

Przebudowa ul. Ogrodowej		
opinie przesłane w ramach konsultacji społecznych od 2022-08-29 do 2022-09-29		
lp.	Opinie (wnioski, pytania) mieszkańców	Odpowiedź ZDM
1	Czy ul. Ogrodowa na odc. od Krysiewicza do Ratajczaka pozostanie dwukierunkowa?	Szerokość ulicy umożliwia pozostawienie ruchu dwukierunkowego, jednak ze względu na inne zgłoszone uwagi oraz obecnie realizowany tranzyt trwają uzgodnienia z MIR w zakresie docelowej organizacji ruchu. Na ten moment nie zakładamy przekształcenia ulicy w jednokierunkową.
2	Na kiedy planowane są prace inwestycyjne ?	Po zakończeniu opracowywania koncepcji projektant przystąpi do przygotowania projektu budowlanego, a kolejnym etapem będzie uzyskanie zgody na prowadzenie robót z Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Poznania. Realizacja zadania może nastąpić po zakończeniu obu procedur i zapewnieniu finansowania w planie finansowym Miasta Poznania. Rozpoczęcie robót budowlanych możliwe będzie w II kwartale 2024 roku.
3	Na jaki okres czasu planuje się zamknięcie odcinka ulicy (lub całej ulicy) w związku z likwidacją asfaltu? Czy nie będzie to kolidować z np. dojazdem karetek pogotowia lub wywozem śmieci?	To zbyt wczesny moment, aby deklarować terminy zamknięcia ulicy. Szacujemy, że wszystkie roboty powinny zostać wykonane w terminie 5 miesięcy od ich rozpoczęcia. Zawsze staramy się, aby wykonawca robót zorganizował plac budowy w sposób umożliwiający dojazd do nieruchomości oraz przejazd pojazdów ratowniczych.
4	Poprawa estetyki miasta nie powinna zaburzać funkcjonalności rozwiązań komunikacyjnych. Planowane (prawdopodobnie) przekształcenie ulicy Ogrodowej w ulicę jednokierunkową spowoduje znaczące utrudnienia w dojeździe do posesji.	Odpowiedź udzielona w pkt. 1
5	Mieszkam na rogu ul. Ogrodowej i Ratajczaka. W obecnym kształcie prac remontowych w centrum miasta, dojazd do posesji byłby praktycznie niemożliwy. Jediną możliwą drogą byłoby dojechanie od strony wschodniej, począwszy	Wykonywanie robót budowlanych zawsze wiąże się z utrudnieniami w ruchu, które wykonawca stara się minimalizować poprzez wprowadzanie tymczasowych organizacji ruchu dostosowując je do aktualnego etapu robót.

	od Placu Bernardyńskiego. Przejazd z Jeżyc wydłużyłby tym samym trasę ponad trzykrotnie.	
6	Czy głównym powodem przebudowy jest wprowadzenie nasadzeń (zieleni)? W sytuacji, gdy ulica Ogrodowa sąsiaduje z parkiem jest to plan moim zdaniem pozbawiony sensu. Tak samo odtworzenie kostki brukowej, na odcinku ulicy, która nie ma charakteru historycznego jest wątpliwe. Spowoduje to wyłącznie koszty, nie poprawi komfortu jazdy i planowane jest na odcinku, który i tak finalnie kończy wyasfaltowane skrzyżowanie Ogrodowa/Ratajczaka/Powstańców Wielkopolskich).	Głównym celem opracowania dokumentacji projektowej jest wykonanie ciągu pieszego po południowej stronie jezdni. Ze względu na lokalizację ulicy w ścisłym centrum miasta i fakt, że znajduje się ona w strefie ochrony konserwatorskiej, to Miejski Konserwator Zabytków decyduje o rodzaju nawierzchni. Opinia MKZ wskazuje na konieczność wykonania całej nawierzchni ulicy Ogrodowej z istniejącej kostki kamiennej.
7	Rozumiem liczne plany remontowe, których głównym celem jest wymiana infrastruktury lub poprawa przepustowości miasta. Jest to bardzo uciążliwe dla kierowców, ale często niezbędne. Planowana przebudowa ul. Ogrodowej w żaden sposób nie spełnia tego kryterium. Uważam to za czyjś kaprys, który w dobie kryzysu nie powinien być realizowany.	Realizacja tego zadania wynika z konieczności uporządkowania terenu po południowej stronie jezdni ulicy Ogrodowej wraz z budową ciągu pieszego.
8	Według posiadanej wiedzy, obszar który obejmuje koncepcja był częściowo zajmowany przez cmentarz ewangelicki oraz zajmowany jest przez stanowisko archeologiczne. Tym samym proszę o informację czy w ramach prowadzenia przebudowy ul. Ogrodowej zostaną przeprowadzone badania archeologiczne na terenie który ma być objęty inwestycją.	Prace archeologiczne zostaną przeprowadzone, gdy podczas prowadzenia robót budowlanych zostaną ujawnione stanowiska archeologiczne. Planowane roboty są pracami, które zmieniają zagospodarowanie nieuporządkowanej części pasa drogowego w niewielkim zakresie przy możliwie najmniejszej ingerencji w podłoże ze względu na bliskość drzew. M.in. z tego powodu nie jest planowane przeprowadzenie prac archeologicznych przed rozpoczęciem robót budowlanych.
9	Proszę o uwzględnienie propozycji zastosowania na ulicy kostki z ciętego kamienia, jak na ulicach dojazdowych do Starego Rynku ze względów wygody komunikacyjnej i hałasu jaki wywołują samochody jadące po standardowej kostce. Kostkę zwykłą, nie ciętą można zastosować pod miejscami postojowymi wyznaczonymi na ulicy.	Ze względu na położenie jezdni w rejonie objętym ochroną MKZ decyzję w zakresie rodzaju nawierzchni podejmie MKZ. Jednak zgłoszone uwagi podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych zostaną przekazane MKZ i będą stanowiły argument przy podejmowaniu ostatecznej decyzji.

