

Wielowariantowa koncepcja organizacji ruchu na Jeżycach

Podsumowanie uwag z konsultacji społecznych zgłoszonych do 27 października podczas spotkań i konsultacji internetowych

Poniższa tabela uwzględnia uwagi i propozycje zmian do wariantów W1 i W2 zaprezentowanej koncepcji organizacji ruchu na os. Jeżyce, przesłane do ZDM pocztą elektroniczną, pocztą tradycyjną oraz zgłoszone podczas spotkania z mieszkańcami i instytucjami. Powtarzające się postulaty zostały połączone w jeden, stąd różnica między liczbą pytań i odpowiedzi, a liczbą wszystkich otrzymanych zgłoszeń.

LP	Sugestie zmian / pytania	Odpowiedź
1	Zmiany możliwe do zaakceptowania to: ograniczenie tranzytu przez Jeżyce (jako idea), zmiana kierunku na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej, budowa ul. Św. Wawrzyńca (ulica powinna pojawić się również w wariancie 2), przerwanie ruchu na ul. Dąbrowskiego na wysokości Rynku Jeżyckiego ale pod warunkiem zachowania możliwości przejazdu tramwajów.	Proponowane zmiany będą ujęte w obu wariantach. Idea ograniczenia tranzytu przez dzielnicę będzie podtrzymana. Budowa św. Wawrzyńca będzie rozważana w obu wariantach. To zadanie inwestycyjne musi zostać wprowadzone do planu zadań wieloletnich, które uchwała Rada Miasta.
2	Wybudowana ul. Św. Wawrzyńca powinna być ulicą jednokierunkową z kierunkiem jazdy w stronę zachodu.	Ul. św. Wawrzyńca została zaplanowana jako dwukierunkowa do obsługi północnej części osiedla Jeżyce i ma również stanowić alternatywę dla ul. Dąbrowskiego w przypadku wyłączenia z ruchu fragmentu ulicy na wysokości Rynku Jeżyckiego. Ponadto dwukierunkowość zarówno ul. Dąbrowskiego jak i św. Wawrzyńca rozkłada ruch do północno-zachodniej części osiedla po równo na obie ulice.
3	Przy budowie ul. św. Wawrzyńca tylko do ul. Kościelnej może powstać nowy tranzyt w tym rejonie. Należy rozważyć budowę ul. Św. Wawrzyńca dalej, w kierunku wschodnim.	Budowa św. Wawrzyńca może przejąć część tranzytu, gdyż jej zadaniem jest zarówno poprawa dostępności północnej części osiedla jak i odciążenie ruchowe środkowej części osiedla Jeżyce. Jest to zadanie inwestycyjne, które musi zostać wprowadzone do planu zadań wieloletnich, które uchwała Rada Miasta.
4	Kiedy wybudowanie ulicy Wawrzyńca byłoby w ogóle możliwe, podobnie jak innych planowanych ulic, deptaków, itd. - na to też potrzebny jest budżet?	Zadanie inwestycyjne, jakim jest budowa ul. Św. Wawrzyńca musi zostać wprowadzone do planu zadań wieloletnich, które uchwała Rada Miasta. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu będących przedmiotem niniejszej analizy zakłada realizację tej inwestycji.

