

postulat / propozycja / pytanie	odpowiedź ZDM
Jezdnia musi być oddzielona od chodników nawet 4-metrowym pasem zieleni obsadzonym na całej długości drzewami by chronić jej użytkowników. Prezydent zobowiązał się do tego na panelu klimatycznym. Koncepcja powinna to uwzględnić.	Uwaga do wprowadzenia na etapie projektu budowlanego.
Droga powinna łączyć się ze Straży Ludowej jako połączenie przede wszystkim piesze, tak by ludzie mogli dojść na przystanek czy do sklepu. To, że droga nie powinna być na całej długości przejezdna dla samochodów, nie oznacza, że powinna wyglądać jak ślepa. Należy to zawrzeć w projekcie. Piesi nie potrzebują szerokiej arterii, tylko dojście i dojazd hulajnogą.	Ulica Straży Ludowej znajduje się poza zakresem niniejszego opracowania a jej dostosowanie do prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego jest objęte odrębnym postępowaniem.
Droga przebiega przez zadrzewione tereny zielone, projekt musi uwzględniać nowe nasadzenia drzew i krzewów o gęstej strukturze na obszarze przynajmniej tak dużym jak ten zdegradowany. Adaptacji do zmian klimatu zobowiązał się prezydent, więc nie ma innego wyjścia. Dobrym miejscem jest szeroki pas oddzielający chodniki od ruchu aut.	W koncepcji w miarę możliwości terenowych przewidziano dodatkowe pasy zieleni na wykonanie nasadzeń kompensacyjnych. Dokładna ilość i lokalizacja nasadzeń zostanie określona na etapie projektu budowlanego dla każdego z etapów realizacyjnych. Rozwiązania ujęte w projekcie budowlanym będą miały na uwadze postanowienia w zakresie adaptacji do zmian klimatu.
Jeśli stara Obornicka na tym odcinku ma być faktycznie lokalna ulicą, to powinna być w strefie "Tempo 30". Należy zaplanować nasadzenia drzew oraz budowę chodników. Drogi rowerowych w uspokojonej strefie służącej mieszkańcom się nie stosuje bo jest zaprzeczeniem uspokojenia ruchu, powoduje problemy z dostępnością.	Ze względu na podział na etapy realizacyjne oraz znaczny udział ruchu ciężkiego obsługującego teren przyległy do "Starej Obornickiej" nie planuje się wprowadzenia na w/w odcinku strefy "Tempo 30", a co za tym idzie projektowania dróg dla rowerów w tym rejonie jest zasadne. Zwłaszcza jeżeli kolejność realizacji projektowanego układu przewidywałaby najpierw remont Starej Obornickiej, a potem budowę Nowej Obornickiej.
Czy skrzyżowania prostopadłe są konieczne? Nie można by zamienić ich na skrzyżowania z ruchem okrężnym? Całym obecnym problemem Obornickiej jest właśnie duża ilość kolizji przy lewoskrętach.	Dla planowanych skrzyżowań w ciągu Nowej Obornickiej planuje się wykonanie sygnalizacji świetlnej. Przy tak znacznym natężeniu ruchu jakie jest przewidziane dla Nowej Obornickiej, planowane ronda musiałyby być wykonane jako rondo dwupasowe, które w założeniu są mniej bezpieczne zarówno dla ruchu kołowego jak i przede wszystkim dla ruchu pieszego i rowerowego (przesłanianie pieszych na dwupasowych wyjazdach z ronda przez pojazdy poruszające się po drugim pasie ruchu). Zastosowanie ronda dwupasowego czy też turbinowego w przypadku projektu Nowej Obornickiej zostało wykorzystane tylko i wyłącznie z powodu konieczności podłączenia 5 lub 6 wlotów do jednego skrzyżowania.
Czy dałoby się zmieścić wydzielony prawoskręt na rondzie Szymanowskiego/Strożyńskiego skracając od Szymanowskiego w Stróżyńskiego? Jeśli nie, to czy mogłyby być dwa pasy na tym rondzie, jeden właśnie z przeznaczeniem skrótu w prawo?	Odpowiedź analogiczna do powyższej. Dodatkowe pasy ruchu na rondach zwiększają ich przepustowość jednocześnie znacznie obniżają bezpieczeństwo użytkowników (głównie pieszych i rowerzystów) obecnie odchodzi się od stosowania rond dwupasowych lub semi-dwupasowych.
Koniecznie chodniki powinny być oddzielone od jezdni pasem zieleni. Najlepiej wysokiej, ale w przypadku braku możliwości nasadzeń ze względu na kolizje z infrastrukturą powinny zostać nasadzone przynajmniej krzewy.	Dla głównych ciągów komunikacyjnych minimalna odległość chodnika od jezdni określona jest w Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Również w w/w Warunkach określona jest odległość nowo nasadzanych drzew od krawędzi jezdni.
W stronę Poznania wystarczy jedna nitka bo korki będą przed rondem już od Suchego Lasu przez wiadukt aż do ronda. Nie da się robić wiaduktów i tuneli tak żeby jazda była bezkolizyjna tylko wszędzie rondo?	Planowane rozwiązania projektowe są poddawane analizie m. in. pod kątem ekonomicznym. Wykonanie na każdym skrzyżowaniu tunelu lub wiaduktu jest nieuzasadnione ekonomicznie z punktu widzenia porównania nakładów finansowych w stosunku do prognozowanych korzyści płynących z inwestycji.
Na rzucie nie widać przygotowanej odnogi do planowanej ulicy łączącej Obornicką i Sucholeską. Czy nie lepiej przygotować już rondo ze ślepią uliczką pod przyszłą drogę, aby nie musieć przebudowywać ronda?	Rozwiązanie budowy drogi łączącej ul. Sucholeską i Obornicką jest przedmiotem odrębnego opracowania, po uzyskaniu wyników prac koncepcyjnych z tego zakresu do projektowanego ronda zostanie doprojektowany wlot o przekroju odpowiadającym rozwiązaniom przyjętym przez projektantów tego odcinka.
Nie można po prostu dobudować drugiego poziomu na Starej Obornickiej? Górą lub dołem bezkolizyjny przejazd od ronda obornickiego aż do wylotu z Poznania bez żadnych zjazdów a na poziomie zerowym lokalny ruch. Ulica Nowa Szymanowskiego powinna zostać połączona z istniejącą Szymanowskiego albo przy pomocy dużego ronda albo poprzez wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. Aktualnie w godzinach szczytu wyjazd z Hulewiczów jest mocno utrudniony po wprowadzeniu nowego połączenia z Obornicką będzie wręcz niemożliwy.	Planowane rozwiązania projektowe są poddawane analizie m. in. pod kątem ekonomicznym. Wykonanie na każdym skrzyżowaniu tunelu lub wiaduktu jest nieuzasadnione ekonomicznie z punktu widzenia porównania nakładów finansowych w stosunku do prognozowanych korzyści płynących z inwestycji.
Czy w ramach lewoskrętów do poszczególnych posesji można wyodrębnić środkowy pas, który byłby wspólny dla obu kierunków jazdy zamiast środkowego pasa zieleni?	W przedmiotowej koncepcji projektowane rondo zostało przewidziane (zgodnie z klasyfikacją podaną w Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) jako rondo duże.
Inwestowanie w Nową Szymanowskiego i Nową Obornicką można nazwać skrajnym nadużyciem - poza zyskiem dla firm budowlanych nie wniesie to żadnej poprawy komunikacji, jedynie utrudni mieszkanie w okolicy. W godzinach szczytu to będzie jeden wielki korek, w wylotach na pewno pominięto automatycznie zwiększenie liczby aut towarzyszące zwiększonej przepustowości na wstępnym etapie.. Sensowna jest na pewno rewitalizacja Obornickiej, poszerzenie, dołożenie drogi rowerowej - i wyrzucenie ruchu ciężarowego a ograniczenie prędkości na pewno by nie zaszkodziło. Zamiast wyrzucania pieniędzy na monumentalne 6 zjazdowe rondo - należałoby Mateckiego, Hulewiczów, Jaroczyńskiego i resztę ulic (także po stronie Suchego Lasu) zaopatrzyć w rondo zamiast krzyżówek.	Rozwiązanie takie stosowane było na początku XXI w. na sieci dróg krajowych na kilku odcinkach próbnych. Rozwiązanie to jest wysoce niebezpieczne dla uczestników ruchu.
Niewielka uliczka Dembowskiego jest dojazdem do kilku posesji, nie dość że jest ciasna i nie ma możliwości minięcia się pojazdami to problem jest z dojazdem do posesji autami ciężarowymi obsługującymi np. odbiór odpadów komunalnych. W projekcie brak jest zjazdu z ul. Obornickiej w ul. Dembowskiego, takowe zjazdy posiadają wszystkie większe firmy znajdujące się po stronie zachodniej Ul. Obornickiej. Czy taki zjazd zostanie zaprojektowany? Czy ul. Dembowskiego zostanie poszerzona?	Koncepcja rozbudowy układu drogowego w rejonie ul. Obornickiej opiera się na szczegółowych analizach i prognozach ruchu. Uwzględniają one szereg czynników, w tym również długofalowy wzrost liczby pojazdów korzystających z planowanych dróg. W tym ujęciu rozwiązania przedstawione w koncepcji są optymalne i przyniosą spodziewany efekt w postaci odciążenia obecnej ul. Obornickiej i poprawy funkcjonalności całego układu drogowego.
Projekt zachodniej części ulicy Obornickiej w odcinku od ul. Suszki do ul. Kopczyńskiego obejmuje drogę "wewnętrzną" na wizualizacji kończy się na wysokości szpitala MED POLONIA na projekcie kończy się niemal przy ul. Kopczyńskiego. Która wersja jest prawidłowa? czy planowane są ekrany pomiędzy główną nitką ul. Obornickiej a jej wewnętrzną odnogą?	ul. Dembowskiego nie jest objęta niniejszym opracowaniem. Zjazd z Obornickiej zostanie doprojektowany na kolejnym etapie prac projektowych.
Ładnie brzmi ale jak mają wjeżdżać na starą Obornicką samochody ciężarowe typu TIR? Tam są firmy z płytkami ceramicznymi, stacja benzynowa, technika kuchenna, Dach Bud- dachy, materiały budowlane. Wydaje się, że jedyny dojazd będzie przez Mateckiego, czy tak to jest planowane? Na dzisiejszej Obornickiej są tylko firmy przy nowym niby nie ma nie ale są lub będą blisko domy.	Prawidłowa jest wersja przedstawiona na planach sytuacyjnych. Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".
Hulewiczów ma być jednokierunkowa, dlaczego? Pewnie ma być tylko prawoskręt z Nowej Obornickiej, czy tak? To będzie jak na Bukowskiej nie można normalnie prosto dojechać w ulice po lewej.	Skomunikowanie Obornickiej z Nową Obornicką będzie się odbywać przez łączniki w miejscach ulic: Mateckiego, Hulewiczów, Jaroczyńskiego. Łączniki w ciągu ulic Mateckiego i Jaroczyńskiego będą dostosowane do prowadzenia ewentualnego ruchu dojazdowego dla samochodów ciężarowych. W rejonie Nowej Obornickiej nie ma obecnie firm ponieważ ta droga jeszcze nie istnieje.

Zamiast skrzyżowań ze światłami proszę wykonać ronda bez światel, to upłynni i uspokoi ruch. Nie trzeba będzie wtedy wykonywać progów zwalniających wymuszających praktycznie zatrzymywanie się.	Dla planowanych skrzyżowań w ciągu Nowej Obornickiej projektuje się wykonanie sygnalizacji świetlnej. Przy tak znacznym natężeniu ruchu jakie jest przewidziane dla Nowej Obornickiej, ronda musiałyby być wykonane jako ronda dwupasowe, które w założeniu są mniej bezpieczne zarówno dla ruchu kołowego jak i przede wszystkim dla ruchu pieszego i rowerowego (prześlanianie pieszych na dwupasowych wyjazdach z ronda przez pojazdy poruszające się po drugim pasie ruchu).
Czy po obu stronach "starej" Obornickiej będzie chodnik czy tylko po wschodniej? Czy podłączycie w końcu wodę i kanalizację?	Chodnik zostanie zaprojektowany po obu stronach ulicy. W zakresie wykonania przyłączy do wodociągu i kanalizacji odpowiedzi udzielić może Aquanet S.A.
Tuż przy rondzie Obornickim znajduje się wpisany do rejestru zabytków schron międzypola, stąd też tak ochocze przesuwanie jezdni (oraz chodników i dróg rowerowych) na zachód od istniejącego przebiegu wpływałoby na strukturę obiektu i jego zachowanie. Rozsądniej byłoby odpuścić na tym odcinku megalomanię i nie wpływając na stan schronu zwęzić (na tym odcinku) drogę o np. brak pasa zieleni pomiędzy jezdniami.	Uwaga do wprowadzenia na etapie projektu budowlanego.
W myśl tej koncepcji zniknie obecny fragment ulicy Stróżyńskiego pomiędzy Obornicką a Drobniaka. Koncepcja zakłada też korektę połączenia Drobniaka ze Stróżyńskiego. W tej sytuacji absolutnie niezbędne jest utrzymanie obecnej organizacji ruchu na ulicy Drobniaka, tj. ruchu jednokierunkowego.	Uwaga do wprowadzenia na etapie projektu budowlanego.
Proszę o uwzględnienie w koncepcji przebudowy wyjazdów z ul. Firlika na ul. Obornicką faktu iż powstają tam nowe wielorodzinne budynki, co znacząco wpłynie na zwiększenie ruchu samochodów i pieszych. Potrzebny wyjazd w kierunku ronda Wandy Błęńskiej z możliwością skrętu w lewo i prawo. Niezbędne również dojście piesze do przystanków autobusowych przy Jaroczyńskiego i Stróżyńskiego (światła i chodniki) od strony Starej Obornickiej na wysokości ul. Firlika.	Po wykonaniu Nowej Obornickiej na p. obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu, co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej, również wpłynie to na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.
Ulica Nowa Kurpińskiego W okolicy km 0+9 do 1+0 koncepcja przewiduje zajęcie nieruchomości zabudowanej budynkiem pomimo wystarczającej ilości miejsca od strony południowo-wschodniej niezabudowanej, w studium przewidzianej pod projektowany układ drogowy. Wnioskuje się o korektę osi drogi i zawężenie pasa drogowego do niezbędnego minimum, w celu zminimalizowania nieuzasadnionych wywłaszczeń.	Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.
