

Podsumowanie uwag i sugestii mieszkańców zgłoszonych w podczas konsultacji społecznych koncepcji budowy ul. Kasztelańskiej

Poznań, 30.07.2019

Liczba otrzymanych wiadomości email: 71

lp.	Postulat / propozycja zmiany / pytanie	odpowiedź wydz. merytorycznego / projektanta
Wiadomości email		
1	Należy zachować drzewa po obu stronach ulicy i prowadzić ich bieżącą pielęgnację.	Rozważana jest możliwość zaprojektowania ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, co pozwoliłoby zachować drzewa po obu stronach jezdni.
2	Obsługę komunikacyjną Szkoły Podstawowej nr 74 należy przenieść na jezdnię techniczną ul. Bułgarskiej.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane wspólnie z Miejskim Inżynierem Ruchu, nie mniej zauważyć należy, że obecne zagospodarowanie terenu szkoły uniemożliwia jego przyjęcie (wał i boiska). Poza tym wyjazd nie posiadałby zapewnionej widoczności, co stwarza duże zagrożenie podczas włączania się do ruchu.
3	Należy zamknąć dla ruchu samochodów skrzyżowanie ul. Bułgarskiej i Kasztelańskiej z zachowaniem ruchu rowerowego.	Wprowadzenie takiego rozwiązania wykracza poza zakres opracowania - zamknięcie przejazdu wymagałoby przebudowy skrzyżowania w ciągu ul. Bułgarskiej; konsultowane opracowanie dotyczy przebudowy tylko ul. Kasztelańskiej.
4	Ul. Kasztelańską należy zaprojektować jako pieszo-jezdnię z esowaniem i nasadzeniami wysokiej zieleni.	Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni z dodatkowymi nasadzeniami zieleni.
5	Należy zaprojektować kierunek jazdy w stronę ulicy Marszałkowskiej oraz jednoczesną zmianą kierunku jazdy na ulicy Trybunalskiej (w kierunku do ulicy Kasztelańskiej).	Projekt nie obejmuje zmiany organizacji ruchu na ulicach przyległych. Mogą one być wprowadzone na podstawie osobnego opracowania.
6	Należy przeprowadzić pełną rekonstrukcję alei drzew wzdłuż ul. Kasztelańskiej.	Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni z dodatkowymi nasadzeniami zieleni.
7	Likwidacja możliwości parkowania na odcinku od ul. Bułgarskiej do Drzewieckiego stanowić będzie utrudnienie dla pacjentów gabinetu stomatologicznego przy ul. Kasztelańskiej 57. Z uwagi na to, że pacjentami są często osoby niepełnosprawne lub przewlekle chore, konieczne jest zapewnienie możliwości parkowania w sąsiedztwie gabinetu.	Nie ma możliwości poszerzenia jezdni. Zgodnie z Prawem o ruchu drogowym możliwe jest krótkie zatrzymanie samochodu, do 1 minuty i w tym czasie możliwe jest udzielenie pomocy osobie niepełnosprawnej w zakresie wyjścia z samochodu i doprowadzenia jej do lekarza. Następnie należy samochód przeparkować.
8	Ul. Kasztelańska potrzebuje spowolnienia ruchu poprzez wprowadzenie strefy "Tempo 30" i zastosowanie progów zwalniających.	Projekt uwzględnia elementy uspokojenia ruchu (szykany, wyniesione przejście dla pieszych, wyniesione skrzyżowanie). Zaprojektowanie większej liczby tego rodzaju urządzeń jest uwarunkowane wygospodarowaniem miejsca (wymaga dodatkowej analizy).
9	Należy zachować miejsca postojowe przy gabinecie kardiologicznym przy ul. Kasztelańskiej 46.	Nie ma możliwości poszerzenia jezdni. Zgodnie z Prawem o ruchu drogowym możliwe jest krótkie zatrzymanie samochodu, do 1 minuty i w tym czasie możliwe jest udzielenie pomocy w zakresie wyjścia z samochodu. Następnie należy samochód przeparkować.
10	Z uwagi na często blokowane skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i Bułgarskiej, należy odwrócić kierunek ruchu na ul. Marszałkowskiej w stronę ul. Bułgarskiej.	ul. Marszałkowska jest ulicą dwukierunkową. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kasztelańskiej jest przedmiotem dalszych prac projektowych.

11	Należy rozważyć wprowadzenie na ul. Kasztelańskiej strefy zamieszkania i uspokojenia ruchu oraz usunięcie z niej tranzytu międzydzielnicowego. Nie tylko pozwoliłoby to na zachowanie pięknych i potrzebnych, bo dających zbawienny w lecie cień (zwłaszcza biorąc pod uwagę zmiany klimatyczne) drzew, ale również pozwoliłoby zapewnić bezpieczeństwo rodzicom i dzieciom, które uczęszczają do przedszkoli na ulicy Kasztelańskiej	Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni z dodatkowymi nasadzeniami zieleni i elementami uspokojenia ruchu.
12	Jaka będzie szerokość projektowanego : chodnika, ulicy, i " pasa zieleni"?	Został zaprojektowany chodnik o szerokości 2m na odcinku od ulicy Bułgarskiej do Drzewieckiego oraz o szerokości około 2,3 m na pozostałym odcinku ul. Kasztelańskiej.
13	Jak będzie rozwiązany parking przy ulicy w związku z tym, że Urząd Miasta wydał pozwolenia na małe usługi w domach jednorodzinnych : usługi medyczne, piekarnia sąsiedzka, biura rachunkowe, biura projektowe?	Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych na ul. Kasztelańskiej nie jest brane pod uwagę.
14	Jaki jest cel tworzenia podniesionych wysp półkolistych w pasie jezdni?	Tego rodzaju wyspy służą spowolnieniu ruchu, stanowią wizualną przeszkodę dla kierowców, którzy automatycznie zmniejszają prędkość jazdy.
15	Należy ograniczyć możliwość parkowania dla osób biorących udział w wydarzeniach na Stadionie Miejskim (mecze, koncerty, itp.) - może dałoby się wprowadzić płatne parkowania na czas tego typu imprez?	Rozwiązania ograniczające możliwość wjazdu na ul. Kasztelańską przez nieuprawnione osoby są analizowane. Nie ma jednak możliwości pobierania opłat tylko na tej ulicy i tylko w określonym czasie. Przypadki zastawienia bram należy zgłaszać każdorazowo Straży Miejskiej.
16	Skoro analiza dendrologiczna wykazała, że drzewa na Kasztelańskiej są w dobrej kondycji to należy je zachować.	Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, co pozwoliłoby zachować rosnące na tej ulicy drzewa.
17	Jeżeli Kasztelańska stanie się ulicą jednokierunkową, zbędne jest wycinanie 1 strony alei. Nawet istniejące, nieznacznie pochylone, pnie niektórych drzew, nie będą stanowią zagrożenia dla ciężarówek przejeżdżających jednokierunkową, 5 - metrową ulicą.	Propozycja wycinki wynikała z konieczności zachowania chodnika o normatywnej, minimalnej szerokości 2,0m. Pozostawienie drzew możliwe jest przy zaprojektowaniu pieszojezdni. Rozwiązanie to jest przedmiotem analiz.
18	Dla spowolnienia ruchu można na długości ulicy zrobić 2 lub 3 "wyspy spowalniające" (jak "przystanki wiedeńskie"), co z powodzeniem zastosowano w modernizacji ul. Palacza.	Zastosowanie progów wyspowych jest brane pod uwagę. Jest to jednak element organizacji ruchu, który może być wprowadzony także na późniejszym etapie projektowania. Takie elementy nie mogą być zaprojektowane i wykonane na istniejących wjazdach i furtkach.
19	Należy zachować chodniki po obu stronach drogi z możliwością parkowania równoległego wzdłuż szerszego chodnika.	Takie rozwiązanie zostało przeanalizowane i nie jest możliwe do wprowadzenia. Ze względu na istniejące drzewa nie jest też możliwe poszerzenie jezdni do 5m, co uniemożliwia parkowanie równoległe pojazdów na pierwszym odcinku (od ulicy Bułgarskiej do ulicy Drzewieckiego).
20	Kostka betonowa ze względu na korzenie drzew powinna być dobrana z małych formatów , niech będzie w całości monochromatyczna, nie będzie wprowadzała niepotrzebnej jarmarczności.	Rodzaj i kolorystyka materiałów, z których zostanie wykonana nawierzchnia zostanie dobrany na etapie opracowania projektu budowlanego.
21	Sprzeciw budzi w mieszkańcach zrealizowane niedawno oznakowanie skrzyżowania ulicy Kasztelańskiej z ulicą Trybunalską, wygląda to jak z klocków LEGO. Proponujemy, żeby przy modernizacji ulicy rozważyć rozwiązanie jak przy skrzyżowaniu z ulicą Podkomorską : zielony skwer i dojazd do posesji.	Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania projektu budowlanego.