5	Należy sprzeciwić się budowie Nowej św. Wawrzyńca, jeżeli jej skrzyżowanie z ul. Żeromskiego będzie zawierać wszystkie relacje. Przejazd od zachodu ze św. Wawrzyńca na wprost na skrzyżowaniu w nowy odcinek powinien być zabroniony.	Obsługa ruchowa planowanego osiedla w północno-zachodniej części dzielnicy oparta na jednej ulicy – Dąbrowskiego jest niewystarczająca biorąc pod uwagę planowaną liczbę mieszkańców zasiedlających teren przemysłowy.. Ul. św. Wawrzyńca ma za zadanie rozłożyć ten ruch i umożliwić włączenie tego obszaru do ramy komunikacyjnej – dziś jest to niemożliwe ponieważ nie ma lewoskrętu z ul. Dąbrowskiego w ul. Przybyszewskiego.
6	Należy utrzymać obecnie obowiązującą organizację ruchu na Jeżycach z uwzględnieniem kilku zmian; przywrócenie lewoskrętu z Kraszewskiego w Zwierzyniecką, przywrócenie lewoskrętu z Kościelnej w Dąbrowskiego, przywrócenie parkowania ukośnego na ul. Słowackiego, budowa ul. Św. Wawrzyńca.	Dotychczasowe zmiany organizacji ruchu zostały wprowadzone po przeprowadzonych analizach i testach ruchu, takich jak wyłączenie sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Kościelna / Dąbrowskiego / Kraszewskiego gdzie stwierdzono pozytywny wpływ korekt. Wprowadzone zmiany są elementami uspokojenia ruchu i przecięcia tranzytu. Budowa ul. Św. Wawrzyńca jest potrzebna, a prowadzone analizy uwzględniają ją w każdym wariantcie.
7	Należy zachować „promienistą” organizację ruchu – od centrum w kierunku granic miasta, opartą na ramach komunikacyjnych. Koncepcja dla Jeżyc powinna uwzględniać taki właśnie układ.	Wybudowanie ulicy św. Wawrzyńca jest elementem uzupełnienia ramy komunikacyjnej.
8	Wariant skazujący kierowców na nadkładanie drogi nijak ma się do założenia o ograniczaniu ruchu i emisji spalin. Dotyczy to obu wariantów i dlatego żaden z nich nie jest do przyjęcia.	Wydłużenie przejazdu przez Jeżycy ma na celu ograniczenie wjazdu na teren osiedla osób dla których cel podróży znajduje się poza Jeżycami. Początkowo może być to źródłem utrudnień, jednak docelowo zmniejszy zarówno natężenie ruchu, jak i emisję spalin.
9	Należy w całości odrzucić zaproponowane warianty koncepcji organizacji ruchu i przygotować wariant trzeci, utrzymujący obowiązującą organizację ruchu i uwzględniający następujące zmiany: przywrócenie lewoskrętów z Kościelnej w Dąbrowskiego i ze Zwierzynieckiej w Kraszewskiego i z Mickiewicza w Zwierzyniecką, poszerzenie tunelu na ul. Kościelnej, wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ul. Zwierzynieckiej, przywrócenie poprzedniej szerokości jezdni i skośnego parkowania na ul. Słowackiego, wykonanie przystanków wiedeńskich, budowę wielopoziomowego parkingu w rejonie skrzyżowania Poznańskiej i Pułaskiego.	Zmiana organizacji ruchu na wskazanych skrzyżowaniach przynosi jak dotąd oczekiwany efekty, dlatego też rezygnacja z wprowadzonych rozwiązań nie jest rozważana. Przystanki wiedeńskie są zaplanowane do wykonania w ramach przebudowy ul. Dąbrowskiego. Rozbudowa tunelu na ul. Kościelnej to zadanie inwestycyjne, które musi zostać wprowadzone do planu zadań wieloletnich, uchwalanego przez Radę Miasta.

