

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas III etapu konsultacji społecznych do wariantu 1 koncepcji budowy ul. Umultowskiej na odcinku od ul. Krygowskiego do Ślazowej.

Poznań, 28.10.2019

Czas trwania konsultacji: 17.06. - 08.07 2019r.

Ip.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
1	Niedopuszczalne jest skrócenie projektowanej drogi do 985m, aby uniknąć konieczności przeprowadzenia postępowania środowiskowego - należy przeprowadzić takie postępowanie i uzyskać decyzję środowiskową.	Konieczność uzyskania decyzji środowiskowej może wynikać nie tylko z długości projektowanego odcinka, ale z sąsiedztwa obszarów cennych przyrodniczo. Przeprowadzenie postępowania zakończonego uzyskaniem decyzji środowiskowej to element prac nad dokumentacją projektową, a więc kolejnego etapu przygotowań do budowy ul. Umultowskiej.
2	Na wysokości działki 43/3, Umultowska 95, w obydwu proponowanych wariantach, brak połączenia chodnika i drogi rowerowej w kierunku ścieżki pieszo-rowerowej w głąb kompleksu leśnego w stronę północno-zachodnią (istnieje tam mostek na cieku wodnym).	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione i zostanie zawarte w ostatecznej wersji koncepcji.
3	W tym samym miejscu (przy działce 43/3), w obydwu proponowanych wariantach, w przeciwnym kierunku, należy zaprojektować połączenie chodnika i ścieżki rowerowej jako wejście do budowanego obecnie kompleksu sportowego UAM (nie ma w projektach bezpośredniej komunikacji tego kompleksu z ul. Umultowską, co będzie powodowało konieczność okrążenia go, zanim ktokolwiek się do niego dostanie) oraz parking dla rowerów.	Inwestycja realizowana przez UAM nie uwzględni takiego rozwiązania. Wjazd na teren UAM od strony ul. Umultowskiej będzie miał charakter wyłącznie techniczny, a obsługa transportowa odbywać się będzie od strony ul. Krygowskiego.
4	Na wysokości ul. Romana Pollaka, w wariantcie nr 2, brak komunikacji pieszo-rowerowej pomiędzy ul. Romana Pollaka i ul. Umultowską.	Wprowadzenie takiej zmiany, tj. zaprojektowanie połączenie ruchu pieszo - rowerowego pomiędzy ul. Pollaka i Umultowską jest możliwe. Decyzja o jego uwzględnieniu zostanie podjęta po przystąpieniu do opracowania dokumentacji projektowej.
5	Na wysokości przepustu dla płazów przy stawach UAM, w obydwu wariantach – brak połączenia chodnika i ścieżki rowerowej ze ścieżką wzdłuż cieku wodnego, w kierunku południowo-wschodnim. Jest tam istniejąca od lat ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż strumienia, wykorzystywana bardzo często przez mieszkańców, prowadząca aż do Wydziału Nauk Geograficznych UAM przy ul. Krygowskiego.	Proponowane rozwiązanie zostało uwzględnione i zostanie zawarte w ostatecznej wersji koncepcji.
6	Należy zrezygnować z projektowania przejazdu z ul. Pollaka w ul. Umultowską i w tym miejscu zaprojektować tylko połączenie pieszo-rowerowe.	Zaprojektowanie połączenia pomiędzy ul. Pollaka i Umultowską (wariant nr 1) wynika z oczekiwań mieszkańców wyrażonych podczas drugiego etapu konsultacji społecznych.
7	Należy zaprojektować połączenie pieszo-rowerowe w kierunku wschodnim, które jest obecnie intensywnie używane, około 25 metrów na południe od bloku Umultowska 100, podobnie jak to zaproponowali Państwo w okolicy górnego przepustu dla małych zwierząt typu wiewiórka w kierunku ulicy Maciejewskiego.	Działka 366/1 jest pasem technicznym dla obsługi przepompowni przeznaczonym dla pojazdów technicznych. Zaprojektowane zostanie obniżenie krawężnika w tym miejscu.
8	Na przeciw wlotu w ul. Huby Moraskie dobrze byłoby zaprojektować parking dla aut, gdyż obecnie jest to miejsce permanentnie wykorzystywane przez okolicznych mieszkańców, zwłaszcza z małymi dziećmi, którzy korzystają z atrakcyjnych terenów wokół stawów. Taka była również wola fundatorów tych stawów (UAM i Wojewoda) w latach 90.	Występujący w tym miejscu łuk drogi uniemożliwia zaprojektowanie bezpiecznego parkingu. Ponadto utwardzenie dodatkowego obszaru oznacza zwiększenie wycinki drzew.
9	Warto przewidzieć parking dla kilku aut wzdłuż ul. Umultowskiej na przeciw przejścia pod blokiem Umultowska 100, jak również na jego końcu na wysokości skrzyżowania z ul. Lisowskiego, gdzie obecnie permanentnie parkują auta osób korzystających z mieszczących się tam punktów usługowych (pracownia architektoniczna, przychodnia lekarska, przedszkole). Parking przy bloku Umultowska 102 nie spełni tego zadania, gdyż będzie wypełniony autami mieszkańców tego bloku, którzy borykają się z niedoborem miejsc parkingowych	Teren nie jest własnością miasta, a tym samym wykupy gruntu wiązałyby się z podniesieniem wartości inwestycji. Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, w tym miejscu została zachowana zieleń. Nie ma wobec tego możliwości zaprojektowania parkingu.
10	Należy zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni innej niż asfaltowa, aby zapewnić lepszą przepuszczalność wody.	Zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania zaprojektowano drogę rowerową o nawierzchni asfaltowej, co jest ponadto zgodne z oczekiwaniami mieszkańców, wyrażonymi na drugim etapie konsultacji społecznych.
