

RAPORT

z Konsultacji społecznych dotyczących projektu: "Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych Starołęka i Górczyn, a także parkingu P&R Miłostowo"

Od dnia 17 lipca 2017 do 31 lipca 2017 roku trwały konsultacje społeczne prowadzone przez Wydział Transportu i Zieleni UMP dotyczące projektu pt.: "Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych Starołęka i Górczyn, a także parkingu P&R Miłostowo".

Planowany projekt zakłada stworzenie kolejnych parkingów typu Park&Ride na terenie miasta Poznania. Parkingi P&R są elementami planowanych w tych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych, które pozwolą na dogodne przesiadki użytkowników transportu indywidualnego na publiczny transport zbiorowy (autobus, tramwaj, kolej, rower). Założenia przyjęte jako główny cel wdrażania tego zadania to przede wszystkim zachęcenie do zmiany transportu z indywidualnego na zbiorowy, co w efekcie wpłynie na korzystną zmianę w podziale modalnym podróży na rzecz efektywnych i ekologicznych środków transportu publicznego, a także wpłynie pozytywnie na usprawnienie ruchu miejskiego.

Celem konsultacji było zapoznanie wszystkich zainteresowanych – mieszkańców Miasta Poznania oraz gmin ościennych dojeżdżających do stolicy Wielkopolski, przedsiębiorców, właścicieli nieruchomości, przedstawicieli instytucji – z planowanymi zakresami inwestycji, zmianami jakie są zaproponowane w koncepcjach oraz poznanie ich opinii, uwag i sugestii w tym temacie. Dla Miasta ważne było pozyskanie społecznej akceptacji dla proponowanych zmian oraz wysłuchanie propozycji poprawiających funkcjonalność projektu dla przyszłych użytkowników.

Podczas konsultacji były rozważane i dyskutowane koncepcje funkcjonalno-przestrzenne dla parkingów P&R planowanych w trzech lokalizacjach:

1. Górczyn - rejon pętli autobusowej i tramwajowej

2. Starołęka - okolice pętli autobusowej
3. Miłostowo - rejon pętli tramwajowej

Pisemne uwagi i propozycje w ramach przedmiotu konsultacji społecznych można było składać przez cały okres trwania konsultacji drogą elektroniczną na adres: tz@um.poznan.pl oraz pocztą na adres Wydział Transportu i Zieleni UMP, ul.3 Maja 46, 61-728 Poznań.

W ramach konsultacji odbyły się również trzy spotkania konsultacyjne:

1. P&R Górczyn - 18 lipca 2017 r. godz.17.00 - Osiedle Górczyn, Gimnazjum nr 50 ul. Ściegiennego 10,
2. P&R Starołęka - 19 lipca 2017 r. godz.17.00 - Osiedle Starołęka-Minikowo-Marlewo, Szkoła Podstawowa nr 59, ul. Baranowska 1,
3. P&R Miłostowo - 20 lipca 2017 r. godz.17.00 - Osiedle Antoninek-Zieliniec-Kobylepole i Warszawskie-Pomet-Maltańskie, Szkoła Podstawowa nr 87, ul. Leszka 42,

podczas których przedstawiono ogólne założenia projektu, a także szczegółowo omówiono uwarunkowania dotyczące budowy inwestycji w lokalizacjach danego Osiedla, w tym m.in. aspektów środowiskowych (ingerencja w zieleni), organizacji ruchu, a także ewentualnych utrudnień dla mieszkańców i przedsiębiorców.

Łącznie we wszystkich spotkaniach wzięło udział ok. 100 osób, natomiast liczba osób zgłaszających uwagi wszystkimi możliwymi kanałami komunikacji wyniosła 44. W toku konsultacji zgłoszono do rozpatrzenia szereg zagadnień, które pogrupowano do łącznie 72 uwag.

Uwagi ogólne:

1. Nawierzchnia chodników powinna być ujednolicona (płyta betonowa 25x25 cm, ewentualnie 50x50 cm), a wszystkie drogi rowerowe powinny być wykonane z asfaltu.

ODP. Nawierzchnie chodników przewiduje się wykonać z płyt chodnikowych 0,5x0,5 m, natomiast ciągi pieszo – rowerowe i rowerowe przewiduje się wykonać z nawierzchni bitumicznej.

2. Pierwszeństwo ciągów pieszo-rowerowych nad drogami wewnętrznymi wzmocnione ciągłością nawierzchni

ODP. Na całej długości chodników, ciągów pieszo-jezdnych oraz dróg rowerowych planuje się wykonanie jednolitej warstwy ścieralnej nawierzchni (wierzchniej warstwy),

zachowując priorytet nawierzchni chodników, ścieżek na zjazdami do posesji, czy też drogami wewnętrznymi. Co jest zgodne z obowiązującymi standardami w Poznaniu wyznaczone przez m.in. ZDM

Uwagi dotyczące budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Górczyn:

1. Czy przewiduje się poszerzenie ilości pasów ruchu z wiaduktu?

ODP. Zwiększenie przepustowości na skrzyżowaniu w kierunku wjazdowym do centrum jest wpłynie pozytywnie na ruch w mieście, a także nie jest niezgodne z charakterem projektu, który ma promować rozwiązania dla transportu zbiorowego.

2. Czy zostanie zsynchronizowane światło na wiadukcie przy skręcie w lewo w ul. Ściegiennego ze światłem zielonym na ul. Zgoda?

