

Poznań, 31.10.2019

PK.482.5.2019

Przebudowa ul. Pokrzywno na odcinku od ul. Sanockiej do ul. Ropczyckiej.

Termin konsultacji: 17.09.-1.10.2019. W tym terminie wpłynęło 18 maili i 4 pisma.

Lp.	Uwagi/sugestie zebrane podczas konsultacji	Odpowiedzi
1.	<p>Jako właściciel nieruchomości położonej przy ul. Pokrzywno nie zgadzam się na tak duże zajęcie terenu mojej działki pod budowę chodnika i ścieżki rowerowej pomiędzy ul. Sanocką a Ropczycką.</p> <p>Przedstawiony szczegółowy zakres rozbudowy wskazuje na mało efektywne gospodarowanie środkami budżetowymi przez Państwa (...) wskazane elementy przedrażają inwestycję, a jej rozmach nie poprawi komfortu i funkcjonalności życia mieszkańców całej lokalnej społeczności, ponieważ przedmiotowy odcinek znajduje się w środku ul. Pokrzywno, i będzie bardzo różnił się od prostego i skromnego, a już istniejącego chodnika od ul. Torowej do Sanockiej. Koncepcja pochłonie olbrzymie koszty, które można przeznaczyć na inny cel, w tym na budowę kolejnego odcinka chodnika w ulicy Pokrzywno tj. od ul. Ropczyckiej w kierunku autostrady, bądź na modernizację źle funkcjonującego odpływu wody na łączeniu się ulic Sanockiej i Pokrzywno, gdzie na ww spotkaniu zabrakowało dostarczenia z Państwa wyjaśnień do zgłaszanego problemu przez mieszkańców. Uważam za zasadne i wystarczające</p>	<p>Podstawowym celem przeprowadzenia rozbudowy ul. Pokrzywno jest poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów.</p> <p>Ze względu na aktualny przekrój drogowy ul. Pokrzywno, z nieumocnionymi pobocznymi o minimalnej szerokości oraz istniejące rowy przydrożne poruszanie się pieszych jest związane z dużym ryzykiem potrącenia przez przejeżdżające pojazdy, zwłaszcza w okresie opadów i roztopów.</p> <p>Rowerzyści mogą poruszać się wyłącznie po jezdni ul. Pokrzywno i w związku z tym narażeni są na kolizje z poruszającymi się po niej pojazdami. Z tego względu aktualnie natężenie ruchu rowerzystów jest niewielkie, a ruch młodocianych rowerzystów jest wykluczony.</p> <p>Na podstawie obserwacji innych obiektów drogowych liczba rowerzystów znacznie wzrosła po wykonaniu wydzielonej drogi rowerowej.</p> <p>Drogą rowerową będą mogli się poruszać bezpiecznie dorośli i dzieci.</p> <p>Wyznaczony cel poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów postanowiono zrealizować przy minimalnej ingerencji w istniejące granice pasa drogowego ul. Pokrzywno.</p> <p>W związku z tym przyjęto następujące podstawowe, minimalne parametry wyjściowe wynikające z obowiązujących przepisów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak korekty kątów skrzyżowań ul. Pokrzywno z ulicami bocznymi do 90° przy zapewnieniu widoczności na skrzyżowaniach dla prędkości 60 km/h dopuszczalnej na terenie zabudowanym w nocy; • pozostawienie szerokości istniejącej jezdni ul. Pokrzywno bez zmian tj. 6,50 m zamiast 7,00 m pomimo poruszających się po niej autobusów komunikacji miejskiej; • zmiana lokalizacji przystanku autobusowego, w miejsce za skrzyżowaniem z ul. Strzyżowską • brak zatok autobusowych, których zastosowanie wymagałoby zmiany lokalizacji istniejących zjazdów; • brak zmiany lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana ta wymagałaby wykonania

<p>ograniczenie inwestycji do budowy chodnika tylko po jednej stronie ul. Pokrzywno, z uwzględnieniem wykorzystania do tego celu nachylenia jezdni w celu odprowadzenia spływu wody do istniejących rowów, co będzie tańsze i szybsze do realizacji, będzie logicznym i funkcjonalnym przedłużeniem już istniejącego odcinka chodnika pomiędzy ul. Torową a Sanocką.</p> <p>Dodatkowo przeprowadzenie skromnej inwestycji umniejszy uciążliwość i niedogodności dla mieszkańców i innych użytkowników drogi w trakcie jej realizacji, a poprawi jakość korzystania z niej przez mieszkańców po jej zakończeniu.</p> <p>Zaprezentowane parametry powierzchni poprowadzenia po jednej stronie drogi zarówno chodnika i ścieżki rowerowej spowoduje podejście chodnika i ścieżki rowerowej za blisko domów, zwłaszcza tych pochodzących z początku XX wieku, i zagładanie do okien budynków z chodnika i ścieżki rowerowej przez wszystkich, nie zawsze mających szlachetne zamiary osób, a nawet doprowadzi do uszkodzenia mienia przez wandalów poprzez ułatwiony dostęp do budynków, skrzynek energetycznych, gazowych i innej infrastruktury technicznej. Zostanie utracony przez obecnych właścicieli komfort życia i cisza oraz zieleń, która wygłusza aktualnie odgłosy z ulicy, zapewnia</p>	<p>kosztownego przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego zlokalizowanego poza istniejącą jezdnią;</p> <ul style="list-style-type: none"> • ścieżka rowerowa dwukierunkowa o szerokości 2,00 m oddzielona od jezdni pasem zieleni o szerokości 2,00 m niezbędnym do umieszczenia na nim znaków drogowych i słupów latarni ulicznych przy zachowaniu wymaganej skrajni jezdni i ścieżki rowerowej oraz wykonania zjazdów na posesje o pochyleniach podłużnych zgodnych z obowiązującymi przepisami, przy zachowaniu ciągłości niwelety ścieżki rowerowej wymaganej przez obowiązujące przepisy; Minimalne zbliżenie ścieżki rowerowej do krawędzi jezdni wynosi 70 cm, a w miejscach, w których będą zlokalizowane znaki drogowe lub słupy latarni zwiększa się ono o ich wymiary w przekroju poziomym; W rejonie skrzyżowań ścieżki rowerowej z jezdniami dróg zastosowano minimalne jej odsunięcia od krawędzi jezdni wynikające z bezpieczeństwa ruchu oraz warunków widoczności podyktowanych przez obowiązujące przepisy; • chodniki obustronne ze względu na lokalizację posesji po obu stronach jezdni, a w tym chodnik przylegający do krawędzi jezdni o szerokości 2,00 m oraz chodnik o szerokości 1,50 m zlokalizowany pomiędzy ścieżką rowerową i granicą pasa drogowego oddzielony od ścieżki rowerowej opaską o szerokości 30 cm. Przyjęte szerokości chodników oraz opaski są minimalne zgodnie z obowiązującymi przepisami; • nie stosowanie ciągu pieszo-rowerowego ze względu na to, że nie zapewnia on bezpieczeństwa poruszania się po nim pieszych i rowerzystów. Ponadto minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,00 m, a ścieżki rowerowej z opaską i chodnikiem 3,80 m, a więc różnica w zajęciu terenu jest niewielka; • likwidację rowów przydrożnych, których zastosowanie wymagałoby zarezerwowania w pasie drogowym miejsca o szerokości minimum 7 m ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy wymiary rowów przydrożnych i poboczy jezdni. Aktualne rowy przydrożne nie mają parametrów zapewniających prawidłowe odwodnienie pasa drogowego, a ponadto są rowami bezodpływowymi, w których woda po opadach i roztopach stagnuje bardzo długo ze względu na nieprzepuszczalne podłoże i małe parowanie poza okresem letnim; • odwodnienie pasa drogowego przy pomocy nowej sieci kanalizacji deszczowej, co zapewnia zmniejszenie do minimum zajęcie działek prywatnych oraz brak problemów z
---	---