11	Odwodnienie należy zaprojektować w postaci rowu wzdłuż ul. Umultowskiej, aby odzyskać jak najwięcej wody opadowej.	Proponowane rozwiązanie nie jest możliwe do przyjęcia - wykonanie rowów wymaga zajęcia dodatkowego miejsca, co w przypadku ul. Umultowskiej oznaczałoby zwiększenie liczby wyciętych drzew.
12	Projekt przebudowy powinien dotyczyć całego nieutwardzonego odcinka ul. Umultowskiej.	Zakres konsultowanego opracowania obejmuje odcinek ul. Umultowskiej od skrzyżowania z ul. Krygowskiego bez tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Ślazową. Nie przewiduje się poszerzenia zakresu zadania.
13	Ul. Umultowską należy zaprojektować jako pieszojezdną na odcinku od ul. Krygowskiego do ul. Widłakowej.	Poszerzenie zakresu zadania nie jest brane pod uwagę. W odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców wariant dopuszczający na ul. Umultowskiej ruch samochodów został zaprojektowany jako ulica o uspokojonym ruchu. Jest to kompromis wypracowany w oparciu o makiety przygotowane przez mieszkańców na drugim etapie konsultacji społecznych.
14	Projektowaną strefę ograniczonej prędkości należy oznakować znakami B-43.	Oznakowanie jest elementem projektu stałej organizacji ruchu (SOR), który zostanie przygotowany jako opracowanie odrębne od projektu przebudowy. Wskazane rozwiązanie zostanie uwzględnione w SOR.

15	Należy zrezygnować z przewężeń jezdni do 4,0 m - przy tej intensywności zabudowy i zwiększeniu ruchu przy budowie nawierzchni bitumicznej należy spodziewać się pogorszenia przepustowości - wprowadzenie B-43 i powierzchni wyniesionych z kostki brukowej w obszarach skrzyżowań wydaje się wystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Zastosowanie urządzeń ograniczenia ruchu i prędkości, w tym przewężenia to jedno z podstawowych założeń inwestycji, które ma na celu ograniczenie liczby przejeżdżających pojazdów.
16	Należy zmniejszyć odgięcie ścieżki rowerowej od str. ul. Krygowskiego (czy to rozwiązanie jest czymś motywowane?) - jest tam skarpa, będzie to wymagać umocnienia, prowadzenie ścieżki bliżej ul. Umultowskiej wydaje się rozwiązaniem przyjaźniejszym dla rowerzysty.	Odgięcie ciągu pieszo-rowerowego od jezdni ul. Umultowskiej we wskazanym miejscu wynika z zaprojektowania 2-metrowego pasa zieleni, umożliwiającego nasadzenia drzew i odbieranie wody opadowej.
17	Należy przeprowadzić chodnik w miejscu przejazdu rowerowego i połączyć z istniejącym chodnikiem prowadzącym do przejścia dla pieszych w ul. Krygowskiego - w obecnej sytuacji chodnik włączony jest do jezdni i pieszy miałby poruszać się jezdnią w obszarze skrzyżowania ul. Umultowskiej i Krygowskiego.	Zakres konsultowanego opracowania obejmuje odcinek ul. Umultowskiej od skrzyżowania z ul. Krygowskiego bez tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Ślazową. Nie przewiduje się poszerzenia zakresu zadania.
18	Projekt powinien uwzględnić połączenie drogi rowerowej z tą istniejącą w ul. Krygowskiego.	Zakres konsultowanego opracowania obejmuje odcinek ul. Umultowskiej od skrzyżowania z ul. Krygowskiego bez tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Ślazową. Nie przewiduje się poszerzenia zakresu zadania.
19	Warto wydłużyć powierzchnię wyniesioną z kostki brukowej w obszarze skrzyżowania z ul. Huby Moraskie, tak by objęła przejście dla pieszych z przejazdem dla rowerów - zwiększy to bezpieczeństwo na przejściu/przejeździe. Kierowca 'przyzwyczajony' że miejsca, w których musi zwiększyć uwagę są wyniesione może nie zachować wystarczającej uwagi na przejściu odsuniętym od skrzyżowania i poza strefa wyniesiona.	Proponowane rozwiązanie jest zasadne i zostanie uwzględnione w dokumentacji projektowej.
20	Należy usunąć wyprowadzenie ścieżki rowerowej przy skrzyżowaniu z ul. Ślazową i strefie Kiss&Ride - pozostawienie tego fragmentu spowoduje włączenie rowerzysty do ul. Umultowskiej, co pogorszy jego bezpieczeństwo - lepiej by rowerzysta poruszał się ścieżką na wprost i włączał bezpiecznie poprzez skrzyżowanie w ul. Ślazowej - na tym fragmencie należy 'dociągnąć' chodnik do skosu a na terenie ścieżki przy skosie wprowadzić zieleń.	Proponowane rozwiązanie jest zasadne i zostanie uwzględnione w dokumentacji projektowej.
21	Skrzyżowanie ul. Umultowskiej z ul. Ślazową również powinno zostać zaprojektowane jako wyniesione.	Z uwagi na lokalizację zjazdów do posesji nie ma możliwości zaprojektowania wskazanego skrzyżowania jako wyniesionego. W koncepcji uwzględniono spowolnienie ruchu aut wjeżdżających w rejon szkoły poprzez zastosowanie progu zwalniającego.