22	W rozwiązaniu ulicy Kasztelańskiej jako jednokierunkowej, z "wypami podniesionymi" (rozwiązanie z ulicy Palacza), znakami drogowymi z ograniczającymi prędkość, nie ma potrzeby na wydzielenie dodatkowego pasa ruchu dla rowerów. Niech będzie to wolna, spokojna ulica rowerowo - samochodowa z piękną aleją jesionową.	Zgodnie ze "Standardami rowerowymi" obowiązującymi w Poznaniu dla każdej ulicy jednokierunkowej należy dopuścić ruch rowerowy w obu kierunkach. Rowerzysta nie ma pierwszeństwa na takim pasie.
23	Ul. Kasztelańska powinna zostać objęta strefą zamieszkania.	Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, co jest równoznaczne z wyznaczeniem strefy zamieszkania.
24	Wycinkę drzew należy ograniczyć do niezbędnego minimum - stanowią one największą wartość tej ulicy.	Ochrona istniejącej zieleni stanowi jedno z podstawowych warunków brzegowych. Rozważane jest zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, co pozwoliłoby na zachowanie rosnących tam drzew.
25	Kierunki ruchu na ul. Kasztelańskiej powinny być poprowadzone od ul. Drzewieckiego w stronę Bułgarskiej i w stronę Marszałkowskiej.	Zmiana kierunków ruchu na ul. Kasztelańskiej i sąsiednich stanowi przedmiot odrębnych analiz.
26	Kasztelańska, to ulica osiedlowa dlatego pomiędzy ul. Bułgarską a ul. Drzewieckiego należy również wygospodarować przestrzeń na miejsca parkingowe. Być może można niewiele zwęzić chodnik aby utrzymać 5 metrową drogę (z 10,6 m) dostępnego miejsca aby móc stworzyć możliwości parkowania na jezdni. Proponowane rozwiązanie tj. brak miejsc parkingowych od Bułgarskiej do ul. Drzewieckiego jest skrajnie kontrowersyjnym rozwiązaniem, które w żaden sposób nie rozwiąże problemu parkowania samochodów- auta nadal będą parkowane na chodniku po północnej stronie. Dodatkowo na ul. funkcjonują firmy oraz gabinety lekarskie i stomatologiczne, których pacjenci powinni mieć możliwość zaparkowania na ulicy. Część mieszkańców to osoby starsze, które wymagają stałej opieki i wizyt pielęgniarek środowiskowych. Wnioskujemy o ponowne przeanalizowanie projektu aby uwzględnić potrzeby czasowego parkowania przed posesjami mieszkańców.	Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych na jezdni zostanie przeanalizowana wspólnie z Miejskim Inżynierem Ruchu.
27	Największą wartością Kasztelańskiej jest aleja drzew. W sytuacji wycinki drzew po północnej stronie należy bezwzględnie przeprowadzić nasadzenia kompensacyjne. tak aby utrzymać historyczny charakter ulicy.	Nasadzenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne oraz przyjęte rozwiązania projektowe.
28	Jako, że Kasztelańska jest lokalną ulicą osiedlową, to nie potrzebny jest tak szeroki chodnik po północnej stronie. Nieznaczne zwężenie chodników umożliwi parkowanie samochodów na ulicy na całej długości ulicy Kasztelańskiej przy jednoczesnym zachowaniu drzew. Alternatywą mogłoby być umożliwienie parkowania aut po południowej stronie na chodniku.	Szerokość 2m jest wartością minimalną dla chodnika zlokalizowanego bezpośrednio przy jezdni. Mniejsza szerokość nie uzyska zgody na budowę z Wydziału Urbanistyki i Architektury UMP.
29	Zachowanie ruchu dwukierunkowego jest najbardziej sensowne z punktu widzenia mieszkańców.	Zachowanie ruchu dwukierunkowego byłoby możliwe przy jednoczesnym wprowadzeniu całkowitego zakazu zatrzymywania się i postoju na ul. Kasztelańskiej.
30	Wprowadzenie proponowanych wyniesionych skrzyżowań (ze wszystkimi ulicami poprzecznymi), podniesienie przejść spowoduje, że żaden kierowca nie będzie sobie robić "skrótów" ponieważ po prostu nie będzie się to w żaden sposób opłacać (można również na dłuższych odcinkach: Trybunalska-Podkomorska i Kanclerska-Marszałkowska zamontować dodatkowo poduszki berlińskie). Przy zastosowaniu powyższych "ograniczeń prędkości" zmiana skrzyżowań na równorzędne jest zbędna i wywoła niepotrzebny chaos.	Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale MIR i projektantów.

31	Należy rozważyć zmianę kierunku na ulicy Miecznikowskiej (od Bułgarskiej do Trybunalskiej) z jednoczesnym podzieleniem ulicy Trybunalskiej (na wysokości szkoły) - rozjazd w prawo i lewo, co dałoby szansę na zmniejszenie ruchu na samej Kasztelańskiej.	Zmiana kierunków ruchu na ul. Kasztelańskiej i sąsiednich ulicach stanowi przedmiot odrębnych analiz.
32	Zgodnie z obowiązującym prawem, jeśli w budynku prowadzona jest działalność gospodarcza, wynajmujący ma obowiązek zagwarantować miejsca postojowe na swojej posesji; należałoby to wygzekwować; wystarczy skierować straż miejską parę razy w tygodniu, aby ustaliła do kogo należą zaparkowane na chodnikach samochody (szczególnie w okolicy ulicy Podkomorskiej) - jeśli nie są własnością mieszkańców, skierować pismo do właścicieli budynków z działalnością gospodarczą i pod karą finansową zobowiązać do stworzenia miejsc parkingowych albo - co nie jest wcale problemem - zaproponować zakupienie abonamentu na parking pod stadionem (rozwiązanie tego problemu nie jest bardzo trudne).	Projektowana przebudowa ul. Kasztelańskiej uwzględnia dopuszczenie parkowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.
33	Szerokość chodnika od Bułgarskiej do Trybunalskiej po stronie północnej jest ponad 20cm większa niż dalej, a to powoduje, że większość posadzonych tam drzew znajduje się w akceptowalnej odległości od płotów i można byłoby rozważyć ich pozostawienie.	Chodnik może lokalnie być zawężony do 1,0m, a na wskazanym odcinku nawet ten wymiar nie jest zachowany. Przewężenie do 1,0m obniża ponadto jakość ruchu pieszych - na szerokości 1,0m nie jest możliwe swobodne minięcie się dwóch osób.
34	Jeśli chodzi o odcinek ulicy od Trybunalskiej do Podkomorskiej to warto rozważyć skonsultowanie się z właścicielami tych posesji indywidualnie, sytuacja tej części chodnika jest katastrofalna, ale może udałoby się uzyskać 50-70cm z poszczególnych działek; propozycja to forma użyczenia miastu tej przestrzeni na zasadzie "obciążenia" - ważne jest to, aby z punktu widzenia mieszkańców i wielkości ich działek nic się nie zmieniło, udostępniają kawałek, ale nie tracą - to czym można byłoby ich przekonać to zaproponowanie ze strony miasta, że na własny koszt dokona przesunięcia płotów.	Projektowana przebudowa ul. Kasztelańskiej nie uwzględnia regulacji granicy pasa drogowego. Taka propozycja pojawiła się podczas spotkania z mieszkańcami i nie zyskała akceptacji.
35	Ważne staje się uzupełnienie drzewostanu po stronie północnej od Podkomorskiej do Marszałkowskiej - zamiast zaproponowanego szerokiego chodnika należałoby rozważyć zrobienie wymaganego przepisami 1,5m a obok niego pasa zieleni z drzewami (tak, jak zrobiono ulicę Drzewieckiego). Dodatkowy plus takiego rozwiązania to, że samochody na pewno nie zaparkują w pasie zieleni.	Nowoprojektowane chodniki muszą odpowiadać przepisom, które określają min. Szerokość chodnika zlokalizowanego bezpośrednio przy jezdni na 2,0m.
36	Pas zieleni jest również dobrym rozwiązaniem po stronie południowej (od Marszałkowskiej do Drzewieckiego brakuje co najmniej kilku drzew, np. przy domach 33, 29, 27, 25, 23, 17, 15, 11, 5 i 3). Należałoby oczywiście sadzić drzewa, które za kilkanaście/kilkadziesiąt lat nie "wysadzą" ulicy.	Nasadzenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne.
37	Zaproponowane płytki chodnikowe 35cm należy zastąpić większymi - 50cm; zarówno na ulicy Trybunalskiej, Podkomorskiej, jak i Drzewieckiego właśnie ten rozmiar został położony (w trakcie remontu chodników) i wprowadzanie nowego jest całkowicie bez sensu; do podjęcia pozostaje decyzja JAK je ułożyć; na Podkomorskiej i Trybunalskiej płytki zostały ułożone "na przemian", a na Drzewieckiego "na równo".	Możliwość zastosowania takiego rodzaju płytek zostanie rozważona.