10	<p>Żaden z zaprezentowanych wariantów nie realizuje zakładanych celów. Obie propozycje wprowadzają jedynie komunikacyjny paraliż, szczególnie dla mieszkańców ul. Kościelnej, dla których poruszanie się po terenie Jeżyc, jak i wydostanie się poza dzielnicę będzie znacznie utrudnione.</p>	<p>Zmniejszenie natężenia ruchu generowanego przez przejazdy tranzytowe jest możliwe wyłącznie poprzez utrudnienie takich przejazdów i uczynienie ich nieoptycznymi. Warianty koncepcji organizacji ruchu zostaną zmienione w taki sposób, aby nie generować nadmiernych utrudnień dla mieszkańców dzielnicy.</p>
11	<p>Wprowadzenie „kieszeni” jest nie do przyjęcia. Podobnie jak odwrócenie kierunku ruchu na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej – to nic nie zmieni. Konieczne jest przywrócenie lewoskrętu z Kościelnej w Dąbrowskiego oraz budowa ul. Wawrzyńca. Podzielenie dzielnicy na „kieszenie” znacznie wydłuży mieszkańcom drogę od domu do parkingu – z uwagi na niedostateczną liczbę miejsc postojowych mieszkańcy często nie mogą parkować pod domem i zostawiają auta na oddalonych parkingach.</p>	<p>Odwrócenie kierunków na ul. Jeżyckiej i Poznańskiej ma za zadanie poprawić płynność ruchu. Układ ulic oparty na prawoskrętach usprawnia poruszanie się pojazdów – samochody oczekujące na możliwość skrętu w lewo często blokują możliwość przejazdu tym jadącym prosto. Celem zastosowania układu „kieszeniowego” jest ograniczenie lub uniemożliwienie przejazdów tranzytowych przez dzielnicę. W wariantcie W1 takie przejazdy nie zostały jednak całkowicie uniemożliwione.</p>
12	<p>Wariant 2 w sposób niedopuszczalny utrudnia wyjazd z ul. Kościelnej w kierunku centrum. Należy utrzymać możliwość zawracania na ul. Kościelnej na wysokości ul. Wąskiej lub odwrócić kierunek jazdy na kilkunastometrowym odcinku pomiędzy ul. Jeżycką a Św. Wawrzyńca. Wtedy zawracanie jadąc od ul. Dąbrowskiego odbywałoby się na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną przed tunelem kolejowym na ul. Kościelnej.</p>	<p>We wszystkich wariantach zawracanie na ul. Kościelnej przy ul. Wąskiej będzie dozwolone.</p>
13	<p>Należy zrezygnować z zastąpienia lewoskrętu z ul. Roosevelta w Dąbrowskiego lewoskrętem z ul. Poznańskiej – powinna zostać zachowana obecnie obowiązująca organizacja ruchu na skrzyżowaniu Roosevelta i Dąbrowskiego.</p>	<p>Zarówno jedno i drugie rozwiązanie zostanie uwzględnione w zaproponowanych wariantach.</p>
14	<p>Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu jest dobrym pomysłem, ale prawdopodobnie nie będzie skutecznie przestrzegane. Należy zamontować na ul. Kościelnej</p>	<p>Obowiązująca zmieniona organizacja ruchu na skrzyżowaniu ul. Kościelnej i Dąbrowskiego przynosi oczekiwane efekty, dlatego też nie jest rozważany powrót do stanu poprzedniego. W miejscach gdzie występuje potrzeba fizycznego ograniczenia prędkości ruchu pojazdów powinny pojawić się dodatkowe elementy wymuszające właściwą prędkość. Konsultowana</p>

	urządzenia spowalniające ruch (progi) oraz przywrócić lewoskręt z Kościelnej w Dąbrowskiego.	koncepcja stanowi podstawę dla projektu stałej organizacji ruchu, uwzględniającego montaż takich urządzeń.
15	Na odcinku ul. Dąbrowskiego od Rynku Jeżyckiego do skrzyżowania z ul. Roosevelta nie powinno się projektować głębokiego torowiska tramwajowego – należy zachować możliwość przejazdu z jednej strony Dąbrowskiego na drugą.	Geometryczne ukształtowanie torowiska umożliwi przejazd z jednej strony ul. Dąbrowskiego na drugą. Szczegóły organizacji ruchu będą procedowane na etapie tworzenia projektu stałej organizacji ruchu.
16	Czy istnieją analizy natężenia ruchu, które potwierdzają, że proponowana zmiana organizacji ruchu istotnie wpłynie na zmniejszenie tranzytu i natężenia ruchu w ogóle na terenie Jeżyc?	Tak. Wykonane analizy ruchu wskazują na to, że w wyniku zmian ruchu na osiedlu Jeżyc zmniejszy się.
17	Koncepcja organizacji ruchu na Jeżycach powinna zostać uzupełniona o siatkę ulic, która powstanie na terenach po fabryce Goplany (północno-zachodni kwartał Jeżyc).	Szczegóły dotyczące planowanej siatki ulic dla tej części Jeżyc są nadal przedmiotem prac projektowych. Nie mniej koncepcja zostanie uzupełniona o szkic siatki ulic, zgodny z dostępnymi na ten moment informacjami.
18	Rondo na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej i Jeżyckiej jest dobrym pomysłem, ale to rozwiązanie powinno być wprowadzone testowo i ewentualnie dopiero po sprawdzeniu czy się sprawdza - na stałe. Podobnie w ramach testu powinno zostać wprowadzone odwrócenie kierunków ruchu na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej.	Rozważana jest możliwość testowego wprowadzania tego rozwiązania.
19	Zmiana organizacji ruchu na Polnej jest do przyjęcia pod warunkiem rezygnacji z sygnalizacji świetlnej i przy budowie skrzyżowań wyniesionych.	Planowana jest rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na rzecz wyniesionych skrzyżowań.
20	W jaki sposób koncepcja organizacji ruchu będzie skoordynowana z pracami torowymi na odcinku ul. Dąbrowskiego od Rynku Jeżyckiego do skrzyżowania z ul. Żeromskiego?	Koncepcja uwzględni zmiany wskazane w projekcie remontu ul. Dąbrowskiego na wskazanym odcinku.
21	Nie należy ograniczać tranzytu prowadzącego przez ul. Słowackiego – byłoby to utrudnieniem dla mieszkańców.	Utrudnienie przejazdów tranzytowych nie ma utrudniać poruszania się mieszkańcom, a zniechęcić kierowców, których cel podróży znajduje się poza terenem Jeżyc. Dzięki temu zmniejszy się liczba samochodów poruszających się po jeżyckich ulicach i poziom generowanych zanieczyszczeń.