22	Przejście pomiędzy ul. Anyżową a ul. Pollaka jest zbędne i pogarsza bezpieczeństwo. Należy rozważyć czy naprawdę jest ono konieczne - może lepiej doprowadzić chodnik do ul. Pollaka. A jeśli ma pozostać to przejście to koniecznie wyniesione (jest to wyjście ze ścieżki spacerowej).	Chodnik został zaprojektowany wzdłuż działek zabudowy jednorodzinnej po północnej stronie ulicy. Wydłużenie chodnika do ul. Pollaka wiąże się ze zwiększeniem kosztów budowy, a także wycinką większej liczby drzew. W koncepcji ujęto wyniesione powierzchnie skrzyżowań - dodanie kolejnego wyniesienia - tym razem na przejściu dla pieszych, na proponowanym odcinku, nie ma uzasadnienia (liczba wyniesień w tym rejonie jest wystarczająca).
23	Należy przeanalizować odstąpienie od wycinki nasadzeń na wysokości Umultowska 102 (pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Szwejkowskiego i ul. Lisowskiego). Chodzi tylko o jeden rząd drzew, konkretnie "PLATANÓW" (tylko na wysokości adresu 102 D, 102 C, 102 B i częściowo 102 A), drzewa te zostały posadzone w 2006 r jako duże kilkunastoletnie drzewa, dziś mają około 20 lat i są spore, spełniają istotną funkcję jako osłona i element ozdobny. Według wizualizacji drzewa te przeznaczone są do wycinki, proszę je pozostawić jako ochronę akustyczną oraz ochronę przed słońcem. Wystarczy wkomponować je w pas zieleni wrysowany w planie (uwzględnić na projekcie), lub na tym odcinku drogę przesunąć do pół metra w kierunku lasu i (lub) zwęzić pas pieszo - rowerowy z 4,8 metra do 4 metrów	Aleja platanów zostanie zachowana.
24	Konsultacja społeczna dotyczy nowo planowanej drogi przy niejednoznacznym traktowaniu jej przeznaczenia – czy istotą inwestycji jest głównie dojazd do nowo wybudowanej szkoły, czy też stanowi tylko odcinek drogi publicznej w tym rejonie? Gdyby chodziło o dojazd do szkoły, to jej uczniowie zamieszkują głównie rejon na północ od danej placówki oświatowej, gdy tymczasem drogę wytycza się od południa. Jeśli zaś jest to krótki odcinek sieci dróg publicznych (ma mniej niż 1km), to nie można go rozpatrywać w całkowitym oderwaniu od tych rozwiązań drogowych bezpośrednio za przejazdem kolejowym czy informacji o docelowym przebiegu ulicy już poza rozpatrywanym obszarem opracowania.	Rozpoczęcie prac nad koncepcją budowy ul. Umultowskiej było odpowiedzią na wyrażane od dawna oczekiwania mieszkańców. Utwardzona ul. Umultowska ma stanowić zarówno dojazd do szkoły jak i ma zapewnić obsługę transportową położonych przy niej osiedli.
25	Nie przedstawiono planu zagospodarowania przestrzennego rejonu, obejmującego drogi. Tak okrojona inwestycja, determinowana wg przekazów ograniczonymi środkami finansowymi, nie zwalnia z opracowania już teraz całościowej koncepcji drogi – aby planowany odcinek wpisał się w wizję docelową i spełniał generalne założenia oraz żywotne potrzeby społeczne.	Teren, na którym ma powstać droga nie jest objęty projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP).
26	Jako uzasadnienie wyboru nawierzchni asfaltowej i odrzucenia nawierzchni z kostki betonowej podano, że to jedyna skuteczna możliwość zbierania wód opadowych i ich oczyszczania. Tymczasem obserwowane w tym rejonie rozwiązania dróg (na os. Uniwer, na os. Różany Potok, odcinek zabudowany ul. Zagajnikowej, duży obszar dróg i parkingów Kampusu UAM) dowodzą, że może to być osiągnięte z zastosowaniem nawierzchni brukowanych oraz odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej, która w podanych lokalizacjach jest i jak widać funkcjonuje.	Koncepcja przewiduje budowę drogi o nawierzchni asfaltowej w odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, którzy podczas drugiego etapu konsultacji społecznych zwracali uwagę na konieczność ograniczenia hałasu.

27	Brak efektywnego i bezpiecznego rozwiązania skrzyżowania ulicy Umultowskiej z Krygowskiego oraz wysoce kolizyjny skręt z ulicy Bronisława w ulicę Umultowską w stronę centrum miasta (przecięcie 2 pasów ruchu tuż przed przejazdem kolejowym przy już dużym natężeniu ruchu).	Zakres konsultowanego opracowania obejmuje odcinek ul. Umultowskiej od skrzyżowania z ul. Krygowskiego bez tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Ślazową. Nie przewiduje się poszerzenia zakresu zadania.
28	Niedostateczne uznanie potrzeb na miejsca parkingowe i postojowe, zgłaszane przez lokalną społeczność i niezbędne dla licznie przyjeżdżających osób w celach rekreacyjno-sportowych.	Pas zieleni pomiędzy ZSP nr 9 a ul. Pollaka umożliwi zaprojektowanie w przyszłości dodatkowych miejsc postojowych. Dopuszczenie parkowania w innych miejscach oznacza konieczność dodatkowych wykupów gruntu i wycinkę zieleni. Na wysokości szkoły zaprojektowano 20 miejsc postojowych - mogą je wykorzystywać również osoby przyjeżdżające w celach rekreacyjno-sportowych.
29	Brak dookreślenia sposobu obsługi parkingowo-drogowej planowanych w rejonie kompleksów sportowych UAM, które są już w trakcie realizacji (treningi, zawody, meetingi, inne imprezy masowe).	Obsługa komunikacyjna terenu UAM odbywać się będzie od strony ul. Krygowskiego. Zgodnie z dokumentacją inwestycji realizowanej przez Uniwersytet brama skierowana na ul. Umultowską będzie wiązdem technicznym i ma być wykorzystywana wyłącznie przez pieszych.