10	<p>jaka nawierzchnia planowana jest do wykonania zatok parkingowych po południowej stronie ulicy? Proponuję użycie w zatokach geokraty i zasianie w niej trawy, zamiast zastosowania kostki brukowej. Będzie w mniejszym stopniu kolidować z systemem korzeniowym oraz nie będzie ograniczać dostępu do wody opadowej pobliskim drzewom. Takie rozwiązanie zastosowano niedawno w Łodzi na ul. Łanowej. Geokraty są wystarczająco trwałe na potrzeby parkingowe, dodatkowo będą wyglądały estetycznie wraz z trawnikiem i planowaną ścieżką po południowej stronie ulicy.</p>	<p>Nawierzchnia zatok postojowych planowana jest z istniejącej kostki kamiennej. Zaproponowane rozwiązanie ze względu na reprezentacyjną lokalizację – centrum Miasta oraz strefę objętą ochroną MKZ nie może zostać zastosowane.</p>
11	<p>cieszę się faktem, że wkrótce ta ulica odzyska swój blask. Na plus na pewno jest dodatkowa zieleń (od strony parku). Niestety, po drugiej stronie ulicy (północnej) nie ma jej praktycznie wcale - czy nie można uwzględnić dodatkowych nasadzeń drzew</p>	<p>Niestety, nasadzenie drzew wymaga zapewnienia odpowiednich warunków dla ich wzrostu i wegetacji w całym okresie. O północnej stronie jezdni zlokalizowane jest duża ilość uzbrojenia podziemnego, która praktycznie uniemożliwia posadzenie nowych drzew.</p>
12	<p>Na wielki plus jest: - uspokojenie ruchu, poprawa bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów. W mojej ocenie miejsc parkingowych jest nawet za dużo. Najwyższy czas, aby przestrzeń wspólną oddać większości mieszkańców, czyli właśnie pieszym i rowerzystom</p>	<p>Dziękujemy za to spostrzeżenie</p>
13	<p>Na wielki plus jest: zmiana geometrii skrzyżowania z ul. Piekary i Krysiewicza + dodatkowa zieleń niska</p>	<p>Dziękujemy za to spostrzeżenie</p>
14	<p>Na wielki plus jest: budowa ciągu pieszego wzdłuż parku - kręta ścieżka jest bardzo ciekawym pomysłem</p>	<p>Dziękujemy za to spostrzeżenie</p>
15	<p>Na wielki plus jest: - korzystanie z rozwiązań ekologicznych i przyjaznych naturze (np. powierzchnia bitumiczna),</p>	<p>Dziękujemy za to spostrzeżenie</p>

16	Na wielki plus jest: - ochrona istniejącego drzewostanu - bardzo ważne!	Dziękujemy za to spostrzeżenie, to kryterium zawsze stanowi jedną z najważniejszych wytycznych podczas przygotowania inwestycji.
17	wnoszę o zmianę projektowanej nawierzchni na asfaltową lub spłowaną kostkę brukową (tak jak na ulicy Woźnej). Obecna nawierzchnia jest niewygodna dla rowerzystów, przez co poruszają się oni chodnikiem, a poruszające się po niej samochody generują dużo hałasu.	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
18	Wnoszę również o takie zagospodarowanie przestrzeni, żeby po stronie północnej również zmieściły się drzewa. Obecnie w cieplejsze dni po tej stronie ulicy robi się straszliwie gorąco.	Odpowiedź udzielona w pkt. 11
19	Bardzo cieszymy się z planowanych zmian. Realizacja projektu to wspaniały pomysł na rewitalizację tej okolicy, uporządkowanie jej i uczynienie ją bardziej zieloną, a co za tym idzie bardziej atrakcyjną dla mieszkańców i turystów. Takie połączenie zieleni dadzą również schronienie wielu gatunkom zwierząt, co jest mi i całemu zespołowi naszej restauracji szczególnie bliskie. Na opublikowanym planie nie zostało jednak ujęte zaplecze techniczne mojego lokalu (restauracja Kwiaciarnia Bistro i Bar, mieszczącej się na ul. Ogrodowej 8)	Dziękujemy za tą opinię. W dokumentach ZDM nie znaleźliśmy sformalizowania tego zaplecza w postaci decyzji administracyjnej. Zapewnienie zaplecza dla Państwa działalności należy do obowiązków przedsiębiorcy lub właściciela lokalu, co należy we właściwy sposób sformalizować.
20	Nawierzchnia jezdni powinna zostać zrealizowana w technologii, która nie generuje nadmiernego, uciążliwego hałasu dla mieszkańców - „cicha”, szlifowana kostka (Przykład: ul. Wielka, Woźna w Poznaniu).	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
21	Należy zaproponować lokalizacji lustra/er drogowego dla wyjazdu z budynku przy ul. Ogrodowej 12 w kierunku ul. Ratajczaka.	Lokalizacja luster związanych z wyjazdami z prywatnych posesji realizowana jest staraniem i na koszt inwestora po złożeniu wniosku i otrzymaniu zgody ZDM. Właściciel wjazdu zobowiązany jest także do bieżącego utrzymania takiej instalacji. W związku z tym