22	Należy zachować ruch tranzytowy przez ul. Dąbrowskiego.	Wariant W3 zakładać będzie możliwość pozostawienia ruchu w ciągu ul. Dąbrowskiego pomiędzy Mostem Teatralnym, a ul. Żeromskiego.
23	Koncepcja nie uwzględnia ruchu rowerowego na ul. Poznańskiej i Jeżyckiej. W jaki sposób zostanie on tutaj zorganizowany?	Zgodnie ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania ruch rowerowy na wszystkich ulicach we wszystkich relacjach musi być dopuszczony dwukierunkowo co zostanie ujęte w szczegółowych projektach stałej organizacji ruchu.
24	Na obszarze objętym koncepcją powinny być wprowadzone skrzyżowania równorzędne.	Skrzyżowania równorzędne są zaplanowane w poszczególnych podobszarach (tzw. „kieszeniach”)
25	Geoankieta została zaprojektowana i zrealizowana w sposób nieprawidłowy – jej wyniki nie są reprezentatywne i nie prezentują rzeczywistych oczekiwań mieszkańców osiedla. Należy powtórzyć badanie przy zapewnieniu reprezentatywnego charakteru i umożliwiając wypowiedzenie się maksymalnie szerokiemu gronu mieszkańców.	Przeprowadzenie geoankiety było inicjatywą Rady osiedla Jeżyce i stanowiło wyłącznie jeden z wielu punktów wyjścia do opracowania koncepcji organizacji ruchu. Wyniki geoankiety w żaden sposób nie przesądzają o tym jaki kształt przyjmie ostatecznie organizacja ruchu na Jeżycach.
26	Geoankieta powinna zostać uzupełniona ankietą „analogową” i przeprowadzona ponownie – przed rozpoczęciem drugiego etapu konsultacji.	W wyniku pierwszego etapu konsultacji społecznych zmieniony zostanie wariant W1 oraz opracowany nowy, kompromisowy wariant W3. Jego opiniowanie będzie odbywać się na drodze konsultacji internetowych oraz podczas planowanych na drugą połowę stycznia 2018 spotkań z mieszkańcami. Każdy zainteresowany będzie miał również możliwość bezpośredniego lub listowego kontaktu z ZDM.
27	Zbyt dużym uprzywilejowaniem na Jeżycach cieszy się ruch rowerowy – to zaledwie kilka procent osób poruszających się w tym rejonie, dlatego należy skoncentrować się przede wszystkim na rozwiązaniach dla kierowców i pieszych.	Konsultowana koncepcja koncentruje się na organizowaniu ruchu samochodowego z naciskiem na zrównoważenie transportu w taki sposób, aby w odczuwalny sposób poprawić jakość poruszania się po osiedlu Jeżyce wszystkich jego uczestników.
28	Tranzyt przez Jeżyce nie powinien być ograniczany – wielu mieszkańców dzielnicy pracuje poza Poznaniem lub na obrzeżach miasta. Są oni skazani na poruszanie się autami, dlatego nowa organizacja ruchu powinna zapewnić sprawny wyjazd i powrót na teren osiedla, szczególnie w porannym i popołudniowym szczycie.	Ograniczenie tranzytu ma na celu poprawę warunku ruchu wewnątrz osiedla, a w konsekwencji – poprzez zmniejszenie natężenia ruchu – ułatwienie wyjazdu i powrotu na teren dzielnicy.
29	Analizy / inwentaryzacja ruchu powinna zostać powtórzona – obecnie po zakończeniu remontu Kraszewskiego i przy innych wprowadzonych zmianach sytuacja jest inna od tej, kiedy prowadzone były	Zasadnicza część badań została wykonana przy wyłączonej z ruchu ul. Kraszewskiego, przy czym pomiary te są sukcesywnie uzupełniane tak aby jak najlepiej odzwierciedlały obecną sytuację.

