezkolizyjne poprowadzenie torów tramwajowych łącznie z opcją wybudowania teraz lub w przyszłości tunelu tramwajowego pod Hetmańską - linia tramwajowa miałaby wówczas nadal status PST,	-Kładka nad torami PKP została wskazana w opracowaniu jednak wykracza ona poza zakres opracowania. - Lokalizacja tunelu została wskazana na planie sytuacyjnym i uwzględniona na niwelecie ul. Dolnej Głogowskiej jednak wykracza poza zakres tego opracowania - Przedłużenie torowiska w kierunku ul. Góreckiej nie jest objęte obecną inwestycją. Ewentualna lokalizacja dalszego odcinka linii tramwajowej zostanie przeanalizowana po uchwaleniu nowego studium kierunków i zagospodarowania rozwoju przestrzennego Miasta Poznania.
163	Projekt uwzględniać miejsce na poprowadzenie kładki na Wildę (MPZP "Wolne Tory"). Tunel dla pieszych i rowerzystów powinien być oddzielony od samochodowego (żeby nie powtarzać rozwiązania z ul. Hetmańskiej, które jest fatalne z uwagi na spaliny i przekroczenie norm hałasu).	Projekt kładki jak i tunelu znajdują się po za zakresem niniejszego opracowania a jej dokładna lokalizacja zostanie przedstawiona w projekcie MPZP "Wolne Tory" Uwaga do uwzględnienia w odrębnych opracowaniach.
164	Odejście od 2 koncepcji w stronę trzeciej "drogi". Proponuje się wprowadzenie jedynie trasy tramwajowej jako przedłużenia PESTKI. Rozwiązanie drogowe będzie zwiększało znacząco ruch na samym Łazarzu, utrudniając życie iego mieszkańcom.	Ulica Dolna Głogowska przez ograniczenia w skomunikowaniu z ul. Kolejową nie będzie stanowić potencjalnego generatora ruchu dla Dolnego Łazarza a jedynie odciążą ul. Głogowską przenosząc ruch z głównej ulicy Łazarza w rejon Dworca Zachodniego.
165	Konieczność przebudowy ul. Głogowskiej przy okazji budowy Dolnej Głogowskiej.	Przebudowa ul. Głogowskiej jest poza zakresem niniejszego opracowania
166	Ograniczenie skrzyżowania z Hetmańską. Jest to kluczowe skrzyżowanie dla zachowania bezpieczeństwa pieszych oraz zmniejszenia ruchu tranzytowego na Łazarzu, dlatego konieczne jest maksymalne ograniczenie liczby pasów na samym skrzyżowaniu i takie zaplanowanie ruchu w ulicach odchodzących od Dolnej Głogowskiej, by nie było to źródłem dodatkowego hałasu dla mieszkańców.	Ilość pasów ruchu na skrzyżowaniu oraz ich długość będą poprzedzone analizą przepustowości skrzyżowania na etapie projektu budowlanego i opracowaniu projektu organizacji ruchu, w tym projektu sterowania sygnalizacją świetlną.
167	Uwagi do projektu. Szanowni Państwo, Sprzeciwiamy się przedstawionym koncepcjom ul. Dolnej Głogowskiej. Ograniczenie do jedynie dwóch koncepcji stoi w sprzeczności z ideą konsultacji społecznych. Najbliższa jest nam koncepcja, by w miejscu tym wprowadzić jedynie linię tramwajową. Po pierwsze ograniczyłoby to konieczność wyburzeń, po drugie zwiększyłoby powierzchnię dostępną pod zielenią. Po trzecie zaś wymusiłoby wprowadzenie sensownych rozwiązań drogowych dla obszaru Wolnych Torów zamiast przenoszenia ruchu z planowanej tam dzielnicy mieszkaniowej na Łazarz. Odnosząc zaś się do zaprezentowanych koncepcji zdecydowanie wspieramy tę zakładającą jedynie po jednym pasie ruchu plus tramwaj. To zapewni, że Dolna Głogowska nie wstanie się trasą przelotową do centrum miasta. Jednocześnie konieczne jest zapisanie przez Radę Miasta w uchwale decyzji o tym, że wraz z budową Dolnej Głogowskiej musi nastąpić zwięźlenie ul. Głogowskiej, zazielenienie jej, poszerzenie chodników i przystanków. Wszystko to celem zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców oraz zmniejszenia tranzytu do centrum przez Łazarz. Budowa Dolnej Głogowskiej bez jednoczesnego niemal prowadzenia prac na rzecz pozytywnych zmian na Głogowskiej nie ma sensu.	Planowana ul. Dolna Głogowska nie stanowi ulicy odciążającej teren Wolnych Torów. Wolne Tory będą posiadać własny, spójny układ komunikacyjny, który obecnie jest w trakcie opracowania koncepcji. Ulica Dolna Głogowska przez ograniczenia w skomunikowaniu z ul. Kolejową nie będzie stanowić potencjalnego generatora ruchu dla Dolnego Łazarza a jedynie odciążą ul. Głogowską przenosząc ruch z głównej ulicy Łazarza w rejon Dworca Zachodniego. Projekt zmiany organizacji ruchu czy też przebudowy ul. Głogowskiej wykracza poza zakres opracowania.

168	Skrzyżowanie z ul. Hetmańską. Jest to kluczowe skrzyżowanie, nie powinno więc tam być redukcji pasów. Należy wziąć również pod uwagę ruch targowy, wymagający większej przepustowości poza godzinami szczytu. Wylot Dolnej Głogowskiej na Hetmańską powinien mieć 4 (ewentualnie 5) pasów.	Ilość pasów ruchu na skrzyżowaniu oraz ich długość będzie poprzędzone analizą przepustowości skrzyżowania na etapie projektu budowlanego i opracowaniu projektu organizacji ruchu w tym projekcie sterowania sygnalizacją świetlną.
169	Rola Dolnej Głogowskiej i przedłużenia PST. 1. W opisie Dolnej Głogowskiej zabrakło jeszcze jednej ważnej roli - obsługi terenów MTP. Jest to jedyna możliwość aby zapewnić dojazd i wyjazd gości targowych bez dużej ingerencji w ruch miejski. 2 pasy prawdopodobnie wystarczą dla obsługi ruchu targowego, ale tylko poza skrzyżowaniami. 2. Rolą Dolnej Głogowskiej ma być odciążenie starej ul. Głogowskiej. Niestety, projekt jest dla realizacji tego celu ułomny. Układ pasów przy włączeniu Dolnej Głogowskiej w ul. Głogowską będzie zachęcał do kontynuacji podróży na wprost, "stara" ulicą Głogowską. Wskazane byłoby zapewnienie skrętu w Dolną Głogowską z dwóch pasów. 3. Dolna Głogowska ma być też łącznikiem pozwalającym wjechać w tunel w kierunku Wildy - ten tunel nie może być konkurencją wobec Mostu Dworcowego czy Wiaduktu Traugutta, ma służyć tylko obsłudze ruchu między Wildą i Łazarzem, w tym ruchu autobusów. Zaproponowany układ jest z tego punktu widzenia ułomny, zarówno dla ruchu samochodowego, jak i dla autobusów. 4. Przedłużenie PST ma sens tylko wtedy kiedy to będzie tramwaj szybki. Tymczasem przystanek północny z projektowanych nie stworzy dobrej przesiadki na autobus, a teren jest dziś już dobrze obsługiwany z ul. Głogowskiej. Podobnie skrzyżowanie z ul. Hetmańską zostało zaprojektowanie w niezawisłości od potrzebnej dla efektywności tej trasy prędkości.	1. obsługa terenów MTP będzie rozpatrywana jako odrębne zadanie inwestycyjne Miasta. 2. Brak miejsca na wykonanie dwóch pasów w lewo z ul. Głogowskiej. Rozwiązania w tym zakresie (odpowiedniej długości fazy sygnalizacji świetlnej z priorytetem dla komunikacji tramwajowej) zostaną opracowane na etapie projektu wykonawczego. 3. Lokalizacja tunelu wpisuje się siatkę transportową miasta. 4. Pierwotna koncepcja przedłużenia linii PST została ujęta w niniejszym opracowaniu. Należy zwrócić uwagę, iż zamiast budowy szybkiej linii tramwajowej powstał na przełomie lat 70 i 80 ubiegłego stulecia. Obecnie zmienia się diametralnie polityka dostępności do transportu zbiorowego a co za tym idzie budowa linii tramwajowej w oderwaniu do możliwości obsługi terenów przyległych nie wpisuje się w nowoczesne sposoby komunikacji w aglomeracjach miejskich. Planowana trasa tramwajowa będzie przedłużeniem PST do ul. Hetmańskiej. Dalsze jej przedłużenie na południe wyniknie z opracowywanego studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego dla Miasta Poznania (w dotychczasowych dokumentach planistycznych nie zakładano przedłużania PST do Górczyna co nie przesądza, że w najnowszym MPZP taka linia tramwajowa nie może ponownie zostać zaplanowa
170	Jestem zwolennikiem szerokiej drogi bez tramwaju ale z infrastrukturą rowerową (dla obsługi ruchu lokalnego i do centrum), tak aby powstał realny wiąz do miasta od A2.	Przekrój 1 x 2 + tramwaj jest preferowany przez ZDM. Bardziej szczegółowe uzasadnienie takiego stanowiska przedstawione zostało we wcześniejszych komentarzach do uwag mieszkańców.