		prosimy o złożenie odpowiedniego wniosku oraz opracowanie projektu organizacji ruchu i uzyskanie jego zatwierdzenia przez MIR (Miejskiego Inżyniera Ruchu)
22	Należy zachować wyjazd z posesji (Ogrodowa 12) z możliwością lewo i prawoskrętu, tak jak ma to miejsce obecnie.	Możliwość zachowania obu relacji dla samochodów włączających się do ruchu będzie wynikała z uzgodnionej z MIR organizacji ruchu w ulicy Ogrodowej.
23	Należy zachować odstęp przynajmniej 5 m dla miejsc postojowych zlokalizowanych bezpośrednio przy wyjeździe z budynku przy ul. Ogrodowej 12. Obecnie wyjazd z posesji w stronę Ratajczaka jest utrudniony przez miejsce postojowe, co powoduje znaczące ograniczenie widoczności i potencjalne niebezpieczeństwo. Prosimy o usunięcie tego miejsca postojowego	Sprawdzona zostanie możliwość uwzględnienia tej uwagi w koncepcji oraz projekcie
24	Brak wskazania w koncepcji rozwiązania dla oświetlenia ścieżki oraz ulicy Ogrodowej. W przypadku ścieżki proponujemy oświetlenie typu ogrodowego.	Projekt obejmuje budowę chodnika w formie alei bez oświetlenia.
25	Prosimy o wskazanie terminów planowanej inwestycji oraz przewidywany czas jej trwania.	Po zakończeniu konsultacji uzgodniona zostanie z MIR (Miejskim Inżynierem Ruchu) docelowa organizacja ruchu, a z MKZ (Miejskim Konserwatorem Zabytków) rodzaj nawierzchni ulicy Ogrodowej. Szacujemy, iż koncepcja po konsultacjach zostanie uzgodniona do końca bieżącego roku i projekt budowlanych zostanie opracowany w pierwszej połowie 2023 roku. Kolejnym etapem będzie uregulowanie stanu prawnego nieruchomości (nabycie na rzecz Miasta części nieruchomości niezbędnej do realizacji inwestycji). Kolejnym etapem jest uzyskanie decyzji administracyjnych oraz zapewnienie finansowania na realizację robót budowlanych. Szacujemy, że przy zapewnieniu finansowania pod koniec 2023 roku może zostać zawarta umowa na realizację robót i realizacja robót mogłaby zostać rozpoczęta w II kwartale 2024 roku
26	Wniosek o montaż oświetlenia przy zabytkowym neogotyckim Kościele Ewangelicko-Methodystycznym św. Krzyża przy ulicy Ogrodowej	Ta propozycja wykracza poza zakres opracowania.
27	Wniosek o doprowadzenia zasilenia linii energetycznej do podświetlenia neogotyckiego Kościoła Ewangelicko-Methodystycznego w Poznaniu przy ulicy Ogrodowej	Ta propozycja wykracza poza zakres opracowania.