	badania. W związku z tym drugi etap konsultacji powinien poczekać na zakończenie ponownej inwentaryzacji.	
30	Proponowane rozwiązania wymagają szerokich konsultacji ze służbami – szczególnie z policją.	Rozwiązania zostały skonsultowane z instytucjami i służbami działającymi lub mającymi siedziby na Jeżycach. Podobne konsultacje odbędą się na etapie projektowania rozwiązań szczegółowych.
31	Koncepcja dla Jeżyc powinna być przygotowana w uzgodnieniu z organizacją ruchu na sąsiednich dzielnicach (Grunwald, Sołacz, Stare Miasto).	Ulice otaczające osiedle traktowane są jako tranzytowe. Koncepcja koncentruje się na ruchu wewnątrz osiedla dążąc do ograniczenia tranzytu przez ulice wewnątrz Jeżyc.
32	Należy przywrócić możliwość przejazdu z ul. Mickiewicza w Zeylanda.	Zmienione warianty koncepcji utrzymają ruch na ul. Mickiewicza od Zeylanda do Słowackiego w jednym kierunku.
33	Należy zbadać jak rzeczywiście uniemożliwienie tranzytu przez Jeżyce wpłynie na poruszanie się wewnątrz dzielnicy („być może wcale nie będzie tak źle?”)	Analizy ruchu są i będą prowadzone. Zarówno zmieniony wariant W1, jak i nowy wariant W3 umożliwiają przejazd pomiędzy poszczególnymi kwartałami („kieszeniami”) dzielnicy.
34	Koncepcja nie uwzględnia problemów przepustowości ulic układu podstawowego – w jaki sposób zostanie rozwiązany problem korkujących się ulic Roosevelta, Bukowskiej i Przybyszewskiego?	Obecnie skrzyżowania włączające osiedle do układu podstawowego są obciążone równomiernie (po ulicach podporządkowanych przenoszą poza ruchem lokalnym odbywa się także ruch tranzytowy). Po wyłączeniu tranzytu przez osiedle zostanie przeprowadzona optymalizacja systemu sterowania ruchem, w tym sygnalizacji świetlnej.
35	Należy wybudować lewoskręt z ul. Dąbrowskiego w Przybyszewskiego.	Aby możliwe było udostępnienie lewoskrętu z ul. Dąbrowskiego w Przybyszewskiego, konieczne jest zmniejszenie natężenia ruchu tranzytowego w kierunku zachodnim. Wprowadzenie tego lewoskrętu zostanie zaproponowane w zmienionym wariantcie W1 koncepcji.
36	Należy wybudować wielopoziomowe parkingi w każdej z kieszeni, co pozwoliłoby na likwidację miejsc postojowych na wąskich odcinkach ul. Dąbrowskiego i poszerzenie w tych miejscach chodników.	Jest to zadanie, które wykracza poza zakres konsultowanej koncepcji. Inwestycje tego typu muszą zostać ujęte w planie wieloletnim, uchwalanym przez Radę Miasta.
37	Ul. Słowackiego na odcinku od Placu Asnyka do ul. Reja powinna mieć ten sam kierunek ruchu co pozostała część ulicy Słowackiego.	W wariantcie 1 do wprowadzona będzie zmiana, w której jeden kierunek zostanie przywrócony a przestrzeń w rejonie placu będzie uspokojona.
38	Na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego i Wawrzyniaka należy zainstalować lustra drogowe lub sygnalizację świetlną.	Uwaga będzie rozważona na etapie opracowania szczegółowego projektu.