30	Brak uwzględnienia aspektu turystyczno-krajobrazowego, wynikającego z walorów natury. Rejon skrzyżowania Hub Moraskich i ul. Umultowskiej stanowi bazę weekendowych eskapad pieszych, spacerowych i rowerowych wielu okolicznych mieszkańców, w tym rodzin z dziećmi oraz grup seniorów. Zostało to całkowicie pominięte we wstępnej fazie analiz przedstawionych na III etapie, mimo że było argumentem wcześniej podnoszonym i zawartym w zignorowanych koncepcjach powstałych przy udziale lokalnych społeczności w poprzednich etapach.	Przyjęte rozwiązania projektowe stanowią kompromis pomiędzy propozycjami mieszkańców przedstawionymi podczas drugiego etapu konsultacji społecznych. Uwzględniają one między innymi lokalizację ciągu pieszo-rowerowego w sąsiedztwie stawów umultowskich czy też montaż w tym rejonie małej architektury.
31	Należy rozważyć zmiany w koncepcji w kierunku wprowadzenia nawierzchni ażurowej w miejscach postojowych czy miejscach spowalniających ruch (gdzie taka nawierzchnia nie będzie generować większego hałasu), rur drenażowych, studni chłonnych itp., aby zatrzymać na terenie utwardzonej drogi jak najwięcej wody.	Zastosowanie nawierzchni ażurowej do budowy miejsc postojowych jest dopuszczalne, jednak wymaga szczegółowej analizy na etapie opracowania projektu budowlanego.
32	Należy zweryfikować połączenie projektowanego odcinka z istniejącym skrzyżowaniem z ul. Krygowskiego. Koncepcja nie zapewnia ciągłości chodnika i drogi rowerowej – ich płynnego włączenia w istniejącą infrastrukturę.	Zakres konsultowanego opracowania obejmuje odcinek ul. Umultowskiej od skrzyżowania z ul. Krygowskiego bez tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Ślazową. Nie przewiduje się poszerzenia zakresu zadania.
33	Należy uzupełnić dokumentację o wariant uwzględniający ruch jednokierunkowy.	Droga dostosowana do ruchu dwukierunkowego została zaprojektowana w odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców. Kierunki ruchu stanowią element projektu organizacji ruchu, który zostanie przygotowany jako osobne opracowanie.
34	Układ elementów spowalniających prędkość jazdy samochodów zakłada jako taką symetrię ruchu w obie strony a zazwyczaj w godzinach szczytu większość ruchu odbywa się w jedną stronę, wyniesione skrzyżowania wydają się niezbyt efektywne przy często używanych autach typu SUV.	Koncepcja zakłada nie tylko wyniesione skrzyżowania ale również szykany, które mają spowodować ograniczenie prędkości. Zasada działania szynan polega m. in. na uniemożliwieniu minięcia się dwóch pojazdów na wysokości szynany - jeden z nich ma obowiązek zatrzymać się i przepuścić samochód jadący z naprzeciwka.
35	Wariant 1 należy uzupełnić o dodatkowe esowanie jezdni pomiędzy Archiwum UAM, a ul. Huby Moraskie.	Odgcięcie jezdni we wskazanym miejscu wymagałoby poszerzenia pasa drogowego. Piesi i rowerzyści mają zapewnione bezpieczeństwo na wydzielonym chodniku i drodze rowerowej. Rozpatrzona zostanie możliwość wprowadzenia dodatkowego progu zwalniającego.
36	Drogę rowerową należy zaprojektować w sposób bardziej pasujący do otoczenia (czerwony kolor nawierzchni nie pasuje).	Czerwony kolor drogi rowerowej na wizualizacji miał charakter wyłącznie poglądowy i służył rozróżnieniu dwóch przestrzeni.
37	Pasy zieleni należy zaprojektować jako naturalnie oczyszczające deszczówkę zagłębienia pełnych różnorodnej roślinności a nie traktowania ich tylko jako "ozdobnych" pasów zieleni.	Uwzględnione w koncepcji pasy zieleni mają m. in. przejmować wodę z chodników. Rodzaj zieleni musi natomiast uwzględniać występujące w tym miejscu korytarze dla zwierząt.
38	Nawierzchnia jezdni i chodników powinna być ujednolicona, a cały projektowany odcinek powinien być objęty strefą zamieszkania.	Oznakowanie wprowadzające strefę zamieszkania lub strefę ograniczonej prędkości stanowi element projektu stałej organizacji ruchu, który zostanie przygotowany jako odrębne opracowanie. Na przebudowanym odcinku ul. Umultowskiej obowiązywać będzie strefa ograniczonej prędkości "Tempo 30". Nawierzchnia jezdni i chodników zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym standardami dostępności i Standardami Rowerowymi Miasta Poznania.
39	Nawierzchnia ulicy powinna zostać wykonana z przepuszczalnej (ażurowej) kostki brukowej - zapewni to spowolnienie ruchu i właściwe odwodnienie nawierzchni.	Koncepcja przewiduje budowę drogi o nawierzchni asfaltowej w odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, którzy podczas drugiego etapu konsultacji społecznych zwracali uwagę na konieczność ograniczenia hałasu.
40	Zdecydowanie nieobiektywny i wyraźnie sprzeczny wobec celu wydaje się już sam sposób przeprowadzania konsultacji społecznych, tj. forma potraktowania ogółu propozycji i opracowań przedstawionych w etapie II – warsztatowym. Do dyskusji na etapie III przedstawiono wyłącznie 2 skrajne propozycje spośród 8 wcześniejszych koncepcji.	Przyjęte rozwiązania projektowe stanowią kompromis pomiędzy propozycjami mieszkańców przedstawionymi podczas drugiego etapu konsultacji społecznych. Koncepcja budowy ul. Umultowskiej jest wypadkową rozwiązań, które pojawiły się na makietach przygotowanych przez uczestników warsztatów projektowych na drugim etapie opiniowania.