28	Wniosek o montaż monitoringu miejskiego na skrzyżowaniu ulic Ogrodowej/Piekary/ Kryszewicza. o co zabiegała od kilku lat Miejska Konserwator Zabytków oraz Parafia.	Ta propozycja wykracza poza zakres opracowania. Montaż monitoringu prowadzi Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa.
29	Wniosek o dostosowanie ciągu pieszego, rowerowego i drogowego do możliwości korzystania przez wiernych i odwiedzających neogotycką świątynią do właściwego sprawowania kultu religijnego.	Zadanie nie obejmuje projektowania ciągu rowerowego oraz dostosowywania elementów pasa drogowego przez odwiedzających świątynię. Dostęp pieszych do świątyni jest zapewniony.
30	Parafia Kościoła Ewangelicko-Methodystyczna św. Krzyża w Poznaniu jest otwarta do współpracy w zakresie prac projektowych i przebudowy ulicy Ogrodowej 6.	Wyrażamy gotowość do skoordynowania Państwa projektu z naszym opracowaniem. ZDM nie przewiduje rozszerzenia opracowania.
31	jako mieszkanka ul. Ogrodowej nie zgadzam się na część planu przebudowy tej ulicy dotyczącą brukowej nawierzchni na całej długości ulicy Ogrodowej. Koncepcja przebudowy nie uwzględnia w żadnej mierze już wcześniejszych konsultacji z roku 2017, chociażby o nawierzchni asfaltowej i ograniczeniu tempa ruchu pojazdów do 30 km/h.	Kwestia nawierzchni została przedstawiona w odpowiedzi na pytanie nr 9. Ograniczenie ruchu jest częścią projektu organizacji ruchu, który będzie uzgadniany z MIR.
32	Moje mieszkanie znajduje się na pierwszym piętrze tegoż budynku, dokładnie w miejscu gdzie następuje połączenie nawierzchni brukowej z nawierzchnią asfaltową i od pięćdziesięciu lat czekam na ten moment, kiedy hałas dochodzący z ulicy będzie przytłumiony bądź znacznie ograniczony. Państwa plany nie eliminują jednak obecnego stanu, wręcz je intensyfikują.	Informacja o rodzaju nawierzchni opisana została w punkcie 9. Przedstawione podczas konsultacji uwagi zostaną omówione z MKZ, który decyduje o rodzaju nawierzchni w tej lokalizacji.
33	A nadal obowiązuje "Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Poznania 2018", m.in. dla obszaru ul. Ogrodowej od Półwiejskiej do Ratajcza: Proponowane	Odpowiedź udzielona w pkt. 32. Przyjmujemy Państwa opinię i przedstawimy ją MKZ, ale decyzję podejmuje MKZ ze względu na ochronę konserwatorską jaką objęty obszar na którym zlokalizowana jest ulica Ogrodowa.

	<p>działania przeciwhałasowe": działania wymuszające ograniczenie do prędkości 30 km/h, wymiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków"; nr WPF: ZDM/P/009, przebudowa ulic krajowych, wojewódzkich i powiatowych (w tym ochrona akustyczna ulic), poprawa bezpieczeństwa i usprawnienie ruchu oraz udrożnienie układu komunikacyjnego miasta w obszarze I,II i III ramy komunikacyjnej".</p> <p>Poza tym hałas generowany przez ruch kołowy na ulicach brukowanych przy zachowaniu tego samego natężenia i prędkości jest ok. 3dB większy niż na nawierzchniach bitumicznych.</p> <p>Jak to możliwe, że tak ważne decyzje są podejmowane ponad głowami zainteresowanych mieszkańców, a czas trwania konsultacji to tylko kilka dni?</p> <p>W związku z tym wyrażam zdecydowany protest przeciwko tym planom.</p>	
	<p>z uwagi na deficyt miejsc, gdzie można na terenie Starego Miasta wyprowadzać psy, ta część niezagospodarowanej przestrzeni była lubiana przez właścicieli psów.</p> <p>Jeżeli istnieje możliwość zapewnienia tam bezpiecznego wyprowadzania psów to proszę o ujęcie tej funkcji przy docelowym projekcie.</p>	<p>Wyprowadzanie psów w pasach drogowych jest nadal możliwe przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa (w sposób bezpieczny należy przechodzić na ten teren) i zasad współżycia społecznego (właściciel psów zobowiązani są do sprzątnięcia nieczystości po swoich psach).</p> <p>Nie przewidujemy lokalizowania dodatkowej infrastruktury dla właścicieli psów.</p>
34	<p>Założenia projektu dotyczące zachowania kostki są słuszne, lecz obecnie jezdnia jest dziurawa i pofalowana. Proponuję, by kostka została wyrównana a spoiny uzupełnione.</p>	<p>Do czasu przebudowy prowadzone jest bieżące utrzymanie polegające na naprawie znacznych ubytków. W przypadku przebudowy nawierzchni zostanie ona wykonana prawidłowa i będzie objęta kilkuletnim okresem gwarancyjnym.</p>

35	Zgłaszam propozycję rezygnacji z prostopadłego sposobu parkowania na wyznaczonym odcinku i wprowadzenie na całej długości ulicy równoległych miejsc parkingowych, co pozwoliłoby zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej.	Pozostawienie prostopadłych miejsc i ich nie zwiększanie ich ilości jest kompromisem pomiędzy oboma postulatami. Ze względu na dużą ilość terenów zieleni w najbliższej lokalizacji (przylegający park) proponujemy pozostawienie przyjętych rozwiązań.
36	Zgłaszam propozycję aby wykorzystać kostkę kamienną w sposób podobny do ulic przylegających do Rynku, tak aby stworzyć warunki do poruszania się na rowerze.	ul. Ogrodowa <u>nie należy</u> do głównych korytarzy rowerowych w mieście określonych w Programie Rowerowym Miasta Poznania 2017-2022 z perspektywą do roku 2025.
37	Pragnę zwrócić Państwa uwagę na kluczowa role tego fragmentu zieleni jako miejsca gdzie mieszkańcy Starego Miasta wyprowadzają swoje psy. Aktualnie ten niewielki fragment zieleni jak i Plac Wiosny Ludów są jedynymi miejscami w centrum gdzie można wyprowadzić psa na spacer. W centrum nie ma żadnego psiego wybiegu , wszystkie parki mają zakaz wprowadzania psów i najbliższymi obszarami zielonym dostępnym dla czworonogów prócz wyżej wymienionych jest okolica Wart i park przy al. Niepodległości.	Odpowiedź udzielona w pkt. 34. Nie planujemy budowy infrastruktury dla psów.
38	jako mieszkańcy ul. Ogrodowej 14/14 w Poznaniu nie zgadzamy się na część planu przebudowy dotyczącą brukowej nawierzchni na naszej ulicy, gdzie planuje się poszerzyć ten obszar o miejsce dotychczas pokryte asfaltem. Przypominamy, że już w maju 2017r. odbywały się konsultacje społeczne dotyczące strefy uspokojonego ruchu "tempo 30", ale zostały odroczone (...) Przy tym, że hałas generowany przez ruch kołowy na ulicach brukowanych przy zachowaniu tego samego natężenia i prędkości jest ok. 3dB większy niż na nawierzchniach bitumicznych, zapowiada nam się dopiero życie! Zupełnie nie rozumiemy takiej koncepcji w tej kwestii i się na nią kategorycznie nie zgadzamy.	Odpowiedź udzielona w pkt. 33