ODP. Realizacja inwestycji uwzględnia synchronizację świateł na przedmiotowych skrzyżowaniach.

3. Czy możliwe będzie przeniesienie stacji rowerów w inne miejsce?

ODP. Do ew. dalszych analiz na etapie projektu. Zmiana lokalizacji PRM jest organizacyjna w zakresie zagospodarowania terenu nie mniej wskazane jest aby PRM był poblizu dworca.

4. Czy będzie możliwość lewoskrętu ze stacji paliw na ul. Zgoda?

ODP. Brak możliwości dla zachowania kierunku lewoskrętu ze stacji paliw powyższe związane jest z bezpośrednią lokalizacją stacji w rejonie skrzyżowania i zwiększenie ilości pasów na wlocie w ul. Zgoda i tym samym długości akumulacji dla pojazdów wjeżdżających na parking.

5. Czy będzie zakaz postoju samochodów na chodniku wokół pętli tramwajowej na ul. Zgoda?

ODP. W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę przedmiotowego chodnika z uwzględnieniem budowy opaski od strony jezdni (na szerokości, której przewiduje się lokalizację istniejących słupów trakcyjnych). Na szerokości opaski przewiduje się

fizyczne wygrodzenie w postaci słupków celem zlikwidowania parkowania na chodniku.

6. Nie będzie zmniejszenia tłoku samochodów na wiadukcie Górczyńskim?

ODP. Realizacja inwestycji ma zadanie ograniczyć ruch pojazdów w centrum miasta. Rozbudowa układu komunikacyjnego w zakresie udrożnienia ruchu na wiadukcie i wjeździe do miasta nie jest objęta przedmiotową inwestycją. Udrożnienie ruchu wjazdowego do miasta, stanowiłoby dalsze zachęcenie do wjazdu samochodów indywidualnych do centrum.

7. Jak wygląda kwestia toalet?

ODP. W ramach inwestycji przewiduje się budowę toalet w ramach nowoprojektowanego budynku dworca autobusowego, a także utrzymanie istniejących toalet w rejonie wiaduktu, przy czym istniejącą toaletę przewiduje się przebudować i w jej lokalizacji przewidzieć również dodatkową klatkę schodową stanowiącą jednocześnie obsługę komunikacyjną parkingu podziemnego.

8. Czy na terenie całej pętli, a także starego dworca kolejowego będzie monitoring?

ODP. W ramach inwestycji przewiduje się pełen monitoring terenu pętli, dworca, przystanków jak również parkingu podziemnego.

9. W jaki sposób zagospodarowana będzie zielen?

ODP. W ramach realizacji inwestycji zakłada się maksymalne wprowadzenie zieleni, jednak z uwagi na występujące uzbrojenie nie wszędzie będą mogły być nasadzenia trwałe. Stąd oprócz nasadzeń trwałych przewiduje się również wprowadzenie elementów z zakresu małej architektury tj. zieleni w donicach, jak również siedziska, wiaty i ławki..

10. Kto będzie utrzymywał i dbał o porządek?

ODP. Administratorem obiektu będzie jednostka miejska, prawdopodobnie będzie to Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

11. Czy parking nie mógłby być pod nitką wiaduktu w kierunku miasta ul. Głogowska/Rakoniewicka?

ODP. Ten obszar był rozważany, ale ostatecznie nie był wskazany do opracowania koncepcji, z uwagi na kwestie własnościowe i przeznaczenie tego terenu w dokumentach planistycznych.

12. Czy będą znajdować się wiaty na przystanku tramwajowym przy wiadukcie?

ODP. W ramach inwestycji przewiduje się ustawienie pojedynczych wiat na przystanku tramwajowym dla wsiadających, jak również przebudowę istniejących nawierzchni przystanków tramwajowych celem również dostosowania pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych.

13. Prośba o pozostawienie budynku handlowego w proponowanym projekcie i o proste rozwiązania pozostawienia budynku nie kolidujące z wykonywaną inwestycją.

ODP. Uwaga uwzględniona w ostatecznej koncepcji.

14. Na wysokości wjazdu do parkingu podziemnego powinno być wyznaczone dodatkowe przejście dla pieszych przez ul. Zgoda. Jest miejsce na azyl na środku, piesi będą mogli przechodzić równocześnie z autami skręcającymi na parking. Poprawi się dojście do dworca od strony placu Zbawiciela. Piesi idący od strony ul. Ściegiennego będą preferować to przejście ze względu na niski komfort i bezpieczeństwo przejścia przy wyjazdach ze stacji paliw.

ODP. Z uwagi na bezpośrednią bliskość skrzyżowania wyposażonego w sygnalizację świetlną (skrzyżowanie ulic Ściegiennego-Zgoda) oraz z uwagi na względy bezpieczeństwa brak możliwości wyznaczenia w proponowanym rejonie dodatkowego przejścia dla pieszych.

15. Poszerzenie chodnika na wysokości przystanku dla wysiadających kosztem zwężenia 5-metrowego pasa dla autobusów obok.

ODP. Brak możliwości dla uwzględnienia, co wynika wprost z ograniczeń terenowych i zajętości terenu związanych z manewrami i zabezpieczeniem terenu dla możliwości minięcia się autobusów jadących w przeciwnych kierunkach.

16. Dwa, a nie jedno stanowisko dla autobusów dalekobieżnych.

ODP. Brak możliwości z uwagi na ograniczenia terenu i konieczność uwzględnienia również innych elementów zagospodarowania w rejonie dworca.