171	Ul. Dolna Głogowska powinna być drogą jednojezdniową, dwukierunkową, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, z dodatkowymi pasami do prawo- lub lewoskrętów oraz zabezpieczonym terenem pod budowę linii tramwajowej po wschodniej stronie projektowanej ulicy.	Jest to stanowisko zbiczne z tym zajmowanym przez ZDM.
172	Ul. Dolna Głogowska nie powinna być drogą o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Droga w takim standardzie będzie włączać ruch samochodowy do centrum, do I ramy komunikacyjnej.	Jest to stanowisko zbiczne z tym zajmowanym przez ZDM.
173	Niezbędna jest poprawa skomunikowania dla ruchu pieszego i rowerowego tunelu pod torami kolejowymi z dolnym Łazarzem. W tym celu należy bezwzględnie doprojektować łącznik dla ruchu pieszego i rowerowego, który połączy okolice wylotu z tunelu pod torami z wlotem z ul. Kanałowej i Granicznej w ul. Kolejową. Byłaby to najwygodniejsza i najkrótsza trasa dla ruchu pieszego i rowerowego z Jeżyce na Łazarz, tworząca dodatkowo naturalną oś w kierunku Jeżyce. Jedynym miejscem, gdzie taką oś Jeżyce – Łazarz – Wilda dla ruchu pieszego i rowerowego można stworzyć są ulice: Szylinga – Berwińskiego – Kanałowa – łącznik od ul. Kolejowej do ul. Dolnej Głogowskiej w okolicach tunelu – tunel pod torami. Łącznik mógłby powstać z wykorzystaniem istniejącej drogi na działkach nr 140, 5/65, 4/4. Zarząd Osiedla zdaje sobie sprawę z tego, że projekt MPZP przewiduje dodatkowo budowę kładki nad torami dla ruchu pieszego i rowerowego. Jednak układ drogowy projektowany w ramach ul. Dolnej Głogowskiej przewidujący chodnik i drogi rowerowe w tunelu powinien również zapewniać najlepsze rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego, bez uzależniania powstania takiego połączenia od kładki. Dodatkowo przejście i przejazd tunelem będą wygodniejsze niż kładka ze względu na znacznie większe przewyższenia na kładce niż w tunelu. W koncepcji przekazanej do konsultacji, po wyjściu lub wyjechaniu rowerem z tunelu, aby dostać się na Dolny Łazarz i w kierunku ul. Głogowskiej, należy nadłożyć drogi albo przez ul. Małeckiego, albo przez nowy łącznik 10KD-L na wysokości budynku Lokalnego Centrum Sterowania PKP. Brak jest najbardziej potrzebnego, najkrótszego i najwygodniejszego łącznika dla ruchu pieszego i rowerowego	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.
174	Należy bezwzględnie unikać włączania tranzytu samochodowego w przedłużeniu ul. Małeckiego. Dlatego Zarząd Osiedla popiera przyjęte w koncepcji rozwiązania, w którym nie ma możliwości przejazdu samochodem na wprost w relacji ul. Małeckiego – ul. Zachodnia. Przejazd w tej relacji powinien być dopuszczony dla ruchu pieszego i rowerowego.	Zgadzamy się z tym stanowiskiem. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na etapie projektu wykonawczego.
175	Należy doprojektować przejście dla pieszych i przejazd rowerowy po północno – zachodniej stronie skrzyżowania ul. Dolnej Głogowskiej z ul. Małeckiego. Jest to ważna trasa zarówno dla ruchu pieszego, jak i rowerowego, prowadząca w kierunku Dworca PKP, Poczty Głównej i dalej do centrum. Mieszkańcy nie powinni musieć obchodzić dookoła czy objeżdżać rowerem skrzyżowania i tracić czas na sygnalizacji świetlnej.	Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego. Projekt organizacji ruchu zostanie opracowany na etapie projektu wykonawczego.
176	Droga rowerowa po zachodniej stronie ul. Głogowskiej powinna być projektowana w standardzie drogi dwukierunkowej (min. 2m szerokości). Takie parametry należy zachować co najmniej do przejazdu rowerowego na wysokości ul. Dolnej Głogowskiej.	Rozwiązania w zakresie drogi dla rowerów w ul. Głogowskiej zostaną ustalone na etapie projektu budowlanego po opracowaniu całości programu rowerowego dla ul. Głogowskiej na odcinku od Mostu Dworcowego do ul. Śniadeckich. Pozostały odcinek drogi dla rowerów w ul. Głogowskiej wykracza poza zakres opracowania ul. Dolnej Głogowskiej.
177	Należy uwzględnić w projekcie drogę rowerową po północnej stronie ul. Dolnej Głogowskiej, między wyjazdem z tunelu pod torami (7KD-Z) a ul. Zachodnia (1KDW).	Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.
178	Należy uwzględnić w projekcie drogę rowerową po zachodniej stronie ul. Kolejowej, między ul. Potockiej a ul. Hetmańską.	Na przedmiotowym odcinku projektowana droga rowerowa nie będzie obsługiwać żadnego źródła/cel podróży i nie wpłynie na skrócenie dojazdu z ul. Hetmańskiej w kierunku ul. Potockiej a spowoduje powstanie kolejnego punktu kolizji w rejonie skrzyżowania Dolna Głogowska/Potockiej.