39	Parking naprzeciwko szpitala Raszei powinien zostać udostępniony mieszkańcom.	Przedmiotowy parking płatny jest ogólnodostępny – mogą korzystać z niego również mieszkańcy. Ponadto projektowany jest nowy parking na ulicy Niskiej.
40	Wszędzie tam, gdzie to możliwe należy wybudować przystanki wiedeńskie.	Trwają starania aby wszystkie perony przystankowe zostały wyniesione – rozwiązanie takie zostało uwzględnione między innymi w projekcie przebudowy ul. Dąbrowskiego.
41	Na ul. Zwierzynieckiej powinien zostać przywrócony ruch dwukierunkowy.	Ruch dwukierunkowy na ul. Zwierzynieckiej będzie możliwy od ul. Prusa do ul. Gajowej.
42	Obszary w ramach „kieszeni” powinny mieć organizację ruchu pod shared space z 20 km/h, a w przyszłych przebudowach ulic – projekty zgodne z założeniami przestrzeni współdzielonych.	Na etapie koncepcji nie są rozpatrywane szczegółowe rozwiązania geometryczne bądź budowlane dla poszczególnych ulic. Ostateczny kształt będzie wynikał z ogólnych założeń organizacji ruchu dla tego obszaru.
43	Niezależnie od wariantu skręt z Roosevelta w lewo w Dąbrowskiego powinien być zakazany.	Rozwiązanie zostało ujęte w wariantcie W2, który w wyniku pierwszego etapu konsultacji społecznych został odrzucony jako zbyt radykalny. W wariantach przedłożonych do dalszych konsultacji lewoskręt z ul. Roosevelta w Dąbrowskiego zostanie utrzymany.
44	Wariant 2, wraz z nasadzeniami zieleni jest najlepszym rozwiązaniem.	Możliwości pozyskania nowych przestrzeni pod zieleń będą rozważane na etapie szczegółowych projektów. Wariant W2 został odrzucony w wyniku pierwszego etapu konsultacji społecznych jako zbyt radykalny.
45	Zaprezentowana koncepcja nie uwzględnia projektu parkowania na ul. Prusa.	Na etapie analizy sieci drogowej osiedla rozważany jest głównie układ i rozkład ruchu pojazdów. Wyznaczenie miejsc postojowych będzie jednym z działań na etapie projektowania rozwiązań szczegółowych.
46	Wszelkie działania zmierzające do ograniczenia ruchu na Jeżycach zasługują na poparcie.	Jest to celem konsultowanej koncepcji, niemniej jednak dostępność dojazdu dla zapewnia podstawowej obsługi jest priorytetem dla projektantów.
47	Wariant 1, uwzględniający budowę ul. Wawrzyńca jest rozwiązaniem niesolidarnym – obciąża w dużej mierze głównie ul. Kościelną. Kościelna i Jeżycka już teraz są bardzo zatłoczone i utrudniają poruszanie się zarówno kierowcom, jak i pieszym.	Budowa ul. Św. Wawrzyńca została uwzględniona w każdym z wariantów konsultowanej koncepcji i jest warunkiem koniecznym dla zapewnienia komfortowego poruszania się po terenie osiedla przy jednoczesnym ograniczeniu przejazdów tranzytowych, co jest głównym celem projektowanych zmian.
48	Idea wyeliminowania tranzytu przez Jeżyce zasługuje na pełne poparcie. Dopracowania wymagają rozwiązania zaproponowane dla północno-wschodniego kwartału Jeżyc. brakuje łatwiejszej możliwości dojazdu od strony zachodniej (tj. DK92 w ciągu ulicy Dąbrowskiego i DW307 w ciągu ulicy Bukowskiej). Zgodnie z tym wariantem po wprowadzeniu wszystkich zmian taki	Ul. św. Wawrzyńca została zaplanowana do obsługi północnej części osiedla Jeżyce i ma również stanowić alternatywę ul. Dąbrowskiego w przypadku wyłączenia z ruchu fragmentu ulicy na wysokości Rynku Jeżyckiego. Ponadto dwukierunkowość zarówno ul. Dąbrowskiego jak i św. Wawrzyńca rozkłada ruch do północno-zachodniej części osiedla po równo na obie ulice. We wszystkich wariantach zawracanie na Kościelnej przy ul. Wąskiej zostanie dopuszczone.