17. Należy nad postojem dla autobusów przewidzieć nadbudowę o funkcjach biurowych z racji na atrakcyjność inwestycji.

ODP. Funkcje usługowe przewidziane są w budynku dworca. Opcja kubatury nadziemnej, z uwagi na wybraną technologię, została odrzucona, ponieważ wymagałaby wielu słupów wsporczych, które utrudniałyby ruch manewrowy autobusów.

18. Ustawienie 5-10 stojaków rowerowych od strony ul. Zgody, możliwie blisko skrzyżowania z ul. Albańską w miejscach, gdzie nie będą tamować ruchu pieszych.

ODP. Do rozważenia na dalszym etapie jest to zmiana w zakresie organizacji. Ponieważ w ramach projektu przewiduje się wydzielone miejsca dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie przesiadki.

19. Zwężenie do jednego pasa ruchu w każdą stronę na odcinku śródmiejskim Głogowskiej, aby poprawić warunki ruchu pieszego i rowerów.

ODP. Wniosek ważny i ciekawy do dyskusji, ale wykraczający poza zakres realizacji przedmiotowej inwestycji.

20. Pogłębienie problemu pojemności dworca: z 12 peronów zostanie 6 oraz ograniczenie miejsc postoju dla autobusów.

ODP. Ograniczenie liczby peronów, kosztem wydzielonych miejsc dla postoju autobusów z jednoczesnym dostosowaniem rozkładu jazdy ma za zadanie wprowadzenie przejrzystego i czytelnego układu dla pasażera w tym pod kątem bezpiecznego poruszania się po samej pętli. Tym samym nie przewiduje się pogorszenia pojemności dworca. Dalsze rozbudowa pętli o dodatkowe perony jest nie możliwa z uwagi na ograniczenia terenowe.

21. Czy nie można przesunąć projektu w kierunku stacji paliw przy zachowaniu obecnego obiektu handlowego? Wtedy piekarnia oraz kiosk mogłyby zostać przeniesione do budynku nowego dworca.

ODP. Funkcje usługowe zostały przewidziane w budynku dworca.

22. Wskazane byłoby rozszerzenie zadania o remont platform przystankowej na całej pętli w ramach ujednolicenia, informacja pasażerska powinna zawierać dane z PKP PLK odnośnie do odjazdów pociągów.

ODP. W ramach inwestycji przewiduje się ustawienie pojedynczych wiat na przystanku tramwajowym dla wsiadających, jak również przebudowę istniejącej nawierzchni przystanków tramwajowych, celem również dostosowania pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach inwestycji przewiduje się montaż tablic informacji pasażerska (SDIP- System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej), który będzie mógł zawierać informację o wszystkich środkach komunikacji. Będzie ona zlokalizowana nie tylko na przystankach lecz również pomiędzy nimi, t.j. na trasie pomiędzy przystankami kolejowymi, tramwajowymi i autobusowymi, by osobom przesiadającym się przekazać pełną informację o możliwościach kontynuowania podróży.

23. Parking powinien być podziemny, ale z wjazdem i wyjazdem wyłącznie pod torami kolejowymi.

ODP. Rozwiązanie trudne z uwagi na dostępności terenów, kosztów w zakresie budowy tunelów i dlatego nierekomendowane w koncepcji.

24. Zachowanie punktów obsługi pasażerów autobusów.

ODP. Punkt obsługi pasażerów jest przewidziany w budynku nowoprojektowanego dworca.

25. Dworzec autobusowy dla linii południowych po południowej stronie dworca na terenach miejskich przylegających do torów kolejowych.

ODP. Rozwiązanie trudne z uwagi na dostępności terenów, kosztów w zakresie budowy i dlatego nierekomendowane w koncepcji.

26. Zachowanie rezerwy terenowej na przeprowadzenie linii tramwajowej pod torami kolejowymi.

ODP. Rozwiązanie trudne z uwagi na dostępności terenów, kosztów w zakresie budowy tunelów, spełnienia wymogów i zapisów obowiązującego MPZP, dlatego nierekomendowane w koncepcji.

27. Przejazd rowerowy przez perony przystankowe powinien być wyznaczony na poziomie jezdni, bez krawężników.

ODP. Przyjęte rozwiązania projektowe odnośnie rozwiązań dla ścieżek rowerowych są zgodne z wymaganiami Zarządzenia Prezydenta Miasta Poznania nr 931/2015/P z dn. 31.12.2015r. w sprawie standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania.

28. Wyznaczenie stacji PRM po zachodniej stronie dworca, bliżej przystanku autobusowego i tramwajowego dla wysiadających.

ODP. Do ew. dalszych analiz na etapie projektu. Zmiana lokalizacji PRM jest organizacyjna w zakresie zagospodarowania terenu nie mniej wskazane jest, aby PRM był поблизу dworca.

29. Poszerzenie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Wiaduktu Kosynierów Gorczyńskich.

ODP. Brak możliwości dla wprowadzenia w związku z ograniczeniami terenowymi. W ramach projektu przewidziano ciąg o szerokości 3,0 m wraz z opaską o szerokości 1 m.

30. Zbędne jest rozdzielenie wlotów ddr na obszar pętli, przejście dla pieszych bliżej tarczy skrzyżowania w celu połączenia wlotów.