	<p>prywatność na posesjach. Doprowadzicie Państwo do zniszczenie dobra innych i ich pracy wykonanej przy zagospodarowaniu posesji – zieleń rośnie wiele lat, a starych drzew się nie przesadza.</p>	<p>odprowadzeniem wody powierzchniowej z pasa drogowego występujących w przypadku zastosowania rowów otwartych. Znacznie poprawia się również skuteczność odwodnienia nawierzchni drogowych dzięki czemu w znacznym stopniu zwiększa się czas eksploatacji nawierzchni drogowych bez konieczności wykonywania ich remontów.</p> <p>Po analizie wszystkich możliwych lokalizacji i przebiegu ścieżki rowerowej wybrano wariant przedstawiony w koncepcji. Przy wyborze wariantu wzięto pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zminimalizowanie zajęcia terenów prywatnych; • zachowanie ciągłości ścieżki rowerowej po jednej stronie jezdni ul. Pokrzywno; • możliwość przedłużenia ścieżki rowerowej w obu kierunkach w następnych etapach rozbudowy ul. Pokrzywno; • zmniejszenie do minimum ilości skrzyżowań ścieżki rowerowej z drogami bocznymi. Dzięki temu znacznie zmniejsza się powierzchnia zajęcia terenów prywatnych ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy odsunięcie przejazdów ścieżki rowerowej przez drogi boczne o minimum 5,00 m od krawędzi jezdni ul. Pokrzywno; • pozostawienie starodrzewa występującego na odcinku od skrzyżowania z ul. Sanocką do skrzyżowania z ul. Krotoszyńską oraz cennych okazów drzew wskazanych przez ZDM. <p>W ramach inwestycji wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne, przewyższające liczbę usuniętych drzew.</p>
2	<p>Proszę o pozostawienie przy rozbudowie ulicy lustra znajdującego się na skrzyżowaniu Pokrzywno - Sanocka. Ze względu na zakręt znajdujący się kilkanaście metrów dalej, lustro, które zostało zamontowane na tym skrzyżowaniu przed kilku laty, doskonale spełnia swoją funkcję.</p>	<p>Nowa geometria układu drogowego oraz zmiana granic pasa drogowego, a także usunięcie zakręceń i ustawienie znaku STOP na ul. Sanockiej na skrzyżowaniu z ul. Pokrzywno zapewnią uzyskanie na tym skrzyżowaniu widoczności wymaganej przez obowiązujące przepisy dla prędkości 60 km/h dopuszczalnej na terenie zabudowanym w nocy. Ustawienie dodatkowego lustra drogowego zostanie przeanalizowane na etapie prac nad dokumentacją projektową.</p>
4	<p>W niektórych miejscach należałoby poszerzyć cały pas drogowy. Wiem że jest to kosztem właścicieli nieruchomości - kilku, kilkunastu osób, ale droga będzie służyć tysiącom mieszkańców.</p>	<p>Poszerzenie pasa drogowego przewidziano wyłącznie tam, gdzie jest to niezbędne.</p>
5	<p>Powinno być więcej zieleni - proszę</p>	<p>Bilans zieleni jest dodatni, tzn. więcej będzie posadzonych nowych drzew niż usuniętych</p>

	skonsultować z UM, oddziałem do spraw zieleni.	istniejących. Zwiększenie ilości nowych drzew jest utrudnione ze względu na istniejące uzbrojenie podziemne i wymagane odległości od niego drzew określone przez obowiązujące przepisy.
6	Bezpieczeństwo - na ul. Pokrzywno należy przewidzieć elementy, które zmuszą kierowców do zachowania odpowiedniej prędkości. Same znaki tego nie zrobią.	Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie pozwalają na wykonanie progów zwalniających. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów. Zastosowanie innych elementów uspokojenia ruchu wymagałoby zmiany lokalizacji lub zmniejszenia szerokości jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością dodatkowych wykupów gruntów oraz przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią. Zmniejszenie szerokości jezdni ul. Pokrzywno nie jest możliwe ze względu na poruszające się po niej autobusy komunikacji miejskiej oraz klasę Z tej drogi, z której wynika minimalna szerokość jej pasów ruchu. Wprowadzenie elementów spowolnienia ruchu będzie konsultowane w Miejskim Inżynierem Ruchu na etapie opracowania projektu organizacji ruchu.
8	Proszę rozważyć możliwość montażu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulicy Strzyżowskiej z ulicą Pokrzywno - skrzyżowanie to leży na długim odcinku prostej, co pozwala kierowcom na rozwijanie dosyć dużych prędkości.	Możliwość wykonania sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu zostanie przeanalizowana.
9	Proszę o rozważenie możliwości ustawienia radaru informującego o przekroczeniu prędkości.	Z dokonanych obserwacji na istniejących obiektach drogowych wyposażonych w takie urządzenia wynika, że instalacja radaru informującego o przekroczeniu prędkości nie przynosi oczekiwanych efektów zmniejszenia prędkości w przypadku większości pojazdów. Rozważone zostanie uwzględnienie w projekcie urządzeń spowolnienia ruchu.
10	Wnoszę o zmianę koncepcji rozbudowy ul. Pokrzywno w części dotyczącej fragmentu usytuowanego na wysokości posesji nr 17B, działki o numerze ew. 1/6. Planowana korekta granic nieruchomości miałyby objąć cały dawny	W koncepcji przyjęto następujące podstawowe, minimalne parametry wyjściowe, wynikające z obowiązujących przepisów: <ul style="list-style-type: none"> ścieżka rowerowa dwukierunkowa o szerokości 2,00 m oddzielona od jezdni pasem zieleni o szerokości 2,00 m niezbędnym do umieszczenia na nim znaków drogowych przy zachowaniu wymaganej skrajni jezdni oraz ścieżki rowerowej oraz wykonania zjazdów na