179	<p>W związku z rozpoczęciem konsultacji społecznych przychylamy się do koncepcji odciążenia ulicy Głogowskiej na rzecz ulicy Dolnej Głogowskiej. W naszej ocenie zmiana ta umożliwi koncentrację ruchu „targowego” w jednym miejscu zapewniając szybki i płynny dojazd do autostrady gościom wydarzeń targowych i konferencyjnych, jak również pojazdom ciężarowym zapewniającym montaż i demontaż kilkuset wydarzeń odbywających się na terenie targów każdego roku. Z racji lokalizacji w śródmieściu, dojazd do Międzynarodowych Targów Poznańskich jest obecnie uciążliwy szczególnie dla pojazdów wielogabarytowych. Budowa ulicy Dolnej Głogowskiej byłaby zatem niepowtarzalną szansą by:</p> <p>a) Wyeliminować przejazd okrężny przez miasto (do i z terenu targów) pojazdów ciężarowych do 16ton, jak również powyżej 16ton dopuszczonej masy całkowitej przez ulicę Głogowską, Reymonta i Rondo Jana Nowaka – Jeziorańskiego,</p> <p>b) Wyeliminować dojazd gości spoza Poznania do terenu targów ulicą Królowej Jadwigi, która nie powinna prowadzić ruchu pojazdów ciężarowych, a także intensywnego ruchu pojazdów osobowych,</p> <p>c) Ograniczyć dojazd gości spoza Poznania do targów ulicą Grunwaldzką – ul. Grunwaldzka może przejąć część ruchu targowego, ale ruch ten na Rondzie Jana Nowaka – Jeziorańskiego powinien być ograniczony do prawoskrętów.</p> <p>Aby móc przejąć cały ruch konferencyjny, targowy, montażowy i demontażowy, w tym ruch dostaw eksponatów na teren targów poznańskich, ulica Dolna Głogowska powinna zostać zaprojektowana z uwzględnieniem przejazdów dwupasmych w każdym kierunku. Przepustowość i parametry Dolnej Głogowskiej powinny zapewniać dobre warunki dojazdu do terenu targów przy jednoczesnym minimalnym oddziaływaniu na ruch miejski.</p> <p>Finalnie:</p> <p>a) Pojazdy ciężarowe powinny przemieszczać się od ulicy Hetmańskiej – ulicą Dolną Głogowską – Głogowską – Roosevelta – Bukowską i z ul. Grunwaldzkiej wjeżdżać bezpośrednio na tereny targowe. Logistyka ta uwzględni plany rozdzielania targów na część konferencyjną – ogólnodostępną m.in. dla mieszkańców miasta Poznania i część targową.</p> <p>b) Powrót pojazdów ciężarowych powinien przebiegać analogiczną trasą, z możliwością wykorzystania wyjazdu z ulicy Śniadeckich w ulicę Grunwaldzką, w prawo i z ulicy Głogowskiej w ulicę Dolną Głogowską w lewo.</p> <p>c) Pojazdy osobowe powinny przemieszczać się z kolei od ulicy Hetmańskiej ulicą Dolną Głogowską i z ulicy Głogowskiej wjeżdżać na wielopoziomowy parking targowy, z pominięciem potrzeby objazdu przez Rondo Kaponiera.</p> <p>Powyższe rozwiązania przyczyniają się do zminimalizowania uciążliwości ruchu przez miasto:</p> <p>a) Ograniczenia czasu przejazdu do i z terenu targów;</p> <p>b) Ograniczenia emisji spalin w mieście spowodowanym dłuższym przejazdem.</p>	<p>Dolna Głogowska stanowić ma uzupełnienie układu komunikacyjnego Miasta Poznania i służyć przejęciu części ruchu z ul. Głogowskiej. Może również służyć jako jedna z dróg dojazdowych na teren MTP. Funkcja tranzytowa na teren MTP jest jedną z wartości dodanych przedmiotowego rozwiązania projektowego.</p>
<b>Uwagi przesłane przez PKP</b>		
180	<p>Została wydana Decyzja Nr 7/2021 0 Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie polegającej na budowie i przebudowie linii kolejowej nr 272 od km. 197,660 do km 200,460 w ramach projektu „prace na obwodnicy towarowej Poznania”. Niniejsza inwestycja znajduje się m. in. na działkach, które objęte są zakresem koncepcji budowy ul. Dolnej Głogowskiej w Poznaniu. Koncepcje bezwzględnie należy uzgodnić z Zarządcą infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu.</p>	<p>Zapisy przytoczonej decyzji zostały uwzględnione w konsultowanej koncepcji Dolnej Głogowskiej.</p>
181	<p>Należy zaplanować sieć kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Dolnej Głogowskiej w taki sposób by podłączyć do niej nieruchomości zlokalizowane przy ul. Kolejowej i znajdujące się we władaniu PKP S.A.</p>	<p>Sieć kanalizacji deszczowej została zaprojektowana na podstawie aktualnych warunków technicznych wydanych przez Aquanet S.A. Odwodnienie nieruchomości we władaniu PKP S.A. w zakresie nowych przyłączy kanalizacji deszczowej odbywać się będzie na zasadach określonych w wydanych warunkach technicznych na przyłączenie do sieci KD.</p>
182	<p>W wersji koncepcji budowy ul. Dolnej Głogowskiej nadesłanej przez firmę DROMOST w dniu 12.11.2020 r. (sygn. pisma TW/DR/483/20) zakres inwestycji kolidował w bardzo niewielkim stopniu z obszarem zajmowanym przez Spółkę Kolejową PKP IC (dz. nr 5/74 i 5/79, na których planowana jest budowa bocznicy kolejowej). Natomiast obecna wersja koncepcji budowy ul. Dolnej Głogowskiej w znacznie większym stopniu ingeruje w dz. nr 5/74 i 5/79, ob. Włda w Poznaniu.</p>	<p>Uwaga zostanie szczegółowo przeanalizowana na klejnym etapie pra projektowych.</p>
183	<p>Dla działki 208/2, ob. Włda PKP S.A. posiada udziały w wysokości 12455/157417. W przypadku rozbiórek i innych czynności na wymienionej nieruchomości należy skontaktować się z zarządcą wspólnoty mieszkaniowej oraz z PKP SA</p>	<p>Ewentualna realizacja zadania polegającego na budowie ulicy Dolnej Głogowskiej na odcinku od ul. Głogowskiej do ul. Hetmańskiej będzie realizowany za pomocą Ustawy o specjalnych zasadach realizacji inwestycji drogowej Dz.U. 2003 nr 80 poz. 721.</p>
<b>Stanowisko Międzynarodowych Targów Poznańskich</b>		
184	<p>Z racji lokalizacji w śródmieściu, dojazd do Międzynarodowych Targów Poznańskich jest obecnie uciążliwy szczególnie dla pojazdów wielogabarytowych. Budowa ulicy Dolnej Głogowskiej byłaby zatem niepowtarzalną szansą by:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wyeliminować przejazd okrężny przez miasto (do i z terenu targów) pojazdów ciężarowych do 16 ton, jak również powyżej 16 ton dopuszczonej masy całkowitej przez ulicę Głogowską, Reymonta i Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego;</li> <li>• wyeliminować dojazd gości spoza Poznania do terenu targów ulicą Królowej Jadwigi, która nie powinna prowadzić ruchu pojazdów ciężarowych, a także intensywnego ruchu pojazdów osobowych;</li> <li>• ograniczyć dojazd gości spoza Poznania do targów ulicą Grunwaldzką — ul. Grunwaldzka może przejąć część ruchu targowego, ale ruch ten na Rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego powinien być ograniczony do prawoskrętów.</li> </ul>	<p>Dolna Głogowska stanowić ma uzupełnienie układu komunikacyjnego Miasta Poznania i służyć przejęciu części ruchu z ul. Głogowskiej. Może również służyć jako jedna z dróg dojazdowych na teren MTP. Funkcja tranzytowa na teren MTP jest jedną z wartości dodanych przedmiotowego rozwiązania projektowego.</p>
185	<p>Aby móc przejąć cały ruch konferencyjny, targowy, montażowy i demontażowy, w tym ruch dostaw eksponatów na teren targów poznańskich, ulica Dolna Głogowska powinna zostać zaprojektowana z uwzględnieniem przejazdów dwupasmych w każdym kierunku. Przepustowość i parametry Dolnej Głogowskiej powinny zapewniać dobre warunki dojazdu do terenu targów przy jednoczesnym minimalnym oddziaływaniu na ruch miejski.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pojazdy ciężarowe powinny przemieszczać się od ulicy Hetmańskiej — ulicą Dolną Głogowską — Głogowską — Roosevelta — Bukowską i z ul. Grunwaldzkiej wjeżdżać bezpośrednio na tereny targowe. Logistyka ta uwzględni plany rozdzielania targów na część konferencyjną — ogólnodostępną m.in. dla mieszkańców miasta Poznania i część targową.</li> <li>• powrót pojazdów ciężarowych powinien przebiegać analogiczną trasą, z możliwością wykorzystania wyjazdu z ulicy Śniadeckich w ulicę Grunwaldzką, w prawo i z ulicy Głogowskiej w ulicę Dolną Głogowską, w lewo.</li> <li>• pojazdy osobowe powinny przemieszczać się z kolei od ulicy Hetmańskiej ulicą Dolną Głogowską i z ulicy Głogowskiej wjeżdżać na wielopoziomowy parking targowy, z pominięciem potrzeby objazdu przez Rondo Kaponiera.</li> </ul>	<p>Przyjęty w koncepcji przekrój 1x2 wraz z rezerwą terenu pod budowę linii tramwajowej w pełni realizuje zadanie postawione przed Dolną Głogowską, polegające na częściowym odciążeniu ul. Głogowskiej. Nowa droga może być również wykorzystywana jako jeden z kilku dojazdów na teren MTP.</p>
