

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w I etapie konsultacji społecznych wobec zmienionego wariantu W1 i wariantu W3

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie
1	Należy odrzucić wszelkie proponowane zmiany i pozostać przy opcji "0" z uwzględnieniem: przywrócenia skośnego parkowania na ul. Słowackiego, przywrócenie lewoskrętu z Kościelnej w Dąbrowskiego, budowy ul. Św. Wawrzyńca, budowy przejścia dla pieszych na ul. Dąbrowskiego naprzeciwko sklepu Biedronka.
2	Ul. Wawrzyńca powinna być projektowana jako ulica obsługująca ruch na osiedlu po fabryce Goplany. W żadnym wypadku nie może ona pełnić roli "obwodnicy Bukowskiej" zwiększającej natężenie ruchu na ul. Kościelnej.
3	Nie należy zmieniać ul. Jackowskiego na zachód od ul. Polnej na ulicę jednokierunkową - przejazd tranzytowy w tym rejonie jest i tak już mocno ograniczony poprzez niewygodne włączenie się do ruchu przy wjeździe z Długosza na Szamarzewskiego.
4	Zamknięcie dla ruchu kołowego ul. Dąbrowskiego przy Rynku Jeżyckim powinno być wprowadzone na koniec, po wdrożeniu pozostałych zmian ale bez warunkowania tego działania budową ul. Wawrzyńca.
5	Zmiany, szczególnie te na ul. Polnej powinny być wprowadzane testowo, jak np. w przypadku ronda na skrzyżowaniu Ratajczaka / Kościuszki / Niezłomnych.
6	Odwrócenie kierunków ruchu na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej powinno być wprowadzone testowo, podobnie jak wyłączenie z ruchu fragmentu ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku Jeżyckiego i wprowadzenie ewentualnie odwróconego ruchu na ul. Słowackiego.
7	Liczba miejsc postojowych na Jeżyckiej i Poznańskiej powinna zostać zachowana.
8	Należy umożliwić skręt w lewo z Dąbrowskiego w Przybyszewskiego, z Roosevelta w Dąbrowskiego oraz z Bukowskiej w Polną i Kraszewskiego.
9	Przejazd od ul. Krawszewskiego w stronę Dąbrowskiego powinien być poprowadzony ulicami: Sienkiewicza - pl. Asnyka – Słowackiego – Prusa. Wraz ze stworzeniem strefy zamieszkania w rejonie pl. Asnyka zniechęci się w ten sposób kierowców do przejazdu tranzytowego.
10	Ul. Rynek Jeżycki powinna być dostępna wyłącznie dla kupców oraz jako dojazd do miejsca zamieszkania.
11	Należy całkowicie porzucić pomysł zamknięcia ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku Jeżyckiego.

12	Wszelkie zmiany proponowane w wariantach W1 i W3 to nic innego jak marnowanie publicznych pieniędzy. Należy wyrazić sprzeciw szczególnie wobec zmiany planowanych w północno-wschodnim kwartale Jeżyc, tj. zmiana kierunków ruchu na Jeżyckiej i Poznańskiej, nie należy również budować skrzyżowań wyniesionych, a zastąpić je progami zwalaniającymi. Ponadto jakiegokolwiek zmiany będą ostatecznie wprowadzane, należy wdrażać je najpierw testowo.
13	Negatywnie należy ocenić wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Mickiewicza. Stanowi ona ważną arterię dojazdową dla mieszkańców Jeżyc.
14	Ul. Poznańska i Jeżycka powinny zostać zwężone do jednego pasa ruchu, a wyłączony w ten sposób drugi pas - przeznaczony do wyznaczenia na nim miejsc postojowych.
15	Negatywnie należy ocenić dopuszczenie możliwości przzerwania ciągłości ul. Dąbrowskiego. Ciągłość ulicy Dąbrowskiego nie powinna zostać przzerwana w tym także po wybudowaniu ulicy Św. Wawrzyńca.
16	Negatywnie należy ocenić odwrócenie kierunku jazdy na ulicy Słowackiego na odcinku od ul. Kraszewskiego do ulicy Prusa. Spowoduje to nadmierne obciążenie ruchem ulicy Prusa, która już obecnie jest zakorkowana.
17	Negatywnie należy ocenić wprowadzenie na ulicach tzw. "wspólnych przestrzeni". Uniemożliwi to przejazd w obrębie Jeżyc. Wspólne przestrzenie powodują zagrożenie dla pieszych, w szczególności dla osób starszych i ograniczonych ruchowo.
18	Należy przywrócić lewoskręt z ul. Zwierzynieckiej w Kraszewskiego.
19	Należy przywrócić ruch dwukierunkowy na ul. Zwierzynieckiej.
20	Należy przywrócić lewoskręt z ul. Mickiewicza w Zwierzyniecką.