ODP. Lokalizacja przejść i przejazdów rowerowych w rejonie skrzyżowań w tym odległości od krawędzi jezdni na skrzyżowaniu jest optymalna i zgodna z wymogami bezpieczeństwa ruchu.

Uwagi dotyczące budowy parkingu P&R Miłostowo:

1. Czy w związku z budową parkingu na Miłostowie, planowane jest postawienie w tym miejscu stacji roweru miejskiego?

ODP. W ramach zadania budowy parkingu Park&Ride Miłostowo przewiduje się rezerwę terenową pod budowę stacji poznańskiego roweru miejskiego. Jednocześnie w ramach zadania przewiduje się budowę parkingów Bike&Ride na łączną ilość 100 miejsc postojowych. Budowę jednego z parkingów (50 miejsc postojowych) przewidziano pomiędzy ul. Bożeny, a pętlą tramwajową Miłostowo, natomiast lokalizację drugiego parkingu (50 miejsc) przewidziano pod estakadą wyjazdową z parkingu Park&Ride. Planowane parkingi Bike&Ride przewidziano jako zadaszone.

2. Czy ul. Wandy pozostanie dwukierunkowa?

ODP. W ramach zadania budowy parkingu Park&Ride Miłostowo w projekcie przewiduje się przebudowę ul. Wandy w zakresie bezpośredniego połączenia z jezdnią ul. Warszawskiej (z nowo projektowaną jezdnią serwisową obsługującą m.in. dojazd do stacji paliw). W ciągu ul. Wandy przewiduje się utrzymanie ruchu dwukierunkowego.

3. Czy przewidziano jednocześnie chodnik ze ścieżką rowerową?

ODP. Wzdłuż ul. Warszawskiej pomiędzy pętlą tramwajową a stacją paliw przewidziano ciąg pieszo – rowerowy.

4. Czy parking nie mógłby być naziemny?

ODP. Rozwiązanie z preferowanym parkingiem nadziemnym wynika z minimalizacji wycinki drzew i tym samym ograniczenia w zakresie zajętości terenu dla realizacji inwestycji.

5. Czy przejście nie mogłoby być naziemne?

ODP. Ewentualne przejście dla pieszych w poziomie jezdni wymagałoby zastosowania sygnalizacji świetlnej. Jednak i to rozwiązanie nie zapewni bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego, a zwłaszcza pieszym. Charakter ulicy Warszawskiej na tym odcinku i jej otoczenie nie sugeruje kierującym, że może pojawić się poprzeczny ruch pieszych (brak zabudowy, brak elementów typowych dla obszaru zabudowanego). Lokalizacja przejścia dla pieszych za obiektem

inżynierskim, (a z takim przypadkiem mielibyśmy tu do czynienia), znajdującym się nad jezdnią, jest rozwiązaniem niewłaściwym z uwagi na ograniczanie widoczności. Utrudniona jest dostrzegalność przejścia, skutkująca brakiem reakcji kierujących na zbliżanie się do niego. Nie widzą oni zarówno samego przejścia jak i pieszych zbliżających się do niego. Niezachowana jest podstawowa zasada bezpieczeństwa ruchu drogowego: "widzę i jestem widziany". Obiekt ogranicza również dostrzegalność sygnalizatorów. Sygnalizatory lokalizowane po obu stronach jezdni zasłanianie są przez podpory a sam obiekt zasłania sygnalizatory umieszczane nad jezdnią. Ponadto, co w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej. Przy podejmowaniu decyzji o rezygnacji przejścia w dwóch poziomach na rzecz przejścia w poziomie jezdni, wyposażonego w sygnalizację świetlną, należy również uwzględnić ten aspekt bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Reasumując, zastąpienie istniejącego przejścia podziemnego w tym miejscu przejściem w poziomie jezdni jest rozwiązaniem bardzo niebezpiecznym, narażającym zdrowie i życie uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych. Ponadto, takie rozwiązanie nie powinno być stosowane na głównych trasach wylotowych z miasta, na których zależy nam na płynności ruchu i przepustowości.

6. Dużo lepszą ofertą przesiadkową charakteryzuje się rondo Śródka.

ODP. Miasto Poznań będzie realizowało również parking P&R w pobliżu ronda Śródka, w ramach etapu II budowy systemu parkingów P&R w Poznaniu.

7. Czy przewidziano monitoring?

ODP. Parking Park&Ride przewidziano jako monitorowany.

8. Czy będzie zmniejszona wysokość najazdu?

ODP. W rozumieniu „zmniejszenia wys. pomiędzy półpiętarami” - wysokość bezpośrednio wynika z wymiarów wymaganej skrajni drogowej oraz warunków technicznych dla budowy parkingów kubaturowych.

9. Jaka będzie wysokość parkingu?

ODP. Najwyższy punkt budynku tj. w miejscu przewidzianych wind przewiduje się na wysokości 14,25 m od poziomu ul. Warszawskiej. Przewidziano 2,60 m prześwitu, pozostałe wymiary wynikają z wymagań technicznych dla tego typu konstrukcji.

10. Czy będzie więcej kondygnacji i czy istnieje możliwość poszerzenia wzdłuż ul. Warszawskiej?

ODP. Rozwiązanie w zakresie parkingu dostosowane jest dla ewentualnej możliwości jego dalszej rozbudowy na półpiętrach w górę.