	<p>nr 17 tj. działki 17, 17a, 17b i 17c. Wywłaszczenie na powyższym odcinku nie jest niezbędne i konieczne, a pozytywne efekty zmian będą niewielkie. Proszę o wybór rozwiązania alternatywnego, zakładającego kontynuację przebiegu drogi o szerokości, jak na wysokości posesji 19a (działka nr 2/12).</p>	<p>posesje o pochyleniach podłużnych zgodnych z obowiązującymi przepisami, przy zachowaniu ciągłości niwelety ścieżki rowerowej wymaganej przez obowiązujące przepisy. Minimalne zbliżenie ścieżki rowerowej do krawędzi jezdni wynosi 70 cm, a miejscach, w których będą zlokalizowane znaki drogowe lub słupy latarni zwiększa się ono o ich wymiary w przekroju poziomym;</p> <ul style="list-style-type: none"> • chodniki obustronne ze względu na lokalizację posesji po obu stronach jezdni, a w tym chodnik przylegający do krawędzi jezdni o szerokości 2,00 m oraz chodnik o szerokości 1,50 m zlokalizowany pomiędzy ścieżką rowerową i granicą pasa drogowego oddzielony od ścieżki rowerowej opaską o szerokości 30 cm. Przyjęte szerokości chodników oraz opaski są minimalne zgodnie z obowiązującymi przepisami; • nie stosowanie ciągu pieszo-rowerowego ze względu na to, że nie zapewnia on bezpieczeństwa poruszania się po nim pieszych i rowerzystów. Ponadto minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,00 m, a ścieżki rowerowej z opaską i chodnikiem 3,80 m; • likwidację rowów przydrożnych, których zastosowanie wymagałoby zarezerwowania w pasie drogowym miejsca o szerokości minimum 7 m ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy wymiary rowów przydrożnych i poboczy jezdni; Aktualne rowy przydrożne nie mają parametrów zapewniających prawidłowe odwodnienie pasa drogowego, a ponadto są rowami bezodpływowymi, w których woda po opadach i roztopach stagnuje bardzo długo ze względu na nieprzepuszczalne podłoże i małe parowanie poza okresem letnim. <p>Zbliżenie ścieżki rowerowej do krawędzi jezdni ul. Pokrzywno na odcinku posesji nr 19a było konieczne ze względu na istniejący budynek, którego jedna ze ścian zlokalizowana jest na granicy pasa drogowego ul. Pokrzywno. W przypadku zachowania ciągłości pasa zieleni o szerokości 2,00 m pomiędzy ścieżką rowerową i krawędzią jezdni ul. Pokrzywno konieczne byłoby wyburzenie tego budynku oraz udzielenie znacznej rekompensaty finansowej właścicielowi.</p>
11	<p>Jestem właścicielem posesji położonej na ulicy Pokrzywno 21a. Po dokładnym zapoznaniu się z koncepcją przebudowy ulicy Pokrzywno na</p>	<p>Szerokość istniejących zjazdów będzie taka jak istniejących bram, ale nie szersza niż szerokość jezdni ul. Pokrzywno. Zjazdy, na które została wydana przez ZDM decyzja o ich lokalizacji zostaną uwzględnione w</p>

	<p>odcinku od ulicy Sanockiej , do ulicy Ropczyckiej zaniepokoiła mnie szerokość zjazdu na posesję Pokrzywno 21a. Planowany jest zjazd o szerokości 3m, kiedy szerokość bramy wraz z furtką wynosi 5m. Ponadto taka sama sytuacja zaistniała na posesji 21c. Dodatkowo na posesji 21c jest drugi zjazd i brama na który to została wydana zgoda przez ZDM Poznań, a zjazd do tej bramy nie jest w ogóle planowany! Chciałbym zauważyć, iż posesje w bliskim sąsiedztwie posiadają bramy wraz z furtką o szerokości 5m i szerokość planowanego zjazdu wynosi 5m. Skąd wynikają takie różnice w szerokości zjazdów, przy tych samych szerokościach bram z furtkami?</p>	<p>projekcie. Poza prawnymi wymogami odnośnie szerokości zjazdów, należy nadmienić, że budowanie zjazdów zgodnie z parametrami ustawowymi lub zawężenie istniejących będzie również wpływało na możliwość wykonania nasadzeń drzew lub zwiększenia terenu dla prawidłowego wzrostu drzew istniejących.</p>
12	<p>Proszę o położenie szczególnego nacisku na kwestie bezpieczeństwa np. na odcinku wjazdu z ulicy Sanockiej u progu zakrętu, który był już w przeszłości „zakrętem śmierci”. Jakiegokolwiek „wypłaszczenie” tego zakrętu od ulicy Sanockiej i zwiększenie widoczności posłuży bezpieczeństwu.</p>	<p>Aktualnie jezdnia ul. Pokrzywno na wskazanym łuku ma stałą szerokość 6,50 m. W koncepcji przewidziano zastosowanie poszerzenia jezdni ul. Pokrzywno na tym zakręcie z 6,50 m do 7,90 m wraz z wykonaniem odcinków przejściowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
13	<p>Dlaczego nie jest robiony odcinek do samego końca - do ronda na Krzesinach.</p>	<p>Koncepcja obejmuje pierwszy etap rozbudowy ul. Pokrzywno, od Sanockiej do Ropczyckiej. Odcinek ten został wyznaczony jako pierwszy ze względu ograniczenia finansowe, oraz ze względu na brak jakichkolwiek chodników na tym odcinku oraz ze względu na odwodnienie drogi, które musi być wybudowane na tym odcinku jako pierwsze i włączone do odbiornika Spławka II. Pozostałe odcinki drogi będą realizowane później pod warunkiem zapewnienia środków</p>

		finansowych na projektowanie i realizację. Odcinek do ronda w Krzesinach wykracza poza zakres opracowania.
14	Według mnie autobusy powinny mieć zatoczki autobusowe, żeby nie wstrzymywać ruchu.	Brak zastosowania zatok autobusowych został określony przez ZTM i wynika z faktu łatwiejszego włączania się autobusów do ruchu podczas ruszania z przystanku. Zastosowanie zatok autobusowych wiązałoby się z dodatkowym zajęciem terenów prywatnych i ich wykupem. Ponadto, ze względu na zgłaszane przez mieszkańców nagminne przekraczanie dopuszczalnej prędkości jazdy przez pojazdy poruszające się ul. Pokrzywno, nie zastosowano zatok autobusowych w celu uspokojenia ruchu.
15	Należałoby zaprojektować widoczność na przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach przy założeniu ruchu samochodowego z wyższymi prędkościami niż 50 km/h.	Nowa geometria układu drogowego oraz zmiana granic pasa drogowego, a także usunięcie krzewów zapewnią uzyskanie na skrzyżowaniach widoczności wymaganej przez obowiązujące przepisy dla prędkości 60 km/h, dopuszczalnej na terenie zabudowanym w porze nocnej.
16	Rozważenie zmiany położenia DDR na drugą stronę jezdni – tam zdaje się być więcej miejsca, mniej terenu do zabrania z prywatnych nieruchomości, mniej drzew do wycięcia (na naszej działce z tego powodu planuje się wyciąć 25% drzew z zaplanowanych ogólnie, bo 5 z 20). Generalnie pytanie brzmi, czy w koncepcji brano również pod uwagę skutki wycinki drzew pod kątem ekologii, smogu, zmian klimatycznych itp. Na naszej działce wycince poddano by pięć bardzo wysokich drzew, które w tej okolicy nie rosną wszędzie - każdy nowy właściciel nieruchomości sadzi tuje	Po analizie wszystkich możliwych lokalizacji i przebiegu ścieżki rowerowej wybrano wariant przedstawiony w koncepcji. Przy wyborze wariantu wzięto pod uwagę: <ul style="list-style-type: none"> • zminimalizowanie zajęcia terenów prywatnych; • zachowanie ciągłości ścieżki rowerowej po jednej stronie jezdni ul. Pokrzywno; • możliwość przedłużenia ścieżki rowerowej w obu kierunkach w następnych etapach rozbudowy ul. Pokrzywno; • zmniejszenie do minimum ilości skrzyżowań ścieżki rowerowej z drogami bocznymi. Dzięki temu znacznie zmniejsza się powierzchnia zajęcia terenów prywatnych ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy odsunięcie przejazdów ścieżki rowerowej przez drogi boczne o minimum 5,00 m od krawędzi jezdni ul. Pokrzywno; • pozostawienie starodrzewa występującego na odcinku od skrzyżowania z ul. Sanocką do skrzyżowania z ul. Krotoszyńską oraz cennych okazów drzew wskazanych przez ZDM. Bilans zieleni jest dodatni, tzn. więcej będzie posadzonych nowych drzew niż usunięcie