39	z przedstawionej koncepcji nie wynika, aby miało nastąpić spowolnienie ruchu na ul. Ogrodowej, a jest to o tyle istotne, że wiele dzieci bawi się w parku i na trawnikach do niego przylegających. Proszę o uwzględnienie w projekcie takich środków, by ruch przy ulicy zmniejszyć, np. progi zwalniające, ograniczenie do 30 km/ h.	Projekt docelowej organizacji ruchu będzie uzgadniany z MIR
40	kostka brukowa jest BARDZO uciążliwa i wzmaga hałas, tym samym zmniejszając komfort mieszkańców. Latem siedząc na balkonie jesteśmy narażeni na duży hałas wynikający z jazdy po kostce brukowej i na zapach spalin. Ogrodowa stała się ostatnimi czasy bardzo uczęszczaną ulicą. Proszę o nie dodawanie kolejnych odcinków kostki brukowej, a istniejącą już zastąpienie asfaltem.	Odpowiedź udzielona w pkt. 9. Projekt organizacji ruchu będzie omawiany z MIR.
41	Czy przewidziane są ładowarki do aut elektrycznych?	Nie, tego projekt nie obejmuje.
42	mam przede wszystkim na względzie ograniczenie hałasu i zmniejszenie prędkości i intensywności przejeżdżających aut.	Odpowiedź udzielona w pkt. 40
43	Mieszkam na ul. Ogrodowej i usuwanie nawierzchni asfaltowej po to, żeby samochody poruszające się ,po takiej kostce wytwarzały więcej decybeli a zwłaszcza w nocy kiedy ludzie śpią, to jakieś wielkie nieporozumienie a z kolei rowerzyści będą nagminnie jeździć po chodniku czy o, to ZDM i Miastu chodzi?	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
44	Przedstawione w projekcie zmiany https://zdm.poznan.pl/pl/koncepcja-przebudowy-ul-ogrodowej w żaden sposób nie wpływają pozytywnie na klimat akustyczny ulicy i komfort życia mieszkańców ulicy Ogrodowej.	Odpowiedź udzielona w pkt. 9

45	<p>Badanie poziomu hałasu przy ul. Ogrodowej 14a zlecone przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu i wykonane w dniu 20.06.2013 wykazały przekroczenie norm dopuszczonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U z 2012 r., poz. 1109). Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania 2018 s. 238, Tab. 99 'Proponowane działania przeciwhałasowe Programu w perspektywie krótkookresowej; kod obszaru: 18_K, Ulica: Ogrodowa, opis odcinka: od ul. Półwiejskiej do ul. Ratajczaka; działania programowe: 'Działania wymuszające ograniczenie prędkości do 30 km/h*, wymiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków'; nr WPF: 'ZDM/P/009 Przebudowa utwardzonych ulic krajowych, wojewódzkich i powiatowych (w tym ochrona akustyczna ulic) – Poprawa bezpieczeństwa i usprawnienie ruchu oraz udrożnienie układu komunikacyjnego miasta w obszarze I, II i III ramy komunikacyjnej.</p> <p>W związku z tym, zwracam się z wnioskiem o zastąpienie nawierzchni z kostki rzędowej nawierzchnią asfaltową na całym odcinku od ulicy Piekary do ulicy Ratajczaka. Kostka rzędowa z demontażu może zostać użyta na planowanych miejscach parkingowych.</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
46	<p>Obecna budowa ulicy powoduje, że kierowcy aut i motocykli bardzo chętnie rozpędzają się na praktycznie całej długości ulicy. Powoduje to hałas wynikający z pracy</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9. Organizacja ruchu na ulicy Ogrodowej i ulicach przyległych będzie uzgadniana z MIR.