38	Przyjęte rozwiązanie jezdni z kostki betonowej zamiast asfaltu być może skłania teoretycznie do wolniejszej jazdy ale na pewno jest głośniejsze (hałasu mamy aż nadto w okolicy) i jest fatalne do jeżdżenia na rowerze szczególnie dla dzieci.	Docelowy rodzaj nawierzchni ul. Kasztelańskiej zostanie wybrany na etapie opracowania projektu budowlanego.
39	Jeśli udałooby się doprowadzić do zgody na przesunięcie północnych płotów w rejonie Trybunalska-Podkomorska, należałoby spróbować porozumieć się podobnie z właścicielami działek Podkomorska-Senatorska - tutaj mówimy o Spotem, jednym prywatnym właścicielu, Enei i państwowym przedszkolu. Posadzenie alei drzew w tym rejonie (po stronie północnej) byłoby bardzo wartościowe dla całego osiedla.	Projektowana przebudowa ul. Kasztelańskiej nie uwzględnia regulacji granicy pasa drogowego. Taka propozycja pojawiła się podczas spotkania z mieszkańcami i nie zyskała akceptacji.
40	Aktualny projekt nie zawiera żadnych informacji odnośnie mini "klinów" zieleni na skrzyżowaniach z Podkomorską, Senatorską, Kanclerską i Marszałkowską. Przy okazji poprzednich spotkań osoby z wydziału zieleni zapewniały, że zostaną one zaprojektowane przy okazji remontów - "klin" przy Podkomorskiej zrobiło stowarzyszenie Abisynia, przy Kanclerskiej został zagospodarowany wiele lat temu (nie należałoby go w ogóle ruszać), pozostaje doprowadzenie do porządku "klinów" przy Senatorskiej i na wjeździe od Marszałkowskiej.	Zagospodarowanie wskazanych miejsc może zostać przeprowadzone w ramach odrębnych zadań. Projekty zieleni opracowane poza dokumentacją dotyczącą przebudowy ul. Kasztelańskiej są opiniowane przez ZDM i roboty w tym zakresie mogą zostać skoordynowane.
41	Jeśli dojdzie do zmian dotyczących kierunków ruchu - należałoby przeprowadzić badania, czyli na okres co najmniej 2 miesięcy na próbę wprowadzić proponowane zmiany, aby móc rzetelnie odpowiedzieć na pytanie o ich wpływ na natężenie ruchu; jeśli zdamy się wyłącznie na podejście teoretyczne, a okaże się, że został popełniony błąd - będzie za późno, aby to zmieniać.	Istniejące ograniczenia terenowe uniemożliwiają zmianę lokalizacji elementów pasa drogowego, a tym samym organizacja kierunków ruchu nie wpłynie na zmianę przekroju ulicy. Co do zasady nie wprowadza się organizacji ruchu testowo.
42	Jeśli miasto jest zdeterminowane przeprowadzić remont ulicy, żadne leżące sieci nie powinny stanowić problemu - wszystko da się przesunąć i będzie okazja aby uporządkować.	Należy mieć na uwadze, że ingerencja w infrastrukturę podziemną o ile faktycznie jest możliwa, o tyle znacząco zmienia zakres prac i podnosi ich koszty. ZDM dysponuje określoną kwotą na przeprowadzenie danych zadań. Aby nie zwiększać ich kosztów nie przeprowadza się prac na infrastrukturze należącej do innych podmiotów.
43	Pozostawienie jesionów jest krótkowzrocznym rozwiązaniem. Ich degeneracja postępuje i zapewne w ciągu najbliższych dwudziestu lat większość uschnie lub wyrwie się. Powinniśmy patrzeć na dłuższy okres trwałości remontu ulicy, chociażby ze względu, że ma to być pierwszy od jej powstania.	Wykonana analiza dendrologiczna potwierdziła dobrą kondycję drzew rosnących przy ul. Kasztelańskiej. Wycinka zdrowych drzew nie jest brana pod uwagę.
44	Sprzeciw wobec argumentów przytoczonych podczas spotkania z mieszkańcami 13 czerwca br.: „nie da się zrobić nasadzeń innych drzew” – dlaczego się nie da skoro zrobiono nasadzenia dokładnie w tych samych miejscach co przewrócone parę lat temu drzewa jak i około 20lat temu w miejsce uschniętych i usuniętych drzew przy posesji 43 i 46?	Nasadzenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne.
45	„Klomby wokół jesionów zagwarantują napowietrzenie korzeni w związku z czym nie będą niszczyć one chodników ani jezdni” – będą czego dowodem są jesiony z ulicy Marszałkowskiej mające „do dyspozycji” pas zieleni a chodniki obok są istnym torem przeszkód, wysadzonym przez korzenie.	W miejscu lokalizacji nowego chodnika (po północnej stronie) zaproponowano usunięcie drzew, a po południowej nie będzie chodnika, tak więc korzenie drzew nie uszkodzą nawierzchni chodnika. Nowe nasadzenia zostaną wykonane gatunkami, które nie będą uszkadzały nawierzchni chodnika.

46	„klombami zajmować się będzie ZDM” – nie jesteście Państwo w stanie zareagować na wiszące konary pomimo naszych próśb, więc nie mamy podstaw ufać, że klomby będą regularnie sprzątane i zadbane. Jak widać w mieście jest wiele miejsc wymagających pielęgnacji, również i na naszym osiedlu a Miasto nie wywiązuje się z tego.	ZDM na bieżąco podejmuje działania w odpowiedzi na zgłoszenia mieszkańców oraz odpowiada na skierowaną do niego korespondencję.
47	„ochrona przed smogiem, gwarancja do lepszego powietrza” – argument taki na osiedlu gdzie każdy ogród jest oazą zieleni z mnóstwem dużych okazów drzew i krzewów, jest bezpodstawny. Dodatkowo niezrozumiały w aspekcie chociażby przebudowanej ul. święty Marcin, która stała się teraz oazą betonu.	Każde drzewo rosnące w mieście jest cenne i dlatego dąży się do zachowania jak największej liczby drzew.
48	Konsekwencją zachowania jesionów ma być brak chodnika po stronie południowej - jest to niedopuszczalne i niebezpieczne. Rozwiązanie to powoduje wymuszenie przechodzenia na drugą stronę ulicy czy chodzenie o ulicy nawet w przypadku gdy celem jest dojście do sąsiada po tej samej stronie ulicy czy do przystanku przy Drzewieckiego, etc. Jest to stwarzanie zagrożenia, niepotrzebnego ryzyka i wielkie utrudnienie dla mieszkańców - w dużej mierze dzieci i osób starszych, jak również dzieci uczęszczających do okolicznych przedszkoli i szkoły. Ta koncepcja jest nie do przyjęcia.	Brak chodnika po południowej stronie ul. Kasztelańskiej to efekt kompromisu obliczonego na uniknięcie wycinki drzew. Piesi przekraczający jezdnię zobowiązani są do zachowania szczególnej ostrożności.
49	Kostka brukowa na ulicy to rozwiązanie nie spójne z charakterem i wyglądem całego osiedla, nie wspominając o generowaniu większego hałasu przez przejeżdżające samochody i braku komfortu dla rowerzystów. I po raz kolejny kwestia korzeni jesionów, które z łatwością zdegenerują taką jednię. Kilka lat temu asfalt na ulicy Kasztelańskiej był wymieniany i jego obecny stan jest bardzo dobry. Wystarczy przecież sfrezować go i odpowiednia ukształtować nowy dywanikiem a nie generować kolejne koszty.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
50	Zachód odchodzi od esowań jako nie spełniających swojej roli. Dlaczego nie mamy mieć spełniających świetnie rolę spowalniaczy wyniesionych skrzyżowań tak rewelacyjnie sprawdzających się na świeżo przebudowanej ulicy Palacza?	Zastosowanie powierzchni wyniesionych i progów zwalniających zostało uwzględnione w konsultowanej dokumentacji. W ocenie ZDM tzw. "esowanie jezdni" również jest skutecznym sposobem uspokojenia ruchu.
51	Brak miejsc postojowych przy posesjach – jest to koncepcja zupełnie niezyciowa, nie funkcjonalna, nie sprawiedliwa i nie do przyjęcia.	Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejsce parkowania należy zapewnić na terenie posesji. Pas drogowy ma przede wszystkim zapewnić możliwość bezpiecznego przemieszczania się wszystkich użytkowników ruchu. Miasto nie ma obowiązku zapewnienia miejsc postojowych.
52	jednokierunkowość jest tematem bardzo trudnym do rozwiązania i musi być podjęta po analizie oddziaływania na ulice równoległe i prostopadłe. Nie ma gwarancji zmniejszenia ruchu, chociażby ze względu na istniejące w okolicy willowe przedszkola i szkołę. Ograniczenia ruchu na Kasztelańskiej będą generować większy ruch na sąsiednich ulicach a musimy patrzeć kompleksowo w odniesieniu do wszystkich ulic całego osiedla. Nie dopuszczalnym będzie poprawienie – zmniejszenie ruchu na naszej ulicy kosztem wzrostu ruchu na sąsiednich ulicach.	
53	Propozycje zmian organizacji ruchu muszą obejmować cały obszar osiedla a co najmniej obszar Abisynia - rejon pomiędzy ulicami Marszałkowska, Grunwaldzka i Bułgarska.	