41	Analizę natężenia ruchu należy przeprowadzić w okresie od października do stycznia a także osobno w godzinach, kiedy zamknięty jest przejazd przez linie kolejową w ciągu ul. Umultowskiej.	Prognoza natężenia ruchu została przygotowana z wykorzystaniem oprogramowania, które uwzględni wszystkie dane wejściowe niezbędne do stworzenia wiarygodnej i miarodajnej analizy.
42	Proponuje się wykonanie jezdni szerszej tj. 5,50 m w miejscach gdzie parametr ten wynosi obecnie 5,00 m. szerokość w przewężeniach tak jak obecnie.	W koncepcji przyjęto parametry minimalne dla drogi klasy D (dojazdowa), tj. szerokość jezdni 5m. Wraz z obustronnym ściekiem szerokość ta wyniesie 5,4m. Poszerzenie jezdni do 5,5m oznacza konieczność poszerzenia pasa drogowego, co pociąga za sobą wykupy gruntu i wycinkę dodatkowych drzew.
43	Należy wykonać przewężenia na łuku drogi (odcinek pomiędzy archiwum a stawkami) w odwrotnej kolejności tj. jadąc z południa na północ pierwsza wyspa przewężenia po prawej, druga po lewej.	To rozwiązanie zostanie uwzględnione w dokumentacji projektowej.

44	Przejsie i przejazd rowerowy w okolicy bloku Umultowska 100 należy zaprojektować w odwrotnej kolejności - jadąc od południa najpierw chodnik a następnie ścieżka rowerowa. Wówczas wymiana stron chodnik - ścieżka rowerowa, następuje po stronie zachodniej, przed przeniesieniem ruchu pieszego i rowerowego na wschodnią stronę Umultowskiej.	Propozycja zostanie uwzględniona z zastrzeżeniem zachowania parametrów technicznych dla dróg rowerowych zawartych w Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania ("Standardy rowerowe").
45	Przy przepustach, w których zaprojektowano przejścia dla płazów oraz drobnych ssaków, należy zaprojektować oświetlenie tak aby nie były oświetlane pobocza, w szczególności obszary wejścia-wyjścia do ww. przejść. Należy rozważyć w tych miejscach zlokalizowanie ekranów przeciw ośnieniowych aby światło samochodowe fizycznie nie oświetlało poboczy. Wysokość ekranu winna podnosić lot ptaków i nietoperzy powyżej dachu samochodu osobowego.	Oświetlenie ulicy oraz pozostałe urządzenia umieszczane w drodze zostanie zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych.
46	Szykany powinny być krótsze od przedstawionych w projekcie, ale ustawione ciasniej i wchodzące bardziej w głąb jezdni co spowoduje większe wytracenie prędkości pojazdów.	Z uwagi na obowiązujące przepisy przeciwpożarowe nie można zaprojektować jezdni o szerokości mniejszej niż 4m. Zwiększenie liczby szukan zostanie przeanalizowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
47	Pierwszy zestaw szukan powinien być przesunięty na południe, bliżej ul. Krygowskiego. Za zakrętem jest spory spadek i auta rozwijają znaczne prędkości już teraz na nieutwardzonej nawierzchni, dlatego pierwsze szykany powinny być nieco wcześniej niż jest to proponowane w projekcie	Zostanie zamieniona kolejność szukan, co jednocześnie spowoduje ich przesunięcie. Propozycja zostanie uwzględniona w dokumentacji projektowej.
48	Przewężenie nad przepustem. Miejsce przepustu stanowi jednocześnie jeden z najciekawszych punktów widokowych w tej okolicy. Po zachodniej stronie jest staw, który co roku zakwita grązelem żółtym i który jest siedliskiem bobra. Po wschodniej płynie strumień z licznymi tamami bobrów. Wiele osób zatrzymuje się tutaj, aby zrobić zdjęcia. Postuluje się przewężenie jezdni, podobne do tego, które naturalnie występuje na ul. Huby Moraskie pomiędzy stawami. Takie przewężenie umożliwi przejazd w jednej chwili jednemu pojazdowi. Auto jadące z naprzeciwka musi poczekać. Jest to swego rodzaju śluza, która reguluje ruch. Uzyskane w ten sposób miejsca można przeznaczyć dla pieszych. Można tam również zainstalować tablicę edukacyjną o tematyce siedlisk bobrów.	Wprowadzenie przewężeń na przepustach do 4m wymaga analizy pod kątem zgodności z przepisami. Zostanie ona przeprowadzona na etapie prac nad dokumentacją projektową.
49	Podwojenie szykany na odcinku od skrzyżowania z Hubami Moraskimi do skrzyżowania z ul. Szwejkowskiego. Na tym odcinku znajdują się największe skupiska mieszkańców. Bloki znajdują się przy ulicy, a wielu mieszkańców przechodzi tędy do lasu (kilka wejść do lasu). Postuluje się bardziej wyraźnie ograniczenie prędkości poprzez dodatkowe szykany, które spowolnią ruch i też zmniejszą atrakcyjność ulicy jako alternatywy dla ul. Krygowskiego.	Na odcinku 220 m zaprojektowane zostały dwa wyniesione skrzyżowania i dwa zawężenia jezdni, które skutecznie ograniczą prędkość pojazdów.
