

Raport z konsultacji społecznych dotyczących wieloletniego programu rowerowego

I. Przedmiot i cel konsultacji

Przedmiotem konsultacji jest programu rozwoju infrastruktury rowerowej do roku 2022 z perspektywą do roku 2025.

Celem konsultacji było dopracowanie projektu dokumentu tak, aby zestaw tras ujętych w programie zawierał trasy o najwyższym priorytecie realizacyjnym.

II. Podstawa prawna

Zarządzenie Prezydenta Miasta Poznania nr 695/2018/P w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Poznania konsultacji społecznych dotyczących programu rozwoju infrastruktury rowerowej.

III. Czas trwania konsultacji

5-25 października 2016 r.

IV. Grupy docelowe konsultacji

Użytkownicy rowerów i reprezentujące ich organizacje

Członkowie Rad Osiedli

Wszyscy mieszkańcy Poznania – uczestnicy ruchu drogowego

V. Forma zgłaszania uwag

Poprzez korespondencję kierowaną na adres Wydziału Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania oraz pisemne wnioski przekazywane do spotkaniach dotyczących konsultacji przez ich uczestników.

VI. Zestawienie zgłoszonych uwag

Lp.	ZGŁASZAJĄCY	UWAGA (PRZYTOCZONA)	Uwzględnienie	Rozstrzygnięcie
1	osoba prywatna	W Karcie Tras nie znalazłam ulicy Chojnickiej. Zgłaszam potrzebę wytyczenia trasy rowerowej na ulicy Chojnickiej: od przejazdu kolejowego do granicy z gminą Rokietnica. Bezpieczna trasa rowerowa jest tam niezbędna zarówno dla mieszkańców tej części Poznania, jak też dla licznych turystów rowerowych.	NIE	Niski potencjał komunikacyjny. Sugestia słuszna, ale trasa nie nosząca znamion trasy głównej. Jej realizacja powinna być zintegrowana z trasą rowerową w gminie Rokietnica
2	osoba prywatna	sygnalizacja świetlna inicjowana przyciskiem - wielokrotnie stanowi ona problem, powodując brak płynności jazdy. Dojeżdżając do wielu skrzyżowań w sytuacji, gdy dla samochodów zapaliło się właśnie światło zielone, rowerzyści zmuszeni są zatrzymać się i nacisnąć przycisk. Niejednokrotnie też naciśnięcie go nie powoduje zapalenia się zielonego i należy czekać do następnej fazy (np. Naramowicka/Łużycka - zielone na przejeździe zapala się tylko, jeśli przycisk był naciśnięty przed zapaleniem się zielonego dla tego kierunku).	TAK	W dziale dotyczącym sygnalizacji już jest uwaga odnośnie likwidacji ręcznego wzbudzania sygnalizacji
3		rodzaj nawierzchni - tylko równe nawierzchnie DDR zachęcają do regularnych podróży. Myślę tu o każdym rodzaju nawierzchni (kostka, asfalt itd.), ponieważ nawet asfaltowe ścieżki wymagają dbania o ich stan. Są miejsca, które stają się niebezpieczne (szczególnie po zmroku) z racji nierówności nawierzchni (np. Niestachowska).	Nie dotyczy programu	Standardy projektowe i wykonawcze (zarządzenie PMP nr 931/2015/P) określają rodzaj nawierzchni.
4		wysokość krawężników na DDR - norma mówi o maks. 1cm wysokości, ale są miasta, gdzie krawężniki są niewyczuwalne. Co więcej nadal są miejsca, gdzie wysokość krawężnika jest wyższa niż 1cm. Dyskomfort jazdy po takich przejazdach przez jezdnie jest znaczny.	Nie dotyczy programu	Standardy projektowe i wykonawcze wymagają niwelacji krawężników.