	<p>silników oraz z poruszania się aut/motocykli po brukowej części ulicy. Oczywistym jest, że powoduje to też niebezpieczeństwo wynikające z nadmiernej prędkości. Niestety przedłużenie bruku do końca ulicy w zamian istniejącego asfaltu na pewno nie zmniejszy hałasu, który już teraz jest bardzo uciążliwy. Myślę, że koniecznym rozwiązaniem byłoby zastosowanie asfaltu na całej długości, wraz z wykorzystaniem systemów które spowolniły by ruch - dla wygody mieszkańców i przede wszystkim bezpieczeństwa pieszych.</p>	
47	<p>Czy drzewa między południową częścią ulicy Ogrodowej a ogrodzeniem parku zostaną pozostawione w stanie jakim są obecnie? jeśli jakieś będą przesadzone to w do jakiej lokalizacji?</p>	<p>Ze względu na konieczność ochrony drzew lokalnie została zmniejszona szerokość chodnika, jednak 2 drzewa przewidziane są do przesadzenia. Nowe lokalizacje zostały wskazane na rysunku koncepcji.</p>
48	<p>Kiedy ruszą prace? Jak długo potrwać? Możliwe jest udostępnienie harmonogramu?</p>	<p>Odpowiedź udzielona w pkt. 25</p>
49	<p>Dużym problemem jest mała liczba miejsc parkingowych. Mieszkańcy, którzy opłacają abonament nie mogą znaleźć miejsca do pozostawienia samochodu. Moim zdaniem należy zwiększyć ilość miejsc parkingowych od strony parku. Chodnik od strony budynków mieszkalnych jest wystarczający dla ruchu pieszego.</p>	<p>Ze względu na ograniczenia pasa drogowego nie jest możliwe zapewnienie miejsc parkingowych dla wszystkich użytkowników. Poza tym pas drogowym musi spełniać wiele innych funkcji. Pozostawienie istniejącego parkowania jest rozwiązaniem kompromisowym łączącym głosy wnioskujące o zmniejszenie ilości miejsc parkingowych z tymi wnioskującymi o ich zwiększenie. W projekcie nie zostanie zwiększona ilość miejsc postojowych.</p>
50	<p>Montaż ławek między ulicą a parkiem jest złym pomysłem. Kto będzie wypoczywał na ławce przy tak ruchliwej ulicy skoro obok jest park z ławkami, chyba że te miejsca mają być wykorzystane przez osoby lubiące spożywać alkohol na świeżym powietrzu po godzinach zamknięcia parku.</p>	<p>Miejsca odpoczynku dla pieszych i osób starszych projektowane są systematycznie. Uważamy, że lokalizacja w pobliżu parku jest atrakcyjna i bez konieczności korzystania z infrastruktury parku i nadrabiania drogi pozwala odpocząć. Rekomendujemy pozostawienie ławek zgodnie z lokalizacjami określonymi w projekcie.</p>
51	<p>Ulica Ogrodowa jest ulicą dwukierunkową o dużym natężeniu ruchu. Przejeżdżające po kostce brukowej samochody powodują nieznośny, uciążliwy hałas, który w mieszkaniu jeszcze się potęguje, wpływając negatywnie na zdrowie i wypoczynek. Dodatkowym problemem jest</p>	<p>Odpowiedź została udzielona w pkt. 9</p>

	<p>przechodzenie na przejściu dla pieszych wybrukowaną ulicą zwłaszcza osobą starszym poruszających się o kulach, laskach, na wózkach inwalidzkich itp.</p> <p>W celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych położenie nawierzchni asfaltowej znacznie ułatwi poruszanie się i zmniejszy uciążliwy hałas w mieszkaniach. Wystarczy porównać hałas jadącego samochodu po asfalcie i po bruku. Różnica kolosalna.</p>	
52	<p>Wniosek o rezygnację z przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulic: Piekary, Krysiewicza, Ogrodowa na rzecz wprowadzenia strefy zamieszkania.</p> <p>Strefa zamieszkania mogła by być kontynuowana na ul. Ogrodowej od skrzyżowania z ul. Półwiejska i kończyć się przed skrzyżowaniem z ul. Ratajczaka, w całości obejmować ulicę Piekary (z drugiej strony na ul.Św. Marcin ul. Piekary styka się ze strefą zamieszkania), oraz w całości obejmować na ul. Krysiewicza.</p>	<p>Wydzielona przestrzeń dla pieszych jest rozwiązaniem bezpieczniejszym dla przechodniów. Strefa zamieszkania wprawdzie jest uprzywilejowana dla ruchu pieszego (pieszy ma pierwszeństwo), ale jest przestrzenią wspólną, po której mogą poruszać się wszyscy użytkownicy. Wyznaczenie „strefy zamieszkania” dla przekroju ulicy z wydzielonymi chodnikami jest niespójne, ponieważ wskazuje na wydzieloną przestrzeń dla ruchu pieszego (chodniki), a dopuszcza ruch pieszych po jezdni, co może rodzić wiele sytuacji kolizyjnych pomiędzy pieszymi i pojazdami. Pomiedzy skrzyżowaniem z ulicą Piekary i Ratajczaka nie planujemy wyznaczania nowych przejść dla pieszych (poza tymi skrzyżowaniami)</p>
53	<p>Wnioskuje o rozważenie możliwości urozmaicenia projektu zieleni o zwiększenie ilości bylin i roślin kwitnących zmiennie przez cały sezon (rozwiązanie wzorowane na zieleńcach na Rynku Łazarskim). Jako uzasadnienie dla takich zmian jest nawiązanie do nazwy ulicy, która mogłaby prezentować kwitnące "ogrody" przez cały rok.</p>	<p>W części przychylamy się do postulatu, jednak nie będzie to takie samo rozwiązanie z uwagi na brak systemu nawadniania na projektowanym terenie. Dobór gatunków roślin i szczegółowych rozwiązań w zakresie zieleni zostanie uzgodniony na etapie projektu budowlanego.</p>
54	<p>Wniosek o rozważenie rozszerzenia obszaru projektu o wprowadzenia wysp zieleni na odcinku ul. Ogrodowej pomiędzy ulicą Półwiejską a ul. Piekary, które mogły by w naturalny sposób wprowadzić esowanie ulicy powodujące zwolnienie prędkości przemieszczających się podjazdów. W tym celu, jeżeli nie da się pogodzić kontrapasów rowerowych z wyspami zieleni, daję pod rozwagę możliwość rezygnacji z prowadzenia kontrapasa rowerowego na tym odcinku ulicy Ogrodowej z uwagi na</p>	<p>Ten zakres nie jest objęty projektem i wymaga realizacji w ramach oddzielnego postępowania.</p>