	lub jakieś drzewka ozdobne i owocowe, a wiadomo, że to nie to samo, co już istniejące "konkretne" drzewa. Powinniśmy raczej je sadzić, niż wycinać.	istniejących. Zwiększenie ilości nowych drzew jest utrudnione ze względu na istniejące uzbrojenie podziemne i wymagane odległości od niego drzew określone przez obowiązujące przez przepisy. Postulaty dotyczące ochrony drzew brano pod uwagę w trakcie uzgadniania koncepcji. Przeniesienie drogi rowerowej na drugą stronę spowoduje wycinkę ok. 20 drzew o obwodzie pnia 100-200 cm. Takie drzewa w pasie drogowym występują rzadko i są cenne, dlatego też została podjęta decyzja o prowadzeniu drogi dla rowerów po stronie wschodniej.
18	Zamontowanie poduszek berlińskich przed przystankiem „Sanocka” – kierowcy wypadają z zakrętu jadąc od strony Krzesin i po minięciu ul. Sanockiej rozwijają zbyt duże prędkości – na pewno jadą ul. Pokrzywno szybciej niż 50 km/h. Takie ograniczenia przydadzą się najpewniej przed i za przystankiem „Strzyżowska”. Biorąc pod uwagę definicję poduszki berlińskiej, nie powinno to stanowić problemu w tych miejscach.	Możliwość zastosowania poduszek berlińskich we wskazanych miejscach zostanie przeanalizowana.
19	Rozważenie <u>wszelkich</u> sposobów ograniczenia prędkości kierowców jadących od strony Krzesin, jeszcze przed zakrętem przed ul. Sanocką – to bardzo niebezpieczna część ul. Pokrzywno (wypadki <ostatnio motocyklista>, wypadanie z jezdni, lądowanie w rowie lub na płotach).	Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie pozwalają na wykonanie progów zwalniających. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów. Zastosowanie innych elementów uspokojenia ruchu wymagałoby zmiany lokalizacji lub zmniejszenia szerokości jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością poszerzenia pasa drogowego i dodatkowych wykupów oraz przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią. Zmniejszenie szerokości jezdni ul. Pokrzywno nie jest możliwe ze względu na poruszające się po niej autobusy komunikacji miejskiej.
20	Przedłużenie zaplanowanej DDR w chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym (znaki C-16	Koncepcja obejmuje pierwszy etap rozbudowy ul. Pokrzywno. Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.

	<p>i T-22) – od ul. Sanockiej do Urszulanek, a następnie wzdłuż ul. Torowej do tzw. ślimaka przed wjazdem na ul. Krzywoustego. Przejazd tym odcinkiem, zwłaszcza w godzinach szczytu, powoduje realne zagrożenie utraty zdrowia i życia przez rowerzystów (szczególnie na ul. Torowej w stronę Krzesin, gdy na przeciwległym pasie jest korek w stronę ul. Krzywoustego).</p> <p>Przejeżdżam codziennie i nie wiem, czy dotrę do domu w jednym kawałku, bo kierowcy notorycznie wyprzedzają mnie na tzw. gazetę, a ja nie mam gdzie uciec – wysokość krawężnika na ul. Torowej mi to uniemożliwia. Jeśli nie jest to możliwe, może da się chociaż namalować na jezdni tzw. sierżanty rowerowe? Wiem, że ten odcinek nie dotyczy tych konsultacji, ale to samo jest dokładnie w stronę Krzesin od ul. Sanockiej. Projekt zabezpieczy rowerzystów na odcinku konsultowanym, o ile uda im się do niego dojechać od centrum...</p>	
21	<p>Czy miasto ma odpowiednie środki na realizację całej przebudowy? Słyszeliśmy różne wersje.</p>	<p>W obecnym planie finansowym ZDM zarezerwowane zostały środki na opracowanie dokumentacji projektowej. W planie finansowym ZDM na rok 2020 zarezerwowana jest część środków na realizację w wysokości 1 419 000zł, przeznaczona na dofinansowanie przebudowy ul. Pokrzywno ze środków jakimi dysponuje Rada Osiedla Krzesiny-Pokrzywno-Garaszewo. Ostatnim elementem dokumentacji projektowej jest kosztorys inwestorski, który określi koszty robót budowlanych. Środki na realizację tak dużego zadania są zabezpieczone przez Radę Miasta Poznania. ZDM będzie wnioskował do Rady Miasta o uwzględnienie środków na realizację inwestycji z budżecie miasta.</p>
22	<p>Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z założeniami urzędników, jaki byłby termin realizacji</p>	<p>W związku z brakiem środków finansowych na realizację inwestycji ZDM nie może określić dokładnego harmonogramu inwestycji.</p>

	<p>przebudowy - np. rok 2022 czy później? Kiedy będzie realizacja projektu? Pytam ponieważ kilka lat temu były już konsultacje projektu ul. Pokrzywno i do tej pory nic się nie wydarzyło. A w obecnym stanie rzeczy jest ty bardzo niebezpiecznie ze względu na brak chodnika i szybko poruszające się samochody. Z jednej strony cieszy projekt z chodnikiem i ścieżką rowerową, ale z drugiej strony niepokoi fakt, że są to już kolejne konsultacje, gdzie po pierwszych nie widać efektu</p>	<p>Zakończenie prac projektowych planowane jest w IV kwartale 2020. Po zabezpieczeniu środków na wykupy i realizację inwestycji możliwe będzie wystąpienie z wnioskiem o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji i innych decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia prac.</p>
23	<p>Biorąc pod uwagę głosy mieszkańców o zagrożeniu bezpieczeństwa, które stwarzają samochody przekraczające prędkość, proszę o wprowadzenie do projektu rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Proszę rozważyć montaż światła drogowych uruchamianych na żądanie pieszego lub rowerzysty, odgięcie toru jazdy czy wyniesione skrzyżowania, co wymusi ograniczenie prędkości ruchu pojazdów.</p>	<p>Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie umożliwiają wykonania progów zwalniających. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów. Zastosowanie innych elementów uspokojenia ruchu wymagałoby zmiany lokalizacji lub zmniejszenia szerokości jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością poszerzenia pasa drogowego i dodatkowych wykupów oraz przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią. Zmniejszenie szerokości jezdni ul. Pokrzywno nie jest możliwe ze względu na poruszające się po niej autobusy komunikacji miejskiej. Rozważymy możliwość wykonania sygnalizacji świetlnej w niewłaściwych miejscach. Decyzja w sprawie zakresu wprowadzenia typu elementów spowolnienia ruchu zostanie skonsultowana z Miejskim Inżynierem Ruchu</p>
24	<p>Z przedstawionej koncepcji wynika, że ulica będzie miała 6,5m. Czy przy projektowaniu ulicy od nowa nie można przewidzieć szerszej jezdni?</p>	<p>Szerokość jezdni wynika z klasy tej drogi, która ma obecnie kategorię Z i określonej przez obowiązujące przepisy szerokości jej pasów ruchu. Zwiększenie szerokości jezdni miałyby negatywny wpływ na niezbędne, zamierzone spowolnienie ruchu pojazdów poruszających tą ulicą. Wiązałoby się też z koniecznością poszerzenia pasa drogowego i dodatkowych wykupów gruntów prywatnych. Poza tym, zwiększenie szerokości jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią.</p>
	<p>Jestem zaniepokojony odbieraniem terenu</p>	<p>Podstawowym celem przeprowadzenia rozbudowy ul. Pokrzywno jest poprawa</p>