54	Proponowane zmiany tylko dla jednej ulicy Kasztelańskiej (proponowana zmiana na ulicę jednokierunkową z szykanami, jednostronna wycinka istniejących drzew, poszerzenie chodników) nie mogą wpływać niekorzystnie na organizację ruchu na innych sąsiednich ulicach.	ZDM wraz z MIR analizuje możliwości przeprowadzenia analizy ruchu dla całego obszaru osiedla Abisynia.
55	Nie jest do przyjęcia założenie, że przebudowa ul. Kasztelańskiej może być zrealizowana jedynie pod warunkiem, że będzie to ulica jednokierunkowa. Tak przyjęte założenie - warunek, jest przejawem dyskryminacji pozostałych mieszkańców tego obszaru, których nieruchomości położone są przy pozostałych ulicach w tym obszarze. To, czy ulica będzie jednokierunkowa, dwu, lub o zmiennym układzie kierunków ruchu, powinno wynikać z analizy i badań organizacji ruchu dla całego obszaru Abisynii. Projekt ten nie może powodować między innymi: wzrostu natężenia ruchu i hałasu, wzrostu emisji spalin oraz wydłużenia drogi i czasu dojazdu na sąsiednich ulicach.	Zachowanie ruchu dwukierunkowego byłoby możliwe przy jednoczesnym wprowadzeniu całkowitego zakazu zatrzymywania się i postoju na ul. Kasztelańskiej. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zostało uzgodnione ze stroną społeczną na wcześniejszym etapie rozmów dotyczących przyszłości ul. Kasztelańskiej. ZDM wraz z MIR analizuje możliwości przeprowadzenia analizy ruchu dla całego obszaru osiedla Abisynia.
56	Obecnie ul. Marszałkowska, Kasztelańska i również Trybunalska stanowią skróty komunikacyjne dla mieszkańców osiedli w rejonie ul. Bułgarskiej, Marcelińskiej i Świerzawskiej. Spowolnienie ruchu przelotowego na ulicach Kasztelańskiej i Marszałkowskiej można wymusić poprzez realizację np. wyniesionych skrzyżowań tak jak to zrealizowano na ulicy Palacza.	Ograniczenie przejazdów tranzytowych przez teren osiedla Abisynia jest jednym z założeń przebudowy ul. Kasztelańskiej. ZDM wspólnie z MIR analizuje wprowadzenie rozwiązań, które ograniczą tego rodzaju przejazdy ulicami Kasztelańską i sąsiadującymi z nią.
57	W obecnej sytuacji klimatycznej niezbędnym jest zachowanie i tworzenie jak największych stref zacienionych w strefach komunikacji pieszej ze względu na warunki użytkowe dla mieszkańców oraz ich zwierząt. Temperaturach chodnika w pełnym słońcu osiąga temperatury rzędu 60 °C i więcej w przypadku ciemnych nawierzchni. Stanowi to już przy temperaturze 60°C zagrożenia poparzeniem łap zwierząt, które mogą wymagać długiego i bolesnego leczenia. Wysoka temperatura chodników, która podnosi dodatkowo temperaturę otoczenia) stanowi również znaczne uciążliwości dla ludzi - szczególnie małych dzieci i osób starszych.	Nasadenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne.
58	Proponowany w projekcie rodzaj nawierzchni chodników w postaci dużych, gładkich płyt betonowych nie spełnia oczekiwań mieszkańców i stanowi raczej utrudnienia, gdyż płyty te nie wykazują odpowiedniego tarcia podczas użytkowania a w okresie opadów i zabrudzenia piaskiem są szczególnie śliskie.	Wykonanie nawierzchni chodnika z płyt betonowych jest zgodne z Katalogiem nawierzchni chodników Poznania. Tego rodzaju nawierzchnia jest z powodzeniem stosowana w wielu innych miejscach w mieście. Zabrudzenie piaskiem obniża przyczepność nawierzchni niezależnie od rodzaju materiału, z jakiego jest ona wykonana.
59	Proponowane w projekcie nasadenia kompensacyjne (ustawowo - kilka drzewek) nie stanowią rzeczywistej kompensacji środowiskowej. Usunięcie drzewa w wielkości okazów występujących na ulicy Kasztelańskiej wymaga nasadzenia ok. 1700 sadzonek za każde jedno wycięte drzewo. Nie ma zatem możliwości prawidłowej kompensacji w przypadku proponowanych nasadeń kompensacyjnych w zaprezentowanym projekcie przebudowy ul. Kasztelańskiej oraz w przypadku wymiany istniejących drzew na drzewa o mniejszej średnicy pnia.	Ilość nasadeń kompensacyjnych wynika z przepisów prawa i decyzji organu, który wydaje zgodę na wycinkę. Nasadenia projektowane są w maksymalnej dostępnej liczbie miejsc, na jaką pozwala występowanie sieci uzbrojenia podziemnego.
60	Obecnie wyhodowano kilka gatunków drzew dedykowanych do warunków miejskich, jest wśród nich również jesion, który na obszarze Abisynii jest dominującym gatunkiem alei na ul. Marszałkowskiej i ocalałego fragmentu alei na ul. Kasztelańskiej i może stanowić dobry materiał do rekonstrukcji alei.	W pasie drogowym prowadzone są nasadenia z wykorzystaniem gatunków i odmian dopasowanych do naszej strefy klimatycznej i trudnych warunków panujących w mieście. Takie też pojawiają się na ul. Kasztelańskiej jako nasadenia kompensacyjne. Nie podjęto jeszcze decyzji jakie będą to gatunki drzew.