Skoro "stara" Obornicka, ma zyskać po remoncie status drogi lokalnej, warto na każdym jej skrzyżowaniu wprowadzić ronda, wzorem tych już dobrze funkcjonujących na ul. Strzeszyńskiej	Koncepcja budowy Nowej Obornickiej z jednoczesnym przeniesieniem ruchu z ul. Obornickiej zakłada zminimalizowanie wykupów terenu. Wykonanie rond na każdym ze skrzyżowań wiąże się z ingerencją w działki przyległe, a nawet koniecznością wyburzenia budynków sąsiadujących z pasem drogowym.
Powinno być przejście dla pieszych pomiędzy przejściem przy Biedronce, a przejściem przy skrzyżowaniu z Hulewiczów. Tak na początku jak widać na tej wizualizacji Często tu wiara przechodzi i jest duże zagrożenie, jak np. na zdjęciu z artykułu <a href="https://d-art.pbstatic.pl/kadry/k/r/1/d8/12/5fb2b50f7bd77_o_large.jpg">https://d-art.pbstatic.pl/kadry/k/r/1/d8/12/5fb2b50f7bd77_o_large.jpg</a>	Trudno odnieść się do wskazanej uwagi. Wszystkie skrzyżowania w ciągu ul. Hulewiczów posiadają na każdym z projektowanych wlotów przejścia dla pieszych. Sklep Biedronka nie znajduje się bezpośrednio przy ul. Hulewiczów.
Punktem wyjścia do obecnych rozważań/konsultacji społecznych powinna być koncepcja Zarządu Dróg Miejskich z 2011 roku, która zakładała przebudowę istniejącej ulicy Obornickiej. Zainteresowanych odsyłam do szczegółowych plików w tym temacie: <a href="https://drive.google.com/drive/folders/1MhGxRw_UfcXmro-LMXzclHq4AhghdmH?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1MhGxRw_UfcXmro-LMXzclHq4AhghdmH?usp=sharing</a> To była dobra idea, nie wiadomo dlaczego porzucona po kilku latach... Należy do niej wrócić.	Przed przystąpieniem do prac projektowych na obecnym etapie przeanalizowano dokładnie rozwiązania z 2011 roku. Ze względu na znaczne nakłady finansowe przebudowy ul. Obornickiej w kształcie z 2011 roku oraz przy znacznej ilości zjazdów i wjazdów na tym odcinku nie można zakładać osiągnięcia spodziewanego efektu inwestycji, jakim będzie zwiększenie przepustowości odcinka i głównie poprawa bezpieczeństwa ruchu. Zatem zdecydowano o wprowadzeniu rozwiązań ujętych w Studium.
Drzewa, o których myślał prawie nieistnieją, ale i tak wszystko wytną, a nowe nasadzenia powinny być z obu stron. Miejsce jest by od jezdni były 4 metry przestrzeni gęsto obsadzonej zieleni. Musi być po północnej stronie, bo na Jasielskiej też jest po północnej. Ta droga powinna być priorytetem, ale sam widział, że myślą wprawo o motoryzacji.	W projekcie w miarę możliwości terenowych przewidziano dodatkowe pasy zieleni na wykonanie nasadzeń kompensacyjnych. Dokładna ilość i lokalizacja nasadzeń zostanie określona na etapie projektu budowlanego dla każdego z etapów realizacyjnych. Projektowane na etapie projektu budowlanego rozwiązania będą miały na uwadze postanowienia w zakresie adaptacji do zmian klimatu.
Czy teren zielony przy ulicy Hulewiczów zostanie zaadaptowany na obszar użytku publicznego? Park, boisko, porządny plac zabaw, tak, aby mieszkańcy Hulewiczów, Herbowej i Magnackiej nie musieli chodzić na okolice osiedla chcąc usiąść na ławce lub wyjść z dziećmi na spacer?	Zagospodarowanie terenów przyległych nie leży w gestii Zarządu Dróg Miejskich.
Plan sytuacyjny wykonany jest na nieaktualnym podkładzie mapowym, są budynki które już nie istnieją i nie ma tych, które powstały w ostatnich latach.	Koncepcja została wykonana na nieaktualizowanych materiałach z Geopoz. Nie zmienia to faktu, że przed przystąpieniem do prac projektowych została wykonana inwentaryzacja istniejących obiektów i do tego stanu odnoszą się rozwiązania projektowe.
Czy w związku z planowanymi rozwiązaniami by przenieść ruch samochodowy przez środek osiedli, wspomniana koncepcja przewiduje budowę elementów infrastruktury zmniejszających poziom hałasu, który niewątpliwie będzie bardzo uciążliwy dla mieszkańców np: ekranów dźwiękowych itp	Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania sekcji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".
Nowa Szymanowskiego na odcinku od Mateckiego powinna mieć min. po dwa pasy w każdą stronę, do centrum jeden pas z wiaduktu drugi jako bezkolizyjne połączenie z ul. Szarych Szeregów, podobnie w przeciwnym kierunku - jeden pas lewy wpada na wiadukt drugi bezpośrednio w ul. Szarych szeregów z wykorzystaniem istniejącej drogi pod wiaduktem. Dalszy ciąg nowej Szymanowskiego do ronda jak i istniejąca ulica powinny mieć po dwa pasy w każdą stronę jako że prawdopodobnie ten ciąg ulic będzie wykonany w pierwszej kolejności. Jako że należy liczyć się ze znacznym zwiększeniem obciążenia na Ks. Mieszka I to należało by po 25 latach dobudować brakujące fragmenty drugiej jezdni od Szymanowskiego do ul. Trójpole. Już teraz na tej ulicy w godzinach szczytów komunikacyjnych na przewężeniach dochodzi do bardzo niebezpiecznych sytuacji i jest ona zapchana. Nie chcę tej opinii dawać anonimowo.	Dla każdego układu komunikacyjnego przepustowość będzie determinowana przez największą przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest zatem wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów.
Jak ma dokładniej wyglądać przejście w stronę ulicy Firlika? Dostępny lewoskręt? Światła? Przydałoby się światła dla pieszych na tym fragmencie.	Po wykonaniu Nowej Obornickiej na przebiegu obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej, również wpłynie to na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.
W tym etapie postuluje rezygnację ze skrzyżowań z sygnalizacją świetlną na rzecz rond, aby maksymalnie upłynnić ruch. Można też zrezygnować z pasa zieleni, a jezdnie oddzielić drucianymi liniami. W obu przypadkach niech za wzór posłuży ulica Bukowska na podmiejskim odcinku Tarnowo Podgórne - Dopiewo. Kiedyś była mowa o nawet trzech pasach w każdą stronę na tym odcinku.	Dla planowanych skrzyżowań w ciągu Nowej Obornickiej projektuje się wykonanie sygnalizacji świetlnej. Przy tak znacznym natężeniu ruchu jakie jest przewidziane dla Nowej Obornickiej, ronda musiałyby być wykonane jako ronda dwupasowe, które w założeniu są mniej bezpieczne zarówno dla ruchu kołowego jak i przede wszystkim dla ruchu pieszego i rowerowego (prześlanianie pieszych na dwupasowych wyjazdach z ronda przez pojazdy poruszające się po drugim pasie ruchu). Zastosowanie ronda dwupasowego czy też turbinowego w przypadku projektu Nowej Obornickiej zostało zastosowane tylko i wyłącznie z powodu konieczności podłączenia 5 lub 6 wlotów do jednego skrzyżowania.

<p>"Na odcinku od ul. Kurpińskiego do ul. Jaroczyńskiego ma to być droga o dwóch pasach ruchu w kierunku wyjazdu z Poznania i jednym w kierunku centrum. Od ul. Jaroczyńskiego na północ kierowcy będą mieli do dyspozycji po jednym pasie ruchu w każdym kierunku."</p> <p>W tym etapie postuluję:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poszerzenie odcinka od ul. Kurpińskiego do ul. Jaroczyńskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku</li> <li>2. Poszerzenie odcinka od ul. Jaroczyńskiego na północ do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, względnie do formatu 2+1.</li> <li>3. Odcinki z dwoma pasami ruchu na północ, i jednym w stronę centrum proponuję zaplanować ze zmienną organizacją ruchu. Np. w porannym szczycie dwa pasy są do centrum, a w popołudniowym szczycie dwa pasy są na północ. Wystarczy dwie bramownice z ekranami zmiennej treści na końcach odcinków.</li> </ol>	<p>Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro-, jak i mikrosymulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Kurpińskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku. Należy zwrócić uwagę, że po wykonaniu Nowej Obornickiej natężenie ruchu na istniejących ulicach ulegnie znacznemu zmniejszeniu. Zatem nie zachodzi konieczność poszerzenia ul. Jaroczyńskiego. Rozwiązanie z tablicami zmiennej treści bez fizycznego wydzielenia pasów ruchu jest rozwiązaniem bardzo niebezpiecznym i nie może być zastosowane.</p>
<p>Proponuję podpatrzeć rozwiązanie z centrum Monachium - tunelem wzdłuż starej Obornickiej puścić tranzyt, a górą zostawić drogę lokalną. Chocoby po 1 pasie w obu kierunkach.</p>	<p>Planowane rozwiązania projektowe są poddawane analizie ekonomicznej. Wykonanie na całej długości odcinka tunelu jest nieuzasadnione ekonomicznie z punktu widzenia porównania nakładów finansowych w stosunku do prognozowanych korzyści płynących z inwestycji.</p>
<p>Po zjechaniu z wiaduktu Narutowicza powinien być prawoskręt w "stara" Obornicką przy istniejącej stacji benzynowej. Nie rozumiem dlaczego stara Obornicka ma być "uspokojona". Tam jest sporo firm i placówek handlowych, więc dojazd do nich starą Obornicką powinien być bezpośrednio z PN końca, a nie dopiero przez rondo Mateckiego/Nowa Szymanowskiego/Nowa Obornicka. Ciekawe co o uspokajaniu ruchu na "handlowo/biurowej" "starej" Obornickiej powiedzą mieszkańcy bloków i domków przy planowanej "tranzytowej" Nowej Obornickiej i Nowej Szymanowskiego?</p>	<p>Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Nie odcinać Starej Obornickiej na północnym i południowym końcu tylko zrobić wyjazdy/wyjazdy. Może bez lewoskrętów, żeby nie tworzyć kolizji kierunków, ale czemu na służyć "zaślepienie" tej ulicy skoro są przy niej placówki handlowe, biura, warsztaty, do których powinien być dojazd i wyjazd. To nie jest ulica "mieszkańcowa", na której jest potrzebne jakieś nadzwyczajne uspokojenie ruchu.</p>	<p>Rozwiązanie takie nie spowoduje ograniczenia ruchu na obecnej ul. Obornickiej i będzie zachęcało do przejazdu tym odcinkiem.</p>
<p>Przebudowa ul. Kurpińskiego oraz budowa ul. Nowa Kurpińskiego powinna uwzględnić drogę dwujezdniową po dwa pasy ruchu w każdym z kierunków. Natomiast skrzyżowanie ulic Kurpińskiego, Obornickiej oraz Nowej Kurpińskiego powinno być rozwiązaniem skrzyżowania o ruchu okrężnym tzw. rondzie. W omawianym rejonie wybudowanie dróg dwukierunkowych oraz skrzyżowania o ruchu okrężnym nie stanowi dodatkowych kosztów związanych z wykupem terenów pod inwestycję. Tereny te (tzw. pasy pod drogi) są pod władaniem miasta. Budowa wąskich gardeł drogowych, dróg jednojezdniowych po jednym pasie ruchu przyczynia się do zmniejszenia zanieczyszczeń spalinami, a chcemy żyć w zgodzie ze środowiskiem. Ponadto przebudowa skrzyżowania ul. Kurpińskiego z ul. Wojciechowskiego powinna być rozszerzona o przebudowę ul. Kurpińskiego w stronę PST, polegającą na wybudowaniu drogi dwujezdniowej po dwa pasy ruchu w każdym z kierunków. Przejścia piesze i rowerowe pod ul. Kurpińskiego na tym odcinku powinny być zrealizowane nad ulicą kładką lub pod jezdniami w obecnych miejscach. Koncepcja nie uwzględniła obecnego ruchu pojazdów, a co dopiero za 5 czy 10 lat. Budowa dróg dwujezdniowych, dwupasowych dla każdego z kierunków ma wymierny wpływ na pozytywy związane z ochroną środowiska.</p>	<p>Dla każdego układu komunikacyjnego przepustowość będzie determinowana przez największy przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest zatem wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów, co właśnie w dalszej perspektywie ogranicza zużycie paliwa i poprawę jakości powietrza. Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro jak i mikro symulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Kurpińskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku.</p>
<p>Budowa ul. Nowa Szymanowskiego i połączenia ze skrzyżowaniem o ruchu okrężnym tzw. rondo (skrzyżowanie ul. Strzyńskiego i ul. Szymanowskiego) oraz skierowanie ruchu w kierunku PST, to pobożne życzenia nad kartką, które stworzył „architekt ruchu drogowego”. Puszczanie ruchu samochodowego ulicą jednojezdniową o jednym pasie ruchu w każdym ze stron w prosty sposób spowoduje wzrost zanieczyszczeń spalinami przez powstawanie korków. Jeżeli ma powstać ul. Nowa Szymanowskiego to powinna być drogą dwujezdniową o dwóch pasach ruchu w każdym z kierunków do węzła na PST z uwzględnieniem przejść dla pieszych i dróg rowerowych bezkolizyjnych z układem ulic. Można to zrealizować albo za pomocą kładek lub przejść podziemnych. Wspomina się o przesiadce kierowców na transport publiczny. To już teraz należy określić gdzie będzie parking P&amp;R, bo obecny za kilka lat będzie za mały i chętni będą się pchać pojazdami w kierunku centrum.</p>	<p>Dla każdego układu komunikacyjnego przepustowość będzie determinowana przez największy przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest zatem wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów, co właśnie w dalszej perspektywie ogranicza zużycie paliwa i poprawę jakości powietrza. Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro- jak i mikrosymulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Szymanowskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku. Rozbudowa parkingu P+R jest przedmiotem odrębnego opracowania. Koncepcja zakłada wprowadzenie ruchu w rejon PST i dalej do centrum przy użyciu środków komunikacji publicznej.</p>