21	<p>Przy projektowaniu rozwiązań szczegółowych należy przyjąć następujące rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa chodników po obu stronach każdej jezdni, - szerokość chodnika min 3 m, a w miejscach szczególnego natężenia ruchu pieszego - 4 m, - parkowanie tylko na jezdni, najlepiej równoległe do krawężnika oraz stosowanie rozwiązań uniemożliwiających wjazd pojazdów na chodniki, - wytyczanie przejść dla pieszych przez każdy wlot/wylot skrzyżowania oraz w poprzek ulic w miejscach szczególnego zapotrzebowania, - wytyczanie przejść dla pieszych na przedłużeniu chodników, tak aby pieszy nie musiał obchodzić skrzyżowania aby przejść przez jezdnię, - stosowanie przejść dla pieszych lub skrzyżowań wyniesionych do poziomu chodnika, - likwidację wszystkich wyznaczonych dzisiaj niepoprawnie, zagrażających bezpieczeństwu miejsc postojowych, - stosowanie fizycznych środków uspokojenia ruchu, prowadzących do realnego zmniejszenia prędkości pojazdów do 30 km/h, - wprowadzenie w okolicach szkół, przedszkoli, kościołów, placów zabaw i przychodni stref szczególnego uspokojenia ruchu w formie stref zamieszkania, w których obowiązywać powinno bezwzględne pierwszeństwo pieszych oraz ograniczenie prędkości do 20 km/h,
22	<p>W celu poprawy jakości ruchu rowerowego na Jeźyczach należy zapewnić 100% możliwość przejazdu we wszystkich kierunkach / relacjach na terenie całego osiedla.</p>
23	<p>Na ul. Mansfelda należy zamontować dodatkowe słupki uniemożliwiające parkowanie na nowo wyremontowanym chodniku - zakaz postoju jest tam notorycznie łamany, a samochody zdążyły już uszkodzić nawierzchnię chodnika.</p>
24	<p>Należy całkowicie porzucić pomysł odwracania kierunków ruchu na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej.</p>
25	<p>Ul. Wawrzyńca powinna być ulica jednokierunkową, objętą strefą uspokojonego ruchu.</p>
26	<p>Należy przyjąć rozwiązania proponowane w wariantcie W3 ale bez zmiany kierunku na Słowackiego - to utrudni poruszanie się rowerzystom jadącym w kierunku zachodnim.</p>
27	<p>Rondo na skrzyżowaniu Jeżycka/Poznańska/Mickiewicza należy po prostu wybudować, i to w roku 2018. Na ulicy Poznańskiej, ze względu na znaczny spadek, kierunek rowerowy do góry należy prowadzić kontrapasem (rowerzysta jadący do góry potrzebuje więcej miejsca; przy tymże kontrapasie parkowanie może być wyłącznie równoległe).</p>
28	<p>Warto zwrócić uwagę na uspokojenie ruchu poprzez montaż fizycznych urządzeń uspokajających ruch na ul. Kościelnej, szczególnie wyniesionych skrzyżowań oraz zwężenie jezdni.</p>
29	<p>W celu ograniczenia hałasu skuteczniejsza niż ograniczenie prędkości do 30km/h będzie wymiana nawierzchni z kostki na asfaltową.</p>