11. Czy nie lepiej przedłużyć linię tramwajową w kierunku Swarzędza zamiast P&R?

ODP. Koncepcja jest inwestycją przewidzianą jako parking P&R oraz węzeł integracji. Przedłużenie trasy tramwajowej może być przedmiotem innych dyskusji planistycznych w zakresie układu transportowego Miasta Poznania. Obecne Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego nie wskazuje jednoznacznie takiego rozwiązania, ale jednocześnie nie jest ono wykluczone.

12. Czy możliwy byłby parking podziemny?

ODP. Parking podziemny z uwagi na duży koszt realizacji nie był rozważany.

13. Czy rozważa się funkcje usługowe w sąsiedztwie parkingu?

ODP. W ramach inwestycji nie rozważa się budowy nowych punktów usługowych.

14. Czy w okolicach parkingu będą windy?

ODP. Zaprojektowano windy w połączeniu z istniejącym przejściem podziemnym, tzn., windy będą obsługiwały parking oraz istniejące przejście podziemne.

Uwagi dotyczące budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Starołęka:

1. Nie wyrażam zgody na przebudowę i parking.

ODP. Projektowany parking jest elementem systemu parkingów typu P&R lokalizowanych w miejscach przesiadkowych w rejonie przystanków i dworców kolejowych, pętli autobusowych czy też tramwajowych, gdzie kierujący, dojeżdżający do Centrum, może pozostawić samochód i kontynuować dalej podróż transportem zbiorowym. Odciąża tym samym układ komunikacyjny w centrum, nie generując

potrzeby zwiększania przepustowości ulic i skrzyżowań oraz zwiększania pojemności parkingów służących na co dzień potrzebą mieszkańców mieszkających w centrum, umożliwiając jednocześnie przywrócić pieszym przestrzeni chodników, zagospodarowanych pod potrzeby parkowania. Brak opłat za parking dla posiadaczy biletów okresowych komunikacji zbiorowej, przy równoczesnych, wysokich opłatach za parkowanie w centrum, jest dodatkowym elementem zachęcającym do korzystania z tego systemu komunikacyjnego. Doświadczenia innych państw, potwierdzają słuszność proponowanego rozwiązania.

2. Parking należy wybudować przy ul. Starołęckiej na terenie gdzie była poczta. Teren jest ogromny nad Wartą. Wjazd i wyjazd z niczym nie koliduje, tym bardziej, że nie ma mowy o budowie wiaduktu, który jest najważniejszy dla Starołęki

ODP. Lokalizacja zostanie uwzględniona w ewentualnej, kolejnej analizie dotyczącej rozwiązań transportowych w rejonie Starołęki.

3. Koszt proponowanego rozwiązania tj. ok. 120 tys. PLN na jedno miejsce parkingowe.

ODP. Jest to szacunkowa wartość wynikająca z kosztów określonych przez wykonawcę koncepcji. Ostateczne koszty będą wiadome po rozstrzygnięciu ewentualnego przetargu.

4. Budowa pętli autobusowej jest bez sensu ; nie będzie spełniała swoich funkcji. Jaki jest sens przybliżenia odległości z autobusu do tramwaju o ok. 30 m.

ODP. Koncepcja spełniała założenia przyjęte przez Miasto Poznań jako węzeł integracji. Przebudowa istniejącej pętli jest warunkiem niezbędnym dla budowy parkingu P&R. Zmianie ulegnie dotychczasowa rola pętli autobusowej jako również miejsca wsiadania i wysiadania pasażerów, a nie tylko postoju autobusów oczekujących na kolejny kurs. Na ul. Starołęckiej, pomiędzy projektowanym wyjazdem z nowej pętli autobusowej a przebudowanym skrzyżowaniem z ul. Książęcą (wjazd w ul. Książęcą tylko na zasadzie prawo skrętów w ulicę jednokierunkową) zlokalizowano przystanek dla wysiadających długości 37 m, umożliwiając równoczesny postój dwóch autobusów przegubowych. Ta lokalizacja przystanku autobusowego skróci dojście pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej z końcowych przystanków autobusowych do początkowych przystanków tramwajowych na pętli tramwajowej Starołęka. Dojazd do przystanków dla wysiadających od strony ulicy Książęcej poprzez nowoprojektowany łącznik

z wydzielonym pasem autobusowym. Takie rozwiązanie wydłuża wydzielony pas dla autobusów, dając im możliwość dojazdu do przystanków dla wysiadających również w momencie zamknięcia ruchu na przejeździe kolejowym. Przystanki dla wsiadających, o łącznej długości krawędzi peronowej 40 m, zlokalizowano na jednokierunkowym odcinku ulicy Książęcej, na wydzielonej dla autobusów i rowerów części jezdni, pomiędzy ul. Starołęcka a nowym łącznikiem. Zaproponowana lokalizacja przystanków dla wsiadających również minimalizuje drogę dojścia pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej pomiędzy przystankami końcowymi na pętli tramwajowej Starołęka a przystankami początkowymi na pętli autobusowej Starołęka. Na pętli przewidziano pięć miejsc postojowych dla autobusów, o wymiarach 4,0 x 20,0 m oraz miejsca postojowe dla pracowników technicznych punktu dyspozytorskiego. Budynek dworca autobusowego oraz punktu dyspozytorskiego wraz z zapleczem socjalnym dla kierowców autobusów zlokalizowano w rejonie przystanków dla wsiadających przy ul. Książęcej.

5. Starołęka i 150 miejsc parkingowych nie rozwiąże problemu skoro przez Starołękę jadą ludzie z Piotrowa, Czapur i Kamionek. Dając 150 miejsc parkingowych zabieracie około 100 miejsc pracy.