<p>Ktoś tu najwyraźniej zapomina, że na tym odcinku ul. Kurpińskiego poza przejściami dla pieszych przy głównych skrzyżowaniach, są jeszcze dwa inne przejścia dla pieszych. Wybudowanie dwóch jezdni z dwoma pasami będzie zapewne wiązało się z powstaniem dodatkowych sygnalizacji świetlanych dla tych przejść, co wcale nie poprawi płynności i szybkości poruszania się aut, a wątpliwe aby zdecydowano się na zastosowanie innego rozwiązania na tych przejściach np. w postaci wysepek pomiędzy jezdniami, bo takie rozwiązania nie zwiększają bezpieczeństwa pieszego (częsty przykład, 1 auto na jednym pasie zatrzymuje się przed przejściem dla pieszych, a drugie na drugim pasie nie i dochodzi do niebezpiecznej sytuacji).</p>	<p>Zgadamy się z postulatem. Obecnie odchodzi się od wykonywania układów dwujezdniowych w miastach z powodu zwiększenia prędkości pojazdów na takich odcinkach (znacznie powyżej dopuszczalnej) a jednocześnie znacznego pogorszenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.</p>
<p>Wokół jezdnii „Nowej Szymanowskiego” i przy rondach powinny powstać tereny zielone, które izolowałyby zabudowę wielorodzinną od intensywnego ruchu samochodowego i poprawiały jakość powietrza w okolicy poprzez jej przewietrzanie</p>	<p>Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Droga powinna być otoczona intensywną zielenią, co kompensowałoby intensywny ruch kołowy, nie należy dopuścić jakichkolwiek form zabudowy komercyjnej, by nowa Obornicka nie stała się kopia starej.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Pomiędzy linią zabudowań północnej strony ul. Magnackiej a jezdnią ul. Nowa Szymanowskiego należy przewidzieć ekran akustyczny. Planowana linia drzew to zdecydowanie za mało, skoro tak ruchliwą ulicę chce się prowadzić tak blisko istniejących budynków. Mieszkańcy ul. Magnackiej już wielokrotnie składali wnioski w tej sprawie do ZDM, MPU oraz Prezydenta m. Poznania, jednak jak widać, w planowanej koncepcji ekran akustyczny nie został uwzględniony.</p>	<p>Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie okeślona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>
<p>Od ulicy Obornickiej do planowanego ronda, ul. Kurpińskiego powinna być dwujezdniowa, czteropasmowa, po dwa pasy w każdą stronę</p>	<p>Dla każdego układu komunikacyjnego przepustowość będzie determinowana przez największy przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest zatem wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów co właśnie w dalszej perspektywie ogranicza zużycie paliwa i poprawę jakości powietrza. Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro jak i mikro symulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Kurpińskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku.</p>

<p>Ze względu na znaczną różnicę poziomów pomiędzy linią zabudowy domów jednorodzinnych po północnej stronie ul. Magnackiej a istniejącym terenem nieużytków, na którym planowana jest ul. Nowa Szymanowskiego, konieczne jest zrównanie poziomu posadowienia projektowanej drogi do poziomu w/w istniejących zabudowań. Ponadto, bezwzględnie konieczne jest wybudowanie ekranów akustycznych oddzielających w/w zabudowania od planowanej drogi, które zredukują hałas przy tak ruchliwej ulicy!</p>	<p>Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów prawa i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji". Ukształtowanie wysokościowe rozwiązań projektowych zostanie określone na kolejnym etapie wykonywania dokumentacji projektowej.</p>
<p>Ewentualnie - 1. Wybudować Nową Obornicką po 1 pasie w każdym kierunku. 2. Wyremontować starą Obornicką. 3. Na starej Obornickiej zrobić ruch w jednym kierunku (południowym) po dwóch pasach, a na Nowej Obornickiej zrobić ruch w jednym kierunku (północnym) też po dwóch pasach.</p>	<p>Rozwiązanie takie było analizowane na wczesnym etapie wykonywania koncepcji. Analiza ruchu dla projektowanego układu nie potwierdziła zasadności i uzyskania spodziewanych efektów przy takim założeniu.</p>
<p>Plany może i były od 50lat ale realia się zmieniły. Tranzyt powinien szerokim łukiem ominąć zarówno Podolań jak i Suchy Las. Ja jestem za stworzeniem ringu dookoła Poznania. Ruch, który będzie musiał koniecznie wjechać do centrum będzie dużo mniejszy i nie zakorkuje żadnej bieżącej drogi. Co z projektem drogi z Suchego Lasu przez Morasko, Czerwonak która miał się łączyć ze Swarzędzkiem dk92? Skoro tranzyt pojechałby tamtą drogą bo będzie możliwość wjechania na A2, s5, s11 to na Obornicką wjedzie połowa aut więc nikt nie będzie kombinował i się pchał na Strzeszyńską. Kierowanie ruchu na Mieszka I nic nie da, przecież już się tam korkuje. Wszystkie te projekty są do bani jeśli nie powstaną nowe obwodnice!!! Park&amp;Ride - czy ktoś z tego korzysta? Nie wierze że ktoś np. z Suchego Lasu kto jeździ autem za 500 tys. będzie korzystał z komunikacji miejskiej tym bardziej jak by miał jeszcze dzieci do podwiezienia do przedszkola/szkoly. Zdegradujcie DK92 do statusu drogi co najwyżej wojewódzkiej i zostawcie ją dla ruchu miejskiego i będzie git.</p>	<p>Projekt budowy północnej obwodnicy Poznania nie leży w gestii ZDM Poznań i jest realizowany przez Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu. Planowane rozwiązania nie polegają na wykonaniu obwodnicy miasta a jedynie na możliwie sprawniej obsłudze ruchu do i z centrum miasta.</p>
<p>Postuluję poszerzenie ul. Kurpińskiego do dwóch jezdni po dwa pasy w każdym kierunku, a zamiast skrzyżowania z Obornicką/Nową Obornicką rondo bez świateł.</p>	<p>Dla każdego układu komunikacyjnego przepustowość będzie determinowana przez największy przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest zatem wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów co włąśnie w dalszej perspektywie ogranicza zużycie paliwa i poprawę jakości powietrza. Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro jak i mikro symulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Kurpińskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku.</p>
<p>Popieram pozostawienie ul. Obornickiej jako przejezdnej, dzięki czemu ruch rozłoży się na Nową i Starą Obornicką. Alternatywnie Nowa Obornicka powinna mieć dwie jezdnie po dwa pasy w każdym kierunku na całej długości, od wiaduktu do ronda obornickiego.</p>	<p>Założeniem głównym jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z ul. Obornickiej, gdzie ze względu na bardzo dużą liczbę zjazdów niezbędnych do obsługi terenów przyległych nie ma możliwości zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu tranzytowego. Jednocześnie dla nowego układu ulicy z ograniczoną liczbą zjazdów przepustowość będzie determinowana przez największy przekrój w rejonie skrzyżowania. Zatem przekrój pomiędzy skrzyżowaniami nie ma istotnego wpływu na przepustowość w układach miejskich. O tym decyduje przepustowość skrzyżowań, ekonomicznie uzasadnione jest więc wykonywanie poszerzeń jedynie przed skrzyżowaniami. Rozwiązania takie również wpływają na zmniejszenie prędkości pojazdów.</p>
<p>Popieram pomysł, tramwaj w miejscu planowanej Nowej Obornickiej jest bardzo dobrą koncepcją. W miejscu gdzie kończy się łącznik do Sucholeskiej można by zrobić pętlę i parking P&amp;R jako węzeł przesiadkowy.</p>	<p>Propozycja nie odnosi się do projektowanego układu komunikacyjnego.</p>
<p>Droga powinna biec po śladzie starej Obornickiej. Tak czy inaczej powinny się pojawić ekrany akustyczne.</p>	<p>Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>
<p>Czy nie można by było wykonać prostopadłej krzyżówki na Firlika / Obornicka / Jaroczyńskiego - albo ronda?</p>	<p>Po wykonaniu Nowej Obornickiej na przebiegu obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej. Wpłyne to również na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie. Zmiana geometrii skrzyżowania wiązać się będzie z dalszą zajętością terenów przyległych.</p>
<p>Postuluję jednokierunkowe połączenie Nowej Obornickiej ze Stróżyńskiego (w kierunku północnym), aby odkorkować skrzyżowanie Nowa Obornicka / Jaroczyńskiego. Dodatkowo osobny pas na tej krzyżówce (od strony miasta) wykonać dla lewoskrętu, inaczej będzie to miejsce wiecznych korków, bo z 2 pasów nagle zrobi się 1 na wprost i dla lewoskrętu.</p>	<p>Odległość między skrzyżowaniami na projektowanej ul. Nowej Obornickiej wynika z Warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Nie jest zatem możliwe wykonanie dodatkowego skrzyżowania w miejscu przecięcia z ul. Stróżyńskiego. W zakresie przepustowości układu - dla przedstawionych rozwiązań przeprowadzono analizę ruchu, która wykazała wystarczającą przepustowość układu komunikacyjnego.</p>
<p>Postuluję zaprojektowanie buspasów, szczególnie na krytycznych odcinkach - dojazdach do rond. Może jako 3-ci, środkowy pas, przecinający rondo w poprzek (jak tramwaj) i przystankami - wyspami pomiędzy jezdniami? Kierunek trzeciego pasa wyznaczany dynamicznie w miarę sytuacji na drodze. Buspas konieczny na minimum 2 dojazdach do ronda Nowa Obornicka / Szymanowskiego i Szymanowskiego / Stróżyńskiego - ten kierunek jest przedłużeniem PST, więc należy na nim wypromować komunikację publiczną.</p>	<p>Koncepcja rozbudowy układu drogowego w rejonie ul. Obornickiej nie wyklucza zaprojektowania buspasów. Jest to rozwiązanie, które będzie szczegółowo analizowane na kolejnym etapie prac projektowych.</p>
<p>Brakuje zaprojektowanych miejsc postojowych przed budynkami mieszkalnymi na tym odcinku. Wszystkie firmy po stronie zachodniej posiadają parkingi, strona wschodnia już teraz jest maksymalnie zajęta przez auta. Budynki mieszkalne zostały wybudowane w latach 70-80 i posesje nie są dostosowane do obecnej ilości i wielkości aut, zatem istnieje potrzeba parkowania pojazdów na ulicy. W dodatku mieści się tu szpital i agencja pocztowa obsługująca okolice z której za dnia korzystają liczni mieszkańcy dojeżdżający samochodami.</p>	<p>Obowiązkiem właściciela nieruchomości jest zapewnienie miejsc parkingowych na posesji. Obecnie zastana sytuacja nie powinna mieć miejsca a jest dzikim parkingiem w pasie drogowym bez uregulowania prawnego. Na projektowanej jezdni drogi serwisowej zostanie dopuszczone parkowanie równoległe.</p>
<p>Biorąc pod uwagę szerokość rezerwy terenowej na ul. Obornicką chciałbym się dowiedzieć czy Państwo pod uwagę również budowę tramwaju w tym miejscu? Patrząc na koncepcję oraz możliwości terenowe to brakuje mi tutaj tramwaju. Uważam, że warto dodać możliwość budowy trasy tramwajowej prosto w kierunku północnym, od przystanku Lutycka, przez rondo Obornickie, prosto po trasie obornickiej z pętlą w okolicy Lidla, przy skrzyżowaniu Kurpińskiego, Nowej Kurpińskiego oraz ul. Obornickiej. Ponadto z możliwością dalszego etapowego budowania tramwaju w kierunku Nowej Obornickiej z pętlą w okolicach ul. Mateckiego, lub też po śladzie obecnej obornickiej. W takiej koncepcji pętla tramwajowa przy ul. Piątkowskiej traci rację bytu. Jej tereny można sprzedać pod np. budownictwo wielorodzinne, a uzyskane pieniądze przeznaczyć na budowę nowej linii tramwajowej (wiadomo, że to nie wystarczy, ale jednak zawsze jakiś dodatkowy pieniądz z tego będzie).</p>	<p>Na przedmiotowym odcinku nie planuje się wprowadzenia torowiska tramwajowego. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne oraz analizy ekonomiczne poprowadzenia linii tramwajowej na północ z ul. Piątkowskiej. Rejon ul. Obornickiej posiada znacznie mniejsze zagęszczenie budynków mieszkalnych niż rejon ul. Wojciechowskiego.</p>
<p>W koncepcji zdecydowanie powinna być uwzględniona możliwość budowy tamwaju w kierunku północnym. Kwestią do dyskusji jest czy tramwaj od ul. Kurpińskiego powinien biec w śladzie nowej Obornickiej czy też w śladzie zrewitalizowanej i uspokojonej starej obornickiej. Zdecydowanie poprawi to dostępność do komunikacji miejskiej tej części Poznania. Ponadto porsze zwrócić uwagę ile nowych bloków powstaje w okolicy ul. Mateckiego. To wszystko to są potencjalni pasażerowie KM, którzy teraz niestety, z braku alternatywy, wybierają swoje auto.</p>	<p>Na przedmiotowym odcinku nie planuje się wprowadzenia torowiska tramwajowego. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne oraz analizy ekonomiczne poprowadzenia linii tramwajowej na północ z ul. Piątkowskiej. Rejon ul. Obornickiej posiada znacznie mniejsze zagęszczenie budynków mieszkalnych niż rejon ul. Wojciechowskiego.</p>