30	Planowana ul. Wwrzyńca powinna być zaprojektowana jako ulica jednokierunkowa z kierunkiem jazdy samochodem i drogą dla rowerów w stronę zachodnią i kontrapasem rowerowym w stronę wschodnią.
31	Na ul. Dąbrowskiego samo ograniczenie prędkości do 30km/h nie wystarczy - kierowcy nie będą się do niego stosować. Należy zastosować na tej ulicy urządzenia fizycznie ograniczające prędkość.
32	Odcinki jednokierunkowe na Polnej z wariantu 1 utrudnią jedynie mieszkańcom dojazd do i z domu. Nie ograniczą one przecież ilości aut, a jedynie zmuszą ludzi do jeżdżenia bardzo okrężnymi trasami do swych posesji.
33	Należy wyłączyć / zlikwidować możliwie największą liczbę sygnalizacji świetlnych na Jeżycach.
34	Należy uniemożliwić parkowanie na chodnikach na terenie całego osiedla.
35	Należy rozważyć zastosowanie takich rozwiązań jak esowanie jezdni i "uszy Myszki Miki" przy uspokajaniu ruchu.
36	Nie należy budować ul. Wawrzyńca w zaproponowanej formie - w żaden sposób nie przyczyni się to do zmniejszenia przejazdów tranzytowych przez osiedle.
37	Ruch na ul. Kościelnej powinien zostać ograniczony do jednego pasa, powinno się również wyznaczyć na Kościelnej deptak.
38	Dojazd dla dostaw na Rynek Jeżycki powinien zostać ograniczony, a dla kupców pozostawiających samochody powinno się wyznaczyć miejsca postojowe w odległości nie większej niż 15 minut spaceru.
39	Należy rozważyć stworzenie "bram zieleni" na wszystkich wlotach w osiedle będących optycznymi i fizycznymi zawężeniami ulic poprzez zmiany przekrojów jezdni i/albo esowanie toru jazdy, kępy nasadzenia zieleni z drzewami wysokimi na pierwszy rzut oka wywołujące u kierowcy wrażenie zmiany warunków ruchu, wjazdu na teren mieszkaniowy. Dotyczy to ulic Kościelnej, Poznańskiej, Dąbrowskiego na obu krańcach, Zwierzynieckiej, Kraszewskiego, Szamarzewskiego, Janickiego i Jeżyckiej.
40	Sterowanie sygnalizacjami wlotowymi do dzielnicy na Poznańskiej, Dąbrowskiego od strony zachodniej oraz Kościelnej (a także Dąbrowskiego na lewoskręcie z Roosevelta przy braku przecięcia przejazdu przez Rynek Jeżycki) powinno uwzględniać natężenia ruchu w kwartale i wpuszczać trwale mniejszą liczbę pojazdów na osiedle niż sygnalizacje wyjazdowe na tychże ulicach.
41	Na ulicy Kościelnej należy wprowadzić progi zwalniające, wydłużyć buspas i pas rowerowy od wiaduktu do ul. Dąbrowskiego (w miejscu gdzie jest jeden pas zwięzić go, aby wygrodzić fragment dla rowerów, tak jak to ma miejsce w Holandii, gdzie na pasy są dla samochodów zwężane, a auta mają zrobić miejsce rowerowi, a nie odwrotnie). Obecnie pas dla rowerów kończy się na światłach przed wiaduktem kolejowym (jadąc od Sołacza), a następnie prowadzi tylko fragmentem ul. Kościelnej.
42	Ul. Dąbrowskiego zdecydowanie należy wyciszyć, poszerzyć chodniki i odgrodzić torowisko. Po remoncie MPK samochody jeżdżą zdecydowanie szybciej, gdyż korzystają z nawierzchni tramwajowej. Ul. Dąbrowskiego staje się coraz mniej przyjazna pieszym w obecnym kształcie (rozpedzone samochody są mniej skłonne do przepuszczania pieszych na pasach).