ODP. W ramach budowy zintegrowanego węzła komunikacyjnego przewidziana jest budowa budynku (ponad 1000 m² pow. zabudowy), który oprócz funkcji związanej z obsługą pasażerów (dworzec i dyspozytornia ruchu) ma pełnić funkcje usługowo-handlowe. Przewiduje się ewentualną możliwość przeniesienia dotychczasowych użytkowników pawilonów handlowo-usługowych do nowego budynku. Warunki terenowo – własnościowe oraz techniczne i finansowe pozwalały na zaproponowane rozwiązanie parkingu P&R w postaci miejsc modułowych.

6. Jest tyle terenów w niedalekiej odległości np. Stary Silos.

ODP. Lokalizacja zostanie uwzględniona w ewentualnej, kolejnej analizie dotyczącej rozwiązań transportowych w rejonie Starołęki.

7. W ramach inwestycji zasadzić jak najwięcej zieleni (i jak najmniej zlikwidować przy budowie).

ODP. Koncepcja zakłada maksymalne wprowadzenie zieleni, jednak z uwagi na występujące uzbrojenie nie wszędzie będą mogły być nasadzenia. Stąd oprócz

nasadzeń trwałych przewiduje się również wprowadzenie elementów małej architektury tj. zieleni w donicach.

8. Budowa pętli autobusowej utrudni ruch na ul. Książęcej.

ODP. Przebudowa istniejącego układu komunikacyjnego nie pogorszy warunków ruchu na ul. Starołęckiej i Książęcej. W opracowanie założono korektę istniejącego układu komunikacyjnego. Odsunięto skrzyżowanie ulic Starołęckiej i Książęcej od istniejącego przejazdu kolejowego. Teren dotychczasowej pętli autobusowej został wykorzystany, jako miejsce na nową jezdnię łączącą obie te ulice. Ulica ma przekrój trzypasowy: pas dla pojazdów jadących od strony ulicy Starołęckiej, pas dla pojazdów jadących od strony ul. Książęcej oraz pas autobusowy od ul. Książęcej do ul. Starołęckiej. Autobusy korzystające z bus-pasa na nowoprojektowanym łączniku, będą z niego skręcać zarówno w prawo (w kierunku przystanku dla wysiadających zlokalizowanego na nowoprojektowanym bus-pasie przed skrzyżowaniem z ul. Książęcą) jak i w lewo. Na skrzyżowaniu ulicy Starołęckiej z nowym łącznikiem z ul. Książęcą zaprojektowano sygnalizację świetlną z podfazami dla komunikacji zbiorowej. Wjazd na nową pętlę autobusową przewidziano z nowoprojektowanego łącznika. Stare skrzyżowanie ulic Starołęckiej i Książęcej zostało skorygowane. Odsunięto je od przejazdu kolejowego, a na wygospodarowanym w ten sposób miejscu zlokalizowano przejście i przejazd rowerowy. Skrzyżowanie po przebudowie będzie działało tylko na zasadzie skrętu w prawo z wydzielonego bus-pasa z dopuszczonym ruchem pojazdów skręcających w prawo z ulicy Starołęckiej w jednokierunkową ulicę Książęcą.

9. Osoby jadące od strony południowej Poznania (a więc od lotniska) wjeżdżając na planowany parking będzie stała w kolejce wśród samochodów stojących na przejeździe kolejowym. Podobnie będzie wyglądała sytuacja przy wyjeździe z parkingu.

ODP. W rozwiązaniu zawartym w koncepcji, wjazd na parking planowany jest od strony ulicy Książęcej, za skrzyżowaniem (jadąc od strony św. Antoniego) z łącznikiem do ul. Starołęckiej. Kolejka pojazdów oczekujących na otwarcie przejazdu kolejowego, będzie na ulicy Starołęckiej i ewentualnie na nowoprojektowanym łączniku pomiędzy ulicami Książęcą i Starołęcką. By kolejka pojazdów oczekujących na otwarcie przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Starołęckiej uniemożliwiła dojazd do projektowanego parkingu, musiałaby przekroczyć ponad 230

m. Obserwacje ruchu na przejeździe nie wykazały obecnie występowania aż tak długich kolejek pojazdów oczekujących na jego otwarcie.

10. Bliska odległość planowanych świateł od przejazdu kolejowego zablokuje ulicę Starołęcką i tym samym przejazd kolejowy.

ODP. W proponowanym rozwiązaniu sygnalizacja będzie uwzględniała znajdujący się w pobliżu przejazd kolejowy. Detektory zlokalizowane przed przejazdem kolejowym, po jego obu stronach będą przekazywać do sterownika informacje o sytuacji na przejeździe kolejowym i dostosowywać sygnalizację do warunków ruchu panujących na przejeździe (nie będzie otwierany kierunek w stronę przejazdu przy jego zamknięciu).

11. Trudności z wjazdem i wyjazdem na pętlę autobusową.

ODP. Autobusy na łączniku i odcinku ulicy Starołęckiej pomiędzy łącznikiem a skrzyżowaniem z ul. Książęcą będą poruszać się po wydzielonym bus-pasie, tak że nie będą blokowane przez pojazdy oczekujące na otwarcie przejazdu kolejowego.

12. Osoby wjeżdżając na planowany parking będą stały w kolejce wśród samochodów stojących na przejeździe kolejowym. Podobnie będzie wyglądała sytuacja przy wyjeździe z parkingu.