<p>Jestem mieszkańcem Mateckiego i w sumie popieram tę inwestycję. Żeby dogodzić również mieszkańcom pobliskiego osiedla proponuję w "trójkącie" u zbiegu ulic Mateckiego i nowej Szymanowskiego zrobić w pierwszej kolejności wysokie nasadzenia które poprawią komfort życia. Zresztą patrzą na zatruwającą działalność deweloperów miasto mogło by się pochylić nad strefami jakiegokolwiek rekreacji, nasadzeń zieleni i terenami które nie będą zalane betonem. Mamy wydać setki milionów na nowe drogi, to trzeba też przy okazji wyłożyć kilka na wykup działek pod tereny zielone na których za moment położą łapy deweloperzy.</p>	<p>Zagospodarowanie terenów przyległych nie leży w gestii Zarządu Dróg Miejskich.</p>
<p>ul. Kopczyńskiego stanie się ulicą ślepa. Jeśli by troszkę przedłużyć drogę "dojazdową do posesji wzdłuż ul. Obornickiej" i zrobić wyjazd i wjazd z ul. Kopczyńskiego oraz "drogi dojazdowej" (oczywiście tylko w prawo) jak jest obecnie, to generowany tu ruch płynnie przejdzie z lub na ul. Obornicką w niczym nie przeszkadzając. Natomiast obecne zaprojektowany wyjazd w ul. Kurpińskiego wygeneruje do wjazdu w ulicę Obornicką aż dwa lewoskręty. Dodatkowo tworząc na powstałym skrzyżowaniu Kurpińskiego/ Drobniaka zbędny ruch i lewoskręty zwalniające ruch.</p>	<p>Rozwiązanie takie spowoduje, że część samochodów z Nowej Obornickiej będzie skręcać w prawo w ul. Kopczyńskiego (pomimo organizacji ruchu), co będzie prowadziło do ograniczenia bezpieczeństwa ruchu. Dodatkowo powstaje wówczas skrzyżowanie ul. Nowej Obornickiej i ul. Kopczyńskiego a odległości między kolejnymi skrzyżowaniami są określone w Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p>
<p>Nikt jeszcze nie poruszył tematu łącznika jaki ma powstać pomiędzy ul. Kurpińskiego a Kopczyńskiego, to będę pierwszy :) i zapytam, a co dalej? O ile Kopczyńskiego i Śniegockiego posiadają progi zwalniające (zapędy co poniektórych kierowców do zbyt szybkiej jazdy) i chodniki (w większości po obu stronach ulic), tak ulica Syrokomi wymaga remontu. Sama nawierzchnia ulicy pozostawia wiele do życzenia i brak tam praktycznie porządnego chodnika (choćby nawet po jednej stronie ulicy), a obawiam się, że wraz z powstaniem tego łącznika, zwiększy się też natężenie ruchu na tych uliczkach, przez kierowców którzy będą chcieli "skrócić" sobie drogę do ul. Wojciechowskiego.</p>	<p>Opisany problem znajduje się poza zakresem opracowania.</p>
<p>Wymienię w punktach obawy oraz rzeczy, które chciałbym aby Państwo przeanalizowali przed rozpoczęciem jakichkolwiek działań w temacie budowania tej trasy:  - w jakiej odległości od bloków i domów jednorodzinnych ma znajdować się droga?  - czy zostały przeprowadzone analizy akustyczne, możliwe natężenie ruchu oraz jaki negatywny wpływ będzie miało to na mieszkańców  - rozumiem, że w związku z takim przedsięwzięciem Miasto Poznań jest gotowe na zbiorowe pozwy sądowe, które będą dotyczy w/w hałasu, pogorszenia stanu zdrowia mieszkańców przez wzmożony ruch – spaliny  - Miasto Poznań szczyli się, że jest Zielonym Miastem – rozumiem, że odnosi się to tylko do obrzeży miasta i dwóch większych terenów zielonych (Cytadela i Rezerwat Żurawiniec). Taka inwestycja zabiera zieleni i wprowadza pełno betonu w krajobraz. Znowu zabieracie tereny, które w bardzo dobry sposób przejmują opady(chyba nie trzeba przypominać jak Miasto Poznań nie poradziło sobie przy ostatnich gwałtownych opadach deszczu)  - mieszkańcy ulic Królewska, Magnacka, Herbowa mają być otoczeni z każdej strony drogami- proszę mi wytłumaczyć jak w takich warunkach można spokojnie żyć?  - z filmu przedstawiającego wizualizacje można zauważyć, że planują Państwo nasadzenia przydroże, a co z ekranami akustycznymi, co z roślinnością przechwytyjącą spaliny? Dlaczego mieszkańcy mają oddychać spalinami. Może zamiast drogi naziemnej wybudujcie Państwo tunele.  - jak ta inwestycja wpłynie na Wierzbak? Zostanie zniszczony krajobraz przyrodniczy? Nie wiem czy wiedzą państwo, ale w tych rejonach też chodzi dzika zwierzyna, to ich naturalny teren. Będziemy w to ingerować?  - dlaczego zabieracie ludziom miejsca i pracy, firmy, które są obecnie na trasie Państwa planów będą musiały się przenieść, a to może wiązać się z wieloma utrudnieniami dla nich.  Na koniec takie podsumowanie, najpierw Miasto Poznań sprzedaje tereny deweloperom na budowę mieszkań, a później Państwo chcą w gąszczu zabudowy budować drogi. Wydaje mi się, że to powinno być na odwrót.</p>	<p>Odpowiedzi:  - odległość jest zmienna i widoczna na planach sytuacyjnych, należy wskazać konkretną nieruchomość.  - Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie okeślona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów prawa i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".  - planowana inwestycja zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami raz normami (w tym hałasu), wobec czego nie zachodzi obawa o wytoczenie pozwów wobec miasta.  - opady nawałne wykraczają poza przyjętą normatywną wielkość opadu, a co za tym idzie żadna sieć kanalizacji deszczowej na świecie nie jest przygotowana na przyjęcie większej sumy opadów w jednostce czasu niż zostało to zaprojektowane.  - należy zwrócić uwagę, że praktycznie każdy kwartał zabudowy mieszkaniowej w każdym mieście na świecie jest otoczony drogami.  - nie planuje się ingerencji w ślanki migracji dzikiej zwierzyny, tereny przeznaczone pod budowę Nowej Obornickiej obecnie są w większości oplotowane.  - Budowa nowej drogi ma za zadanie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego za co odpowiada ustawowo zarządca ruchu na drodze. Aktywizacja terenów przyległych nie leży w gestii ZDM.</p>
<p>Projekt części ulicy Obornickiej w odcinku od ul. Suszki do ul. Kopczyńskiego obejmuje drogę "wewnętrzną" dojazd do posesji, na wizualizacji kończy się na wysokości szpitala MED POLONIA, na projekcie droga wewnętrzna zaczyna się na wysokości ul. Suszki a kończy się przy ul. Kopczyńskiego. Która wersja jest prawidłowa?  czy planowane są ekrany pomiędzy główną nitką ul. Obornickiej, a drogą wewnętrzną, dojazdową do posesji??  czy planowane są miejsca postojowe wzdłuż drogi "wewnętrznej"??  czy rezerwa terenowa przy ul. Obornickiej od strony Szpitala Medpolonia pozostanie jako o podobnej szerokości jak teraz, na wizualizacji rezerwa jest pozostawiona na projekcie brak rezerwy terenowej??</p>	<p>Prawidłowa jest wersja przedstawiona na planach sytuacyjnych. Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie okeślona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".  Istnieje możliwość wykonania miejsc parkingowych równoległych na drodze dojazdowej.  Obecna rezerwa terenu przewidziana jest pod wykonanie drugiej jezdni ul. Obornickiej, prawidłowa jest wersja przedstawiona na planie sytuacyjnym.</p>
<p>Jak już o Mieszka I mówimy to najgorzej pod względem korków jest na zwiężeniu tej drogi, przy Plazie. Powinna zostać poszerzona.</p>	<p>Propozycja wykracza poza zakres opracowania.</p>
<p>Mam nadzieję, że ten pas zieleni rzeczywiście będzie wyglądał jak na wizualizacji - zdecydowanie na Obornickiej jej brakuje</p>	<p>Na etapie projektu budowlanego zostaną określone dokładnie lokalizacje i gatunki nasadzanych roślin. Zarząd dokłada wszelkich starań aby w pasach drogowych wykonać maksymalnie dużą ilość nasadzeń drzew.</p>
<p>Ogromne rondo przy remizie to pieniądze w błoto. Jest większe niż to planowane na Strzeszyńskiej, a ruch wcale nie jest większy niż wspomnianą Strzeszyńską. Tam powinny być ronda małe bez sygnalizacji świetlnej, vide rondo przy wieżach lub Błęńskiej.</p>	<p>Rondo na ul. Kurpińskiego nie będzie posiadać sygnalizacji świetlnej. Jego parametry pozwolą na optymalną przepustowość dla planowanych potoków ruchu.</p>
<p>Dlaczego na wizualizacji pod ulicę zabrano kilkanaście metrów z użytkowanych działek po zachodniej stronie, a zostawiono klepisko parkingowe po stronie wschodniej?</p>	<p>Prawidłowa jest wersja rozwiązań przedstawiona na planach sytuacyjnych.</p>
<p>Dzień dobry, proszę żeby w projekcie uwzględnić wjazd na posesję obornicka 278 od strony ul. Kurpińskiego (od lidla ). Znajduje się tutaj biuro projektowe. Przebudowa Obornickiej spowoduję że droga znajdzie się blisko budynku mieszkalnego i biurowego (przybudowanego do mieszkalnego) przez co powstanie problem z dojazdem do firmy. Zaraz za skrzyżowaniem obornicka/kurpińskiego dobrze by było przewidzieć taki zjazd który pomógł by nie utrudniać funkcjonowania pracy biura. Jeżeli to zostanie pominięte to klienci będą zmuszeni parkować na lidlu żeby się dostać do biura.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</p>

<p>Porponuję przed skrzyżowaniem Obornicka-Kurpińskiego wprowadzić miejsce do zawracania. 50 lub 100 m przed skrzyżowaniem, żeby osoby wyjeżdżające z szpitala aldi, osiedlowych uliczek nie musieli stać na świątłach ten odcinek będzie problematyczny dla osób chcących kierować się na rondo obornickie będą na pasie kierowany na wyjazd z miasta. Wystarczy przeciąć w 1 lub 2 miejscach pas zieleni żeby umożliwić płynną jazdę z uliczek na główne drogi, a tak wyjeżdżając z drogi osiedlowej od razu będziemy stać w korku a chyba nie o to chodzi. Takie rozwiązanie jest wykonane na Alejach Solidarności w Poznaniu na wysokości kauflandu gdzie przed skrzyżowaniem Połabska - Solidarności można już zawrócić na osobnych świątłach. I to naprawdę odciąża ruch bo nikt nie musi zawracać na rondzie dalszym albo skrzyżowaniach.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Czy planowany jest skręt z ul. Drobnika w stronę Nowej Obornickiej, czy będzie istniała tylko możliwość prawoskrętu do Ronda Błęskieje?</p>	<p>Nie planuje się skrzyżowania ulic Drobnika i Nowej Obornickiej. Odległości między skrzyżowaniami zostały określone w Warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p>
<p>Przy obecnej Obornickiej zlokalizowane są obecnie głównie zabudowania przemysłowe/usługowe więc nie widzę sensu przekształcania jej w ulicę lokalną. Koncepcja na odcinku pomiędzy Kurpińskiego, a wiaduktem zakłada ulicę jednojezdniową z układem 2+1 zaraz przy istniejącej zabudowie mieszkaniowej jak się domyślałem z uwagi na brak możliwości wybudowania dwujezdniowego układu 2+2. W takim układzie w mojej ocenie lepiej rozważyć aby Obornicka została ulicą jednokierunkową dwupasową prowadzącą ruch w kierunku centrum, a ul. Nowa Obornicka została ulicą jednokierunkową dwupasową prowadzącą ruch w kierunku Suchego Lasu. Taki układ pozwoli w mojej ocenie zmniejszyć o jeden pas szerokość ul. Nowa Obornicka (tym samym odsuwając ją od istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej) oraz w pełni wykorzystać ciąg ulic, które posiadają identyczny przebieg. Problem nawracania zostałby rozwiązany poprzez dość gęstą już sieć skrzyżowań z ul. Mateckiego, Hulewiczów i Jaroczyńskiego.</p>	<p>Rozwiązanie takie było analizowane na wczesnym etapie wykonywania koncepcji. Analiza ruchu dla układu nie potwierdziła zasadności i uzyskania spodziewanych efektów przy takim założeniu.</p>
<p>"Nie wiem czy wiedzą państwo, ale w tych rejonach też chodzi dzika zwierzyna, to ich naturalny teren. Będziemy w to ingerować?" - no ten argument wygrywa całe te konsultacje! :) Po wybudowaniu tysięcy mieszkań, domów i setek ulic ktoś, w 2021 roku pańskiego, się obudził by stwierdzić, że to przecież "naturalne tereny zwierzyny leśnej" :D. Ponoć ZDM ma się ustosunkować do zadanych pytań, więc w imieniu użytkownika wyżej zadaje oficjalne pytanie do ZDM, oraz uprzejmie proszę o odpowiedź: "Nie wiem czy wiedzą państwo, ale w tych rejonach też chodzi dzika zwierzyna, to ich naturalny teren. Będziemy w to ingerować?". ...będzie śmiesznie :)</p>	<p>Planowana inwestycja nie przecina szlaków migracji zwierzyny określonych w Dyrektywie Komisji Europejskiej "Zarządzanie obszarami Natura 2000" nr 92/43/EWG. Jednocześnie nie stwierdzono dla planowanych terenów inwestycyjnych w rejonie Nowej Obornickiej występowania terenów leśnych oraz dużych skupisk zieleni nieurządzonej będącej miejscem migracji lub bytowania zwierzyny.</p>