43	Odcinek ulicy Poznańskiej od ulicy Wąskiej do Mylnej powinien mieć pozostawiony swój obecny kierunek (zwłaszcza dla samochodów), żeby przerwać komunikację Pułaskiego->Poznańska->Kościelna z pominięciem Roosvelta.
44	Na skrzyżowaniu Poznańska-Wąska pierwszeństwo powinny mieć samochody jadące od strony ulicy Żurawiej - żeby promować ruch przez Dąbrowskiego.
45	Należy uniemożliwić wjazd na ulicę Poznańską od strony ul. Pułaskiego i odwrócić ruch na Kochanowskiego i Mickiewicza tak, aby wjazd do części mieszkaniowej był możliwy tylko od strony Dąbrowskiego i Kościelnej.
46	Rozwiązania proponowane w wariantcie W3 oznaczają tworzenie się korków na planowanym rondzie (Poznańska-Barzyńskiego-Jeżycka-Mickiewicza) w przypadku gdy rondo nie będzie dwupasmowe i zjazdy nie będą dobrze wyprofilowane, tak by pozwalały na sprawne zjazdy z ronda. Zagrożenie tworzenia się korków, co będzie bardzo niekorzystne szczególnie w kierunku do skrzyżowania z ul. Roosevelta.
47	Należy zachować miejsca postojowe na ul. Kościelnej pomiędzy jezdniami - dla wielu mieszkańców jest to jedyne możliwe miejsce do zaparkowania samochodu.
48	Należy wprowadzić zakaz parkowania przy Rynku Jeżyckim od strony ulicy Dąbrowskiego i Prusa, jako że pojazdy handlarzy przyczyniają się do ustawicznej dewastacji chodników i krawężników w tym miejscu.
49	Nie należy wprowadzać ruchu jednokierunkowego na ul. Długosza.
50	Projektując szczegółowe rozwiązania należy zachować jak największą liczbę dostępnych miejsc postojowych.
51	Przejścia dla pieszych na ul. Kościelnej powinny mieć konstrukcję wyniesioną - obecnie są one niebezpieczne ze względu na ograniczające widoczność parkujące samochody i roślinność.