61	Należy rozważyć przesunięcie granic posesji o 20 -30 cm kosztem szerokich istniejących ogrodzeń. Obecnie ogrodzenia te mają grubość od 20 - 30 cm o masywnej murowanej konstrukcji i prezentują dużą różnorodność stylistyczną, która nie sprzyja wizerunkowi ulicy. Można je zastąpić ogrodzeniami węższymi, grubości kilku cm od 5-10 cm w lekkiej konstrukcji, które będą spójne stylistycznie i bardziej jednolite pod względem zastosowanego materiału. Ten zabieg pozwoli na uzyskanie normowego przejścia o szer. min. 1,0 m po chodniku w miejscu istniejących drzew.	Projektowana przebudowa ul. Kasztelańskiej nie uwzględnia regulacji granicy pasa drogowego. Taka propozycja pojawiła się podczas spotkania z mieszkańcami i nie zyskała akceptacji.
62	Alternatywnie należy rozważyć uniesienie chodnika (maksymalne podłużne pochylenie nawierzchni 5%) oraz ulicy Kasztelańskiej na odcinku lub odcinkach, na którym występują wypiętrzone karpiny drzew, tak aby zyskać odpowiednią szerokość przejścia pomiędzy ogrodzeniami a istniejącymi drzewami.	Proponowane rozwiązanie było analizowane, jednak nie zdecydowano się na jego wprowadzenie ze względu na konieczność dowiązania do istniejących posesji (zjazdy i furtki) oraz konieczność zniwelowania zbyt dużej różnicy wysokości (przekraczającej 5%)
63	Należy rozpocząć działania administracyjno-prawne od zmuszenia instytucji usługowych do parkowania na swoim terenie.	Zasady parkowania pojazdów są regulowane przepisami prawa równymi dla wszystkich - nie ma możliwości zmuszenia do określonego sposobu parkowania wybranej grupy kierowców, w tym przypadku właścicieli lokali usługowych.
64	Na ulicy Kasztelańskiej zgodnie z Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla tego obszaru, dopuszczone są lokalizacje obiektów usługowych, a co za tym idzie występuje nakaz na tym obszarze zapewnienia miejsc parkingowych dla obsługi usług na terenie własnej posesji dla której przewidziano funkcję usługową. Niestety nakaz ten nie jest respektowany, a to powinno być uregulowane w pierwszej kolejności.	Sposób zagospodarowania nieruchomości zostanie zweryfikowany w odniesieniu do warunków wydanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury UMP.
65	Jednym z większych usługodawców są również obiekty oświaty: Szkoła Podstawowa nr 74 przy ulicy Trybunalskiej, Technikum Ekonomiczne przy ulicy Marszałkowskiej i Zespół Szkół Gastronomicznych przy ul. Podkomorskiej 49, których pracownicy i uczniowie parkują samochody na naszych ulicach. Jest to szczególnie widoczne na ulicy Trybunalskiej, Marszałkowskiej i Podkomorskiej. Wyremontowany chodnik przed Szkołą Podstawową nr 74 przy ul. Trybunalskiej służy za parking i jest już zdewastowany - zabrudzony olejem samochodowym. W tym przypadku należało zrealizować w tym miejscu parking z miejscami parkowania w układzie prostokątnym do ulicy.	Zmiana sposobu parkowania na ul. Trybunalskiej i Marszałkowskiej wykracza poza zakres konsultowanego opracowania.
66	W opracowaniu przebudowy organizacji ruchu należy wyznaczyć graficznie na całym obszarze Abisynii wszystkie miejsca parkowania w przestrzeni publicznej.	Wyznaczenie miejsc z użyciem oznakowania poziomego stosuje się tylko dla stref zamieszkania (ponieważ w nich obowiązuje zakaz parkowania poza wyznaczonymi miejscami). Wyznaczenie miejsc postojowych powoduje zmniejszenie liczby wyznaczonych miejsc w porównaniu z możliwościami pomieszczenia pojazdów, ponieważ zgodnie z przepisami miejsce postojowe musi mieć długość 6,0m i jeżeli dostępna przestrzeń (np. pomiędzy sąsiednimi zjazdami) będzie wynosiła 5,9m, to takie miejsce nie zostanie wyznaczone, a fizyczne zaparkowanie samochodu będzie możliwe.
67	Najpierw należy sprawdzić jak wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Kasztelańskiej wpłynie na całe osiedle (tzn. na ruch odbywający się w rejonie ulic znajdujących się na obszarze od Marszałkowskiej, przez Cześnikowską, zawierający wszystkie poprzeczne ulice).	ZDM wraz z MIR analizuje możliwości przeprowadzenia analizy ruchu dla całego obszaru osiedla Abisynia.

68	Należy zaprojektować po północnej stronie ulicy Kasztelańskiej od Marszałkowskiej do Podkomorskiej nowe nasadzenia, odtwarzając starą aleję drzew. Powinno to przypominać nasadzenia na ul. Drzewieckiego, czyli pas chodnika (3 płyty) oraz pas zieleni (trawnika) gdzie nasadzono by nowe drzewa odpowiedniego pokroju (bliższe jarzębinom, a nie jesionom wyniosłym).	
69	Należy odtworzyć nasadzenia po stronie południowej (widoczne w chodnikach) na odcinku od Marszałkowskiej do Drzewieckiego np. przy numerach 29, 27, 25, 23, 17, 15, 11, 5, 3 oraz 33. Jeśli istnieją jakieś kolizje z sieciami, należy przesunąć sieci, biorąc pod uwagę gruntowny remont ulicy.	Nasadzenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne.
70	Zastosowanie nawierzchni z kostki betonowej będzie generować zbyt duży hałas.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
71	Należy zrezygnować ze skrzyżowań równorzędnych i zamiast tego wynieść skrzyżowania z ulicami Bułgarską, Drzewieckiego, Marszałkowską oraz zamontować tzw poduszki berlińskie pomiędzy Trybunalską a Podkomorską, Kancłerską a Marszałkowską.	Każde skrzyżowanie wyniesione jest jednocześnie skrzyżowaniem równorzędnym.
72	Należy zachować możliwość parkowania na "trójkącie" przy skrzyżowaniu Kancłerskiej i Kasztelańskiej.	Proponowane rozwiązanie jest analizowane - możliwe, że zostanie uwzględnione na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
73	Projektowany chodnik miałby powstać z płyt betonowych 0,35 x 0,35 w innych wymiarach niż zastosowane w przebudowach na ulicy Podkomorskiej, Drzewieckiego czy Trybunalskiej, gdzie użyto płyt chodnikowych o wymiarach 0,5x0,5 m. Jednocześnie należałoby podjąć decyzję czy płyty na całym osiedlu będą kładzione jak na ulicy Drzewieckiego, czy tak jak na ulicach Trybunalskiej i Podkomorskiej na zakładkę.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników, jak również sposobu ich wykonania zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
74	Należy zrezygnować z usunięcia drzewa w projekcie o nr.19 i porozumieć się z właścicielem terenu zielonego (Społem) i przesunięciu chodnika w tym miejscu częściowo na ich teren.	Propozycja zostanie przeanalizowana. Zachowanie przedmiotowego drzewa byłoby możliwe pod warunkiem odsunięcia od niego nawierzchni ulicy.
75	W przedstawionej koncepcji nie zostało w niej uwzględnione zdanie wielu mieszkańców tej ulicy, którym zależy jedynie na naprawie kilku uciążliwych elementów, a nie na wprowadzaniu rozwiązań radykalnych. Nie jest do przyjęcia stawianie nas wobec ultimatum, że albo przyjmujemy koncepcję całościowej przebudowy, albo nic na Kasztelańskiej nie zostanie zmienione. Całościowa koncepcja powinna uwzględniać także modernizację kanalizacji, zwłaszcza deszczowej, jako że obecna jest przestarzała, co przy większych ulewach prowadzi do zalewania posesji, a także przeniesienie przewodów elektrycznych ze słupów pod ziemię.	Uwarunkowania dotyczące możliwości zmian na ul. Kasztelańskiej zostały wyjaśnione podczas spotkania z Zastępcą Prezydenta Poznania Maciejem Wudarskim w maju 2018 roku. Przeprowadzenie remontu, czyli odtworzenia stanu istniejącego nie jest możliwe, dlatego też zdecydowano o przeprowadzeniu przebudowy ulicy. Poszerzenie zakresu zadania o przebudowę sieci uzbrojenia podziemnego oznacza znaczny wzrost kosztów i czasu realizacji przebudowy.
76	Po pierwsze, nagle potrzebna jest naprawa chodników, których stan bardzo utrudnia poruszanie się pieszym, a zwłaszcza osobom starszym. Po drugie, zastąpienie starych jesionów innymi drzewami (po obu stronach jezdni) nie jest kwestią tylko ekspertów dendrologów, ale bezpieczeństwa ludzi.	Poprawa warunków poruszania się pieszych jest jednym z podstawowych założeń planowanej przebudowy ul. Kasztelańskiej. Przeprowadzona ekspertyza dendrologiczna potwierdziła dobrą kondycję drzew rosnących przy ul. Kasztelańskiej, wobec czego usunięcie zdrowych jesionów nie jest brane pod uwagę.