186	<p>Oddanie do użytku ulicy Dolnej Głogowskiej uwzględniający wariant z dwoma dwupasowymi jezdniami w każdym kierunku sprawi, że komunikacja przyjeżdżających gości oraz mieszkańców miasta Poznania stanie się bardziej optymalna. Wyeliminuje ruch przelotowy pojazdów z dotychczasowej Głogowskiej i sprowadzi ruch w jej obręb do obsługi terenu Łazarza, a także lokalnych ulic jak Dmowskiego czy Kasprzaka. W rezultacie wpłynie to bezpośrednio na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wzrost spójności dzielnicy;</li> <li>• przywrócenie handlowej roli ulicy Głogowskiej;</li> <li>• poprawę klimatu akustycznego dzielnicy;</li> <li>• ograniczenie ruchu na innych sąsiednich uliczkach do minimum.</li> </ul>	<p>Przyjęty w koncepcji przekrój 1x2 wraz z rezerwą terenu pod budowę linii tramwajowej w pełni realizuje zadanie postawione przed Dolną Głogowską, polegające na częściowym odciążeniu ul. Głogowskiej. Nowa droga może być również wykorzystywana jako jeden z kilku dojazdów na teren MTP.</p>

187	<p>Pierwszym celem jest odciążenie ulicy Głogowskiej na odcinku między ul. Dolną Głogowską i Hetmańską. Po zbudowaniu ul. Dolnej Głogowskiej stara ul. Głogowska powinna prowadzić ruch samochodowy jedynie w zakresie obsługi terenu Łazarza. Powinna ona przejmować ruch z ulic lokalnych, takich jak Dmowskiego czy Kasprzaka, nie powinna jednak służyć przejazdowi z centrum miasta na Świerczewo czy Os. Kopernika — tą rolę ma przejąć ul. Dolna Głogowska.</p> <p>Zmniejszenie natężenia ruchu na starej ul. Głogowskiej powinno wiązać się z pewnymi ułatwieniami: dla pieszych poprzez skrócenie czasu czekania na zielone światło na sygnalizacjach bądź ich usunięcie, a dla kierowców poprzez dopuszczenie skrętów w lewo z ul. Głogowskiej na skrzyżowaniach. Dopuszczenie skrętów w lewo powinno ukształtować starą ul. Głogowską jako ulicę z której bezpośrednio wjeżdża się na lokalne uliczki — chyba że dana uliczka jest jednokierunkowa w kierunku ul. Głogowskiej.</p> <p>Dopuszczenie lewoskrętów powinno dotyczyć również ulicy Hetmańskiej przy starej ul. Głogowskiej. To odbędzie się kosztem przepustowości starej ul. Głogowskiej — co jest uzasadnione bo ruch tranzytowy powinien być przejęty przez ul. Nową Głogowską. Lewoskręty z ul. Hetmańskiej zredukują przepustowość starej ul. Głogowskiej do 400 poj./h w jednym kierunku, dodatkowo można wykorzystać ul. Kasprzaka do zapewnienia lewoskrętów z ul. Głogowskiej w ul. Hetmańską, co podniesie ilość pojazdów na starej ul. Głogowskiej do 600 poj./h w jednym kierunku. Jeżeli stara ul. Głogowska ma pełnić funkcję ulicy obsługującej Łazarz, a nie dzielącej tą dzielnicę, to nie należy dopuszczać większych natężeń ruchu.</p> <p>Podsumowując, Dolna Głogowska jest potrzebna aby wyeliminować ruch tranzytowy ze starej ul. Głogowskiej. W rezultacie poprawi się: jakość ruchu pieszego, spójność dzielnicy, handlowa rola starej ul. Głogowskiej, klimat akustyczny, rozjazd samochodów na lokalne uliczki Łazarza z ograniczeniem przejazdu na tych uliczkach do minimum — samochody mają wykorzystywać ul. Głogowską.</p>	Projekt organizacji ruchu na ul. Głogowskiej wykracza poza zakres opracowania. Uwaga do przeanalizowana na etapie opracowywania projektów wykonawczych dla zadania budowy ul. Dolnej Głogowskiej.
188	<p>Drugiej roli ulicy Dolnej Głogowskiej należy upatrywać w obsłudze dojazdu do Międzynarodowych Targów Poznańskich (MTP). Z racji lokalizacji MTP w śródmieściu dojazd do terenów targowych, zwłaszcza dla ciężarówek, jest problematyczny. Budowa ul. Dolnej Głogowskiej daje szansę aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wyeliminować dojazd gości spoza Poznania do MTP ul. Królowej Jadwigi — ulica ta zlokalizowana na granicy centrum miasta nie powinna prowadzić ruchu ciężarówek, a także intensywnego ruchu samochodów osobowych związanych z MTP;</li> <li>- ograniczyć dojazd gości spoza Poznania do MTP ul. Grunwaldzką — ul. Grunwaldzka może przejąć część ruchu targowego, ale ruch ten na Rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego powinien być ograniczony do prawoskrętów.</li> </ul>	Dolna Głogowska stanowić ma uzupełnienie układu komunikacyjnego Miasta Poznania i służyć przejęciu części ruchu z ul. Głogowskiej. Może również służyć jako jedna z dróg dojazdowych na teren MTP. Funkcja tranzytowa na teren MTP jest jedną z wartości dodanych przedmiotowego rozwiązania projektowego.
189	<p>Ul. Dolna Głogowska powinna być więc tak zaprojektowana aby móc przejąć praktycznie cały ruch targowy. Ciężarówki powinny jechać od ul. Hetmańskiej ul. Dolną Głogowską — Głogowską — Roosevelta — Bukowską i z Grunwaldzkiej wjeżdżać na tereny targowe — taki szlak wynika z planów przekształcania części terenów targowych w tereny ogólnodostępne. Powrót ciężarówek powinien być analogiczny, z możliwością wykorzystania wyjazdu z ul. Śniadeckich w ul. Grunwaldzką w prawo. Samochody osobowe powinny jechać od ul. Hetmańskiej ul. Dolną Głogowską i z ul. Głogowskiej wjeżdżać na parking targowy — powrót powinien być analogiczny. Przepustowości i parametry ul. Dolnej Głogowskiej powinny więc zapewnić dobre warunki dojazdu do terenów MTP przy minimalizacji oddziaływania na ruch miejski — nie ma innej możliwości realizacji tego postulatu.</p>	Dolna Głogowska, oprócz realizacji swojego podstawowego zadania, jakim jest częściowe odciążenie ul. Głogowskiej, może być również wykorzystywana jako dojazd na teren MTP.
190	<p>Trzecią rolą ul. Dolnej Głogowskiej jest połączenie z tunelem którym ma łączyć Łazarz z Wildą, a być może zapewniać też dojazd do terenów inwestycyjnych na stacji Poznań Główny. Tunel ten powinien mieć charakter lokalny — nie może stanowić alternatywy dla Mostu Dworcowego czy Wiaduktu Traugutta. Powinien więc służyć jedynie przejazdowi z Łazarza na Wildę, trasowaniu linii autobusowych i połączeniu dla pieszych i rowerzystów. Lokalizacja tunelu wymaga aby ruch ten, przynajmniej na krótkim odcinku, korzystał z planowanej ul. Dolnej Głogowskiej. Są dwie możliwości poprowadzenia ruchu z wspomnianego tunelu na teren Łazarza — przez ul. Dolną Głogowską i Głogowską, bądź przez ul. Kanałową w jedną stronę i Strusia w drugą. Zaproponowany w konsultacjach pierwszy wariant wydaje się być lepszy bo odciąża uliczkę Kanałową i Strusia, może jednak rodzić problemy z integracją między autobusami a tramwajami jadącymi ul. Dolną Głogowską.</p>	Takie rozwiązanie zostało ujęte w konsultowanej koncepcji.
191	<p>Czwartą funkcją ul. Dolnej Głogowskiej będzie obsługa terenów między tą ulicą i torami kolejowymi. Wielkość tego terenu może się powiększyć w razie przebudowy kolejowego wjazdu na stację Poznań Główny od strony południowej.</p>	Obsługa komunikacyjna terenów położonych obecnie pomiędzy linią zabudowy ul. Kolejowej, a torami kolejowymi stanowi, obok częściowego odciążenia ul. Głogowskiej) jeden z ważniejszych celów stawianych przed Dolną Głogowską.