<p>dojazd wymagałby przejazdu ul. Bukowską do Zeylanda, dalej Zwierzyniecką i skrętu w lewo na Rondzie Kaponiera oraz skrzyżowaniu Roosevelta/Poznańska. Jest to zbyt duże utrudnienie i wymaga zmiany. Proponuje się modyfikację polegającą na budowie ul. Wawrzyńca od ul. Żeromskiego do ul. Kościelnej oraz umożliwieniu nawrotu w ciągu ul. Kościelnej na wysokości ulicy Wąskiej. Dodatkowo należy rozważyć zakaz przejazdu na wprost z obecnie istniejącego odcinka ul. Wawrzyńca (czyli między ul. Polską a Żeromskiego) w nowy (ul. Żeromskiego do ul. Kościelnej).</p>	
--	--

Uwagi i sugestie zgłoszone przez firmy i instytucje

49	Przygotowanie koncepcji organizacji ruchu powinny poprzedzić konsultacje ze wszystkimi grupami interesariuszy, tj. mieszkańcami, instytucjami i firmami działającymi na terenie Jeżyc. Dopiero potem należy przystąpić do projektowania rozwiązań drogowych	Zaprezentowane warianty organizacji ruchu oparte zostały na przeprowadzonych ankietach oraz wnioskach z analiz natężenia ruchu i na wskazaniach Rady Osiedla. Prace nad koncepcją trwają i wdrożenie jakiegokolwiek z rozwiązań nie jest przesądzone. Materiał przygotowany przez projektanta stanowi punkt wyjścia do dyskusji na temat optymalnych kierunków projektowania dla przedmiotowego obszaru.
50	Prace nad koncepcją powinny być skonsultowane i skoordynowane z Miejską Pracownią Urbanistyczną, szczególnie przy opracowaniu rozwiązań dla północno-zachodniego kwartału Jeżyc	Plan miejscowego zagospodarowania dla osiedla Jeżyce jest w trakcie opracowywania przez MPU. Najnowsze uwarunkowania wynikające z MPZP dla tego obszaru zostaną uwzględnione w dalszych etapach opracowywania koncepcji.
51	Jednym z kluczowych elementów wprowadzania zmian organizacji ruchu na Jeżycach jest budowa ul. Wawrzyńca pomiędzy ul. Niestachowską, a Kościelną. Inwestycja ta będzie miała szczególne znaczenie dla obsługi komunikacyjnej osiedla mieszkaniowego planowanego na terenach po fabryce Goplany, Apatora – Powogazu i Wiepofamy (w/w północno-zachodni kwartał).	Budowa św. Wawrzyńca jest kluczowa z punktu widzenia obsługi całego osiedla i zostanie uwzględniona we wszystkich konsultowanych wariantach.
52	Koncepcja organizacji ruchu na Jeżycach powinna uwzględniać budowę prawoskrętów z ul.	Proponowane warianty nie są sprzeczne ze wskazanym opracowaniem. Na poziomie układu sieci drogowej i relacji na skrzyżowaniu uwzględniono projekt inwestora.