<p>Uprzejmie nalegam, aby nie tylko w obrębie omawianej inwestycji odejść od poduszek berlińskich, które znacząco zmniejszają komfort jazdy po Poznańskich ulicach oraz wymuszają jazdę grubo poniżej postawionych w ich okolicy ograniczeń prędkości o połowę na poczet jeśli to konieczne- powrotu do spowalniaczy "starego typu czyli chociażby układane z poz-bruku lub nawet plastikowych/gumowych konstrukcji kładzionych po całej szerokości jezdni, ale o niższej wysokości lub "wybitności". Spowalniacze tak chętnie dzisiaj stosowane przez ZDM przyczyniają się do zdecydowanie przyspieszonego zużycia elementów zawieszenia nawet w nowych samochodach oraz umożliwiają ich wyminięcie, co sam robię po uszkodzeniu zawieszenia w dwóch poprzednich samochodach. Nie chodzi o to, by na ograniczeniu do 30km/h jechać 10-15 i spowalniać ruch, tylko żeby jeździć komfortowo w limicie prędkości wg oznakowania.</p>	<p>Lokalizacja ewentualnych elementów spowalniających ruch oraz ich typ zostanie określony na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Projektujecie drogi tak, że jak droga jednojezdniowa przechodzi w dwujezdniową, to naturalnie kierowca kierowany jest na prawy pas. A nie tak jak jest to na Mieszka I na wysokości Plazy, wszyscy jada lewym pasem, ktoś powinien dostać w cymbał za takie coś! :/</p>	<p>Przyjęto do wiadomości.</p>
<p>Z uwagi na fakt połączenia ul. Jasielskiej i Kurpińskiego na tej drugiej gwałtownie wzrosnie ruch (mieszkańcy Podolan i Strzeszyna będą wykorzystywać Nową Kurpińskiego i Kurpińskiego jako główny dojazd do centrum). Z tego powodu należy zadbać o mieszkańców przy ul. Kurpińskiego. Konieczne jest zastosowanie ekranów akustycznych (np model porastający pnączami) od remizy Państwowej Straży Pożarnej nr 5, aż do marketu Lidl. Po drugie, należy ułatwić wyjazd z osiedla domków jednorodzinnych, który po ostatniej zmianie organizacji ruchu (uczynieniu z ul. Drobnika jednokierunkowej drogi wjazdowej) jest możliwy jedynie poprzez ul. Zana. Konkretnie należy zastosować pas rozbiegowy w ciągu ul. Kurpińskiego po skręcie w lewo z ul. Zana. Inaczej nie będzie szans, aby w godzinach szczytu włączyć się do ruchu z ul. Zana (skręt w lewo w stronę centrum). Po trzecie należy usunąć kolizję drogi rowerowej i chodnika z transformatorem SN/NN przy skrzyżowaniu z ul. Zana. Transformator ten ma małą moc i w związku z tym można zastosować transformator podziemny z szybem wentylacyjnym. W tej chwili transformator ten znacząco pogarsza widoczność na skrzyżowaniu ul. Zana i Kurpińskiego. Po czwarte należy wzmocnić kanalizację burzową w obrębie skrzyżowania ul. Kurpińskiego i Wojciechowskiego. Obecnie po każdej nawałnicy tarca skrzyżowania ulega całkowitemu zatopieniu pod wodą, wstrzymując całkowicie ruch. W tym samym czasie podnosi się poziom lustra wody w kanalizacji i dochodzi do podtopień piwnic części mieszkańców np. ul. Zana poprzez wybijające ścieki. Po piąte uważam że ul. Kurpińskiego powinna pozostać ul. jednojezdniową z 2 pasami ruchu (rozważyć można jedynie zatoczkę dla lewoskrętów w ul. Drobnika i Zana). Na zakończenie proszę o rozpatrzenie wykonania maksymalnego możliwego nasadzenia drzew, szczególnie iglastych, które są zielone również zimą. Uczynimy z miasta las!</p>	<p>Połączenie ul. Jasielskiej i Kurpińskiego nie spowoduje przeniesienia ruchu tranzystowego w stronę centrum na ul. Kurpińskiego, która nie prowadzi w stronę centrum a jedynie ma za zadanie usprawnić ruch lokalny, który obecnie w rejonie całego Piątkowa i Winograd jest w relacji wschód - zachód realizowany ul. Lechicką. Obecnie nie stosuje się na terenach miejskich pasów rozbiegowych dla ulic niższych kategorii - są to rozwiązania niebezpieczne dla uczestników ruchu ponieważ do ewentualnych kolizji dochodzi przy znacznie większych prędkościach pojazdów. Usunięcie transformatora zostanie rozpatrzone na etapie projektu budowlanego i po otrzymaniu stosownych warunków technicznych od gestora sieci elektroenergetycznej. Rozwiązania w zakresie odprowadzenia wód opadowych zostaną opracowane na etapie projektu budowlanego. Badania ruchu wskazują na zasadność pozostawienia ul. Kurpińskiego jako jednojezdniowej. Na etapie projektu budowlanego zostaną określone dokładnie lokalizacje i gatunki nasadzaných roślin. Zarząd dokłada wszelkich starań aby w pasach drogowych wykonać maksymalnie dużą ilość nasadzeń drzew.</p>
<p>Popieram, wnioskuję o usunięcie "poduszek berlińskich" i zastąpienie ich liniowymi programi zwałniającymi U-16a wykonanymi z kostki brukowej. Obecnie stosowane przez ZDM poduszki berlińskie są wadliwie zaprojektowane i zmuszają kierowców do całkowitego zatrzymania pojazdu zamiast spowolnienia do 30km/h, co jest absurdem. Możliwość "ominięcia" poduszek berlińskich przez autobusy, który mają szeroki rozstaw kół nie jest argumentem.</p>	<p>Lokalizacja ewentualnych elementów spowalniających ruch oraz ich typ zostanie określony na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Wiadukt/tunel jest potrzebny, ale nie w planowanym miejscu. Ktoś kiedyś wymyślając tam wiadukt nie przewidział jak zabuduje się ulica mateckiego i pobliskie. Taki tunel powinien być moim zdaniem wykonany bliżej w stronę pętli autobusowej. Tam już jest cała infrastruktura drogowa. Tym samym część ruchu została by skierowana, a na Mateckiego i Marka z Aviano wystarczyłoby rondo, żeby przejazd był płynny. Tylko do tego potrzeba chęci, żeby zaprojektować coś nowego, a nie bazować na starych kilkunastoletnich planach.</p>	<p>Uwaga została przyjęta do wiadomości.</p>
<p>Przebudowa ul. Kurpińskiego jest ważnym elementem całej zmiany układu drogowego w tej części miasta. Sugeruję jednocześnie przeanalizowanie budowy drogi dwujezdniowej na odcinku od ronda na skrzyżowaniu z ul. Wojciechowskiego w kierunku wschodnim do skrzyżowania z ul. Księcia Mieszka I.</p>	<p>Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro- jak i mikrosymulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Kurpińskiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku.</p>

<p>Tereny zielone - tak owszem, ale żeby nie były takie jak na nowej Naramowickiej, gdzie posadzono trawę na pasie tramwajowym i jakieś małe krzaczki między jezdnią a torami. Te krzaczory ani wyglądają ładnie ani nie są w stanie przyjąć dużej ilości wody z zabetonowanych terenów.</p>	<p>Na etapie projektu budowlanego zostaną określone dokładnie lokalizacje i gatunki nasadzanych roślin. Zarząd dokłada wszelkich starań aby w pasach drogowych wykonać maksymalnie dużą ilość nasadzeń drzew.</p>
<p>Bardzo mnie niepokoi namalowana biała droga (albo raczej - wymazana "gumką" część mapy) prowadząca do Sucholeskiej, co to ma być i jak ma przebiegać dalej ? przez pola/Strzeszynek/Kiekrz ?</p>	<p>W sprawie powstania łącznika drogowego pomiędzy projektowanym skrzyżowaniem Nowej Obornickiej, Mateckiego i Nowej Szymanowskiego, a ul. Sucholeską Miasto Poznań zawarło porozumienie z gminą Suchy Las w sprawie opracowania dokumentacji projektowej pn. „Integracja węzłów na północnej obwodnicy towarowej m. Poznania z miejskim transportem zbiorowym”. Wspomniany łącznik drogowy jest jednym z trzech elementów tego projektu, obok zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Sucholeskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego, parkingiem P&amp;R, ścieżką rowerową oraz dowiązaniem do nowo projektowanego przystanku kolejowego Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a także zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Biskupińskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego.</p>
<p>W projekcie brakuje zjazdów do posesji po zachodniej stronie ulicy Obornickiej. Czy działki te będą w całości wykupywane przez miasto ? Jak już wcześniej jest napisane, są tylko zjazdy do większych firm.</p>	<p>Dokładana lokalizacja zjazdów zostanie określona na etapie projektu budowlanego i po przeprowadzeniu inwentaryzacji istniejących zjazdów.</p>
<p>Pomysł bardzo dobry, ale zarówno ta droga jak i obecnie Strzeszyńska wymagają uspokojenia i ograniczenia ruchu tranzytowego. Moim zdaniem przydałyby się światła na końcu Strzeszyńskiej, które blokowałyby napływ aut z Biskupińskiej i dawały szansę mieszkańcom Podolan na odciążenie ulicy</p>	<p>ul. Strzeszyńska znajduje się poza zakresem opracowania.</p>
<p>Zdecydowanie zalecam pamiętać o zatoczkach dla autobusów. Obecnie aż żal patrzeć jak ciężarówki i inne diesle zatrzymują się za autobusem i buchają ze swoich wydechów przy ruszaniu...</p>	<p>Uwaga do wprowadzenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Dlaczego w propozycji "Nowej Szymanowskiego" nie uwzględniono wjazdów na działkę 53/22/38/16 (w miejscowym planie zagospodarowania oznaczona jako KD-Z)? W jaki sposób planują Państwo zabezpieczyć osiedle od hałasu wynikającego z bliskiej odległości do "Nowej Szymanowskiego"?</p>	<p>W chwili budowy drogi KD-Z zostaną wykonane zjazdy. Eventualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>
<p>Budowa drogi z ogromnym natężeniem ruchu w bliskiej odległości domów mieszkalnych moim zdaniem powinna być powiązana z instalacją ekranów akustycznych tak jak to ma miejsce przy innych tego typu inwestycjach w Poznaniu np. na ulicy Bukowskiej (na wysokości Portu Lotniczego Ławica).</p>	<p>Eventualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>
<p>Ulica Obornicka na odcinku nazywanym "Starą Obornicką" ma zabudowę niemal wyłącznie przemysłowo-usługową, więc nie ma sensu wyprowadzenie z niej ruchu tranzytowego. Faktem jest, że wiadukt Narutowicza stanowi wąskie gardło i na zawsze zostanie on drogą o jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Natomiast za wiaduktem (patrząc od strony Suchego Lasu) dołącza duży ruch lokalny i tutaj w stronę Ronda Obornickiego powinny być już po dwa pasy w każdym kierunku plus pasy do skrótu. Jeśli nie ma wystarczająco miejsca na dwa pasy w każdym kierunku zarówno w obecnym śladzie Obornickiej, jak i w śladzie Nowej Obornickiej, wystarczy starą Obornicką przerobić na drogę jednokierunkową dwupasmową w stronę Centrum, a Nowa Obornicka niech będzie drogą jednokierunkową dwupasmową w stronę Suchego Lasu. Ulice poprzeczne (Mateckiego, Hulewiczów, Jaroczyńskiego) mogą stanowić łączniki i umożliwiać dojazd we wszystkich kierunkach. Należy wziąć pod uwagę fakt, że rozwija się zabudowa mieszkaniowa na Strzeszynie oraz w Gminie Suchy Las. Jeśli Obornicka w tym momencie się kurkuje, to jak będzie wyglądała jednopasmowa droga za kilkanaście lat, gdy na północy Poznania mieszkać będzie kilkadziesiąt tysięcy osób więcej? Znaczna część z nich wcale nie musi przejeżdżać przez wiadukt Narutowicza (można dojechać ulicą Szarych Szeregów od Strzeszyńskiej), czy przez Mateckiego (przy tej ulicy też powstają nowe bloki i ich mieszkańcy muszą jakoś dojechać do Centrum). Piszę to jako mieszkaniec ulicy Mateckiego.</p>	<p>Powstawanie zatworów na ul. Obornickiej wiąże się głównie z obsługą terenów przyległych (lewoskręty do obiektów usługowych) oraz z niewielką odległością pomiędzy skrzyżowaniami. Jedynym rozwiązaniem poprawiającym przepływ jest albo ograniczenie zjazdów na tereny przy nowej Obornickiej albo wykonanie Nowej Obornickiej nie obsługującej terenów przyległych. Rozwiązanie takie było analizowane na wczesnym etapie wykonywania koncepcji. Analiza ruchu dla układu nie potwierdziła zasadności i uzyskania spodziewanych efektów przy takim założeniu.</p>
<p>W ciągu ostatniego roku miasto wydało zgodę na budowę budynków wielorodzinnych (UA-VI-A04 6740 3304 2017) przy ulicy Firlika 5/7 (działki 189,190,191/2) a w niedługim czasie kolejna inwestycja rozpocznie się (UA-VI-A04 6740 3458 2017) na działce Firlika 58. Łącznie przebędzie kilkasiet samochodów. Oznacza to, że wyjazd z ulicy Firlika (działka 188/ przywatna) bez udogodnień komunikacyjnych będzie utrudniony. Proszę o uwzględnienie w projekcie ulicy Obornickiej na wysokości wyjazdu z ulicy Firlika dodatkowego pasa do wyjazdu z Firlika oraz do lewoskrętu w ulicę Firlika z ulicy Obornickiej z zachowaniem bezpiecznych przejść dla pieszych. Jednocześnie proszę o uwzględnienie w projekcie chodników i ścieżek rowerowych wzdłuż ulicy Obornickiej, których dziś brakuje.</p>	<p>Po wykonaniu Nowej Obornickiej na przebiegu obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej, również wpynie to na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.</p>
<p>1) Wzdłuż Wojciechowskiego przed blokiem z Pizzą Hut i Zahirem przydałyby się słupki, obecnie widać rozjeżdżoną trawę przez kierowców skręcających w lewo. 2) Obecnie brakuje przejścia dla pieszych przez Wojciechowskiego na wysokości Gieburowskiego. 3) W miejscach jednopasmowych drogi powinny być odpowiednio wąskie aby uniknąć patologii jakie obecnie występują na Kurpińskiego (jazda aut obok siebie na jednym pasie) 4) Proszę pomyśleć o takim poprowadzeniu drogi, żeby przekraczanie prędkości nie było tak proste jak jest to obecnie. Poza godzinami szczytu na Wojciechowskiego i Kurpińskiego jeździ się znacznie szybciej niż 50km/h</p>	<p>1 - uwaga przekazana do wydziału utrzymania ZDM Poznań, 2 - uwaga przekazana do MIR 3 - szerokości pasów ruchu zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi. 4 - uwaga do rozpatrzenia na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>Proszę o uwzględnienie lewoskrętu z ulicy Obornickiej w ulicę Drwęskiego jako dojazdu do osiedla w obrębie ulic Rakowicza - Zniniewiczów – Kaczmarek. Obecnie mieszkańcy jadący z miasta ulicą Obornicką przy zakazie skrętu w ulicę Drwęskiego muszą pokonać kilkasiet metrów do ulicy Omańkowskiej aby skręcić do swoich posesji. Wydłuża to znacznie czas i drogę przejazdu do posesji.</p>	<p>Rozwiązanie takie ogranicza obecnie ruch tranzytowy na wspomnianych ulicach. Po wykonaniu Nowej Kurpińskiego i Nowej Obornickiej zakaz skrętu zostanie zniesiony.</p>