<p>mojej działki. Proszę o przyjrzenie się raz jeszcze tej inwestycji, pod kątem kosztów wykonania projektu, a ilości rowerów i pieszych poruszających się w miejscu tej inwestycji w czasie całego dnia.</p>	<p>bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów.</p> <p>Ze względu na aktualny przekrój drogowy ul. Pokrzywno, z nieumocnionymi poboczami o minimalnej szerokości oraz istniejące rowy przydrożne poruszanie się pieszych jest związane z dużym ryzykiem potrącenia przez przejeżdżające pojazdy, zwłaszcza w okresie opadów i roztopów.</p> <p>Rowerzyści mogą poruszać się wyłącznie po jezdni ul. Pokrzywno i w związku z tym narażeni są na kolizje z poruszającymi się po niej pojazdami. Z tego względu aktualnie natężenie ruchu rowerzystów jest niewielkie, a ruch młodocianych rowerzystów jest wykluczony.</p> <p>Na podstawie obserwacji innych obiektów drogowych liczba rowerzystów znacznie wzrośnie po wykonaniu wydzielonej drogi rowerowej.</p> <p>Drogą rowerową będą mogli się poruszać bezpiecznie dorośli i dzieci.</p> <p>Wyznaczony cel poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów postanowiono zrealizować przy minimalnej ingerencji w istniejące granice pasa drogowego ul. Pokrzywno.</p> <p>W związku z tym przyjęto następujące podstawowe, minimalne parametry wyjściowe wynikające z obowiązujących przepisów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozostawienie szerokości istniejącej jezdni ul. Pokrzywno bez zmian tj. 6,50 m zamiast 7,00 m pomimo poruszających się po niej autobusów komunikacji miejskiej; • brak zmiany lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana ta wymagałaby wykonania kosztownego przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego zlokalizowanego poza istniejącą jezdnią; • ścieżka rowerowa dwukierunkowa o szerokości 2,00 m oddzielona od jezdni pasem zieleni o szerokości 2,00 m niezbędnym do umieszczenia na nim znaków drogowych i słupów latarni ulicznych przy zachowaniu wymaganej skrajni jezdni oraz ścieżki rowerowej oraz wykonania zjazdów na posesje o pochyleniach podłużnych zgodnych z obowiązującymi przepisami, przy zachowaniu ciągłości niwelety ścieżki rowerowej wymaganej przez obowiązujące przepisy; Minimalne zbliżenie ścieżki rowerowej do krawędzi jezdni wynosi 70 cm, a miejscach, w których będą zlokalizowane znaki drogowe lub słupy latarni zwiększa się ono o ich wymiary w przekroju poziomym; <p>W rejonie skrzyżowań ścieżki rowerowej z jezdniami dróg zastosowano minimalne jej odsunięcia od krawędzi jezdni wynikające z bezpieczeństwa ruchu oraz warunków widoczności podyktowanych przez obowiązujące przepisy;</p>
---	--

		<ul style="list-style-type: none"> • chodniki obustronne ze względu na lokalizację posesji po obu stronach jezdni, a w tym chodnik przylegający do krawędzi jezdni o szerokości 2,00 m oraz chodnik o szerokości 1,50 m zlokalizowany pomiędzy ścieżką rowerową i granicą pasa drogowego oddzielony od ścieżki rowerowej opaską o szerokości 30 cm. Przyjęte szerokości chodników oraz opaski są minimalne zgodnie z obowiązującymi przepisami; • nie stosowanie ciągu pieszo-rowerowego ze względu na to, że nie zapewnia on bezpieczeństwa poruszania się po nim pieszych i rowerzystów. Ponadto minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,00 m, a ścieżki rowerowej z opaską i chodnikiem 3,80 m; • likwidację rowów przydrożnych, których zastosowanie wymagałoby zarezerwowania w pasie drogowym miejsca o szerokości minimum 7 m ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy wymiary rowów przydrożnych i poboczy jezdni; Aktualne rowy przydrożne nie mają parametrów zapewniających prawidłowe odwodnienie pasa drogowego, a ponadto są rowami bezodpływowymi, w których woda po opadach i roztopach stagnuje bardzo długo ze względu na nieprzepuszczalne podłoże i małe parowanie poza okresem letnim; • odwodnienie pasa drogowego przy pomocy nowej sieci kanalizacji deszczowej, co zapewnia zmniejszenie do minimum zajęcia działek prywatnych oraz brak problemów z odprowadzeniem wody powierzchniowej z pasa drogowego występujących w przypadku zastosowania rowów otwartych. Znacznie poprawia się również skuteczność odwodnienia nawierzchni drogowych dzięki czemu w znacznym stopniu zwiększa się czas eksploatacji nawierzchni drogowych bez konieczności wykonywania ich remontów. <p>Po analizie wszystkich możliwych lokalizacji i przebiegu ścieżki rowerowej wybrano wariant przedstawiony w koncepcji. Przy wyborze wariantu wzięto pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zminimalizowanie zajęcia terenów prywatnych; • zachowanie ciągłości ścieżki rowerowej po jednej stronie jezdni ul. Pokrzywno; • możliwość przedłużenia ścieżki rowerowej w obu kierunkach w następnych etapach rozbudowy ul. Pokrzywno; • zmniejszenie do minimum ilości skrzyżowań ścieżki rowerowej z drogami bocznymi. Dzięki temu znacznie zmniejsza się powierzchnia zajęcia terenów prywatnych ze względu na
--	--	--

		<p>wymagane przez obowiązujące przepisy odsunięcie przejazdów ścieżki rowerowej przez drogi boczne o minimum 5,00 m od krawędzi jezdni ul. Pokrzywno;</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozostawienie starodrzewa występującego na odcinku od skrzyżowania z ul. Sanocką do skrzyżowania z ul. Krotoszyńską oraz cennych okazów drzew wskazanych przez ZDM.
25	<p>Stanowczo sprzeciwiamy się korekcie granic nieruchomości. Jesteśmy w stanie zaakceptować bezpieczny chodnik. Droga rowerowa nie ma możliwości zaistnienia z powodu braku miejsca. Proponujemy aby ruch rowerowy odbywał się tylko i wyłącznie po jezdni. Będzie to bezpieczne rozwiązanie oraz znacznie spowolni to ruch pojazdów na ul. Pokrzywno (w szczególności niebezpieczny zakręt przy posesjach nr 22/25 i 24a/27a. Proponujemy, aby pieniądze przeznaczone na drogę rowerową przeznaczyć na dalszą rozbudowę chodnika na ul. Pokrzywno.</p>	<p>Podstawowym celem przeprowadzenia rozbudowy ul. Pokrzywno jest poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów.</p> <p>Ze względu na aktualny przekrój drogowy ul. Pokrzywno, z nieumocnionymi poboczami o minimalnej szerokości oraz istniejące rowy przydrożne poruszanie się pieszych jest związane z dużym ryzykiem potrącenia przez przejeżdżające pojazdy, zwłaszcza w okresie opadów i roztopów.</p> <p>Rowerzyści mogą poruszać się wyłącznie po jezdni ul. Pokrzywno i w związku z tym narażeni są na kolizje z poruszającymi się po niej pojazdami. Z tego względu aktualnie natężenie ruchu rowerzystów jest niewielkie, a ruch młodocianych rowerzystów jest wykluczony.</p> <p>Na podstawie obserwacji innych obiektów drogowych liczba rowerzystów znacznie wzrośnie po wykonaniu wydzielonej drogi rowerowej.</p> <p>Drogą rowerową będą mogli się poruszać bezpiecznie dorośli i dzieci.</p> <p>Wyznaczony cel poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów postanowiono zrealizować przy minimalnej ingerencji w istniejące granice pasa drogowego ul. Pokrzywno.</p> <p>W związku z tym przyjęto następujące podstawowe, minimalne parametry wyjściowe wynikające z obowiązujących przepisów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozostawienie szerokości istniejącej jezdni ul. Pokrzywno bez zmian tj. 6,50 m zamiast 7,00 m pomimo poruszających się po niej autobusów komunikacji miejskiej; • brak zmiany lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno. Zmiana ta wymagałaby wykonania kosztownego przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego zlokalizowanego poza istniejącą jezdnią; • ścieżka rowerowa dwukierunkowa o szerokości 2,00 m oddzielona od jezdni pasem zieleni o szerokości 2,00 m niezbędnym do umieszczenia na nim znaków drogowych przy zachowaniu wymaganej skrajni jezdni oraz ścieżki rowerowej oraz wykonania zjazdów na posesje o pochyleniach podłużnych zgodnych z obowiązującymi przepisami, przy zachowaniu ciągłości niwelety ścieżki rowerowej wymaganej przez obowiązujące przepisy. <p>Minimalne zbliżenie ścieżki rowerowej do krawędzi jezdni wynosi 70 cm, a miejscach, w</p>