192	<p>Piątą funkcją ul. Dolnej Głogowskiej może być lokalizacja w jej przestrzeni nowej trasy tramwajowej. Trasa ta może być istotna dla: pasażerów korzystających z autobusu między Wildą i Łazarzem, przesiadających się na tramwaj — warunkiem jest zapewnienie sprawnej przesiadki przez integrację przestrzenną peronów; obsługi południowej części Łazarza — gdyby miały to być jedyna funkcja, wystarczyłby autobus; obsługi terenów na południe od ul. Hetmańskiej — pod warunkiem zapewnienia znacznie szybszego przejazdu niż ulicami Hetmańska i (stara) Głogowska.</p>	Rezerwa terenu przeznaczona pod budowę linii tramwajowej została uwzględniona w konsultowanej koncepcji.
193	<p>Trasa tramwajowa może być prowadzona w ul. Dolnej Głogowskiej, ale również wzdłuż torów kolejowych — wybór przebiegu trasy powinien minimalizować ograniczenia prędkości i wynikać z lokalizacji przystanków. W koncepcji zaproponowano 3 przystanki: przystanek w rejonie ul. Granicznej i Kanałowej jest zasadny pod warunkiem zapewnienia przesiadki na autobus — w innym przypadku teren ten może być obsługiwany z ul. (starej) Głogowskiej i z przystanku PST Dworzec Zachodni; przystanek w rejonie ul. Kanwowskiego jest uzasadniony, konieczne byłoby jednak zapewnienie bezpośredniego wejścia w ul. Kanwowskiego jako sprawnego dojścia do Rynku Łazarzkiego — dojścia na perony powinny być zarówno ze strony południowej, jak też północnej; układ peronów przy ul. Hetmańskiej może generować podwójne zatrzymanie, z drugiej zaś strony układ chodników wydłuża dojście z Łazarza.</p> <p>Wskazane byłoby więc poprawienie zaproponowanej trasy tramwajowej, jej optymalizacja dla ułatwienia dojść i przesiadek oraz dla maksymalizacji prędkości.</p>	Projektowana trasa tramwajowa stanowić ma uzupełnienie układu komunikacyjnego miasta. W przypadku wykonania wszystkich przystanków tramwajowych zaprojektowanych w koncepcji w odległości do 800m znajduje się znaczna część Łazarza, zatem należy zwrócić uwagę, że nawet bez przesiadki na autobus rozwiązanie to jest atrakcyjne dla większości mieszkańców dolnego Łazarza. Lokalizowanie tramwaju na terenach PKP jest sprzeczne z planami rozbudowy owych terenów przez PKP PLK. Ponadto zaproponowana w koncepcji lokalizacja linii tramwajowej daje możliwość jej dalszej rozbudowy w kierunku południowym.
194	<p>Podsumowując, ul. Dolna Głogowska potrzebuje rozwiązań pośrednich między wariantem z dwoma dwupasowymi jezdniami i wariantem z jedną jezdnią po jednym pasie w każdym kierunku. Rozwiązania z wariantu z dwoma jezdniami warto ograniczyć do odcinka między ul. Głogowską i tunelem oraz między ul. Potockiej i Hetmańską. Jedna jezdnia O jednym pasie ruchu w każdym kierunku zapewniałaby z kolei przepustowość gdyby pominąć niektóre relacje na skrzyżowaniach. Warto więc poszukiwać rozwiązania pośredniego, dążąc do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maksymalizacji przepustowości skrzyżowania z ul. Hetmańską; uwzględnienia intensywnego ruchu targowego poza godzinami szczytu; uwzględnienia przepłatania się ruchu po ul. Dolnej Głogowskiej z ruchem relacji tunel — Łazarz; kierowania samochodów od strony Mostu Dworcowego na ul. Dolną Głogowską zaproponowany układ pasów będzie raczej zachęcał do wjazdu w starą ul. Głogowską.</li> </ul> <p>Warto ponownie przeanalizować przebieg trasy tramwajowej — obecny jej układ geometryczny nie da pożądanej efektywności. Część rozwiązań można zrealizować poza terenem przewidzianym dla ul. Dolnej Głogowskiej — bliżej torów kolejowych (trasa tramwajowa) bądź wykorzystując ukośnienie ul. Kolejowej (nie należy zamykać).</p>	Preferowany jest zaproponowany w koncepcji wariant jednojezdniowy (1x2), z dodatkowymi pasami ruchu w rejonie skrzyżowań i rezerwą terenu pod linię tramwajową.
<p><b>Stanowisko wspólnoty mieszkaniowej Kolejowa 5a</b></p>		

<p>195 Jako członkowie wspólnoty mieszkaniowej położonej w Poznaniu przy ul. Kolejowej 5a postanowiliśmy zabrać oficjalny głos w konsultacjach społecznych dotyczących planowanej budowy drogi IOKD-L, która ma zostać zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie naszego budynku. Składamy stanowczy protest przeciwko takiej lokalizacji. Wyjaśniamy, że zaprojektowanie drogi, która miałaby przebiegać na naszej działce jest kompletnie absurdalne. Nieruchomość przy ul. Kolejowej 5a stanowi wspólnotę mieszkaniową, w której wykupiliśmy lokale mieszkalne. Jeżeli ktokolwiek z nas miałby wcześniej wiedzieć, że pod oknami będzie nam przebiegać kolejna droga, to zapewne nikt nie kupiłby lokalu. Umieszczenie nowej ulicy bezpośrednio przy budynku spowoduje konieczność likwidacji bramy wjazdowej na podwórze, przez co utrudniony zostanie dostęp do nieruchomości. Takie bezpośrednie przyleganie ulicy do budynku będzie stanowiło realne zagrożenie dla osób mieszkających w przedmiotowej nieruchomości oraz spowoduje uciążliwości związane z mieszkaniem. Ustawiczny hałas, szum, smród spalin będą uniemożliwiały korzystanie z lokali w sposób prawidłowy. Brak możliwości otwierania okien spowoduje brak wietrzenia, a w efekcie zawilgocenie mieszkań, co będzie powodowało dalszy uszczerbek na zdrowiu. Wpłyne to również w sposób znaczący na cenę poszczególnych lokali — obniży ich wartość. Pobudowanie kolejnej drogi (od frontu mamy już ul. Kolejową, która jest dla nas bardzo uciążliwa) z boku budynku kompletnie pozbawi nas normalnych warunków do życia. Obecnie z tyłu budynku mamy podwórko, które jest dla nas "życiowym azylem" i pozwala na w miarę normalne</p>	<p>Informujemy, że koncepcja ulicy Dolna Głogowska została opracowana na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 r. oraz projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Wolne Tory” w Poznaniu. Przytoczone akty prawa miejscowego wskazują lokalizację drogi 10KD-L – tereny drogi publicznej – klasa lokalna pomiędzy nieruchomością ul. Kolejowa 5, a Kolejowa 5a. Zaprojektowana budowa 10KD-L na odcinku od skrzyżowania z ul. Kolejową do projektowanej ul. Dolna Głogowska na wysokości budynku lokalnego Centrum Sterowania PKP, ma być drogą jednojezdniową o pasach ruchu szerokości 2,5m każdy i dopuszczalnej prędkości 30km/h. Projektuje się obustronne drogi rowerowe o szerokości 2,3m oraz obustronne chodniki o szerokości 2m. Koncepcja przewiduje wykonanie nawierzchni jezdni i dróg rowerowych z betonu asfaltowego, a chodników z płyt betonowych 50x50cm. Zarówno ulica Kolejowa jak i ul. Dolna Głogowska zlokalizowane są w centrum miasta Poznania w ścisłej zabudowie śródmiejskiej. Stanowią centrum komunikacji transportowej oraz łącznik pomiędzy dzielnicami miasta Poznania. Przebudowa ulicy Kolejowej oraz budowa ulicy Dolnej Głogowskiej wpłyną na uporządkowanie ruchu samochodowego, ograniczenie prędkości zarówno bezpośrednio na tych ulicy jak i ulicach sąsiednich.</p>
<p><b>Stanowisko Rady Osiedla św. Łazarz</b></p>	
<p>196 Ul. Dolna Głogowska powinna być drogą jednojezdniową, dwukierunkową, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, z dodatkowymi pasami do prawo- lub lewoskrętów oraz zabezpieczonym terenem pod budowę linii tramwajowej po wschodniej stronie projektowanej ulicy.</p>	<p>Przedstawione stanowisko jest zgodne z opinią ZDM, jak również innych jednostek miejskich uczestniczących w procesie uzgadniania konsultowanej koncepcji.</p>