<p>Nowa Kurpińskiego powinna mieć możliwie wąskie pasy ruchu oraz jej budowa powinna wiązać się z wycinką jak najmniejszej liczby drzew - aby to zrealizować należy przesunąć projektowaną ulicę jak najbardziej na południe, tak aby przebiegała po obecnym polu uprawnym oraz parkingu budynku na Strzeszyńskiej. Druga sprawa - na ul. Strzeszyńskiej wyznaczone są już pasy rowerowe, więc nie ma sensu budować przejazdu rowerowego w ciągu ul. Strzeszyńskiej (ale w poprzek ma sens). Zamiast tego należy sensownie wprowadzić ruch z pasów rowerowych na tarczę ronda, tak by możliwy był przejazd ul. Strzeszyńską na wprost - jednokierunkowo po obu stronach ronda (jak obecnie).</p>	<p>Szerokość pasów ruchu na ul. Nowej Kurpińskiego zostanie wykonana zgodnie z Warunkami technicznymi dla dróg publicznych i ich usytuowania. Przebieg w/w odcinka zaostał określony w Studium. Nie zmienia to faktu, że wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Dla ul. Strzeszyńskiej w roku 2016 została wykonana koncepcja budowy dróg rowerowych o co postulowali mieszkańcy na konsultacjach społecznych. Rozwiązanie przedstawione obecnie dowiązane jest do koncepcji z roku 2016.</p>

<p>Ulica Obornicka na odcinku od Ronda Obornickiego do Kurpińskiego wymaga przebudowy, ale kategorię nie zgadzam się z proponowaną koncepcją:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brakuje przejść dla pieszych w poprzek ul. Obornickiej</li> <li>2. Przydałoby się miejsce do zawracania na Obornickiej przed samymi światłami na wzór tego na Al. Solidarności x Połabska (tak jak wspomniane w poprzednim komentarzu z 15-10-2021 13:34)</li> <li>3. Droga rowerowa obok sklepu ALDI jest niezrozumiale wykręcona. Należy ją wyprostować. Poza tym proponowane 'odgięcie' i tak nic nie da, ponieważ samochody oczekujące na możliwość wyjazdu ze sklepu Aldi, mogą oczekiwać na wyjazd już za przejazdem rowerowym, tym bardziej że na Obornickiej wydzielony jest pas do skretu w prawo, więc na końcu tego pasa mają na to miejsce.</li> <li>4. Sama ulica Obornicka nie może mieć zbyt szerokich pasów ruchu, tak by nie zachęcała do znacznego przekraczania prędkości. Na wizualizacjach wygląda jakby była projektowana pod 90 km/h, a nie 50 km/h. Należy raczej myśleć o jednym pasie w każdym kierunku, ale w wyznaczonych lewoskrętami, aby zachować płynność ruchu. Wiadukt i tak jest jednopasmowy.</li> <li>5. Na skrzyżowaniu z ul. Nową Kurpińskiego należy zachować stare, dorodne drzewo. Choćby pozostawić je na wysepce między zachodnim wlotem i wylotem skrzyżowania.</li> <li>6. Sadzenie drzew między jezdniami jest słabe. Lepiej (w mojej ocenie) jest zrobić pojedynczą jezdnię z dwoma szpalerami, po obu stronach jezdni.</li> <li>7. Zabieranie użytkowanego terenu spod firm po zachodniej stronie jezdni to kiepski pomysł, zdecydowanie lepiej zaorać kłębisko po wschodniej stronie i tam wybudować jezdnię.</li> <li>8. Można pomyśleć o wspomnianym wcześniej (komentarz z 10-10-2021 16:33) niewielkim tunelu w ciągu drogi rowerowej pod ul. Kurpińskiego.</li> </ol>	<p>Odpowiedzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - 3. uwagi do wprowadzenia na etapie projektu budowlanego.</li> <li>4. Szerokość pasów ruchu na ul. Nowej Obornickiej zostanie wykonana zgodnie z Warunkami technicznymi dla dróg publicznych i ich usytuowania.</li> <li>5. Projekt zagospodarowania zieleni będzie stanowić część projektu budowlanego. ZDM podejmuje wszelkie działania, aby zachować istniejące drzewa, a ewentualną wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum.</li> <li>6. Rozwiązanie takie pozwoli na ewentualne wykonanie na etapie projektu budowlanego dodatkowych nasadzeń po obu stronach pasa drogowego.</li> <li>7. Rozwiązanie projektowe przedstawione na planach sytuacyjnych zakłada właśnie takie rozwiązanie.</li> <li>8. Tego rodzaju rozwiązanie nie jest brane pod uwagę.</li> </ol>
<p>Wskazane połączenie układu świateł regulujących ruch z na rondzie z wyjazdem wozów straży pożarnej. Obecnie jest to problematyczne.</p>	<p>Na projektowanym rondzie nie przewiduje się wykonania sygnalizacji świetlnej.</p>
<p>Jak już jesteśmy przy tym temacie, to uważam, że powinno się zastąpić czerwone światła przy straży pożarnej, żółtymi pulsującymi (lub czymś podobnym). Obecnie często jest tak, że strażacy przed wyjazdem wozami na akcję włączają czerwone światła na ulicy, a po wyjechaniu już wszystkich aut strażackich zapominają je wyłączyć i światła te potrafią się świecić jeszcze przez kilka minut. Nawet cierpliwi kierowcy w końcu nie wytrzymują tak długiego czasu oczekiwania, aż te światła zgasną i przejeżdżają na czerwonym.</p>	<p>Działanie obecnej sygnalizacji świetlnej zostanie zweryfikowane.</p>
<p>Zbędna megalomania. Obornicka powinna pozostać jednojezdniowa, po jednym, pasie w każdą stronę. PZTy powinni wjeżdżać do miasta pociągami a nie stać w korku. Skoro lubią korki, to niech stoją. Potrzebna jest alternatywa w postaci tramwaju, ale bardziej obsługującego Podolany niż gminy powiatu.</p>	<p>Wydłużenie tramwaju w stronę Podolan jest przedmiotem odrębnego opracowania i obecnie jego zasadność jest analizowana ekonomicznie.</p>
<p>Warto by się zastanowić, czy w ramach prac nad starą i nową Kurpińskiego nie zaplanować miejsca na tory tramwajowe. Trasa mogłaby się zaczynać w miejscu garaży przed przystankiem Kurpińskiego, biegłaby tunelem pod pawilonami na os. Chrobrego i Kurpińskiego, a za planowanym rondem wychodziłaby na powierzchnię w pasie zieleni koło bloku 47. Dalej mogłaby biec Nową Kurpińskiego na Podolany i dalej na Strzeszyn lub do stacji Poznań Strzeszyn.</p>	<p>Na przedmiotowym odcinku nie planuje się wprowadzenia torowiska tramwajowego. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne oraz analizy ekonomiczne poprowadzenia linii tramwajowej na północ z ul. Piątkowskiej.</p>
<p>Obecny projekt zakłada brak możliwości wyjazdu z ulic Kopczyńskiego i ul. Suszki w lewo w kierunku ronda Obornickiego. Czy istnieje możliwość korekty projektu i umieszczenie na skrzyżowaniu ulic Suszki i Obornickiej sygnalizacji świetlnej? Takie rozwiązanie ułatwiłoby wyjazd w kierunku Trasy Niestachowskiej mieszkańcom bloku nr 47 os. Bolesława Chrobrego oraz domów przy ulicach: Suszki, Syrokomla, Śniegockiego, Kopczyńskiego, Rudnickiego i Rymarkiewicza. Obecnie wyjazd w stronę ronda Obornickiego z tego rejonu w godzinach szczytu jest praktycznie niemożliwy, jedyną możliwością dojazdu ronda jest droga prowadząca ulicami Suszki, Wojciechowskiego i Lechicką. Dziękuję za uwzględnienie głosu w dyskusji.</p>	<p>Odległość między skrzyżowaniami na projektowanej ul. Nowej Obornickiej wynika z Warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Nie jest zatem możliwe wykonanie dodatkowych skrzyżowań na ul. Kopczyńskiego i Suszki.</p>
<p>Na drodze wewnętrznej od skrzyżowania ul. Suszki i ul. Kopczyńskiego proszę uwzględnić miejsca parkingowe równoległe, wzdłuż całej drogi wewnętrznej 90% zabudowań to zabudowania usługowe/biurowe</p>	<p>Zaplanowano miejsca równoległe na drodze dojazdowej.</p>
<p>Apeluję, żeby klin, który powstanie między planowanym rondem łączącym ul. Nową Szymanowskiego z ul. Mateckiego zamienić w zieloną "wyspę" na tej "betonowej pustyni", która będzie stanowić naturalną osłonę mieszkań w bloku przy ul. Mateckiego 24 (i nie tylko) przed hałasem i spalinami. Należałoby (najlepiej z odpowiednim wyprzedzeniem) dokonać nasadzeń o odpowiedniej docelowej wysokości, która zapewni spełnianie ww. funkcji. Tymczasem planowany tam jest kolejny, z tego co pamiętam z konsultacji sprzed kilku lat, 6 kondygnacyjny budynek. Myślę, że stosunkowo nieduża odległość do rezerwatu Morasko nie upoważnia do betonowania każdego wolnego skrawka ziemi. Proces ten postępuje przy ul. Mateckiego.</p>	<p>Przedmiotowa nieruchomość jest własnością prywatną i nasadzenia w tym miejscu nie podlegają miastu.</p>
<p>W przypadku włączenia Nowej Obornickiej niezbędne byłyby ekrany, które chociaż w minimalny sposób zmniejszą uciążliwy hałas i zanieczyszczenia od strony domków jednorodzinnych przy ulicach Drobniaka, Tomaszewskiego, Pawłowskiego i Strzyńskiego.</p>	<p>Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>



<p>Łącznik pomiędzy rondem przy wieżach RTV oraz wiaduktem Narutowicza niewątpliwie powinien powstać, ale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jego podłączenie do ronda przy wieżach powinno odbyć się bez większej jego przebudowy, łącznik powinien mieć dokładnie 1 pas wjazdowy na rondo. Wiem, że Strzyńskiego ma 2, ale to jest wynikiem zaszczyli historycznych z czasów gdy nie było tam ronda, a zwykłe skrzyżowanie.</li> <li>2. Chodnik i droga rowerowa powinna być po południowej stronie Nowej Szymanowskiego - po stronie zabudowań a nie po stronie pół</li> <li>3. Rondo na Mateckiego może powstać, ale nie w proponowanym miejscu! Powinno powstać na styku obecnej Obornickiej, Omańkowskiej oraz Mateckiego (i ew. Nowej Szymanowskiego - choć należałoby rozważyć też wariant z rondem 4-ulicowym, a Nowa Szymanowskiego mogłaby się łączyć z Mateckiego 100 metrów dalej w miejscu proponowanego przez was ronda zwykłym skrzyżowaniem z łamanym pierwszeństwem)</li> </ol> <p>Co do łącznika z ul. Sucholeską:</p> <p>Może powstać, ale nie w proponowanej formie. Wszystko dlatego, że nowy korytarz dla Obornickiej nie ma najmniejszego sensu. Łącznik powinien prowadzić od Sucholeskiej (ale bez wiaduktu, skrzyżowanie na wzór Mateckiego/Morasko) do wiaduktu, gdzie powinien "wbijać" się w obecną Obornicką istniejącymi łącznikami z obu stron. Mam nadzieję, że Nowa Obornicka w proponowanej formie nigdy nie powstanie - ale o tym dlaczego już w osobnych komentarzach w innych sekcjach.</p>	<p>Odpowiedzi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obecne rondo jest za małe, aby wprowadzić dodatkowy wlot.</li> <li>2. Uwaga do rozważenia na etapie projektu budowlanego.</li> <li>3. Lokalizacja połączenia ul. Mateckiego i Nowej Szymanowskiego przewidziana jest w obowiązującym planie miejscowym i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.</li> <li>4. Zakres budowy łącznika z ul. Sucholeską objęty będzie odrębnym opracowaniem, zgodnie z porozumieniem zawartym pomiędzy Miastem Poznań, gminą Suchy Las i Starostwem Powiatowym w Poznaniu.</li> </ol>
<p>Nowa Szymanowskiego powinna uwzględnić zielone ekrany od strony domków szeregowych i odpowiednio szeroki pas zieleni. Poziom pas ul. Nowej Szymanowskiego nie powinien być wyższy niż tereny działek zabudowanych domami szeregowymi zlokalizowanymi wzdłuż projektowanego odcinka.</p> <p>Organizacja ruchu powinna uwzględnić zabezpieczenie ograniczenia prędkości uniemożliwiające generowanie za dużego hałasu na terenie "sypialni Poznania".</p> <p>Nie powinna to być droga pozwalająca na rozwijanie za dużej prędkości.</p> <p>Na terenie projektowanej nowej Szymanowskiego występuje dużo jezy, będących pod ścisłą ochroną. Miejmy nadzieję, że przy okazji tej inwestycji, zadrzewienie terenu i siedliska zwierząt nie zostaną zniszczone.</p>	<p>Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p> <p>Zostaną podjęte wszelkie starania w celu zabezpieczenia siedlisk jeży.</p>
<p>Nowa Obornicka jest potrzebna - to jedyny sensowny sposób na uporządkowanie przestrzenne tej części miasta. Niestety aktualny stan ul. Obornickiej jest niemalże katastrofalny.</p> <p>Dobrze że projekt utrzymuje "ludzką skalę" - ulice nie są niepotrzebnie przeskalowane, uwzględniono chodniki, ścieżki rowerowe itd.</p> <p>Powinna jednak zostać na przyszłość utrzymana rezerwa na potencjalną rozbudowę (szczególnie ronda / skrzyżowania z Mateckiego) w przypadku wybudowania pełnej, tranzytowej obwodnicy Suchego Lasu (na przedłużeniu szarego śladu).</p>	<p>Zgadamy się z postulatem.</p>
<p>Zakres projektu powinien zostać poszerzony nieco na wschód, aby uporządkować zaniedbany odcinek Kurpińskiego na wysokości zwiężenia przed przystankiem PST.</p>	<p>Odcinek będzie realizowany odrębnym opracowaniem.</p>