		<p>których będą zlokalizowane znaki drogowe lub słupy latarni zwiększa się ono o ich wymiary w przekroju poziomym;</p> <p>W rejonie skrzyżowań ścieżki rowerowej z jezdniami dróg zastosowano minimalne jej odsunięcia od krawędzi jezdni wynikające z bezpieczeństwa ruchu oraz warunków widoczności podyktowanych przez obowiązujące przepisy;</p> <ul style="list-style-type: none"> • chodniki obustronne ze względu na lokalizację posesji po obu stronach jezdni, a w tym chodnik przylegający do krawędzi jezdni o szerokości 2,00 m oraz chodnik o szerokości 1,50 m zlokalizowany pomiędzy ścieżką rowerową i granicą pasa drogowego oddzielony od ścieżki rowerowej opaską o szerokości 30 cm. Przyjęte szerokości chodników oraz opaski są minimalne zgodnie z obowiązującymi przepisami; • nie stosowanie ciągu pieszo-rowerowego ze względu na to, że nie zapewnia on bezpieczeństwa poruszania się po nim pieszych i rowerzystów. Ponadto minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,00 m, a ścieżki rowerowej z opaską i chodnikiem 3,80 m; • likwidację rowów przydrożnych, których zastosowanie wymagałoby zarezerwowania w pasie drogowym miejsca o szerokości minimum 7 m ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy wymiary rowów przydrożnych i poboczy jezdni; Aktualne rowy przydrożne nie mają parametrów zapewniających prawidłowe odwodnienie pasa drogowego, a ponadto są rowami bezodpływowymi, w których woda po opadach i roztopach stagnuje bardzo długo ze względu na nieprzepuszczalne podłoże i małe parowanie poza okresem letnim; • odwodnienie pasa drogowego przy pomocy nowej sieci kanalizacji deszczowej, co zapewnia zmniejszenie do minimum zajęcia działek prywatnych oraz brak problemów z odprowadzeniem wody powierzchniowej z pasa drogowego występujących w przypadku zastosowania rowów otwartych. Znacznie poprawia się również skuteczność odwodnienia nawierzchni drogowych dzięki czemu w znacznym stopniu zwiększa się czas eksploatacji nawierzchni drogowych bez konieczności wykonywania ich remontów. <p>Po analizie wszystkich możliwych lokalizacji i przebiegu ścieżki rowerowej wybrano wariant przedstawiony w koncepcji. Przy wyborze wariantu wzięto pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zminimalizowanie zajęcia terenów prywatnych; • zachowanie ciągłości ścieżki rowerowej po jednej stronie jezdni ul. Pokrzywno;
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • możliwość przedłużenia ścieżki rowerowej w obu kierunkach w następnych etapach rozbudowy ul. Pokrzywno; • zmniejszenie do minimum ilości skrzyżowań ścieżki rowerowej z drogami bocznymi. Dzięki temu znacznie zmniejsza się powierzchnia zajęcia terenów prywatnych ze względu na wymagane przez obowiązujące przepisy odsunięcie przejazdów ścieżki rowerowej przez drogi boczne o minimum 5,00 m od krawędzi jezdni ul. Pokrzywno; • pozostawienie starodrzewa występującego na odcinku od skrzyżowania z ul. Sanocką do skrzyżowania z ul. Krotoszyńską oraz cennych okazów drzew wskazanych przez ZDM.
25	<p>Uwagi Rady Osiedla Krzesiny-Pokrzywno-Garaszewo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ulica obsługująca Osiedle, szkołę na około 1000 uczniów oraz przyległe lotnisko wojskowe powinna zostać zaprojektowana w taki sposób aby wymuszała na użytkownikach poruszanie się z dopuszczalną prędkością (50km/h oraz 60km/h). Należy mieć na uwadze, że ulepszając układ drogowy (nowa nawierzchnia, itp.) wzrasta faktyczna prędkość użytkowników. Obecnie prędkości są znacznie przekraczane o czym świadczą liczne zgłoszenia w KMP Poznań. Proponuje się rozważenie zastosowania środków, które fizycznie ograniczą rozwijanie większych prędkości niż dopuszczalne. 	<p>Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie pozwalają na wykonanie progów zwalniających. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów. Zastosowanie innych elementów uspokojenia ruchu wymagałoby zmiany lokalizacji lub zmniejszenia szerokości jezdni ul. Pokrzywno.</p> <p>Zmiana lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością poszerzenia pasa drogowego i dodatkowych wykupów gruntów prywatnych oraz przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią. Zmniejszenie szerokości jezdni ul. Pokrzywno nie jest możliwe ze względu na poruszające się po niej autobusy komunikacji miejskiej.</p> <p>Przeanalizowane zostanie zamontowanie sygnalizacji świetlnej w newralgicznych miejscach.</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Na obiektach drogowych takich jak przejścia dla pieszych, skrzyżowania po których pojazdy poruszają się z 	<p>Wyniesione przejścia dla pieszych zostały zastosowane na wszystkich drogach bocznych. Zastosowanie skrzyżowań wyniesionych nie jest możliwe ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej.</p>