	obserwacje, które wskazują, że trasa ta rzadko jest wykorzystywana przez rowerzystów.	
55	Wniosek o rozważenie wprowadzenie małych wysp zieleni niskiej na przedpolu kościoła ewangelicko-metodystycznego.	Ten zakres nie jest objęty przedmiotem opracowania. Zaprojektowane elementy w jezdni muszą umożliwiać prowadzenie ruchu rowerowego w przeciwnym kierunku, co ogranicza szerokość jezdni w dużo większym zakresie, co z kolei jest niepożądane na tym skrzyżowaniu (m.in. zapewnienie możliwości włączenia do ruchu samochodów wjeżdżających z ulicy Krysiewicza – także pojazdów ciężarowych, np.: śmieciarka, zaopatrzenie szpitala). Opiniujemy negatywnie wprowadzenie tego elementu.
56	Czy przewiduje się usunięcie jakichkolwiek nasadzeń drzew niezaznaczonych na planie?	Nie, wszystkie kolidujące drzewa pokazane zostały na planie i zostaną one przesadzone w inne lokalizacje.
57	W jakiej formie zostaną wykonane nowe nasadzenia drzew? Czy będzie to sadzenie do gruntu? Jakiej wielkości będą nasadzenia i jakie to będą gatunki?	Projektowane drzewa będą nasadzone do gruntu. Parametry drzew będą zgodne z dotychczas stosowanymi standardami ZDM. Gatunki drzew szczegółowo zostaną dobrane na etapie uzgadniania projektu budowlanego.
58	Dlaczego w północnej części ulicy zostało wydzielone dodatkowe miejsce do parkowania równoległego samochodów w pasie jezdni? Może zamiast miejsc postojowych lepsze byłoby wykonanie niewielkiego pasa zieleni niskiej lub niskiej i wysokiej, oddzielającego chodnik od jezdni po północnej stronie ulicy, w celu poprawy retencji wody i miejscowego obniżania temperatury? Ewentualnie połączenie tych dwóch funkcji, czyli wprowadzenie zieleni między wydzielone miejsca postojowe, których ilość uległaby zmniejszeniu.	Duża i ilość uzbrojenia podziemnego uniemożliwia zaprojektowanie i nasadzenie zieleni niskiej i wysokiej.
59	Proponowana w projekcie przebudowy ulicy nawierzchnia – tj. kostka kamienna – stoi w oczywistej sprzeczności z zapisami nadal obowiązującego Programu Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Poznania 2018 (przyjętego głosami Rady Miasta dnia 26 czerwca 2018 roku, Uchwała nr LXIX/1253/VII/2018).	Odpowiedź została udzielona w pkt. 9

60	<p>W tabeli nr 99, (Programu Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Poznania 2018), która proponuje działania przeciwhałasowe dla hałasu drogowego w perspektywie krótkookresowej, pod pozycją 18 znajdujemy ulicę Ogrodową. Proponowany odcinek do wdrożenia rozwiązań znajduje się między ul. Półwiejską a Ratajczaka. Opis działania programowego mówi wprost: „Działania wymuszające ograniczenie prędkości do 30 km/h*, wymiana nawierzchni z kostki na nawierzchnię mniej hałaśliwą w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków”.</p>	Odpowiedź została udzielona w pkt. 9.
61	<p>wymiana nawierzchni na ul. Ogrodowej na kostkę kamienną nie tylko nie poprawi, ale i znaczaco pogorszy komfort akustyczny mieszkańców okolicy. W dodatku, położenie nieszlifowanej kostki wydaje się nieuzasadnione wobec faktu, że do ul. Krysiewicza na ul. Ogrodowej znajduje się zeszlifowana kostka kamienna, dodatkowo z dopuszczonym ruchem rowerowym w obu kierunkach. Stąd zasadnym wydaje się pytanie czy na przebudowanym odcinku będzie zapewniona odpowiednia jakość nawierzchni do komfortowego poruszania się rowerem?</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
62	<p>Negatywnie opiniujemy projekt zastosowania kostki brukowej istniejącej i odkrycie kostki znajdującej się pod nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia brukowa jest niefunkcjonalna i niewygodna dla osób poruszających się na rowerach, hulajnogach elektrycznych oraz innych urządzeń transportu osobistego. Również remont z wykorzystaniem tego typu kostki kamiennej nie poprawia komfortu i dostępności dla ruchu rowerów, hulajnóg i UTO, co wynika z testów nawierzchni przed remontem Starego Rynku.</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
63	<p>Projekt nie spełnia założeń Polityki Mobilności Transportowej, nie tylko nie poprawiając, ale pogarszając warunki ruchu pojazdów innych, niż samochodowe w</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9