50	Na odcinku od ul. Szwejkowskiego do ul. Pollaka proponuje się wprowadzenie szykany analogicznej do poprzednich czyli węższą, na krótszym odcinku, ale wchodząca bardziej w głąb do osi jezdni. Ryzyko związane z proponowanymi w projekcie szukanami jest takie, że jeżeli nie będzie ruchu z przeciwnej strony kierowca może, trzymając się osi jezdni pokonać całe odcinki bez wytracania prędkości.	Przy zastosowaniu "esowania jezdni" pojedyncza szykana musi mieć szerokość 4m. Na omawianym odcinku oprócz szukan znajdują się również wyniesione skrzyżowania, co skutecznie ograniczy prędkość pojazdów.
51	Nie należy niszczyć Stawów Umultowskich.	Projektowana przebudowa ulicy Umultowskiej w żadne sposób nie ingeruje w teren Stawów Umultowskich.
52	Przy skrzyżowaniu z ul. Szwejkowskiego powinno znajdować się przejście dla pieszych przez Umultowską dla ludzi, którzy spacerują do lasu. Tam jest mnóstwo ścieżek.	Wariant nr 1 zakłada wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości "Tempo 30", więc piesi będą mogli przechodzić przez jezdnię w dowolnym miejscu (ale nie będą mieli pierwszeństwa, jak w strefie zamieszkania).
53	Czy rozważano wykonanie nawierzchni z kostki brukowej? Taka kostka bardzo dobrze zaznaczałaby osiedlowy charakter tej ulicy. Wszystkie drogi na osiedlu Różany Potok są wykonane z kostki. Jeżeli hałas generowany przez auta jadące 30 km/h po kostce byłby znacznie większy niż po asfalcie, wtedy i tylko wtedy użycie asfaltu byłoby zasadne.	Rozważano, ale nie zdecydowano się na nawierzchnię z kostki ze względu na hałas generowany przez samochody.
54	Należy zapewnić lokalne zagospodarowanie wody opadowej.	Prace projektowe będą prowadzone w kierunku zagospodarowania wody opadowej na miejscu.
55	Należy zachować betonowy podest, który znajduje się na skraju stawu przy przepuście pod ulicą Umultowską. Jest to dobry punkt widokowy na staw. W rejonie tego przepustu powinno się też znajdować przejście dla pieszych. Dużo ludzi idzie drogą leśną od strony osiedla i przechodzi przez Umultowską, żeby dostać się do pieszych dróg na terenie UAM.	Podest zostanie zachowany. Przy projektowaniu przepustu uwzględnione zostaną jego walory widokowe i zastosowane odpowiednie rozwiązania (barierki).
56	Wnioskujemy o rezygnację z wprowadzenia ścieżki rowerowej po skosie z Umultowskiej w Szwejkowskiego. Szwejkowskiego to droga osiedlowa bez wydzielonej ścieżki rowerowej, dlatego takie nawiązanie nie ma sensu, poza tym wprowadza niebezpieczeństwo wjazdu rozpędzonych rowerów wprost na jezdnię. Dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów proponujemy uspokojenie ruchu i zmuszenie rowerzystów do spokojniejszej jazdy. Dodatkowo zwracamy uwagę na dwukrotne na krótkim odcinku około 20 metrów, przecięcie ciągu pieszego przez ścieżkę rowerową, co może spowodować niebezpieczeństwo w ruchu pieszych.	Połączenie ul. Umultowskiej z ul. Szwejkowskiego zostanie zaprojektowane zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania.
57	Wnioskujemy o przesunięcie ławeczki z terenu na wysokości parkingu Umultowska 102 - takie przesunięcie o około 20 metrów w kierunku ulicy Krygowskiego umożliwi oszczędzenie nasadzeń w pasie rozdzielającym parking i ciąg pieszo-rowerowy.	Proponowane rozwiązanie zostanie wprowadzone do ostatecznej wersji koncepcji.

58	Postulujemy otwarcie dla ruchu ulicy Lisowskiego - dzięki temu ruch do garaży zlokalizowanych na tej ulicy oraz dojazd do centrum osiedla nie będzie kanalizowany ulicą Szwejkowskiego, co stanowi wąskie gardło naszego osiedla. Dodatkowo, otwarcie dla ruchu ulicy Lisowskiego, spowoduje powstanie kolejnego elementu <u>spowalniającego ruch na ulicy Umultowskiej.</u>	Tego rodzaju rozwiązanie nie jest brane pod uwagę.
59	Nie ma miejsc parkingowych na odcinku od Krygowskiego aż prawie do szkoły. Jakie zabezpieczenia będą aby <u>uniemożliwić parkowanie na ścieżkach i pasach zielonych?</u>	Nasadenia drzew wyeliminują możliwość parkowania w miejscach niedozwolonych. Na wysokości ZSP nr 9 zaprojektowanych zostało 20 miejsc postojowych.
60	Każde ze skrzyżowań powinno zostać zaprojektowane jako skrzyżowanie równorzędne.	Wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych to element projektu stałej organizacji ruchu, który będzie stanowił odrębne opracowanie. Nie mniej jego zastosowanie należy ocenić pozytywnie w kontekście <u>ograniczenia prędkości ruchu na projektowanej ul. Umultowskiej.</u>
61	Zachować należy możliwość parkowania równoległego w sąsiedztwie ZSP nr9	Zaprojektowanie prostopadłych miejsc postojowych pozwoliło zwiększyć ich liczbę. Taki sposób <u>parkowania wpływa również na ograniczenie prędkości ruchu.</u>
62	W sąsiedztwie ZSP nr 9 należy zamienić położeniem drogę rowerową z chodnikiem.	Lokalizacja chodnika i drogi rowerowej zostanie jeszcze przeanalizowana.
63	Należy zrezygnować z projektowania łączników rowerowych z ulicami poprzecznymi i zastosować wyokrąglenia <u>ułatwiające bezpośredni wjazd na drogę dla rowerów wzdłuż Umultowskiej.</u>	Drogi rowerowe zostaną zaprojektowane zgodnie ze Standardami rowerowymi Miasta Poznania.