<p>197 Dolna Głogowska nie powinna być drogą o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Droga w takim standardzie będzie wtłaczać ruch samochodowy do centrum, do i ramy komunikacyjnej. Niezbędna jest poprawa skomunikowania dla ruchu pieszego i rowerowego tunelu pod torami kolejowymi z dolnym Łazarzem. W tym celu należy bezwzględnie doprojektować łącznik dla ruchu pieszego i rowerowego, który połączy okolice wylotu z tunelu pod torami z wlotem z ul. Kanałowej i Granicznej w ul. Kolejową. Byłaby to najwygodniejsza i najkrótsza trasa dla ruchu pieszego i rowerowego z Jeżyc na Łazarz, tworząc dodatkowo naturalną oś w kierunku Jeżyc. Jedynym miejscem, gdzie taką oś Jeżyce - Łazarz - Wilda dla ruchu pieszego i rowerowego można stworzyć, są ulice: Szylinga - Matejki - Berwińskiego - Kanałowa - łącznik od ul. Kolejowej do ul. Dolnej Głogowskiej w okolicach tunelu - tunel pod torami. Łącznik mógłby powstać z wykorzystaniem istniejącej drogi na działkach nr 140, 5/65, 4/4.</p>	<p>Zgadamy się z pierwszą częścią. Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego. Pierwotnie projekt zakładał opracowanie wyłącznie łączników drogowych pomiędzy ulicą Dolną Głogowską a ul. Kolejową wobec powyższego przedmiotowy łącznik znalazł się poza zakresem opracowania.</p>
<p>198 Zarząd Osiedla zdaje sobie sprawę z tego, że projekt MPZP przewiduje dodatkowo budowę kładki nad torami dla ruchu pieszego i rowerowego. Jednak układ drogowy projektowany w ramach ul. Dolnej Głogowskiej przewidujący chodniki i drogi rowerowe w tunelu powinien również zapewniać najlepsze rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego, bez uzależniania powstania takiego połączenia od kładki. Dodatkowo przejście i przejazd tunelem będą wygodniejsze niż kładka ze względu na znacznie większe przewyższenia na kładce niż w tunelu. W koncepcji przekazanej do konsultacji, po wyjściu lub wyjechaniu rowerem z tunelu, aby dostać się na dolny Łazarz i w kierunku ul. Głogowskiej, należy nadłożyć drogi albo przez ul. Mateckiego, albo przez nowy łącznik 10KD-L na wysokości budynku Lokalnego Centrum Sterowania PKP. Brak jest najbardziej potrzebnego, najkrótszego i najwygodniejszego łącznika dla ruchu pieszego i rowerowego.</p>	<p>Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego. Pierwotnie projekt zakładał opracowanie wyłącznie łączników drogowych pomiędzy ulicą Dolną Głogowską a ul. Kolejową wobec powyższego przedmiotowy łącznik znalazł się poza zakresem opracowania.</p>
<p>199 Należy bezwzględnie unikać wtłaczania tranzytu samochodowego w przedłużeniu ul. Maleckiego. Dlatego Zarząd Osiedla popiera przyjęte w koncepcji rozwiązanie, w którym nie ma możliwości przejazdu samochodem na wprost w relacji ul. Maleckiego - ul. Zachodnia. Przejazd w tej relacji powinien być dopuszczony dla ruchu pieszego i rowerowego.</p>	<p>Zgadamy się z przedmiotowym stanowiskiem</p>
<p>200 Należy doprojektować przejście dla pieszych i przejazd rowerowy po północno - zachodniej stronie skrzyżowania ul. Dolnej Głogowskiej z ul. Maleckiego. Jest to ważna trasa zarówno dla ruchu pieszego, jak i rowerowego, prowadząca w kierunku Dworca PKP, Poczty Głównej i dalej do centrum.</p>	<p>Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>201 Droga rowerowa po zachodniej stronie ul. Głogowskiej powinna być projektowana w standardzie drogi dwukierunkowej (min. 2m szerokości). Takie parametry należy zachować co najmniej do przejazdu rowerowego na wysokości ul. Dolnej Głogowskiej.</p>	<p>Zgadamy się z przedmiotowym stanowiskiem</p>
<p>202 Należy uwzględnić w projekcie drogę rowerową po północnej stronie ul. Dolnej Głogowskiej, między wyjazdem z tunelu pod torami (7KD-Z) a ul. Zachodnią (1KD-W).</p>	<p>Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>203 Należy uwzględnić w projekcie drogę rowerową po zachodniej stronie ul. Kolejowej, między ul. Potockiej a ul. Hetmańską.</p>	<p>Na przedmiotowym odcinku projektowana droga rowerowa nie będzie obsługiwać żadnego źródła/cel podróży i nie wpłynie na skrócenie dojazdu z ul. Hetmańskiej w kierunku ul. Potockiej a spowoduje powstanie kolejnego punktu kolizji w rejonie skrzyżowania Dolna Głogowska/Potockiej.</p>
<p><b>Stanowisko Stowarzyszenia Urbanator</b></p>	
<p>204 Koncepcja i przyjęte założenia niemal w całości zasługują na pochwałę zarówno od ogółu (deklasacja), do szczegółu. Szczególnie odstąpienie od drogi o przekroju 2x2, gdyż przyjęcie tego założenia w SUIKZP dla Dolnej Głogowskiej jako ulicy Klasy G o przekroju 2x2 jest wprost SPRZECZNE z Polityką Transportową Miasta Poznania przyjętą przez Radę Miasta i stanowi w tym punkcie naruszenie tego dokumentu strategicznego „wprost zabraniającego zwiększenia przepustowości ciągów drogowych łączących II i I ramę</p>	<p>Zgadamy się z przedmiotowym stanowiskiem</p>
<p>205 Trasowanie tramwaju Korzystnym rozwiązaniem jest trasowanie tramwaju asymetrycznie w pasie drogowym względem jezdni, ale wadliwym jest umiejscowienie tramwaju po stronie wschodniej. Będzie to dysfunkcyjne dla klientów tramwajów, pogorszy dostępność najważniejszego Środka transportu w mieście.</p>	<p>Rozwiązanie jest bardziej korzystne z punktu widzenia przepustowości linii tramwajowej, dowiązania do trasy PST oraz zmniejszenia punktów kolizji linii tramwajowej z pieszymi, co miałyby miejsce przy lokalizacji trasy tramwajowej po przeciwnej stronie..</p>
<p>206 Wprowadzenie ruchu z tunelu z Wolnych Torów i brak powiązania tramwajowego Przyjęta koncepcja czyni wprowadzenie ruchu tramwajowego do tunelu niemożliwym. Dlatego znalezienie rozwiązanie wymaga szerszego spojrzenia. Niezbędny jest wykup nieruchomości 21/10, 21/11, 21/12, Arkusz 10, obręb Łazarz i zaprojektowanie wydłużonej pochylni zjazdu do tunelu dla sprowadzenia trasy tramwaju do ulicy Towarowej przez Wolne Tory, odgięcie trasy Dolnej Głogowskiej Od wytyczonej dzisiaj linii i wytyczenie skrzyżowania na wspomnianych nieruchomościach z odseparowaniem np zielenią Od ulicy Kolejowej. Również i to ułatwiłoby trasowanie tramwaju po stronie zachodniej zamiast wschodniej wspomniane we wcześniejszym punkcie. W przeciwnym razie przyjmując sobie wskazane w koncepcji ograniczenie negujemy możliwość zaspokojenia potrzeb transportowych albo podważamy wymagane do ich zaspokojenia nakłady inwestycyjne i koszty operacyjne w przyszłości. W rezultacie przyjęta koncepcja prowadzi do planowania dwóch torowisk tramwajowych równoległych do torów kolejowych, co z transportowego punktu widzenia będzie absurdem oraz będzie niegospodarnością. Korytarze tramwajowe ulicy Głogowskiej i ciągu Wierzbicie-28 Czerwca dzieli niemal dokładnie 2000 metrów, więc potrzebna do obsługi obszaru jest jedna trasa tramwajowa oraz kładki ciągi piesze nad/pod torami kolejowymi.</p>	<p>Wspomniane nieruchomości posiadają wydane warunki zabudowy oraz na ich terenie znajdują się obiekty zabytkowe. Niestety brak możliwości zmiany przebiegu pasa drogowego w oym rejonie w celu wprowadzenia linii tramwajowej do tunelu pod torami kolejowymi. Dodatkowo już dziś rozwiązanie to jest niemożliwe do wprowadzenia ze względu na pochylenie projektowanej niwelety linii tramwajowej na odcinku od pętli tramwajowej przy Dworcu Zachodnim a projektowanym tunelem pod torami PKP. Niweleta w tym miejscu miała by wówczas 6% pochylenia, co jest wartością ponad normatywną. Kolejną kwestią byłaby konieczność zachowania większej skrajni, co skutkowałoby koniecznością wykonania jeszcze głębszego tunelu i uzyskania większych spadków podłużnych.</p>
<p>207 Przekroje jezdni - chwałac wyżej pas drogowy dla klasy ulicy zbiorczej, podczas analizy projektu przeżyjemy dysonans widząc pasy ruchu 3,5 m, Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wymaga w par. 15 zastosowania przekroju pasa ruchu 3,0m i tego należy się trzymać jeżeli nie chcemy stworzyć kolejnej arterii do szybkiej i niebezpiecznej jazdy.</p>	<p>Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.</p>

208	Wlot ulicy Góreckiej w Hetmańską - powinien mieć I pas do jazdy na wprost i odpowiednio wlot w Dolną Głogowską w Hetmańskiej powinien mieć 1 pas.	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.