Poznań, 15.01.2018

odpowiedź
Opracowywane koncepcje zmiany organizacji ruchu mają na celu poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu i wynikają ze zgłaszanych przez mieszkańców oraz Radę Osiedla potrzeb w tym zakresie. Powrót do poprzedniej organizacji ruchu na ul. Słowackiego, czy też przywrócenie lewoskrętu z ul. Kościelnej nie są planowane. Natomiast propozycja przejścia na ul. Dąbrowskiego zostanie uwzględniona.
Ul. Sw. Wawrzyńca jest projektowana jako ulica obsługująca przyszłą zabudowę terenów przemysłowych podlegających rewitalizacji oraz północną część dzielnicy Jeżyce.
Przeprowadzone analizy kierunków ruchu na tym obszarze pokazują, że zaprezentowana koncepcja proponuje najkorzystniejsze rozwiązanie na przedmiotowym fragmencie ulicy Jackowskiego. Natomiast zaprojektowanie stałej organizacji ruchu będzie uzależnione od analizy faktycznej sytuacji w tym obszarze.
Zmiany dotyczące ul. Dąbrowskiego są ściśle powiązane z projektami dotyczącymi komunikacji publicznej i ograniczenie ruchu w rejonie Rynku Jeżyckiego będzie pochodną tych rozwiązań. Ustalono jednocześnie, że ewentualne zamknięcie ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku będzie możliwe dopiero po wybudowaniu ul. Wawrzyńca.
Nie wykluczamy wprowadzenia testowo nowej organizacji ruchu na ul. Polnej.
Na ulicy Jeżyckiej i Poznańskiej nie jest możliwe testowe wprowadzenie planowanej organizacji ruchu ze względu na zmiany geometrii skrzyżowania Poznańska - Jeżycka.
Podczas tworzenia projektów budowlano-wykonawczych w tym nowej organizacji ruchu wytyczną dla projektanta jest zachowanie jak największej liczby miejsc parkingowych z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.
Relacje skrętu w lewo na skrzyżowaniach są najbardziej kolizyjne, znacznie pogarszają przepustowość skrzyżowań i pogarszają płynność ruchu. Rozwiązania szczegółowe, w tym lewoskręty na ulicach układu podstawowego są możliwe do wdrożenia przy znacznym zmniejszeniu potoków pojazdów. Dotyczy to również wprowadzenia lewoskrętu z Dąbrowskiego w Przybyszewskiego.
Na podstawie analiz i konsultacji uznano, iż najlepszym rozwiązaniem jest obrócenie kierunku ruchu na fragmencie ul. Słowackiego pomiędzy ul. Prusa a Kraszewskiego.
Rozważa się ograniczenie dostępności ul. Rynek Jeżycki.
Zmiany dotyczące ul. Dąbrowskiego są ściśle powiązane z projektami dotyczącymi komunikacji publicznej i ograniczenie ruchu w rejonie Rynku Jeżyckiego będzie pochodną tych rozwiązań. Ustalono jednocześnie, że ewentualne zamknięcie ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku będzie możliwe dopiero po wybudowaniu ul.

Obrócenie kierunków ruchu na ul. Jeżyckiej i Poznańskiej ma za zadanie poprawić jego płynność. Układ ulic oparty na prawoskrętach usprawnia poruszanie się pojazdów - samochody oczekujące na możliwość skrętu w lewo często blokują możliwość przejazdu samochodów jadących na wprost. Skrzyżowanie wyniesione stanowią korzystniejsze rozwiązanie niż progi zwalniające z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.

Na ulicach tej kategorii w koncepcji zakłada się uspokojenie ruchu oraz przerwanie tranzytu.

Propozycja zostanie uwzględniona w koncepcji.

Zmiany dotyczące ul. Dąbrowskiego są ściśle powiązane z projektami dotyczącymi komunikacji publicznej i ograniczenie ruchu w rejonie Rynku Jeżyckiego będzie pochodną tych rozwiązań. Ustalono jednocześnie, że ewentualne zamknięcie ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku będzie możliwe dopiero po wybudowaniu ul. Wawrzyńca.

Na podstawie analiz i konsultacji uznano, iż najlepszym rozwiązaniem jest obrócenie kierunku ruchu na fragmencie ul. Słowackiego pomiędzy ul. Prusa a Kraszewskiego.

Analizy wykazują pozytywny wpływ tego typu rozwiązań. Zakłada się rezygnację z tradycyjnego podziału przestrzeni między jezdnię i chodniki oraz zastosowanie elementów małej architektury, co zniechęci kierowców do ruchu tranzytowego.

Przywrócenie lewoskrętu z ul. Zwierzynieckiej w ul. Kraszewskiego nie jest brane pod uwagę.

Taka propozycja jest niezgodna z założeniami przyjętymi w koncepcji w tym dążeniem do ograniczania tranzytu.

Koncepcja zakłada zmianę kierunku ruchu na ul. Mickiewicza, tym samym przywrócenie lewoskrętu nie jest możliwe.

Znaczna część uwag jest niemożliwa do realizacji z uwagi na istniejącą zabudowę i uwarunkowania przestrzenne. Natomiast uwagi możliwe do zastosowania będą przekazane jako wytyczne do projektowania na etapie szczegółowych rozwiązań w projekcie organizacji ruchu i budowlano-wykonawczych.