77	Z przedstawionych propozycji na wprowadzenie w najbliższym czasie zasługuje jedynie ruch jednokierunkowy (w stronę Marszałkowskiej), natomiast zupełnie niezyciowe byłoby wyłożenie ulicy kostką brukową, która, jak dość powszechnie wiadomo, zwiększa natężenie hałasu.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników, jak również sposobu ich wykonania zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego. Docelowa organizacja ruchu na ul. Kasztelańskiej stanowić będzie natomiast przedmiot odrębnego opracowania.
78	Konsultowana koncepcja została przygotowana przed wykonaniem badania drzew - w jaki sposób wyniki tych badań mogą wpłynąć na zmiany w istniejącym drzewostanie?	Przeprowadzona ekspertyza dendrologiczna potwierdziła dobrą kondycję drzew rosnących przy ul. Kasztelańskiej, wobec czego usunięcie zdrowych jesionów nie jest brane pod uwagę.
79	Należy zachować drzewo zlokalizowane w sąsiedztwie sklepu Społem.	Każde drzewo rosnące w mieście jest cenne i dlatego dąży się do zachowania jak największej liczby drzew.
80	Należy zaporjektować jezdnię wykonaną z asfaltu dla zachowania spójnego charakteru ulic Abisyinii oraz ograniczenia hałasu.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników, jak również sposobu ich wykonania zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
81	Elementem projektu absolutnie nie do przyjęcia jest wycięcie drzew, a dokładnie pietnastu zdrowych, dorosłych jesionów po stronie północnej i jednego po stronie południowej- tylko dlatego, że przeszkadza on w projekcie. Kompensacyjne nasadzenie 6 drzew jest zdecydowanie niewystarczające.	Każde drzewo rosnące w mieście jest cenne i dlatego dąży się do zachowania jak największej liczby drzew.
82	Należy pogodzić zachowanie wszystkich drzew rosnących na ul. Kasztelańskiej i naprawienie uszkodzonych chodników.	Jest to niemożliwe z uwagi na zbyt dużą różnicę wysokości pomiędzy poziomem jezdni, a przylegających posesji.
83	Po rozmowie z przedstawicielem Miejskiego Inżyniera Ruchu Proponujemy następującą zmianę: zmiana kierunku ruchu na odcinku od ul. Drzewieckiego do ul. Trybunalskiej; (odcinek od ul. Bułgarskiej do ul. Trybunalskiej - kierunek ruchu jak w koncepcji, od ul. Trybunalskiej do ul. Drzewieckiego ruch jednokierunkowy w przeciwną stronę, od ul. Drzewieckiego do ul. Marszałkowskiej - kierunek ruchu jak w koncepcji).	Propozycja zostanie przeanalizowana. Docelowa organizacja ruchu na ul. Kasztelańskiej stanowić będzie natomiast przedmiot odrębnego opracowania.
84	W związku z przebudową ulicy i przed wyborem optymalnego wariantu nowej organizacji ruchu należy brać pod uwagę wpływ zmian na całość osiedla i występujących tam ulic (w większości przypadków jednokierunkowych).Niestety to nie zostało wykonane. W naszej ocenie powinna zostać przedstawiona analiza rozwiązań wariantowych uzasadniająca wybrane rozwiązanie, np.: wykonanych przy pomocy metod mechanistyczne do planowania i modelowania transportu (np.: program Visum)	Przeprowadzenie analizy nie wpłynie na przekrój poprzeczny drogi i lokalizację elementów pasa drogowego. W każdym momencie możliwe będzie wprowadzenie zmiany organizacji ruchu, która zostanie przeprowadzona w ramach odrębnego opracowania
85	Kierunki ruchu ul. Kasztelańskiej i ulic przyległych, po wysłuchaniu uwag zgłoszonych w czasie konsultacji, należy ustalić jednak głównie na podstawie aktualnych obserwacji natężenia ruchu. Uwagi mieszkańców, często sprzeczne z sobą, bardzo często wyrażają indywidualny i subiektywny punkt widzenia, który nie może być argumentem decydującym.	Analizy i prognozy ruchu są wykonywane z wykorzystaniem specjalistycznych narzędzi, pozwalających precyzyjnie określić konsekwencje wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.

86	Powinny zostać wycięte wszystkie stare jesiony na odcinku od Podkomorskiej do Bułgarskiej i zasadzone nowe, nie rosnące tak wysoko drzewa. Doceniam pożyteczną rolę tego drzewostanu ale negatywy przeważają nad pozytywami. Drzewa te stwarzają poważne niebezpieczeństwo przy coraz częściej pojawiających się wichurach. W ubiegłych latach drzewa przewracały się powodując zwarcia elektryczne i doszło z tego powodu do uszkodzeń odbiorników energii elektrycznej w mieszkaniach jak również do uszkodzeń przewodów elektrycznych wewnątrz budynków (przepalenie przewodów).	Przeprowadzona ekspertyza dendrologiczna potwierdziła dobrą kondycję drzew rosnących przy ul. Kasztelańskiej, wobec czego usunięcie zdrowych jesionów nie jest brane pod uwagę.
87	Jeśli władze miasta ku zadowoleniu mieszkańców chcą przebudować ulicę w nowoczesnym stylu to trudno tę nowoczesność pogodzić z napowietrzną siecią energetyczną, tzn. słupami trakcji elektrycznej. Przy tak poważnej inwestycji trzeba zasilanie prądowe poprowadzić pod ziemią i nie powinno mieć dużego znaczenia, że miasto nie jest właścicielem tej sieci, wszystko można przecież uzgodnić a fakt że właścicielem jest de facto państwo powinien te uzgodnienia ułatwiać.	Skablowanie napowietrznej sieci elektroenergetycznej wykracza poza zakres konsultowanego opracowania. Przedmiotowa linia należy do spółki Enea i to do niej należy zwrócić się w sprawie przebudowy linii napowietrznej na ul. Kasztelańskiej.
88	Przy okazji planowania przebudowy ul. Kasztelańskiej należy wziąć pod uwagę modernizacji lub gruntownego czyszczenia kanalizacji deszczowej której stan pozostawia wiele do życzenia. Aktualnie nawet po niedużych deszczach kanalizacja ta nie odbiera wody i na ulicy tworzą się wielkie kilkunastometrowe kałuże sięgające do połowy szerokości ulicy co jest dodatkowym powodem częstego zalewania piwnic i garaży.	ZDM na bieżąco realizuje prace związane z utrzymaniem kanalizacji deszczowej. Jej przebudowa w ramach zmian na ul. Kasztelańskiej wykracza poza zakres zadania i dlatego nie jest planowana. Sama przebudowa poprawi natomiast odwodnienie ulicy.
89	Kontrowersyjna sprawa braku chodnika po południowej stronie ulicy powinna zostać rozstrzygnięta zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jeśli ewentualne odstępstwo od przepisów byłoby stosunkowo niewielkie należy spróbować skorzystać z tej ewentualności.	Nie ma możliwości wykonania po południowej stronie chodnika o wymaganej przepisami szerokości 2m z lokalnymi przewężeniami do 1,0m bez ingerencji w istniejący układ korzeniowy drzew. Dlatego też zrezygnowano z zaprojektowania chodnika po tej stronie ul. Kasztelańskiej i nie przewiduje się odstępiania od tego rozwiązania.
90	Jako mieszkańcy wnosiliśmy o remont chodników, które od początku swojego istnienia nie były naprawiane, a są wciąż niszczone przez korzenie jesionów. Jesionów posadzone zostały przypadkowo, bez jakiegokolwiek wiedzy dendrologicznej i urbanistycznej oraz najprawdopodobniej w sposób samowolny / bezprawny. Nie nadają się do terenów zabudowanych, a w szczególności wąskich osiedlowych ulic. Nadrzędna jest ochrona życia ludzkiego a nie drzew. Drzewa na ulicy Kasztelańskiej niestety stwarzają poważne zagrożenie i są źle utrzymywane przez służby Miasta.	Uwarunkowania dotyczące możliwości zmian na ul. Kasztelańskiej zostały wyjaśnione podczas spotkania z Zastępcą Prezydenta Poznania Maciejem Wudarskim w maju 2018 roku. Przeprowadzenie remontu, czyli odtworzenia stanu istniejącego nie jest możliwe, dlatego też zdecydowano o przeprowadzeniu przebudowy ulicy.
91	Należy wyciąć te niebezpieczne i nieodpowiednie drzewa i dokonać nowych nasadzeń drzew odpowiednich do tej lokalizacji i funkcji. Proponowane klomby wokół drzew są rozwiązaniem kuriozalnym, nieprzemyślanym, niefunkcjonalnym, niebezpiecznym dla ludzi i niemożliwym do zaakceptowania przez mieszkańców.	Przeprowadzona ekspertyza dendrologiczna potwierdziła dobrą kondycję drzew rosnących przy ul. Kasztelańskiej, wobec czego usunięcie zdrowych jesionów nie jest brane pod uwagę.
92	Konsekwencją zachowania jesionów ma być brak chodnika po stronie południowej - jest to rozwiązanie absurdałne, niefunkcjonalne i niebezpieczne. Chodnik musi pozostać po obu stronach ulicy.	Nie ma możliwości wykonania po południowej stronie chodnika o wymaganej przepisami szerokości 2m z lokalnymi przewężeniami do 1,0m bez ingerencji w istniejący układ korzeniowy drzew. Dlatego też zrezygnowano z zaprojektowania chodnika po tej stronie ul. Kasztelańskiej i nie przewiduje się odstępiania od tego rozwiązania.