209	Rozwiązanie drogowe na odcinku między Hetmańską i Potockiej - nie istnieje uzasadnienie dla długiego pasa do lewoskrętu od Hetmańskiej do Potockiej, pas ten może się wydzielać z pasa do jazdy na wprost na długości kilkudziesięciu metrów. Nawet jeśli powstanie kiedyś magiczna III rama, to i tak ogromna część ruchu mieszkańców Łazarza pozostanie na starej Głogowskiej. W stronę przeciwną dwa pasy ruchu od Potockiej do Hetmańskiej mogą mieć uzasadnienie w przypadku braku sterowania na skrzyżowaniu Dolna Głogowska/Potockiej. W przypadku instalacji sterowania (zdecydowanie pożądanego!) taki zabieg jest całkowicie zbyteczny i będzie tylko generował nerwowe manewry oraz hałas, więc należy zaprojektować jeden pas w stronę Hetmańskiej i dalej pasy kierunkowe przed skrzyżowaniem zgodnie z antycypowaną przepustowością dostosowane do potrzeb akumulacji jednego cyklu sygnalizacji. Przyjęcie tej uwagi znacznie zmniejszy koszt tego odcinka bez pogarszania jego funkcjonalności. Dzisiejszy pas drogowy między krawężnikami liczy ok 20,5 m. Projektowany w koncepcji to aż 30,5 m. Przyjęcie powyższej uwagi pozwoli zredukować go do 25,6 m. Nadto przyjęcie dodatkowo uwagi dot. tunelu pod torami kolejowymi i trasowanie tramwaju po zachodniej stronie jezdni pozwoliłoby zmieścić cały	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.
210	Wlot ulic Potockiej oraz łączników z Kolejową na wysokości Karwowskiego i Calliera, będące ulicami lokalnymi o ruchu uspokojonym w Strefie30 (!) powinny opierać się o pasy szerokości 2,5 m, a nie 3,0m zgodnie z par. 15 rozporządzenia wspomnianego wyżej. Prawdopodobnie zaprojektowano przykładowo ulice Gasińskich i przedłużenie Maleckiego w oparciu o pasy ruchu szerokości 2,5 m.	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.
211	Ulica Głogowska będąc ulicą już dzisiaj o uspokojonym ruchu z prędkością 40 km/h powinna być projektowana z pasami ruchu szerokości 3,25 m zgodnie z par. 15 ust. 4 wspomnianego rozporządzenia.	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.
212	Perony przystankowe na Dolnej Głogowskiej przy Hetmańskiej (jak i docelowo wszędzie w Poznaniu) z założenia powinny mieć dwustronne wejścia. Szczególnie na ulicach klasy zbiorczej jest to bezproblemowe, jeśli ulice są prawidłowo zaprojektowane. Jest to standard dostępności w systemach tramwajowych Szwajcarii i rzecz do brania przykładu.	Rozwiązanie takie spowoduje lokalizowanie przejścia w strefie akumulacji skrzyżowania z ul. Hetmańską co wpłynie na bezpieczeństwo ruchu pieszych.
213	Oczywistym brakiem przejścia dla pieszych jest skrzyżowanie Dolna Głogowska/Potockiej już dzisiaj bardzo często wykorzystywane przez pieszych do dzisiaj obiektu Taru Towarzystwa.	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego (w przypadku zagospodarowania terenów PKP na których odbywa się Targ Towarzystwa) w przeciwnym wypadku przejście nie będzie prowadziło do żadnego celu podróży).
214	Dalsze 2 przystanki tramwajowe również nie mają podwójnych wejść. Jeszcze za W. Sz. Kaczmarza potrafiliśmy je projektować jako standard funkcjonalny na Głogowskiej. Utrudnienia w ruchu powodują one niki, a znacznie zwiększają atrakcyjność czasową dla części podróżujących tramwajami. Temat będzie rozwiązany przy przyjęciu uwagi z punktu o trasowaniu tramwaju po złej stronie drogi. Wówczas straty i zagrożenia dla wszystkich uczestników ruchu będą zminimalizowane.	Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego.
215	Niedopuszczalne jest stosowanie na nowobudowanych ulicach miasta promieni łuków jak za "starych dobrych lat". Zastosowane promienie skrętu R-10 i R-12 przy łącznikach Kolejowej-Dolnej Głogowskiej na wysokości Karwowskiego i Calliera znacząco przekraczają wymagane w par. 71 wyżej wspomnianego rozporządzenia R-8 powodując zwiększone predkości skrętne i zagrożenia dla pieszych.	Promienie wprowadzono na wniosek ZTM Poznań ze względu na planowany ruch autobusów komunikacji miejskiej.
216	Trzymanie się ustawowych minimum w zakresie szerokości pasów i promieni łuków jest wg Podręcznika dla Organizatorów Ruchu Pieszego wydanego przez KRBRD jednym z ważnych mechanizmów poprawy bezpieczeństwa i powinno zostać zapisane jako standard wymagany zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania przy wszystkich inwestycjach drogowych.	Projekt opracowano w zakresie obowiązujących Warunków Technicznych w zakresie dopuszczalnych przy prawach wartości promieni łuków oraz szerokości pasów ruchu.
217	Droga rowerowa przy skrzyżowaniach z łącznikami Kolejowej - Dolnej Głogowskiej na wysokości Karwowskiego i Calliera nie powinna być oddalana od krawędzi jezdni, a prowadzona tak jak na ulicy Grunwaldzkiej tuż przy krawężniku. Jest to dobry standard w Europie Zachodniej na skrzyżowaniach z ulicami niższych klas bez sterowania, by zapewnić widoczność wzajemną uczestników ruchu. Wymaga to zatrzymania pojazdu włączającego się do ruchu nieco dalej od tarczy skrzyżowania, ale kompensowane jest poprawą widoczności uczestników ruchu, a jednocześnie radykalnie zmniejsza zagrożenia powodowane przez kierujących pojazdami wyłączającymi się z ruchu z ulicy głównej, którzy zyskują bezpośredni kontakt wzrokowy z kierującymi rowerami. Odpowiedni zapis jest też w Zarządzeniu Prezydenta "Standardy projektowania infrastruktury rowerowej".	Zgadzamy się, że jest to dobry sposób na poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego w przypadku krajów o rozwiniętej kulturze rowerowej. W polskich realiach każdorazowo pojazd oczekujący na ulicy podporządkowanej zatrzymuje się na drodze rowerowej uniemożliwiając przejazd rowerzystów.