ODP. W rozwiązaniu zawartym w koncepcji, wjazd na parking planowany jest od strony ulicy Książęcej, za skrzyżowaniem (jadąc od strony św. Antoniego) z łącznikiem do ul. Starołęckiej. Kolejka pojazdów oczekujących na otwarcie przejazdu kolejowego, będzie na ulicy Starołęckiej i ewentualnie na nowoprojektowanym łączniku pomiędzy ulicami Książęcą i Starołęcką. By kolejka pojazdów oczekujących na otwarcie przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Starołęckiej uniemożliwiła dojazd do projektowanego parkingu, musiałaby przekroczyć 230 m. Obserwacje ruchu na przejeździe nie wykazały obecnie występowania aż tak długich kolejek pojazdów oczekujących na jego otwarcie.

13. Dostępność parkingu modułowego dla samochodów zasilanych gazem LPG.

ODP. W opracowanej koncepcji przewiduje się ażurową obudowę parkingu, zapewniającą skuteczną wentylację, umożliwiającą pojazdom zasilanym gazem LPG na korzystanie z parkingu.

14. Zwiększenie promienia linii jezdni BUS w prawo do R.20 oraz zwiększenie szerokości pasa z 3.5m na 4m.

ODP. Przyjęte promienie 18 m są wystarczającymi dla sprawnego przejazdu autobusów. Dodatkowe ich zwiększanie doprowadziłoby do niebezpiecznego zwiększenia szerokości przejść dla pieszych. Przyjęta szerokość pasów ruchu przeznaczonych dla autobusów 3,5 m jest szerokością wystarczającą, gwarantującym im swobodę ruchu i bezpieczeństwo.

15. Przesunięcie przejścia dla pieszych oraz rowerzystów od linii ul. Książęcej na odległość ok. 6m.

ODP. W opracowanej koncepcji przejazd i przejście przez łącznik są odsunięte od krawędzi ul. Książęcej o 5 m. Zwiększanie tego odsunięcia spowodowałoby nieakceptowalne przez pieszych i rowerzystów wydłużenie drogi, mogące skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego wynikającym z przekraczania jezdni poza miejscami wyznaczonymi do tego.

16. Zadaszenie nad promieniem autobusowym i nad miejscem dla TAXI aż na drugą stronę ul. Książęcej. Na zadaszeniu mogłyby pojawić się panele fotogalwaniczne do zasilania dworca autobusowego oraz solary do ogrzewania wody. Zadaszenie z materiałów przepuszczalnych światło dzienne.

ODP. Wprowadzono zmiany w koncepcji, zwiększając powierzchnię budynku przeznaczonego na dworzec i odtworzenie działalności handlowo-usługowej kosztem rezygnacji z dodatkowego postoju TAXI w tym miejscu. Istniejący postój TAXI po drugiej stronie torów kolejowych, naprzeciwko budynku dworca kolejowego Poznań Starołęka pozostaje bez zmian. Zadaszenie przewidziane jest nad peronem autobusowym dla wsiadających.

17. PRM w okolicy pętli tramwajowej z pełnym zadaszeniem.

ODP. Proponowane rozwiązanie wprowadzono do koncepcji. Nowa lokalizacja stacji PRM będzie w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu P&B, wewnątrz pętli tramwajowej na Starołęce.

18. Toalety w bliskiej okolicy przystanków tramwajowych.

ODP. Propozycja zostanie rozważona i ewentualnie wprowadzona na dalszym etapie projektowania.

19. 13 metrowe konstrukcje wielkości bloków mieszkalnych zdegradują to miejsce architektonicznie i wizualnie co może być przytłaczające dla mieszkańców.

ODP. Ograniczona dostępność terenu oraz uwzględnienie ewentualnej budowy wiaduktu w ciągu ulicy Starołęckiej spowodowało wybór takiego rozwiązania. W przypadku ewentualnej realizacji wiaduktu kolejowego parkingi modułowe można łatwo zdemontować i przenieść na inne miejsce.

20. Informacja pasażerska powinna zawierać dane z PKP PLK odnośnie do odjazdów pociągów.

ODP. Planowana informacja pasażerska (SDIP- System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) będzie zawierać informację o wszystkich środkach komunikacji zbiorowej. Będzie ona zlokalizowana nie tylko na przystankach, lecz również pomiędzy nimi, t.j. na trasie pomiędzy przystankami tramwajowymi i autobusowymi, by osobom przesiadającym się przekazać pełną informację o możliwościach kontynuowania podróży.

21. Dworzec autobusowy znajduje się po stronie zewnętrznej pierścienia torów kolejowych i wszelkie inwestycje powinny uwzględniać możliwość przekopania torowiska tramwajowego na południe od torowiska kolejowego oraz docelowe utworzenie parkingu w kubaturze budynków usługowych z dworcem autobusowym na parterze

ODP. Przeniesienie pętli tramwajowej na południową stronę torów PKP jest bardzo trudne, m.in. z powodów kosztów takiego przedsięwzięcia. Dlatego żadne plany i studia komunikacyjne Miasta Poznania takiego rozwiązania nie przewidują.

22. Przejazd rowerowy przez ul. Książęcą zaprojektowany jest niefunkcjonalnie. Sugerujemy wyznaczenie go zaraz za wjazdem na parking dworca.

ODP. Wprowadzono zmiany w koncepcji.