	<p>ściłym centrum Poznania, gdzie Polityka zakłada priorytet ruchu pieszego i rowerowego przez wydłużenie odcinka kostki brukowej. Ulica Ogrodowa na projektowanym odcinku od skrzyżowania z ul. Krysiewicza wznosi się z kilkuprocentowym nachyleniem, co przy zastosowanej nawierzchni z kostki brukowej w praktyce uniemożliwia podjazd rowerem osoby o przeciętnej sprawności fizycznej, a dla użytkowników hulajnóg stanowi zagrożenie bezpieczeństwa. Ulica Ogrodowa jest najkrótszą drogą dla rowerzystów ze Starego Rynku do Dworca PKP i w kierunku odwrotnym, z wykorzystaniem kontraruchu na ul. Krysiewicza i Wrocławskiej, a jednocześnie ciąg ten ma najmniejsze nachylenie przy wjeździe na wyższą terasę Starego Miasta.</p>	
64	<p>Nie bez znaczenia w Polityce Mobilności jest również zwiększająca się popularyzacja logistyki rowerowej w centrum miasta. Śladem innych metropolii w Europie, dostawy przesyłek są coraz częściej realizowane za pomocą elektrycznych rowerów towarowych. Obecnie w Poznaniu już dwie firmy kurierskie prowadzą dostawy za pomocą rowerów, a dostawy gastronomiczne realizowane są niemal w całości przy pomocy rowerów. Jest to trend, który na stałe wpisuje się w logistykę miasta i należy ten czynnik uwzględnić w projekcie.</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9
64	<p>Postulujemy zastosowanie ciętej kostki kamiennej, podobnie jak na wcześniej remontowanym odcinku ul. Ogrodowej pomiędzy ul. Półwiejską i Krysiewicza. Pozwoli to na zachowanie historycznego charakteru ulicy śródmiejskiej przy jednoczesnym zachowaniu spójności z pozostałym odcinkiem oraz poprawieniu funkcjonalności ulicy dla zrównoważonej mobilności, zgodnie z założeniami Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania.</p>	Odpowiedź udzielona w pkt. 9

65	<p>Postulujemy zmianę organizacji ruchu polegającą na zmianie ulicy na jednokierunkową w kierunku zachodnim (do ul. Ratajczaka). Zgodnie z projektem przebudowy ul. Marcinkowskiego w Projekcie Centrum, wyeliminowany ma zostać skręt z ul. Św. Marcin w lewo w ul. Marcinkowskiego, zatem ul. Ogrodowa nie będzie pełnić innej roli, jak dojazd do posesji i parkingu w Galerii MM. Dojazd ten jest zapewniony ul. Św. Marcin. Zmiana taka była zawarta w projekcie Tempo-30 i pozwala na zmniejszenie natężenia ruchu na obszarze Starego Miasta i bezpieczniejszy dostęp pieszych z ul. Ogrodowej do Parku Dąbrowskiego. Istniejący przekrój jezdni można wykorzystać powiększając liczbę miejsc postojowych, co w przypadku realizacji projektu Tramwaj na Ratajczaka będzie rekompensować mieszkańcom centrum utratę miejsc parkingowych, a także pozwoli na wyznaczenie kontrapasa rowerowego, który zapewni dojazd do ul. Krysiewicza i Półwiejskiej rowerzystom.</p>	Organizacja ruchu będzie uzgadniana z MIR.
66	<p>Moja prośba jest taka, żeby przeanalizować również w tym miejscu oświetlenie uliczne, bo niestety, ale tam – mniej więcej 100 m – jest całkowicie bez oświetlenia ulicznego i tam po prostu jest ciemno. Idąc ul. Ogrodowa od rynku Bernardyńskiego to po prostu jest 100-150 m – no nie ma oświetlenia ulicznego, więc prosiłabym, żeby to zostało dodane do tej przebudowy tej ulicy.</p>	Konsultowana koncepcja zakłada zachowanie istniejącego oświetlenia ul. Ogrodowej. Stanowi ono majątek spółki Enea Oświetlenie. Zaprojektowanie nowego oświetlenia w pasie drogowym jest możliwe w ramach odrębnego opracowania.