<b>Stanowisko MKKM Inwestycje sp. z o.o.</b>		
218	Przed koncepcją Dolnej Głogowskiej zostały postawione dwa cele: a) przeniesienie części ruchu z ul. Głogowskiej poza istniejące zabudowania osiedla Św. Łazarz oraz b) zapewnienie obsługi komunikacyjnej planowanej przez miejskich urbanistów dzielnicy Wolne Tory po Łazarzkiej, jak i wildeckiej stronie, co ma stanowić impuls do zagospodarowania terenów inwestycyjnych położonych pomiędzy zabudową ul. Kolejowej i torami kolejowymi pozwalający ożywić zaniedbany dziś obszar południowego. Powyższe cele mogą być spełnione jedynie przy wariacie jednojezdniowym realizowanym wraz z linią tramwajową, przy jednoczesnym obniżeniu standardu drogi z klasy G (główna) do klasy Z (zbiorcza).	Zgadzamy się z przedmiotowym stanowiskiem
219	Wariant dwujezdniowy co prawda pozwoliłby zrealizować cel związany z odciążeniem ruchu na ul. Głogowskiej, jednakże nie do pogodzenia byłby z celem drugim. Obsługa komunikacyjna tzw. Wolnych Torów, w szczególności terenów inwestycyjnych położonych pomiędzy zabudową ul. Kolejowej i torami kolejowymi będzie możliwa tylko wtedy, gdy Dolna Głogowska będzie umożliwiała bezpośrednie zjazdy z planowanej ulicy na przedmiotowe działki.	Ulica w przekroju 1x2 z dodatkowymi pasami ruchu na skrzyżowaniach pozwoli na przeniesienie planowanych potoków ruchu kołowego w stronę centrum miasta oraz pozwoli na ewentualne skomunikowanie terenów przyległych. Dodatkowo przekrój 1x2 spowoduje ograniczenie prędkości rozwijanej przez pojazdy na projektowanej ulicy co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.
220	W związku z powyższym uprzejmie proszę o zaplanowanie kilku zjazdów z planowanej Dolnej Głogowskiej oraz o przewidzenie lewoskrętów ze wschodniego pasa ruchu.	Brak wydanych warunków zabudowy dla przedmiotowych terenów uniemożliwia zlokalizowanie projektowanych zjazdów. Zjazdy projektowane są na wniosek właściciela nieruchomości po uzyskaniu warunków zabudowy lub studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego i po przedstawieniu koncepcji zagospodarowania działki budowlanej.
221	W szczególności uprzejmie proszę o uwzględnienie poszerzenia pasa drogowego wjazdowego i wyjazdowego (kosztem pasa zieleni) na działkę 209 celem zwiększenia bezpieczeństwa włączających się do ruchu pojazdów z terenu nowej planowanej inwestycji przy ul. Kolejowej 19-21, która może generować większy ruch ze względu na jej skalę i funkcje.	Projekt nie zakłada obsługi komunikacyjnej owej nieruchomości z ul. Dolnej Głogowskiej. Obsługa komunikacyjna działek 209 oraz 210 odbywać się będzie zgodnie z wydanymi warunkami zabudowy.
222	Istotnym elementem kosztotwórczym planowanej inwestycji będą wykupy gruntów pod Dolną Głogowską. Przedstawiona koncepcja zakłada, że oprócz terenów niezabudowanych pod torami tramwajowe, pasy zieleni, jezdnie, ścieżkę rowerową oraz chodnik, inwestycja została objęta także pas zieleni na zachód od chodnika o nieregularnej szerokości. Aby minimalizować koszty tego etapu proponuję ograniczyć do absolutnego minimum obszar wyznaczony pod nowy pas drogi i tym samym ograniczyć zakres inwestycji od strony zachodniej do chodnika włącznie, pozostawiając teren na zachód od chodnika w następnym etapie inwestycji odpowiednich działek.	Projektowany pas drogowy po stronie zachodniej został wyznaczony w taki sposób aby nie pozostawiać działek o niewielkiej szerokości, których nie sposób będzie docelowo zagospodarować przez obecnych właścicieli. Taki sposób przejmowania niewielkich skrawków nieruchomości jest zgodny ze sztuką projektowania pasów drogowych.
<b>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe SA</b>		
223	Aktualny projekt nie uwzględnia przebudowy układu komunikacyjnego na terenach przejętych pod projektowaną ulicę. Na etapie koncepcji należy przewidzieć odpowiednie rozwiązania projektowe dotyczące przebudowy dojazdu do projektowanego budynku w ramach projektu „Prac na obwodnicy towarowej Poznania”, a także zlokalizowanych przy nim parkingów, oraz drogi pożarowej. Projekt Dolnej Głogowskiej winien zawierać koncepcję przebudowy wymienionych elementów, zlokalizowanych na działkach należących do PKP S.A., uzyskanie zgody - prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane oraz ujęcie kosztów przebudowy dojazdu, parkingów i drogi pożarowej należących do budynku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w związku z budową Dolnej Głogowskiej.	Dnia 12.11.2020 roku pismem znak TW/DR/481/20 projektanci zwrócili się do PKP o zaopiniowanie projektowanych rozwiązań projektowych. Do dnia dzisiejszego nie otrzymano odpowiedzi.
224	Na etapie koncepcji należy rysować konstrukcję zielonej kładki i układ dojazdowy do budynku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. — w celu zobrazowania, że nie występują kolizje projektowanych elementów i że istnieje możliwość realizacji wszystkich planowanych do wykonania prac.	Rezerwa terenu przewidziana pod zieloną kładkę została przedstawiona na rysunkach za pomocą granatowej przerywanej linii wraz z opisem, również projektowany budynek LCS przedstawiono na podstawie materiałów otrzymanych z biura BBF w Poznaniu.
225	Na koncepcji pojawia się również uwaga: „proponuje się przesunięcie kładki na północ” — jest to niedopuszczalny zapis ponieważ nasz projektowany obiekt jest styczny do kładki. Należy dokonać zapisu, że przewiduje się zwezenie kładki.	Projekt kładki znajduje się poza zakresem niniejszego opracowania a jej dokładna lokalizacja zostanie przedstawiona w projekcie MPZP "Wolne Tory" Uwaga do uwzględnienia w odrębnych opracowaniach.

226	Pod projektowanym budynkiem znajduje się garaż podziemny, który jest w obrysie w planie szerszy niż budynek i zlokalizowany w niewielkiej odległości od ul. Dolnej Głogowskiej. W celu sprawdzenia czy nie występuje kolizja konstrukcji garażu lub innych sieci podziemnych z elementami projektowanej infrastruktury dla projektu budowy ul. Dolnej Głogowskiej, zgłaszamy potrzebę otrzymania wersji edytowalnej planu zagospodarowania terenu dla projektu ul. Dolna Głogowska celem nałożenia warstw budynku i planowanej w ramach projektu „Prace na obwodnicy towarowej Poznania” pozostałej infrastruktury celem weryfikacji. Na podstawie projektu w wersji nieedytowalnej nie można tego ocenić.	Z powodu braku odpowiedzi z Państwa strony na w/w korespondencję projektanci zwrócili się do projektantów budynku sterowania ruchem kolejowym o udostępnienie PZT inwestycji. Obrys garażu podziemnego został wkreślony różową linią na podstawie otrzymanego projektu budowlanego z biura BBF w Poznaniu.
<b>Stanowisko Rosolski Architekt</b>		
227	W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi koncepcji „Dolnej Głogowskiej” w imieniu MKKM Inwestycje SP. z o.o. która to spółka jest właścicielem działek przy ulicy Kolejowej 19-21 w Poznaniu o nr 209, 210, 18 arkusz I obręb Łazarz, zwracam się z wnioskiem o zmianę wydzielenia pasa drogowego na długości działki 209 zgodnie z załączonym rysunkiem, tak aby zieleni projektowana w ramach pasa drogowego pozostała na terenie Inwestora a nie w gestii miasta. Powyższe pozwoli nam w pełni wykorzystać pozostałą część działki pod planowaną zabudowę, którą projektuje Autorska Pracownia Projektowa Sławomir Rosolski Architekt. Wspomniany projekt nie narusza przebiegu nowej, planowanej ulicy Dolnej Głogowskiej jest na etapie uzgodnień z Architektem Miejskim Poznania i Miejską Pracownią Urbanistyczną, która dla tego obszaru przygotowuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Terenu. W związku z wyżej wymienioną koncepcją proszę również o uwzględnienie zjazdu w proponowanej lokalizacji (wg załączonego rysunku).	Działki znajdują się na arkuszu nr 33. Uwaga do przeanalizowania na etapie projektu budowlanego zgodnie z wydanymi obowiązującymi warunkami zabudowy dla przedmiotowych działek.