<p>Poza tym, że plan jest bzdurny i nie uwzględnia opinii mieszkańców przebudowanego rejonu to w jaki sposób miasto zamierza obniżyć hałas związany z budową ronda zaraz obok niskich bloków mieszkalnych? Co może zaproponować, żeby choć częściowo obniżyć dyskomfort z tym związany? Już teraz będąc pieszym nie jest łatwo przejść przez ulicę Mateckiego ze względu na ciągły ruch samochodów, a zamontowane progi są na tyle delikatne, że wiele samochodów jest w stanie przejeżdżać po nich jadąc po 50km/h.</p>	<p>Prowadzone obecnie konsultacje społeczne mają na celu pozyskanie informacji od mieszkańców i w miarę możliwości i racjonalności uwag wprowadzenie zmian w projekcie na kolejnym etapie opracowania. Ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej dla zadania. Lokalizacja zostanie dobrana na podstawie obowiązujących przepisów i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".</p>
<p>Dzień dobry, a co z mieszkańcami bloków na ul. Mateckiego? Którym nagle zbudujecie drogę pod oknami i to jeszcze taka ruchliwą. Zwiększy się hałas i smród spalin. Napewno będzie to miało niekorzystny wpływ na zdrowie psychiczne i fizyczne mieszkańców. Planujecie mieszkańców jakos przed tym zabezpieczyć???</p> <p>Dzień dobry, czy dom z działka znajdujący się pomiędzy biedronka a blokami na Mateckiego będzie zlikwidowany?? A ten łącznik Sucholeski to już prawie pod okna będzie podchodził??, jaka jest planowana odległość od bloków mieszkalnych?</p>	<p>Dla przedmiotowego zadania zostanie pozyskana na kolejnych etapach prac projektowych "Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia" zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument ten będzie szczegółowo przedstawiał rozwiązania i zalecenia związane z ochroną zarówno środowiska naturalnego jak i zdrowia mieszkańców okolicznych terenów.</p> <p>Działka ta znajduje się w zakresie realizacji "łącznika Sucholeskiego", objętego odrębnym opracowaniem. Odległość "łącznika" od bloków przy ul. Mateckiego wynosi minimum 50m.</p>
<p>Zgadzę się. Dla potrzeb mieszkańców okolicznych budynków postulowałbym na najbardziej niewralgicznych odcinkach budowę tuneli (nie ogródzie) akustycznych dla samochodów. To bardzo nowoczesne rozwiązanie.</p>	<p>Planowane rozwiązania projektowe są poddawane analizie m. in. pod kątem ekonomicznym. Wykonanie na każdym skrzyżowaniu tunelu lub wiaduktu jest nieuzasadnione ekonomicznie z punktu widzenia porównania nakładów finansowych w stosunku do prognozowanych korzyści płynących z inwestycji.</p>
<p>Projektowany układ drogowy likwiduje kilka budynków, w których znajduje się wiele firm, miasto będzie musiało płacić odszkodowania. Ulicę powinno się poprowadzić w taki sposób by łączyła się ze „starą Obornicką”, bez konieczności wyburzania tylu budynków.</p>	<p>Rozwiązania projektowe przyjmowane są zgodnie z Warunkami technicznymi dla dróg publicznych i ich usytuowania określonych w Dz.U.2016.0.124 t.j. - Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Brak jest możliwości zmiany geometrii nowo projektowanej drogi aby wprowadzić ją w "Starą" Obornicką.</p>
<p>A kiedy będą jakieś informację na temat tzw. "łącznika Sucholeskiej"? Ma być niby realizowany w I etapie, a brak na ten temat jakichkolwiek informacji.</p>	<p>W sprawie powstania łącznika drogowego pomiędzy projektowanym skrzyżowaniem Nowej Obornickiej, Mateckiego i Nowej Szymanowskiego, a ul. Sucholeską Miasto Poznań zawarło porozumienie z gminą Suchy Las w sprawie opracowania dokumentacji projektowej pn. „Integracja węzłów na północnej obwodnicy towarowej m. Poznania z miejskim transportem zbiorowym”. Wspomniany łącznik drogowy jest jednym z trzech elementów tego projektu, obok zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Sucholeskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego, parkingiem P&amp;R, ścieżką rowerową oraz dowiązaniem do nowo projektowanego przystanku kolejowego Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a także zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Biskupińskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego.</p>

<p>Jestem przeciwny budowie Nowej Obornickiej. Wystarczy wyremontować aktualnie istniejącą drogę. Mieszkam na Hulewiczów i nie wyobrażam sobie, że za oknem będę miał czteropasmową drogę, smród i hałas. Dlaczego miasto wydało pozwolenia na budowę domów na Hulewiczów, skoro od lat 80 ta ulica była planowana? A co mają powiedzieć mieszkańcy nowo postawionego bloku komunalnego? <b>Z tego co pamiętam, to oryginalny plan przewidywał, że Nowa Obornicka będzie przebiegała, tam gdzie aktualnie stoją bloki na ulicy Hulewiczów.</b></p>	<p>Lokalizacja Nowej Obornickiej w zakresie korytarza wytyczonego w kolejnych opracowaniach Studium Uwarunkowań i rozwoju miasta Poznania nie ulegała zmianom od początku lat 90. Wykonanie przebudowy ul. Obornickiej do obecnego i planowanego natężenia ruchu nie daje możliwości zapewnienia bezpieczeństwa ruchu użytkownikom (w tym pieszym i rowerzystom), po przeanalizowaniu modeli ruchu oraz przeprowadzeniu wstępnych analiz wykazano, że jedynym rozwiązaniem mogącym poprawić bezpieczeństwo ruchu przy tak znaczącym natężeniu ruchu jest wykonanie nowego układu komunikacyjnego. Dla przedmiotowego zadania zostanie pozyskana na kolejnych etapach prac projektowych "Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia" zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument ten będzie szczegółowo przedstawiał rozwiązania i zalecenia związane z ochroną zarówno środowiska naturalnego jak i zdrowia mieszkańców okolicznych terenów.</p>
<p>Zwracam się z pytaniem do ZDM, w jakiej odległości będzie przebiegać ul. Nowa Obornicka od bloków mieszkalnych na ul. Królewskiej (szczególnie bloki nr 23 i 21)? Niezależnie jednak od odległości, ekrany akustyczne + zieleni izolacyjna to w takiej sytuacji powinien być standard. Budowa zarówno ul. Nowej Obornickiej, jak i nowego ronda w ciągu ul. Nowego Szymanowskiego, może i poprawi transport, ale z drugiej strony wpłynie negatywnie na jakość życia mieszkańców osiedli w sąsiedztwie dróg (zanieczyszczenie powietrza, hałas komunikacyjny, brak terenów zieleni, uszczelnienie powierzchni biologicznie czynnych, a co za tym idzie - mniejsza rezyliencja obszaru szczególnie w sytuacji deszczy nawalnych (myślę, że nikt nie chce powtórki z czerwca 2021 roku)). Minusy przeważają nad plusami zaproponowanych przez ZDM rozwiązań. Dlatego uważam, że najlepszym rozwiązaniem byłaby po prostu modernizacja ul. Obornickiej i poprawienie stanu istniejących dróg aniżeli budowa nowych.</p>	<p>Odległość od krawędzi jezdni do w/w bloków wynosi 45,0m. Dla przedmiotowego zadania zostanie pozyskana na kolejnych etapach prac projektowych "Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia" zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument ten będzie szczegółowo przedstawiał rozwiązania i zalecenia związane z ochroną zarówno środowiska naturalnego jak i zdrowia mieszkańców okolicznych terenów. Obecnie projektowane rozwiązania techniczne w zakresie odwodnienia pasów drogowych preferują nowoczesne rozwiązania techniczne w zakresie rozszcząpania wód opadowych w miejscu powstania opadu w celu odciążenia sieci kanalizacji deszczowej i zapobieganiu skutków deszczy nawalnych.</p>
<p>Proszę powiedzieć jakie korzyści przyniesie nowy korytarz zamiast kompleksowej przebudowy i ucywilizowania obecnej Obornickiej.</p>	<p>Rozwiązanie projektowe przedstawione na konsultacjach społecznych wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przy tak znaczącym natężeniu ruchu, jakie występuje obecnie na ul. Obornickiej wykonanie remontu lub jej poszerzenia oraz dobudowa chodników, ze względu na liczne zjazdy i skrzyżowania nie spowoduje poprawy funkcjonalności, a jedynie wpłynie na zwiększenie prędkości pojazdów na wyremontowanym odcinku a więc i obniżenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (piesi i rowerzyści). Nowa Obornicka zapewni właśnie uniknięcie takiego scenariusza.</p>
<p>Dlaczego ta droga nie jest w układzie 2x2? Aktualny projekt jest bez sensu, gdyż w żadnej sposób nie zwiększy przepustowości, a Obornicka była, jest i będzie drogą tranzytową. Absurdalnie wydane pieniądze nie wnoszące żadnej poprawy w ruchu.</p>	<p>Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro-, jak i mikrosymulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Nowej Obornickiej do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku. Należy zwrócić uwagę, że po wykonaniu Nowej Obornickiej natężenie ruchu na istniejących ulicach ulegnie znacznemu zmniejszeniu. Zatem nie zachodzi konieczność poszerzenia ul. Jaroczyńskiego. Rozwiązanie z tablicami zmiennej treści bez fizycznego wydzielenia pasów ruchu jest rozwiązaniem bardzo niebezpiecznym i nie może być zastosowane.</p>
<p>Jak miasto planuje zadbać o komfort mieszkańców ulic, które przecinać ma nowa Obornicka? mam tutaj na myśli Królewską, Mateckiego, Hulewiczów, itd. Skierowanie całego ruchu tranzytowego PRZEZ OSIEDLA na pewno nie wpłynie pozytywnie na mieszkańców tych okolic.</p>	<p>Dla przedmiotowego zadania zostanie pozyskana na kolejnych etapach prac projektowych "Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia" zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument ten będzie szczegółowo przedstawiał rozwiązania i zalecenia związane z ochroną zarówno środowiska naturalnego jak i zdrowia mieszkańców okolicznych terenów.</p>
<p>Jak będzie wyglądało skrzyżowanie ul. Nowa Obornicka i ul. Hulewiczów? jaką funkcję będzie miała ul. Hulewiczów od ul. Nowa Obornicka w kierunku wieży RTV? Obecnie ul. Hulewiczów jest po remoncie a jej szerokości nie odpowiada standardom ulicy dwukierunkowej. Zbyt wysokie krawężniki po północnej stronie nie odpowiadają przepisom technicznym.</p>	<p>Zastosowane krawężniki na ul. Hulewiczów nie mają większej wysokości niż przewidziane maksimum w przepisach (tj.16cm) i zostały wykonane z myślą o przyszłym remoncie nawierzchni. Rozwiązania w przedmiotowej koncepcji zakładają wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w ul. Hulewiczów w celu ograniczenia wpływu ruchu drogowego na mieszkańców.</p>
<p>Jak ma wyglądać przejazd/przejście od strony ulicy Firlika w stronę ronda Wandy Błęskiej przez ul. Jaroczyńskiego? W tej chwili sytuacja jest o tyle komfortowa, że Obornicka "stoi", nie ma więc problemu by albo przejść przez nią pieszo, albo też skręcić w prawo i następnie od razu w Jaroczyńskiego w lewo. W sytuacji udrożnienia ruchu oraz zrobienia drogi dwupasmowej będzie to dużo trudniejsze. Czy są przewidziane światła na przejściu dla pieszych na tym odcinku? Czy jest przewidziana opcja jazdy "na wprost"? Może rozwiązaniem byłby wiadukt na tym odcinku? i puszczenie ruchu pieszych / samochodowego na wprost "pod spodem"?</p>	<p>Po wykonaniu Nowej Obornickiej na p obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu, co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej. Wpłynie to również na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.</p>
<p>Czy zasadne jest utrzymywanie skrzyżowania ul.Obornickiej z ul. Firlika i ul.Jaroczyńskiego? Do ul.Firlika będzie dostęp od ronda - starą ul.Obornicką. Skręt w lewo z nowej Obornickiej czy wyjazdy z Firlika będą powodowały kolizje i tamowanie ruchu. Może by ul.Firlika odciąć od nowej Obornickiej co upłynęło by ruch pojazdów i dostęp do tej ulicy od nowego ronda?</p>	<p>Po wykonaniu Nowej Obornickiej na p obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu, co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej. Wpłynie to również na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.</p>
<p>Z tego co rozumiem plan skrzyżowanie w stronę ulicy Firlika ma być pierwszą opcją wjazdu na "starą" Obornicką. Odcięcie jest więc tutaj nieakceptowalne. Chyba żeby połączenie Obornickiej z Nową Obornicką nastąpiło już "przy Lidlu"? Wtedy rzeczywiście odcinek drogi na wprost od Firlika byłby zbędny - i wystarczyłoby tam wtedy przejście dla pieszych i rowerów (mam nadzieję że ze światłami?)</p>	<p>Po wykonaniu Nowej Obornickiej na p obecnej ul. Obornickiej natężenie ruchu ulegnie znacznemu zmniejszeniu, co umożliwi bezpieczny wyjazd z ul. Firlika w każdej relacji bez konieczności wykonywania sygnalizacji świetlnej. Wpłynie to również na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.</p>