	<p>prędkością 50km/h i większą (co ma miejsce na ulicy Pokrzywno), w celu bezpiecznego poruszania się pieszych jak i rowerzystów należy stosować środki poprawy bezpieczeństwa ruchu zapewniające ochronę tej grupy użytkowników (azyle w obszarze skrzyżowań, wyniesione skrzyżowania, odgięcia toru jazdy itp.).</p>	<p>Istnieje możliwość zastosowania azylów na przejściach dla pieszych w rejonie skrzyżowania ul. Pokrzywno z ul. Strzyżowską i ul. Dębicką.</p> <p>Wykonanie odgięć toru jazdy na drodze klasy Z wymaga dostępności znacznej przestrzeni, a tym samym poszerzenia istniejącego pasa drogowego, co jest równoznaczne ze znacznym zajęciem terenów na działkach prywatnych.</p> <p>Ponadto zmiana lokalizacji jezdni ul. Pokrzywno skutkowałaby koniecznością przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego znajdującego się aktualnie poza jezdnią.</p> <p>Decyzja w sprawie zakresie wprowadzenia typu elementów spowolnienia ruchu będzie konsultowana z Miejskim Inżynierem Ruchu</p>
	<p>3. Lokalizacja miejsc w których planuje się przekraczanie pieszych powinna być sprawdzona pod kątem widoczności na zatrzymanie pojazdów przed przeszkodą na prędkość faktyczną z jaką poruszają się pojazdy (60 ÷ 70 km/h).</p>	<p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami, widoczność dla drogi klasy Z, którą jest ul. Pokrzywno powinna być spełniona dla prędkości projektowanej, tj. 50 km/h.</p> <p>Nowa geometria układu drogowego oraz zmiana granic pasa drogowego, a także usunięcie zakrzaczeń zapewnią uzyskanie na skrzyżowaniach widoczności wymaganej przez obowiązujące przepisy dla prędkości 60 km/h dopuszczalnej na terenie zabudowanym w nocy.</p>
	<p>4. Brak przedłożenia do konsultacji koncepcji organizacji ruchu, która jest istotnym elementem na tym etapie opracowania.</p>	<p>Koncepcja organizacji ruchu zostanie opracowana po uzgodnieniu ostatecznej wersji geometrii projektowanego układu drogowego i będzie zatwierdzona przez Miejskiego Inżyniera Ruchu.</p>
	<p>5. W jaki sposób rowerzysta jadący w kierunku Krzesin będzie mógł wjechać na projektowaną ścieżkę rowerową?</p>	<p>Rowerzysta jadący w kierunku Krzesin będzie mógł wjechać na projektowaną ścieżkę rowerową w jeden z następujących sposobów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rowerzysta jadący ul. Pokrzywno przed skrzyżowaniem z ul. Sanocką - przez przejazd przez ul. Sanocką na skrzyżowaniu ul. Pokrzywno z Sanocką • rowerzysta jadący ul. Krotoszyńską - przez czwarty wlot na skrzyżowaniu ul. Pokrzywno z ul. Krotoszyńską • rowerzysta jadący ul. Dębicką - przez czwarty wlot na skrzyżowaniu ul. Pokrzywno z ul. Dębicką • rowerzysta jadący ul. Strzyżowską - przez przejazd przez ul. Strzyżowską na skrzyżowaniu

		<p>ul. Pokrzywno z ul. Strzyżowską</p> <ul style="list-style-type: none"> • rowerzysta jadący ul. Ropczycką - przez przejazd przez ul. Ropczycką na skrzyżowaniu ul. Pokrzywno z ul. Ropczycką i dalej przez przejazd przez ul. Pokrzywno
	<p>6. Skrzyżowanie z ulicą Krotoszyńską – czy to skrzyżowanie będzie oznakowane jako czterowlotowe? Należałoby oznakować to skrzyżowanie jako teowe z odpowiednim rozwiązaniem wjazdu na ciąg rowerowy (nie jako kolejny wlot). Na uwadze należy mieć bliską lokalizację skrzyżowania do łuku poziomego. Jak wygląda widoczność na zatrzymanie dla tego rozwiązania (kierunek do Krzesin)?</p>	<p>Znaki ostrzegające o skrzyżowaniu z drogą podporządkowaną od A-6a do A-6c co do zasady stosuje się poza obszarem zabudowanym.</p> <p>Ulica Krotoszyńska będzie podporządkowana względem ul. Pokrzywno (znak A-7), a na ul. Pokrzywno przed i za skrzyżowaniem z ul. Krotoszyńską zostaną ustawione znaki D-1.</p> <p>Wpięcie ścieżki rowerowej w skrzyżowanie będzie poprzedzone znakiem C-13, C-13a, na zasadach tzw. „czwartego wlotu” zgodnie ze Standardami Rowerowymi.</p> <p>Widoczność na zatrzymanie będzie sprawdzona na etapie projektu budowlanego.</p>
	<p>7. Skrzyżowanie z ulicą Żurawicką – czy to będzie skrzyżowanie w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym?</p>	<p>Ulica Żurawicka jest drogą wewnętrzną - prywatną, w związku z tym połączenie tej ulicy z ul. Pokrzywno następować będzie przez zjazd publiczny.</p>
	<p>8. Skrzyżowanie z ulicą Strzyżowska – Dębicka. Skrzyżowanie na którym dochodzi dość często do wyprzedzania w obszarze skrzyżowania na znacznych prędkościach. Lokalizowanie przejść dla pieszych w obszarze skrzyżowania bez odpowiednich środków zabezpieczających niechronionych użytkowników jest błędem. Należy rozważyć zastosowanie skrzyżowania wyniesionego z odpowiednimi skosami z uwagi na komunikację zbiorową. Drugim rozwiązaniem jest zastosowanie</p>	<p>Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie umożliwiają wykonania progów zwalniających, a skrzyżowania wyniesione do nich należą. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów.</p> <p>Zastosowanie azylów na przejściach dla pieszych przez ul. Pokrzywno w rejonie skrzyżowania tej ulicy z ul. Strzyżowską i ul. Dębicką jest możliwe, ale wymaga przełożenia istniejącego uzbrojenia podziemnego oraz przesunięcia przystanków poza skrzyżowania oraz poszerzenia pasa drogowego i znacznych wykupów gruntów prywatnych.</p> <p>Zawężenie jezdni nie jest możliwe, a wprost przeciwnie - konieczne byłoby jej poszerzenie , gdyż przy zastosowaniu azylów konieczne byłoby na pewnym odcinku ograniczenie jezdni z dwóch stron krawężnikami. W tym przypadku zgodnie z obowiązującymi przepisami szerokość pasa ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu nie może być mniejsza niż 4,50 m, a projektowana szerokość pasa ruchu wynosi 3,05 m po odjęciu ścieku przykrawężnikowego o</p>

	azyli dla pieszych przy równoczesnym zawężeniu jezdni do dopuszczalnych szerokości normowych.	szerokości 20 cm. Rozważone zostanie zamontowanie sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu.
	9. Najbardziej kontrowersyjne miejsce – lokalizacja przejścia dla pieszych w obszarze skrzyżowania z ulicą Ropczycką. Dojazd od Krzesin na dużych prędkościach, brak widoczności na zatrzymanie. Należy rozważyć zmianę lokalizacji przejścia, zastosowanie azylu lub rezygnację z przejścia (niekiedy rozwiązanie bezpieczniejsze).	Poszerzenie pasa drogowego na tym skrzyżowaniu w znacznym stopniu wpłynie na poprawę widoczności. Odsunięcie przejścia i przejazdu od skrzyżowania w kierunku północnym jest możliwe. Wykonanie azylu nie jest możliwe ze względu na konieczne zwiększenie szerokości pasów jezdni ul. Pokrzywno z 3,05 m do 4,50 m co w połączeniu z szerokością azylu wiązałoby się z koniecznością poszerzenia zajęcia działek poza istniejącą linię zabudowy . Likwidacja przejścia dla pieszych jest niewskazana, gdyż związana jest z nieodzownym w tym miejscu przejazdem dla rowerzystów, który umożliwia dojazd rowerzystów do posesji przy ul. Ropczyckiej, oraz zjazd ze ścieżki rowerowej na jezdnię ul. Pokrzywno w kierunku Krzesin. Rozważamy zastosowanie sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu lub rozważenie będzie wprowadzenie innych elementów spowolnienia ruchu.
	10. Przejście w stan istniejący (bezinwestycyjny) – jak będzie odbywała się obsługa rowerzystów jadących w kierunku Krzesin? Czy droga na działce 6/14 będzie docelowo drogą publiczną?	Rowerzyści jadący drogą rowerową w kierunku Krzesin muszą przejechać przejazdem przez jezdnię ul. Pokrzywno przed skrzyżowaniem z ul. Ropczycką oraz włączyć się do ruchu na ul. Pokrzywno w kierunku Krzesin poprzez skrzyżowanie tej ulicy z ul. Ropczycką.
27	Konieczny jest montaż spowalniaczy dla samochodów osobowych, żeby ograniczyć prędkość. Kolejna sprawa to ograniczenie dla ciężarówek do wojska i żwirowni.	Ze względu na ruch autobusów komunikacji miejskiej przepisy nie umożliwiają wykonania progów zwalniających, a skrzyżowania wyniesione do nich należą. Istnieje jedynie możliwość zastosowania poduszek berlińskich, które ograniczają prędkość samochodów osobowych bez wpływu na ruch większych pojazdów. Ze względu na to, że ul. Pokrzywno jest droga klasy Z nie ma możliwości zastosowania oznakowania zakazującego ruchu pojazdów o ciężarze nie przekraczającym dopuszczonego przez obowiązujące przepisy.
28	Wnioskuje o budowę ścieżki pieszo-rowerowej	Nie zaprojektowano ciągu pieszo-rowerowego ze względu na to, że nie zapewnia on