	Dąbrowskiego w Janickiego i z Janickiego w Dąbrowskiego. Wielowariantowa koncepcja ich budowy została złożona przez spółkę Apator – Powogaz w ZDM w styczniu 2015 roku	
53	Rada Osiedla Jeżyce zasugerowała uwzględnienie ul. Wawrzyńca tylko w jednym z wariantów w obawie, że oczekiwanie na budowę tej ulicy spowoduje znaczne opóźnienie we wprowadzaniu zmian organizacji ruchu. Projekt ul. Wawrzyńca powinien jednak być uwzględniony w każdym z proponowanych wariantów.	Ulica św. Wawrzyńca będzie uwzględniona we wszystkich wariantach konsultowanej koncepcji. Natomiast termin jej budowy nie wpływa na możliwość wprowadzenia zmian na pozostałym obszarze osiedla.
54	Szpital Ginekologiczno-Położniczy: wyłączenie sygnalizatorów świetlnych podczas remontu ul. Kraszewskiego usprawniło dojazd do szpitala, warto utrzymać to rozwiązanie.	Planowana jest rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na rzecz budowy wyniesionych skrzyżowań.
55	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Polnej ograniczy możliwość dojazdu do szpitala; będzie on wtedy możliwy tylko od strony skrzyżowania ul. Polnej i Bukowskiej. To poważne utrudnienie dla funkcjonowania lecznicy, dlatego należy zrezygnować z tej zmiany. Wjazd do szpitala przez bramę pożarową przy ul. Bukowskiej jest wjazdem technicznym dla dostaw – skierowanie ruchu karetek i pacjentów tamtędy nie jest możliwe.	Wariant 1 zastał skorygowany w ten sposób aby był możliwy dojazd również od strony ul, Szamarzewskiego i Długosza. Rekomendujemy wykorzystanie dojazdu karetek do szpitala także przez wjazd od ul. Bukowskiej. Wymaga to zmian zasad ruch po drogach wewnątrz szpitala- zadanie dla administratora obiektu.
56	Starostwo Powiatowe: należy zwrócić uwagę na zachowanie lub zwiększenie liczby miejsc postojowych dla petentów odwiedzających Starostwo – to w dużej mierze osoby z okolic Poznania, nie mające możliwości dojazdu innego niż samochodem, a ponadto wiele spraw wymaga przyjazdu autem (rejestracja pojazdu, odbiór dokumentacji, itp.). Miejsca postojowe powinny być zlokalizowane w pobliżu Starostwa, żeby ograniczyć konieczność poszukiwania wolnych miejsc na sąsiednich ulicach.	Szczegóły rozwiązań dotyczących miejsc parkingowych i sposobu parkowania będą analizowane podczas projektowania stałej organizacji ruchu dla poszczególnych ulic.

57	Spółka Targowiska: Należy zapewnić kupcom handlującym na Rynku Jeżyckim możliwość dojazdu na targowisko z dostawami oraz zaparkowania pojazdów (szczególnie chłodni) w jego bezpośrednim sąsiedztwie.	Koncepcja nie zakłada zablokowania dostępu do Rynku Jeżyckiego dla handlujących jak i kupujących. Kwestia parkowania i szczegółowej lokalizacji miejsc postojowych będzie rozpatrywana podczas projektowania stałej organizacji ruchu dla poszczególnych ulic.
58	Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu z ograniczeniem prędkości do 30km/h jest zasadne, nie mniej wszelkie zmiany wymagają w pierwszej kolejności określenia oczekiwań i potrzeb mieszkańców dzielnicy oraz instytucji.	W tym celu prowadzone są konsultacje społeczne i analizowane różne warianty rozwiązań.
59	Komenda Miejska Policji i Komisariat Poznań - Jeżyce: Zaprezentowane warianty w niedostateczny sposób zapewniają obsługę komunikacyjną instytucji, w tym również jednostek policji.	Należy pamiętać iż jednostki Policji jak i wiele instytucji na terenie Osiedla zlokalizowana jest w ściśle zurbanizowanym otoczeniu. Projektowane rozwiązania mają na względzie zapewnienie możliwie dogodnego dojazdu do instytucji zlokalizowanych na terenie Jeżyc.
60	Zaprezentowana koncepcja ograniczy dostępność miejsc postojowych, co również stanowi jej poważny mankament.	Rozwiązania prezentowane w koncepcji dotyczą ogólnych kierunków organizacji ruchu. Lokalizacja miejsc postojowych będzie przedmiotem dyskusji na etapie prac nad szczegółowymi rozwiązaniami dla konkretnych ulic. Niemniej należy pamiętać, że obecnie pewna część miejsc wyznaczona jest w sposób niezgodny z przepisami i takie kwestie na pewno będą regulowane przy wprowadzaniu zmian.
61	Do komendy wojewódzkiej dojeżdża wielu ludzi spoza Poznania, niekoniecznie znających miasto. Dojazd powinien być zatem prosty i możliwy do oznakowania znakami pionowymi.	Obecne oznakowanie dojazdu do Komendy Wojewódzkiej w ramach istniejącego Systemu Informacji Miejskiej zostanie dostosowane do wprowadzonych zmian.
62	Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy: Projekt nowej organizacji ruchu powinien uwzględniać dopuszczenie ruchu taksówek po buspasach.	Propozycja zostanie rozpatrzona na kolejnym etapie prac nad docelową organizacją ruchu.