Standarty rowerowe dla m. Poznania zakładają ruch dwukierunkowy na wszystkich ulicach i we wszystkich relacjach i zostaną ujęte w projektach stałej organizacji ruchu.

Uwaga będzie uwzględniona na etapie projektu organizacji ruchu

Obrócenie kierunków ruchu na ul. Jeżyckiej i Poznańskiej ma za zadanie poprawić jego płynność. Układ ulic oparty na prawoskrętach usprawnia poruszanie się pojazdów - samochody oczekujące na możliwość skrętu w lewo często blokują możliwość przejazdu samochodów jadących na wprost. Skrzyżowanie wyniesione stanowią korzystniejsze rozwiązanie niż progi zwalniające z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu.

Ul. Sw. Wawrzyńca jest projektowana jako ulica obsługująca przyszłą zabudowę terenów przemysłowych podlegających rewitalizacji oraz północną część dzielnicy Jeżyce.

Rowerzyści będą mieli możliwość poruszania się po ul. Słowackiego w każdym kierunku.

Ruch rowerowy we wskazanej relacji będzie odbywał się na zasadach ogólnych w związku z powyższym brak możliwości wprowadzenia tego rozwiązania.

Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych

Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.

Ul. Sw. Wawrzyńca jest projektowana jako ulica obsługująca przyszłą zabudowę terenów przemysłowych podlegających rewitalizacji oraz północną część dzielnicy Jeżyce.
Zmiany dotyczące ul. Dabrowskiego są ściśle powiązane z projektami dotyczącymi komunikacji publicznej i ograniczenie ruchu, w tym i prędkości na tej ulicy będzie pochodną tych rozwiązań.
Ruch jednokierunkowy na ul. Polnej ma za zadanie przerwanie ruchu tranzytowego pomiędzy ul. Dabrowskiego a ul. Bukowską i jest proponowany tylko w jednym z wariantów.
Uwaga została uwzględniona w koncepcji
Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.
Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.
Ul. Sw. Wawrzyńca jest projektowana jako ulica obsługująca przyszłą zabudowę terenów przemysłowych podlegających rewitalizacji oraz północną część dzielnicy Jeżyce.
Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.
Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.
Szczegółowe rozwiązania środków uspokojenia ruchu zostaną dobrane na etapie projektowania stałej organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.
Sterowanie ruchu jest optymalizowane pod kątem istniejących ciągów komunikacyjnych.
Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych
Zmiany dotyczące ul. Dabrowskiego są ściśle powiązane z projektami dotyczącymi komunikacji publicznej i ograniczenie ruchu, w tym i prędkości na tej ulicy będzie pochodną tych rozwiązań.

Na ulicy Wąskiej planowany jest tylko prawoskręt w ulicę Kościelną, dlatego też ewentualny tranzyt zostanie w ten sposób utrudniony.

W strefie uspokojonego ruchu wszystkie skrzyżowania są równorzędne.

Prowadzenie ruchu tylko od strony ul. Dąbrowskiego ograniczy dostęp do północno-wschodniego kwartału dzielnicy.

Wjazd na rondo od strony ulicy Roosevelta ma bardzo mały potok odcinający, co sprawia że rondo nie będzie blokowało tego kierunku ruchu.

Nie przewiduje się likwidacji miejsc parkingowych przy jezdniach.

Uwagi zostaną przeanalizowane na etapie prac projektowych w zakresie organizacji ruchu i projektów budowlano-wykonawczych.

Odstąpiono od tego pomysłu.

Planuje się maksymalizować liczbę miejsc postojowych, uwzględniając obowiązujące przepisy.

Rozwiązanie będzie przedmiotem analizy na etapie prac nad projektem docelowej stałej organizacji ruchu i dokumentacją budowlaną.