	zamiast ścieżki i chodnika. Spowoduje to mniejszą ingerencję w prywatną własność oraz zmniejszy koszty wykupu gruntów, a także koszty budowy dodatkowego chodnika.	bezpieczeństwa poruszania się po nim pieszych i rowerzystów. Ponadto minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,00 m, a ścieżki rowerowej z opaską i chodnikiem 3,80 m, a więc różnica w zajęciu terenu jest niewielka.
29	Czy mogą być na przystankach autobusowych większe wiaty, tak aby pomieściły wszystkie osoby czekające na autobus. W szczególności młodzież jadącą do szkół.	Dostępny w istniejącym pasie drogowym teren umożliwi ustawienie większych wiat niż standardowe. Decydem w sprawie rodzaju i wielkości wiat na przystankach jest ZTM.
30	Czy będzie się można się podłączyć do kanalizacji deszczowej w ul. Pokrzywno po wykonanej przebudowie drogi?	Koncepcja odwodnienia ul. Pokrzywno, zgoda PZSW na odprowadzenie wód opadowych do rowu Sławka II, warunki techniczne na odwodnienie ul. Pokrzywno określone przez AQUANET, średnice kanałów kanalizacji deszczowej oraz obliczenia retencji kanałowej zgodnie z decyzją ZDM uwzględniają odprowadzenie wód opadowych wyłącznie z terenów położonych w granicach pasów drogowych dróg publicznych. Zwracamy uwagę, że w zakresie obowiązków zarządcy drogi publicznej nie znajduje się regulacja stosunków wodnych na terenach prywatnych, przyległych do pasa drogowego tej drogi. Zrzut wód opadowych do projektowanej kanalizacji deszczowej z terenów działek prywatnych może nastąpić wyłącznie za zgodą udzieloną przez ZDM na podstawie indywidualnie opracowanych projektów podłączenia, uzgodnionych z AQUANET. Projekty powinny zawierać następujące dane określone w ustawie Prawo wodne: <ul style="list-style-type: none"> • maksymalną ilość wód opadowych lub roztopowych odprowadzonych do wód wyrażoną w m³/s; • czas wyrażony w dniach, kiedy następuje odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych do wód; • średnią ilość wód opadowych lub roztopowych wyrażoną w m³/rok; • powierzchnię rzeczywistą i zredukowaną zlewni odwadnianej; • ilość wód opadowych lub roztopowych odprowadzanych do systemów kanalizacji zbiorczej z terenów uszczelnionych wyrażoną w m³/rok; • rodzaj urządzeń do retencjonowania wody z terenów uszczelnionych i ich pojemność; • stosunek pojemności urządzeń do retencjonowania wody z terenów uszczelnionych do

	<p>rocznego odpływu z terenów uszczelnionych.</p> <p>Określone w tych projektach wyżej wymienione dane powinny być uwzględnione w operacie wodnoprawnym, który opracuje PROSYSTEM w celu uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.</p> <p>W przypadku planowanego zrzutu wód gruntowych pochodzących z drenażu do projektowanej kanalizacji deszczowej w projekcie podłączenia należy określić:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maksymalny odpływ w dm^3/s • roczny odpływ w m^3 <p>Na podstawie ilości wód opadowych i podziemnych, które będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji deszczowej, określonych w projektach indywidualnych, PROSYSTEM musi uzyskać aktualizację zgody PZSW w zakresie ilości wód, które będą odprowadzane do rowu Spławka II oraz aktualizację warunków technicznych odwodnienia ul. Pokrzywno wydanych przez AQUANET, a także uwzględnić je przy określaniu średnic kanałów projektowanej kanalizacji deszczowej.</p> <p>Wszelkie planowane zmiany ukształtowania terenu w pasie drogowym ul. Pokrzywno uniemożliwią spływ wód opadowych z tego pasa drogowego na działki sąsiednie.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami obowiązkiem właścicieli działek prywatnych sąsiadujących z pasem drogowym ul. Pokrzywno jest uniemożliwienie spływu wód z terenu tych działek na teren pasa drogowego ul. Pokrzywno.</p> <p>Likwidacja rowów przydrożnych w pasie drogowym ul. Pokrzywno nie będzie miała wpływu na wystąpienie podtopień na działkach sąsiednich wywołanych brakiem możliwości spływu wód powierzchniowych z tych działek do rowów przydrożnych ul. Pokrzywno z tego powodu, że większość z tych działek posiada ogrodzenia wykonane na podmurówce wystającej ponad poziom terenu oraz posadowionej na głębokości minimum 80 cm. Już obecnie, takie istniejące ogrodzenia uniemożliwiają spływ wód powierzchniowych do istniejących rowów przydrożnych w pasie drogowym ul. Pokrzywno. Istniejące obecnie, nie uzgodnione z ZDM podłączenia do rowów odprowadzają więc jedynie wody z dachów oraz z terenów umocnionych na terenie posesji, a także z drenaży prowadzących wody gruntowe, które mogą być wodami napływowymi spoza granic działek.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami wody opadowe powinny być zagospodarowane na terenie działki, na którą nastąpił opad. Wody opadowe powinny być magazynowane na terenie</p>
--	---

		<p>posesji w okresie, w którym bilans opadów i parowania jest dodatni i wykorzystane do podlewania terenów w zielonych w okresie, gdy bilans opadów i parowania jest ujemny. Nie jest to jednak konieczne, gdyż nawet przy braku urządzeń do deszczowania, przy magazynowaniu wody w zbiornikach otwartych, wody opadowe w okresie jednego roku w całości odparowują i infiltrują w głąb podłoża gruntowego pomimo niekorzystnych warunków gruntowych.</p> <p>Właściciele posesji przy ul. Pokrzywno 17a, posiadają zgodę Wydziału Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej UM Poznania na odprowadzenie wód opadowych z terenu tej posesji do rowu Splawka II, a nie do rowów przydrożnych. Rów Splawka II nie jest rowem przydrożnym. Zgodnie z poleceniem zawartym w treści zgody, rury odprowadzające wody opadowe z terenu posesji powinny być ułożone pod dnem rowów przydrożnych. W związku z tym wszelkie odprowadzenia wód opadowych z terenu tej posesji do rowów przydrożnych ul. Pokrzywno następują bez posiadania zgody zarządcy tej ulicy tj. ZDM.</p> <p>Podłączenie do kanalizacji deszczowej w ul. Pokrzywno będzie możliwe jedynie w trakcie przebudowy ul. Pokrzywno tylko w wyjątkowych sytuacjach, na wniosek mieszkańców obecnie włączonych do rowów drogowych. Z tego tytułu będą pobierane opłaty. Zgodnie z prawem wodnym wody opadowe należy zagospodarować na własnej posesji. Nie przewiduje się włączania nowych użytkowników, a szczególnie po wykonanej przebudowie drogi</p>
--	--	--