64	Zaplanowane zwężenie ulicy z 5m do 4m, mające na celu wymuszenie ograniczenia prędkości, nie zmienia nic w tym temacie, ponieważ w godzinach szczytu samochody raczej jadą w jednym kierunku i nie muszą mijać się z <u>pojazdami z naprzeciwka. Zwężenie ulicy o jeden metr nie będzie przeszkodą wymagająca zwolnienia.</u>	Zastosowanie progów zwalniających, "esowania" jezdni oraz wyniesionych skrzyżowań skutecznie ograniczy prędkość ruchu.
65	Ruch na ul. Umultowskiej powinien być dwukierunkowy ale zaprojektowany w taki sposób, aby poprzez znaczne <u>zwężenie jezdni, na której zmieści się tylko jeden samochód (a inny poruszający się z przeciwnego kierunku, zmuszony będzie do czekania w zatoczkach w trakcie przejazdu pojazdu z przeciwnego kierunku), którego kierowca zmuszony był do zatrzymania się i przepuszczenia pojazdu z naprzeciwka.</u>	Takie rozwiązanie zostało uwzględnione w koncepcji budowy ul. Umultowskiej.
66	Czy dokonano uzgodnień wariantu 1 bądź do wariantu 2 i czy wnosil uwagi Koordynator Do Spraw Estetyki i <u>Wizerunku Miasta (plastyk miejski), Miejska Społeczna Rada ds. Osób Niepełnosprawnych?</u>	Dokumentacja koncepcyjna podlega opiniowaniu, nie uzgodnieniom. Wystąpiono o opinie do odpowiednich jednostek miejskich.
67	Nie przedstawiono na konsultacjach wyników inwentaryzacji drzewostanu. Komunikat przekazany mieszkańcom, iż wariant 1 to konieczność wycinki ponad 120 drzew zaś wariant nr 2 to wycinka około 50 drzew to lakoniczna <u>informacja a nie opracowanie.</u>	Przeprowadzono wstępną inwentaryzację geodezyjną drzew, określającą szacunkową liczbę drzew przeznaczonych do wycinki. Właściwa inwentaryzacja będzie wykonana na etapie przygotowywania projektu budowlanego.
68	Nie podano na konsultacjach ilości (w miejsce wyciętych) nowych drzew, kompensacji przyrodniczej dla wariantu 1 i wariantu 2. Pokazano jedynie wizualizacje młodych drzewek zasadzonych w trudnych warunkach (piaski deficyt wody). Mieszkańcy nie otrzymali zatem informacji w jaki sposób zostanie wyrównany bilans środowiskowy. Proszę o <u>wyjaśnienie dlaczego nie zostało to przedstawione.</u>	Przeprowadzono wstępną inwentaryzację geodezyjną drzew, określającą szacunkową liczbę drzew przeznaczonych do wycinki. Właściwa inwentaryzacja będzie wykonana na etapie przygotowywania projektu budowlanego. Również wówczas powstanie właściwy projekt nasadzeń.
69	Nie przedstawiono opracowania- Przeprowadzenie analizy związanej z odprowadzaniem wód deszczowych z utwardzonej powierzchni – jezdni. Zaznaczono jedynie, że konieczna będzie odwodnienie. Proszę o odpowiedź <u>dlaczego taka analiza nie została przedstawiona.</u>	Wystąpiono do spółki Aqanet SA o zaopiniowanie dokumentacji koncepcyjnej.
70	Zastrzeżenia wobec wariantu 1: Został tak zaplanowany ze preferuje ruch samochodowy. Na odcinku około 1 km dla pieszego idącego z kierunku szkoły oznacza to pokonanie skrzyżowania ulica (Anyżowa) Pollaka, dalej po krótkim przejściu pokonanie następnego skrzyżowania ul. Szwejkowskiego. Dalej idąc wzdłuż bloku nr 102 około 90 m kolejnego skrzyżowania ulica Huby Moraskie , konieczność przejście przez ulicę Umultowską zmiana chodnika ze strony wschodniej na zachodnią po dojeździe z wylotu ul. Umultowskiej do ul. Krygowskiego ponowne przejście przez ulicę Umultowską na chodnik po stronie wschodniej, aby dojść na przejścia na pasy na ulicy Krygowskiego. Taka sytuacja stwarza zagrożenie dla pieszych, szczególnie dla dzieci idących do lub ze szkoły. Podobnie rzecz ma się z <u>drogą rowerową</u>	W wariacie 1 zaprojektowano wydzielony chodnik dla pieszych, wyniesione skrzyżowania, na których znajdują się przejścia dla pieszych oraz szykany, które mają spowolnić ruch. Wszystkie te elementy zapewnią bezpieczeństwo pieszym.
71	W przypadku decyzji o realizacji wariantu 1, rekomendujemy rezygnację z wytyczania wydzielonej drogi dla rowerów na odcinku stawów, a pozostawienie przed szkołą, gdzie będzie występował duży ruch samochodowy. Ulica Umultowska jest projektowana jako ulica z uspokojonym ruchem, z fizycznymi elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatem ruch rowerowy powinien się na niej odbywać na zasadach ogólnych. Dla zwiększenia komfortu rowerzystów i jako dodatkowy element poprawienia bezpieczeństwa ruchu proponujemy rozróżnienie pasów nawierzchni przy pomocy koloru i rodzaju kostki betonowej. Ponadto rekomendujemy rozcięcie przejazdu również w wariacie 1 poprzez zastąpienie jezdni ruchu ogólnego, np. pomiędzy ul. Pollaka a parkingiem przy ZSP nr 9 lub zaraz za ul. Huby Moraskie, odcinkiem drogi dla rowerów, zabezpieczonej przed wjazdem innych pojazdów.	Budowa wydzielonej drogi rowerowej stanowi odpowiedź na oczekiwania mieszkańców wyrażone podczas drugiego etapu konsultacji społecznych
72	W obydwu prezentowanych wariantach drogi rowerowe i chodniki nie są dowiązane do istniejącej infrastruktury na skrzyżowaniu z ul. Krygowskiego/Uniwersytetu Poznańskiego. W miejscu, gdzie występuje największy ruch samochodowy i krzyżują się drogi, świadomie tworzy się dziurę w infrastrukturze dla pieszych i rowerzystów.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.