23. Drogi rowerowe nie powinny być projektowane jako ciągi pieszo-rowerowe, jako niezgodne ze Standardami Rowerowymi Miasta Poznania (przekroczone natężenie ruchu pieszych).

ODP. Wprowadzono zmiany w koncepcji - zrezygnowano z ciągów pieszo-rowerowych.

24. Kontrapas po wschodniej stronie ul Książęcej powinien być zastąpiony drogą dla rowerów dwukierunkową.

ODP. Zaproponowane rozwiązanie z kontrapasem, w przypadku jezdni jednokierunkowej z ograniczonym ruchem pojazdów jest rozwiązaniem optymalnym. Po tym jednokierunkowym odcinku ul. Książęcej (o kierunku od ul. Starołęckiej do wjazdu na planowany parking) poruszać się będą jedynie autobusy i pojazdy skręcające w prawo z ul. Starołęckiej. Wprowadzenie ruchu rowerowego, o relacji zgodnej z kierunkiem ulicy jednokierunkowej, na ulicę o takim charakterze ruchu jest rozwiązaniem naturalnym i uzasadnionym. W przeciwnym kierunku zaplanowano kontrapas rowerowy. Dzięki temu, rowerzyści uzyskali najkrótsze połączenie w obu kierunkach bez potrzeby dodatkowego zwiększania szerokości jezdni ulicy Książęcej, której wymagałoby wprowadzenie dwukierunkowej drogi rowerowej zamiast planowanego kontrapasa.

25. Dojazd do parkingu rowerowego wewnątrz pętli tramwajowej dostępny od strony południowej.

ODP. Nie ma możliwości dojazdu do parkingu rowerowego od innej strony niż zaproponowana w koncepcji. Na istniejącej pętli tramwajowej Starołęka występuje deficyt długości torów przeznaczonych na postój tramwajów na pętli. Wprowadzenie dodatkowego przejazdu rowerowego przez tory tramwajowe w obrębie pętli drastycznie ograniczyłoby funkcjonalność istniejącej pętli tramwajowej Starołęka, zmniejszając i tak już niewystarczającą długość torów odstawczych.

26. Przejazd rowerowy i azyl na skrzyżowaniu Fortecznej i Starołęckiej powinien być zaprojektowany na poziomie jezdni bez krawężników.

ODP. Przyjęte rozwiązania projektowe odnośnie rozwiązań dla ścieżek rowerowych są zgodne z wymaganiami Zarządzenia Prezydenta Miasta Poznania nr 931/2015/P z dn. 31.12.2015r. w sprawie standardów technicznych i wykonawczych dla

infrastruktury rowerowej Miasta Poznania w tym w szczególności pod kątem rodzaju nawierzchni, rozdzielania ruchu dla pieszych i rowerzystów pasem szerokości 0,5 m z zastosowaniem rozdzielana optycznego przez ułożenie krawężnika 15x30 cm (na ławie betonowej klasy C12/15) ułożonego na płask i opaską z kostki betonowej o wym. 8x10x20 cm koloru czerwonego, wyniesieniem krawężników na przejazdach dla rowerzystów przez jezdnie i torowisko maksymalnie do 0,4 cm powyżej krawędzi jezdni.

Podsumowanie konsultacji:

Wszystkie uwagi zgłoszone przez mieszkańców zostały przeanalizowane i zagregowane do zagadnień opisanych powyżej wraz z komentarzem organizatora konsultacji. Wiele uwag znalazło już swoje przełożenie na zmiany uwzględnione w ostatecznych koncepcjach, inne zostaną wzięte pod uwagę na kolejnym etapie inwestycji, czyli sporządzaniu dokumentacji projektowej.

Z uwagi na pojawiające się propozycje kolejnych projektów infrastrukturalnych do wdrożenia w następnej perspektywie finansowej UE (tj. w latach 2021-2027), obejmujących obszar funkcjonalny m. Poznania i mających fundamentalny wpływ na rozwój oraz funkcjonowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, podjęto decyzję o potrzebie kompleksowego rozwiązania sytuacji transportowej na Starołęce. Zakłada ona konieczność zaplanowania etapowej realizacji projektu rozbudowy węzła kolejowego stacji Poznań Starołęka polegającej przede wszystkim na budowie III toru od stacji Poznań Starołęka do dworca Poznań Główny, mostu kolejowego przez rz. Wartę, wiaduktu kolejowego nad ulicą Dolna Wilda oraz wiaduktu drogowego na Starołęce, co powinno docelowo doprowadzić do likwidacji obecnych kolizji. Inwestycje te pozwolą również na zlikwidowanie istniejących ograniczeń transportowych w ramach poznańskiego węzła kolejowego, przede wszystkim w świetle planowanego zwiększenia ruchu pasażerskiego oraz usprawnią funkcjonowanie podstawowego układu drogowego Miasta Poznania.

Uwzględniając powyższe okoliczności, jak również mając na względzie wynik konsultacji podjęta została decyzja o wstrzymaniu prac w zakresie poddanego dyskusji publicznej projektu parkingu P&R w rejonie Starołęki.

W związku z powyższym Miasto Poznań w najbliższym naborze wniosków o dofinansowanie projektów dotyczących węzłów integracji transportowej będzie aplikowało o dofinansowanie dla zadań polegających na budowie zintegrowanego węzła przesiadkowego Górczyn, a także parkingu P&R Miłostowo wraz z przebudową i rozbudową infrastruktury pasażerskiej.