93	Należy zadbać o skwery przy Marszałkowskiej, Kanclerskiej i Senatorskiej, a przy Podkomorskiej i Trybunalskiej takie stworzyć.	Zagospodarowanie wskazanych miejsc może zostać przeprowadzone w ramach odrębnych zadań. Projekty zieleni opracowane poza dokumentacją dotyczącą przebudowy ul. Kasztelańskiej są opiniowane przez ZDM i roboty w tym zakresie mogą zostać skoordynowane.
94	Jeśli dodatkowe drzewa za bardzo zawężyłyby przekrój jezdni, zwłaszcza biorąc po uwagę wymaganą szerokość na jednokierunkowy ruch i pas postojowy (oczywiście parkowanie tylko na jezdni), proszę rozważyć wykorzystanie nowych nasadzeń i/lub pasów postojowych do esowania toru jazdy. Misy drzew (nowych i/lub starych) mogą wystawać poza szerokość chodnika na jezdnię. Pasy postojowe (najlepiej naprzemiennie pojawiające się raz po jednej raz po drugiej stronie jezdni) mogą być pomiędzy tak wystającymi drzewami.	Rozwiązanie polegające na zakrzywieniu toru jazdy samochodów z wykorzystaniem mis drzew jest analizowane równolegle z propozycją zaprojektowania ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni.
95	Warto wprowadzić strefę tempo 30 na wszystkich małych uliczkach między Grunwaldzką, Bułgarską, Marcelińską i Grochowską. Oczywiście jeden kierunek ruchu powinien być tylko dla samochodów, rowerzyści powinni mieć możliwość jazdy w obu kierunkach (tzw. kontraruch).	Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na ul. Kasztelańskiej i sąsiadujących z nią ulicach stanowić będzie przedmiot odrębnego zadania. Co do zasady na wszystkich ulicach jednokierunkowych powinien być dopuszczony ruch rowerów w przeciwnym kierunku ("pod prąd").
96	Jeżeli zakładamy, że ulica Kasztelańska ma być jednokierunkowa, to ruch samochodów powinien odbywać się z ulicy Marszałkowskiej do ulicy Bułgarskiej, gdyż i tak tranzyt odbywa się przede wszystkim ulicą Marszałkowską a odwrotny kierunek mocno utrudni dojazd do SP 74.	Zmiana kierunków ruchu na ul. Kasztelańskiej i ulicach z nią sąsiadujących stanowić będzie przedmiot odrębnego opracowania.
97	należy rozważyć zmianę organizacji ruchu nie tylko na ulicy Kasztelańskiej, ale również na sąsiadujących ulicach. Obecnie na 3 prostopadłych ulicach do ulicy Kasztelańskiej ruch odbywa się w kierunku Marszałkowskiej (Trybunalska, Senatorska oraz Kanclerska), a tylko ulicą Podkomorską można dojechać na ulicę Kasztelańską. Możliwe, iż ulica Marszałkowska także powinna być jednokierunkowa.	
98	W przypadku ustanowienia ruchu jednokierunkowego od ulicy Bułgarskiej w kierunku ulicy Marszałkowskiej na odcinku pomiędzy ulicą Marszałkowską a ulicą Kanclerską należy pozostawić ruch dwukierunkowy, aby nie utrudniać wyjazdu mieszkańcom posesji położonej na rogu ul. Marszałkowskiej i Kasztelańskiej.	Docelowa organizacja ruchu zostanie zoptymalizowana pod kątem poprawy warunków przejazdu dla wszystkich uczestników ruchu. Należy mieć jednak na uwadze, że wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zawsze ogranicza część dotychczasowych relacji.
99	Wizualizacja przedstawia drogę jednokierunkową od ulicy Bułgarskiej do ul. Marszałkowskiej, z miejscami postojowymi po LEWEJ stronie, po stronie kierowcy, tym samym zmniejszając pole widzenia tej części drogi która znajduje się za zaparkowanymi pojazdami. Rozważając przypadek w którym rowerzysta, jadąc, schowa się za zaparkowanym pojazdem (patrzac od strony kierowcy) i nagle zza niego wyjedzie, może dojść do nieszczęścia (nawet nie przekraczając planowanej dopuszczalnej prędkości) Biorąc pod uwagę uczęszczające tą drogą dzieci do szkoły, rowerzystów i innych użytkowników tej ulicy, proponował bym ustalenie miejsc parkingowych po drugiej stronie kierowcy, w celu zwiększenia widoczności/bezpieczeństwa.	Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale MIR i projektantów.

100	W ramach przebudowy należy przeprojektować i przebudować skrzyżowanie z ul. Trybunalską. Obecnie ma ono bardzo dużą powierzchnię przez co jest niebezpieczne szczególnie dla pieszych i to pomimo wprowadzenia nowej organizacji ruchu (która niestety nie jest czytelna). Warto rozważyć przebudowę skrzyżowania na kształt skrzyżowań ul. Kasztelańskiej z ulicami Podkomorską i Senatorską. Odgięcie wlotu spowoduje zawężenie jezdni drogi podporządkowanej i skróci drogę przejścia dla pieszych. Ponadto jeśli wszystkie włączenia dróg w ul. Kasztelańską będą miały podobny kształt uczelni to odbiór całej ulicy przez użytkowników ruchu co zdecydowanie zwiększy bezpieczeństwo.	Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale MIR i projektantów.
101	W ramach przebudowy należy wymienić system oświetlenia, obecny nie spełnia norm oraz jest nieestetyczny (drewniane słupy), pozostawienie istniejących słupów pogorszy ostateczny odbiór społeczny przebudowanej ul. Kasztelańskiej.	Słupy służą także innej instalacji i nie mogą zostać zlikwidowane bez ponoszenia znacznych kosztów. Nie są one jednocześnie własnością Miasta Poznania, które nie ponosi nakładów na nie swoim majątku.
102	W ramach przebudowy wskazane jest skablowanie istniejących napowietrznych linii energetycznych (oraz przyłączy) w porozumieniu z ENEA Operator.	W tej sprawie należy zwrócić się do właściciela linii elektroenergetycznej, tj. spółki Enea. Miast Poznań nie jest właścicielem linii ani słupów i nie może ingerować w ten element infrastruktury ul. Kasztelańskiej.
103	W rejonie skrzyżowania z ul. Bułgarską należy przewidzieć montaż słupków uniemożliwiających wjazd i parkowanie na chodniku. Obecnie chodniki w rejonie tego skrzyżowania są notorycznie zastawiane przez samochody dostawców pizzy z pobliskiego lokalu i nawet krawężnik wyniesiony na 12 cm będzie niewystarczający żeby ich od tego powstrzymać.	Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale MIR i projektantów.
104	Koncepcja nie uwzględnia przejść dla pieszych przez ul. Kasztelańską w miejscach szczególnie uczęszczanych tj. pomiędzy ul. Drzewieckiego i Senatorską (dojście do przedszkola) oraz pomiędzy Drzewieckiego i Podkomorską (dojście od strony ul. Grunwaldzkiej na przystanek tramwajowy Drzewieckiego, do szkół przy ul. Trybunalskiej, Marszałkowskiej i Podkomorskiej.	Przejścia dla pieszych są wyznaczone w dwóch miejscach. Pozostałe przejścia są sugerowane i umożliwiają przekraczanie jezdni w miejscu zaniżonych krawężników z zachowaniem ostrożności, ustępując pierwszeństwa samochodom. Rozważane jest również zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, po której piesi mogą poruszać się po całej szerokości.
105	Proponowana organizacja ruchu spowodowałaby konieczność dojazdu na ulicę Trybunalską TYLKO I WYŁĄCZNIE przez notorycznie zakorkowane skrzyżowanie ulic Bułgarska/Grunwaldzka. Dodatkowo wspomniane skrzyżowanie w trakcie jakichkolwiek imprez masowych na Stadionie Miejskim jest całkowicie wyłączane z ruchu, co w tym przypadku będzie całkowicie uniemożliwiało dojazd do domów na ulicy Trybunalskiej.	Rozwiązania dotyczące docelowej organizacji ruchu na ul. Kasztelańskiej stanowiąc będą przedmiot osobnego opracowania. Wszystkie uwagi mieszkańców związane ze zmianami w organizacji ruchu w tym rejonie zostaną przeanalizowane przez ZDM i MIR.
106	Ruch jednokierunkowy na ul. Kasztelańskiej należy poprowadzić od ul. Drzewieckiego w stronę Trybunalskiej i w stronę Marszałkowskiej, oraz od ul. Bułgarskiej do ul. Trybunalskiej.	Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale MIR i projektantów.
107	Przy ewentualnym zamknięciu dla ruchu skrzyżowania ul. Bułgarskiej i Kasztelańskiej, ruchu powinien odbywać się w jednym kierunku od ul. Drzewieckiego do Trybunalskiej i do Marszałkowskiej, a na odcinku od Bułgarskiej do Trybunalskiej pozostać dwukierunkowy.	Wprowadzenie takiego rozwiązania wykracza poza zakres opracowania - zamknięcie przejazdu wymagałoby przebudowy skrzyżowania w ciągu ul. Bułgarskiej; konsultowane opracowanie dotyczy przebudowy tylko ul. Kasztelańskiej.
108	Dopuszczalnym przez nas rozwiązaniem byłoby także zamknięcie wyjazdu z ulicy Kasztelańskiej na ulicę Bułgarską z równoczesnym zachowaniem ruchu dwukierunkowego na całej długości ulicy Kasztelańskiej	Zachowanie ruchu dwukierunkowego byłoby możliwe przy jednoczesnym wprowadzeniu całkowitego zakazu zatrzymywania się i postoju na ul. Kasztelańskiej.
Spotkanie z mieszkańcami		