73	Istniejące drogi rowerowe po obu stronach ul. Krygowskiego urywają się 35 metrów przed skrzyżowaniem. Brakuje przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ul. Umultowską po północnej stronie skrzyżowania. Rowerzyści jadący w kierunku kampusu powinni włączać się do ruchu ogólnego za skrzyżowaniem, gdzie występuje mniejsze natężenie ruchu samochodowego, a nie przed.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
74	Brakuje 45 metrów chodnika pomiędzy przystankiem autobusowym UAM Kampus, a ul. Umultowską. Jednokierunkowa jezdnia w najwęższym miejscu tego odcinka ma ponad 7 metrów.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
75	Przejście dla pieszych i przejazd rowerowy przez ul. Krygowskiego są odsunięte o 40 metrów od skrzyżowania. Tworzy to niewygodny i niezgodny ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania przebieg projektowanej trasy rowerowej wzdłuż ul. Umultowskiej/Połabskiej.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
76	Analogiczna sytuacja występuje po stronie północnej. Opracowany zakres projektu kończy się 150 metrów przed istniejącą infrastrukturą w okolicy skrzyżowania Umultowska/Widłakowa/Zagajnikowa. Brakuje 150 metrów chodnika i jezdni, aby zachować ciągłość.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
77	Samo skrzyżowanie Umultowska/Widłakowa/Zagajnikowa/Mleczowa ma niejasną organizację ruchu ponieważ na ulicy Zagajnikowej stoi znak A-7 informujący o konieczności ustąpienia pierwszeństwa. Cześć osiedla objęta jest strefą ograniczonej prędkości, natomiast brakuje jakichkolwiek fizycznych urządzeń wymuszających powolną jazdę. Skrzyżowanie, jak na strefę 30, jest bardzo rozległe i zachęca do przekraczania prędkości. Brakuje linii zatrzymania.	Proponowane rozwiązanie wykracza poza zakres opracowania.
78	Parking przed szkołą. Zalecamy pozostawienie parkowania równoległego tak, jak przyzwyczaili się parkować mieszkańcy. Przy parkowaniu prostopadłym kierowcy będą dojeżdżać kołami do krawężnika co spowoduje ograniczenie szerokości chodnika lub drogi dla rowerów, które na wysokości szkoły mają minimalne szerokości. Rekomendujemy zastosowanie separatorów lub skrócenie zatoki i pozostawienie obszaru na przód samochodu (kierowcy dojeżdżają do krawężnika).	Zaprojektowanie prostopadłych miejsc postojowych pozwoliło zwiększyć ich liczbę. Taki sposób parkowania wpływa również na ograniczenie prędkości ruchu. Separatory zostaną wprowadzone w projekcie stałej organizacji ruchu.
79	Projekt zakłada pogorszenie jakości chodnika i zastąpienie płyt chodnikowych, które są obecnie przed szkołą, kostką betonową. Sugerujemy wykonanie chodników z płyt.	Nawierzchnia chodników zostanie wykonana zgodnie z katalogiem nawierzchni.
80	W zatoce parkingowej przed ZSP nr 9 należy zaprojektować separatory konstrukcyjnie związane z nawierzchnią (nie prefabrykowane), w odległości ok. 0,5 m od krawężnika, aby uniemożliwić zbyt głębokie parkowanie pojazdów, ograniczające szerokość chodnika (lub drogi dla rowerów w przypadku uwzględnienia zmiany położenia ciągów).	Separatory będą zaprojektowane w ramach projektu SOR.
81	Wariant 1: W przypadku decyzji o wydzieleniu drogi dla rowerów przy realizacji wariantu I (wbrew rekomendacji ogólnej stowarzyszenia), postulujemy rozdzielenie na odcinku od ul. Krygowskiego do ul. Huby Moraskie chodnika i drogi dla rowerów i wytyczenie ddr po wschodniej stronie jezdni. Dzięki temu uniknie się konieczności dwukrotnego przerzucenia ciągu przez jezdnię, co wpłynie pozytywnie na wygodę i bezpieczeństwo rowerzystów. Wymaga to przesunięcia przebiegu jezdni w kierunku zachodnim. Na skrzyżowaniu z ul. Huby Moraskie oraz w innych miejscach stanowiących relację skrętną dla rowerzystów należy zaprojektować skrzyżowania teowe (4. wlot) lub obniżenie krawężnika. W okolicach przejścia dla małych zwierząt należy przy tym również zamienić przebieg ciągu pieszego i rowerowego.	Zaproponowana lokalizacja i przebieg chodnika i drogi rowerowej są zgodne z oczekiwaniami mieszkańców, wskazującymi na rekreacyjny charakter ul. Umultowskiej i jej bezpośredniego otoczenia.
82	Wariant 1: Łączniki drogi dla rowerów z ulicami poprzecznymi ("wąsy") nie są potrzebne na skrzyżowaniach bez sygnalizacji. Włączenie/wyłączenie z drogi dla rowerów następuje w tej sytuacji przez przejazd z wyokrągleniem.	Połączenia z drogami poprzecznymi zostaną wykonane zgodnie ze Standardami rowerowymi Miasta Poznania.