<p>Bez budowy Nowej Obornickiej nie da się odkorkować północny Poznań to akurat jasne, bo nawet budowa pasów na długości całej Obornickiej nic da bo wszystko utknie przy wiadukcie. Zresztą głupotą było zwięzienie od Suchego Lasu, bo teraz skuter czy ciągnik są nie do wyminięcia. Brakuje mi informacji jak ruch Nowa Obornicka pójdzie dalej na północ czy będzie jakieś połączenie z obwodnicą 11 ?</p>	<p>Po przeprowadzeniu analizy ruchu dla projektowanego układu w zakresie makro-, jak i mikrosymulacji nie zaszła konieczność poszerzenia ul. Nowej Obornickiej do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku. Należy zwrócić uwagę, że po wykonaniu Nowej Obornickiej natężenie ruchu na istniejących ulicach ulegnie znacznemu zmniejszeniu. Zatem nie zachodzi konieczność poszerzenia ul. Jaroczyńskiego. Rozwiązanie z tablicami zmiennej treści bez fizycznego wydzielenia pasów ruchu jest rozwiązaniem bardzo niebezpiecznym i nie może być zastosowane. Rozwiązanie projektowe "Łącznica Sucholeskiego" jest przedmiotem odrębnego opracowania</p>
<p><b>Uwagi przesłane przez Radę Osiedla Piątkowo - Północ</b></p>	<p></p>

<p>Należy zrezygnować z budowy ulicy Nowej Obornickiej na rzecz przebudowy obecnej ulicy Obornickiej (w myśl uchwały nr XVI/77/III/2021 Rady Osiedla Piątkowo Północ z dnia 5 maja 2021 r. w sprawie stanowiska Rady Osiedla dotyczącego uchwały Rady Osiedla Piątkowo w sprawie wniosku do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i Zarządu Dróg Miejskich o odstąpienie od działań zmierzających do budowy ul. Nowej Obornickiej). Przebudowę ulicy Obornickiej należy zrealizować w myśl koncepcji Zarządu Dróg Miejskich z 2011 roku, poprzez pozostawienie po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, dodanie chodników po obu stronach ulicy Obornickiej oraz dróg rowerowych, które stanowiłyby naturalny łącznik pomiędzy budowaną właśnie drogą rowerową wzdłuż ul. Szymanowskiego, a gminą Suchy Las. Uzyskany w ten sposób szlak komunikacji rowerowej mógłby znacząco odciążać transport samochodowy na trasie gmina Suchy Las — Poznań w dużej części przebiegający przez obszar Osiedla Piątkowo Północ ul. bl. Marka z Aviano i Fr. Stróżyńskiego. Planowanie budowy ulicy Nowej Obornickiej o charakterze ulicy głównej będącej miejskim fragmentem drogi wojewódzkiej w okolicy bezpośrednio sąsiadującej z osiedlami mieszkaniowymi (budynki wielorodzinne przy ulicy Mateckiego, Hulewiczów, Magnackiej, Herbowej i Królewskiej) przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu na ulicy Obornickiej gdzie od lat dominuje zabudowa o funkcji usługowej jest wysoce niewłaściwe i może prowadzić do powstania roszczeń odszkodowawczych zarówno po stronie mieszkańców wymienionych ulic jak również właścicieli zlokalizowanych tam obiektów komercyjnych, które zostałyby odcięte od drogi głównej. Należy dążyć do przebudowy obecnej ulicy Obornickiej i w tym celu sięgnąć do koncepcji Zarządu Dróg Miejskich z 2011 roku, która była również poddana konsultacjom społecznym</p>	<p>Ulica Obornicka nie kwalifikuje się do przebudowy przy założeniu osiągnięcia efektów takich jak poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu z jednoczesną poprawą funkcjonalności. Zgodnie z Warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla dróg klasy G (główna) i wyższych należy dążyć do ograniczenia dostępności do terenów przyległych. Dostępność ta jest jednym z głównych czynników wpływających na zmniejszenie przepustowości drogi i obniżenie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Przy obecnym zagospodarowaniu terenów sąsiadujących z ul. Obornicką oraz przy obecnej odległości pomiędzy kolejnymi skrzyżowaniami wykonanie ul. Obornickiej jako dwujezdniowej nie przyniesie zwiększenia przepustowości a jedynie przyczyni się do znacznego pogorszenia bezpieczeństwa ruchu (głównie pieszego i rowerowego). Ponadto zastosowanie takiego układu oznaczałoby konieczność kosztownego wykupu terenu i ograniczenie parkowania przy ul. Obornickiej.</p>
<p>Koncepcję planów wobec ulicy Obornickiej należy oprzeć o komunikację zbiorową, zwłaszcza niskoemisyjną komunikację tramwajową. W tym celu można wykorzystać pętlę tramwajową przy ulicy Piątkowskiej i przedłużyć linię tramwajową idąc śladem projektowanej ulicy Nowej Obornickiej w rejon okolic Wiaźduktu Gabriela Narutowicza i planowanej stacji kolei metropolitarnej w ciągu linii kolejowej nr 395. Linia tramwajowa z jednej strony zapewniłaby transport dla intensywnie rozwijającego się rejonu ul. T. Mateckiego, a dodatkowo mogłaby być alternatywną formą dla transportu samochodowego dla mieszkańców gminy Suchy Las dziś w dużej części przebiegającego przez obszar Osiedla Piątkowo Północ ul. bl. Marka z Aviano i Fr. Stróżyńskiego.</p>	<p>Koncepcja w żaden sposób nie wyklucza rozwiązań wpisujących się w rozbudowę sieci transportu publicznego. Będą one przedmiotem szczegółowych analiz na kolejnym etapie prac projektowych. Na przedmiotowym odcinku nie planuje się jednak wprowadzenia torowiska tramwajowego. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne oraz analizy ekonomiczne poprowadzenia linii tramwajowej na północ z ul. Piątkowskiej w kierunku Podolan.</p>
<p>Ulicę Nową Szymanowskiego należy zbudować jako ulicę jednojezdniową - po jednym pasie ruchu w każdą stronę wraz z chodnikami i drogami dla rowerów będącymi przedłużeniem budowanej właśnie drogi rowerowej wzdłuż ul. Szymanowskiego. Ulica Nowa Szymanowskiego powinna być odsunięta maksymalnie od istniejącej zabudowy przy ul. Królewskiej, Szlacheckiej - jak najbardziej na północ</p>	<p>Nowa Szymanowskiego jest planowana jako droga jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Koncepcja zakłada również budowę wzdłuż Nowej Szymanowskiego drogi rowerowej i chodnika.</p>
<p>Nie należy traktować ul. Nowej Szymanowskiego jako łącznika umożliwiającego wjazd do Poznania samochodów z gmin położonych na północ Od miasta w kierunku PST i parkingi P&amp;R położonego przy ul. Szymanowskiego z dwóch powodów. po pierwsze, parking przy ul. Szymanowskiego ma niewielką powierzchnię i istnieje ryzyko, że przy zwiększonym przepływie pojazdów szybko się zapelni skutkując nielegalnym parkowaniem na terenie osiedla Jana III Sobieskiego. Po drugie, trasa PST już teraz znajduje się na granicy wydolności, a skierowanie do niej dodatkowej potoków pasażerów spowoduje jej paraliż, zwłaszcza, że w pobliżu trasy PST w najbliższym czasie powstaną nowe duże założenia deweloperskie skutkujące zwiększeniem zapotrzebowania na transport tramwajowy o kilka tysięcy pasażerów. Zwiększenie zaś częstotliwości kursów tramwajów na tej trasie z względu na ograniczoną przepustowość węzła tramwajowego w rejonie Mostu Teatralnego nie wchodzi w grę.</p>	<p>Przekierowanie ruchu z istniejącej ul. Obornickiej poprzez Nową Szymanowskiego w stronę parkingi P&amp;R, trasy PST i ul. Mieszka I jest jednym z podstawowych założeń konsultowanej koncepcji. Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu wykazały, że takie rozwiązanie wydatnie przyczyni się do poprawy warunków poruszania się po układzie drogowym w północnej części miasta. Jest ono optymalne zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i technologicznym.</p>
<p><b>Uwagi przesłane przez Radę Osiedla Piątkowo</b></p>	
<p>Należy zrezygnować z budowy Nowej Obornickiej na rzecz przebudowy obecnej ulicy Obornickiej (w myśl uchwały nr VII/32/V/2019 Rady Osiedla Piątkowo z dnia 4 września 2019 r. w sprawie wniosku do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i Zarządu Dróg Miejskich o odstąpienie Od działań zmierzających do budowy ul. Nowej Obornickiej). Kierowanie ruchu kołowego szlakiem bezpośrednio sąsiadującym z osiedlami mieszkaniowymi (budynki wielorodzinne przy ulicy Mateckiego i ulicy Magnackiej, Królewskiej oraz osiedle domów rodzinnych z ulicą Drobniaka) przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu na ulicy Obornickiej (gdzie dominuje zabudowa o funkcji usługowej) jest dalece niewłaściwe. Należy dążyć do przebudowy obecnej ulicy Obornickiej i w tym celu sięgnąć do koncepcji Zarządu Dróg Miejskich z 2011 roku, która była również poddana konsultacjom społecznym.</p>	<p>Ulica Obornicka nie kwalifikuje się do przebudowy przy założeniu osiągnięcia efektów takich jak poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu z jednoczesną poprawą funkcjonalności. Zgodnie z Warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla dróg klasy G (główna) i wyższych należy dążyć do ograniczenia dostępności do terenów przyległych. Dostępność ta jest jednym z głównych czynników wpływających na zmniejszenie przepustowości drogi i obniżenie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Przy obecnym zagospodarowaniu terenów sąsiadujących z ul. Obornicką oraz przy obecnej odległości pomiędzy kolejnymi skrzyżowaniami wykonanie ul. Obornickiej jako dwujezdniowej nie przyniesie zwiększenia przepustowości a jedynie przyczyni się do znacznego pogorszenia bezpieczeństwa ruchu (głównie pieszego i rowerowego). Ponadto zastosowanie takiego układu oznaczałoby konieczność kosztownego wykupu terenu i ograniczenie parkowania przy ul. Obornickiej.</p>
<p>Przedstawione w koncepcji plany wobec Obornickiej należy poszerzyć o komunikację miejską. W tym celu można wykorzystać pętlę tramwajową przy ulicy Piątkowskiej i poprowadzić z niej szybką komunikację miejską (i autobus BRT lub tramwaj) do Ronda Obornickiego i dalej na północ śródkiem ulicy Obornickiej. Od skrzyżowania ulicy Obornickiej z Kurpińskiego można poprowadzić trasę dla pojazdów komunikacji miejskiej szlakiem przeznaczonym dla Nowej Obornickiej i dodatkowo poprowadzić jego odnogę w miejscu planowanej Nowej Kurpińskiego.</p>	<p>Koncepcja w żaden sposób nie wyklucza rozwiązań wpisujących się w rozbudowę sieci transportu publicznego. Będą one przedmiotem szczegółowych analiz na kolejnym etapie prac projektowych. Na przedmiotowym odcinku nie planuje się jednak wprowadzenia torowiska tramwajowego. Obecnie prowadzone są prace koncepcyjne oraz analizy ekonomiczne poprowadzenia linii tramwajowej na północ z ul. Piątkowskiej w kierunku Podolan.</p>
<p>Na szlaku dla projektowanej Nowej Obornickiej należy również rozważyć miejsce na takie inwestycje jak dom kultury, hala sportowa</p>	<p>Teren przeznaczony pod budowę i rozbudowę układu drogowego północnej części Poznania jest ujęty w miejskich dokumentach planistycznych, w tym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania jako obszar pasów drogowych. Nie przewiduje się zmiany przeznaczenia tego terenu.</p>
<p>Kurpińskiego (odcinek pomiędzy ulicą Obornicką i ulicą Wojciechowskiego). 1) należy zachować ten fragment ulicy Kurpińskiego jako ulicę jednojezdniową po jednym pasie ruchu w każdą stronę; 2) w koncepcji należy uwzględnić rondo turbinowe na skrzyżowaniu ulic Kurpińskiego i Wojciechowskiego. Taki wariant przebudowy skrzyżowania był przedmiotem uchwały nr VIII/44/V/2019 Rady Osiedla Piątkowo z dnia 30 października 2019 r.</p>	<p>Ul. Kurpińskiego na odcinku od ul. Obornickiej do skrzyżowania z ul. Wojciechowskiego jest planowana jako dwukierunkowa droga jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Koncepcja przewiduje również powstanie wzdłuż tego fragmentu ul. Kurpińskiego drogi rowerowej i chodnika.</p>
<p>Nowa Kurpińskiego. Należy zaniechać jej budowy dla ruchu samochodowego na rzecz poprowadzenia tą trasą komunikacji miejskiej, chodnika dla pieszych oraz drogi rowerowej.</p>	<p>Ulica ma stanowić uzupełnienie układu podstawowego dróg w tej części miasta. Ma służyć komunikacji między dzielnicowej. Jest istotna z punktu widzenia ruchu samochodowego.</p>

<p>Nowa Szymanowskiego</p> <p>1) należy zbudować ją jako ulicę jednojezdniową po jednym pasie ruchu w każdą stronę. Powinna ona łączyć rondo przy Wieżach RTV z obecną ulicą Obornicką i przecinać ulicę Mateckiego;</p> <p>2) założenie, że jednym z głównych celów tej ulicy jest umożliwienie mieszkańcom wygodnego dojazdu do linii tramwajowej jest obciążone dużym ryzykiem. Trasa PST już teraz znajduje się na granicy wydolności, a skierowanie do dodatkowej fali pasażerów spowoduje jej paraliż. Zwiększenie częstotliwości kursów tramwajów na tej trasie raczej nie wchodzi w grę. Być może pewnym rozwiązaniem byłoby skierowanie na nią pojazdów z dłuższymi wagonami;</p> <p>3) problem pogłębi proces dogęszczania zabudowy, jaki nastąpi chociażby w rejonie skrzyżowania ulic Opieńskiego i Szelińskiego w związku z inwestycją firmy Echo Investment.</p>	<p>Nowa Szymanowskiego jest planowana jako droga jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Koncepcja zakłada również budowę wzdłuż Nowej Szymanowskiego drogi rowerowej i chodnika. Przekierowanie ruchu z istniejącej ul. Obornickiej poprzez Nową Szymanowskiego w stronę parkingu P&amp;R, trasy PST i ul. Mieszka I jest jednym z podstawowych założeń konsultowanej koncepcji. Przeprowadzone analizy i prognozy ruchu wykazały, że takie rozwiązanie wydatnie przyczyni się do poprawy warunków poruszania się po układzie drogowym w północnej części miasta. Jest ono optymalne zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i technologicznym.</p>
--	---