Stolik 2		
109	Dlaczego poddano analizie tylko ul. Kasztelańską? Należałoby przeprowadzić analizę ruchu dla całego obszaru, bo zmiana kierunku ruchu na tylko jednej Kasztelańskiej powoduje zmianę sposobu poruszania się po sąsiednich ulicach.	ZDM wraz z MIR analizuje możliwości przeprowadzenia analizy ruchu dla całego obszaru osiedla Abisynia.
110	Czy była brana pod uwagę pełna rekonstrukcja alei drzew na całej długości ulicy?	Takie rozwiązanie jest analizowane. Nasadzenia kompensacyjne zostaną przeprowadzone w największym możliwym stopniu, na jaki pozwoli istniejące uzbrojenie podziemne.
111	Może warto poświęcić trochę interesu prywatnego na rzecz publicznego? I przesunąć granice działek, żeby wygospodarować więcej miejsca na pas drogowy?	Projektowana przebudowa ul. Kasztelańskiej nie uwzględnia regulacji granicy pasa drogowego. Taka propozycja pojawiła się podczas spotkania z mieszkańcami i nie zyskała akceptacji.
112	Należy ograniczyć parkowanie przez uczniów dojeżdżających samochodami do szkoły na ul. Marszałkowskiej – obecnie samochody są "powciskane" gdzie tylko się da.	Zasady parkowania pojazdów są regulowane przepisami prawa równymi dla wszystkich - nie ma możliwości zmuszenia do określonego sposobu parkowania wybranej grupy kierowców.
Stolik 3		
113	Proponujemy przetestowanie organizacji ruchu przez okres 2-3 miesięcy. Proponujemy ruch jednokierunkowy od Drzewieckiego do Marszałkowskiej, od Drzewieckiego do Trybunalskiej i od Bułgarskiej do Trybunalskiej. Postulujemy rozważenie również odwrócenie kierunku ruchu na Miecznikowskiej, gdyby potrzebowali tego rodzice dowożący dzieci do szkoły.	Rozwiązania dotyczące docelowej organizacji ruchu na ul. Kasztelańskiej stanowić będą przedmiot osobnego opracowania. Wszystkie uwagi mieszkańców związane ze zmianami w organizacji ruchu w tym rejonie zostaną przeanalizowane przez ZDM i MIR. Co do zasady nie wprowadza się zmian organizacji ruchu na zasadach testowych.
114	Proponujemy zwężenie chodnika, żeby utrzymać 5 metrów szerokości jezdni na odcinku od Bułgarskiej do Drzewieckiego. Wtedy można by po jednej stronie zachować parkowanie na jezdni – ono byłoby jednak potrzebne dla prowadzących tutaj działalność.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane. Rozważane jest również zaprojektowanie ul. Kasztelańskiej jako pieszojezdni, na której parkowanie odbywałoby się jedynie na miejscach wyznaczonych.
115	Nasadzenia kompensacyjne. Może przy zastosowaniu innego niż jesion gatunku drzew dałoby się zachować aleję drzew po stronie północnej (poprzez nasadzenie kompensacyjne)?	Aby drzewo mogło prawidłowo się rozwijać i rosnąć a przy tym nie uszkadzało okolicznych nawierzchni, powinno mieć zapewnioną chociaż minimalną ilość gruntu. Nie ma możliwości zaprojektowania misy drzewa zapewniającej mu odpowiednie warunki do życia (o szerokości najlepiej ok 1,5 m) wraz z chodnikiem.
116	Należy zamknąć osiedle Abisynia dla ruchu z zewnątrz podczas meczów Lecha.	Nie ma takiej możliwości.
Stolik 4		
118	Nawierzchnia – czy dałoby się zastosować asfalt zamiast kostki betonowej? Kostka faktycznie generuje większy hałas, ale przyczynia się do spowolnienia ruchu. Nie mniej mieszkańcy postulują zastosowanie asfaltu.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników, jak również sposobu ich wykonania zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
119	Po południowej stronie mieszkańcy oczekują zachowania możliwości parkowania pojazdów.	Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych na ul. Kasztelańskiej nie jest brane pod uwagę.
Stolik 5		
120	Jest ryzyko nielegalnego parkowania na odcinku od Bułgarskiej do Drzewieckiego – jak Miast zamierza poradzić sobie z tym problemem?	Zakaz będzie jasno wynikał z oznakowania i będzie to kontrolowane przez SM. Każde wykroczenie, w tym przypadki nielegalnego parkowania należy zgłaszać do SM.
121	Pytanie co ze skablowaniem sieci elektroenergetycznej? Czy jest planowane?	Skablowanie napowietrznej sieci elektroenergetycznej wykracza poza zakres konsultowanego opracowania. Przedmiotowa linia należy do spółki Enea i to do niej należy zwrócić się w sprawie przebudowy linii napowietrznej na ul. Kasztelańskiej.

122	Podkomorska – Drzewieckiego: może warto potraktować ten odcinek tak jak ten od Drzewieckiego do Marszałkowskiej pod względem zieleni?	Mieszkańcy twierdzą, że na tym odcinku (Podkomorska - Drzewieckiego) nie ma już cennych drzew i możliwe byłoby wykonanie chodnika obustronnego (czyli przekroju jak na odcinku Drzewieckiego - Marszałkowska). Propozycja zostanie przeanalizowana przy udziale projektanta i MIR.
Stolik 6		
123	Wprowadzenie równorzędności skrzyżowań może być ryzykowne.	Wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych to skuteczny sposób na uspokojenie ruchu. Skrzyżowania równorzędne na ul. Kasztelańskiej będą jednocześnie wyniesione, co dodatkowo wpłynie na zmniejszenie prędkości przejazdu i wymusi na kierowcach zachowanie ostrożności.
124	Postulujemy zastosowanie asfaltowej nawierzchni jezdni, szczególnie ze względu na rowerzystów.	Ostateczna decyzja dotycząca rodzaju nawierzchni ulicy i chodników, jak również sposobu ich wykonania zostanie podjęta na etapie opracowania projektu budowlanego.
125	Czy ruch jednokierunkowy nie będzie rodził zwiększenia natężenia ruchu? Szczególnie przy dojazdach do szkoły i przedszkoli? Może trzeba przesunąć przystanek na Bułgarskiej, żeby zrobić miejsce dla skręcających w Kasztelańską?	Ostatecznie natężenie ruchu zmniejszy się dzięki wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego. Spadnie przede wszystkim liczba przejazdów tranzytowych.
126	Proponujemy zachować drzewo nr 19 przy Społem i poprowadzić chodnik tak, żeby je ominął po działce należącej do Społem.	Propozycja zostanie przeanalizowana. Zachowanie przedmiotowego drzewa byłoby możliwe pod warunkiem odsunięcia od niego nawierzchni ulicy.
127	Może dzięki esowaniu dałoby się zachować któreś z drzew po stronie północnej?	Jednym z założeń konsultowanej koncepcji jest zachowanie jak największej liczby drzew, szczególnie, że przeprowadzona analiza dendrologiczna wykazała, że są one w dobrej kondycji.
128	Brakuje kilku wyjazdów na odcinku od Drzewieckiego do Marszałkowskiej.	Zostanie to zweryfikowane. Wjazd musi umożliwiać wjazd pojazdu, a nie być tylko przesuwną bramą bez możliwości wjazdu z powodu zagospodarowania działki.
129	Proponujemy też dodanie jednego lub kilku progów pomiędzy Drzewieckiego a Marszałkowską.	Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie opracowania projektu budowlanego.
130	Warto postarać się żeby odtworzyć aleję drzew pomiędzy Drzewieckiego a Marszałkowską.	Rozwiązanie zostanie przeanalizowane. Nasadzenia zieleni zostaną przeprowadzone w maksymalnym stopniu, na jaki pozwoli występowanie sieci podziemnego uzbrojenia.