5		edukacja w szkołach - są szkoły, gdzie znaczna ilość dzieci dojeżdża rowerem. Właściwe programy edukacyjne połączone z dobrymi DDR są w stanie spowodować, że dzieci te nie porzucą roweru w mieście także na kolejnych etapach swojego życia (także po rozpoczęciu życia zawodowego).	Nie dotyczy programu	
6	osoba prywatna	Zdecydowany sprzeciw. Poznań to nie Amsterdam czy Kopenhaga. Bardzo proszę o wykonanie najpierw wszelkich niezbędnych remontów (dróg, chodników), inwestycje w sprawną komunikację miejską (remonty torowisk, itd) i inne niezbędne inwestycje (a takich jest sporo) a dopiero wtedy budować ścieżki rowerowe.	NIE	Uwaga niezgodna z celem opracowania dokumentu oraz obowiązującą polityką transportową i strategią rozwoju Poznania.
7	osoba prywatna	Najpilniejsze jest przeprowadzenie łączników, szczególnie Łącznik 4 (kontrapas i pasa do ruchu zgodnego z ruchem samochodowym) . oraz poprowadzenie szerokiej Obw 1 z poszerzeniem ścieżki rowerowej na ulicy Krakowskiej - poprowadzeniem bezpiecznym ścieżki w miejscach skrętów w ul Rybaki i kolejne - to bardzo newralgiczne miejsca - często kierowcy skręcając i włączając się do ruchu nie zwracają uwagi na rowerzystów.	TAK	Uwagi słuszne i zasadne, do uwzględnienia w harmonogramie. Potwierdzają tezę, że w pierwszej kolejności należy poprawić dojazd do ścisłego centrum, oraz jego przejezdność
8		Dodatkowo proszę o uzupełnianie dotychczasowej infrastruktury o czytelne oznakowania, ustawianie wysp i słupków na skrzyżowaniach, tak by rowerzyści byli widoczni i mieli bezpieczne pozycje. Strefa Tempo 30 powinna być poszerzana, ale brakuje czytelnego oznakowania, wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy że jest w jej obszarze. Ważne jest też wprowadzanie mechanicznych spowalniaczy - progów zwalniających (tzw. berlińskiego), tak jak na ul. Piłsudskiego.	Nie dotyczy programu	Szczegółowe rozwiązania techniczne zostaną zaprojektowane na etapie powstawania dokumentacji projektowej.
9		Strefa Tempo 30 powinna być poszerzana, ale brakuje czytelnego oznakowania, wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy że jest w jej obszarze. Ważne jest też wprowadzanie mechanicznych	Nie dotyczy programu	Zalecana analiza poza Programem Rowerowym

		spowalniczy - progów zwalniających (tzw. berlińskiego), tak jak na ul. Piłsudskiego.		
10		Proszę też o pamiętaniu, by nie wytyczać ścieżek kosztem zieleni miejskiej by wręcz zwiększać jej obszar, liczbę nasadzeń.	Nie dotyczy programu	Szczegółowe rozwiązania techniczne zostaną zaprojektowane na etapie powstawania dokumentacji projektowej.

11	osoba prywatna	<p>piszę w sprawie programu rozwoju infrastruktury rowerowej, bo ze zdziwieniem stwierdziłam, że projekt nie obejmuje budowy ścieżek na górnej Wildzie (tylko na ul. Dolna i Górna Wilda), a to właśnie ze względu na bardzo dużą bliskość centrum, potencjał rowerowy tej dzielnicy jest ogromny. Ja codziennie prawie przez cały rok pokonuję trasę z ul. Przemysłowej na MTP i wiem, że rower to najlepszy wybór na tej trasie, ale jest wiele do zrobienia. Wilda została bardzo pokrzywdzona przy budowie centrum handlowego City Center i przebudowie ul. Matyi. Nie sprawdza się podziemny przejazd rowerowy przy City Center - podjazd jest ciężki (rowerem bez przerzutek praktycznie nie do pokonania) dlatego bardzo na plus: plan stworzenia przejazdu w stronę Łazarza i Jeżyc poprzez ścieżkę rowerową na moście dworcowym i możliwość wyznaczenia skrętu z poziomu ulicy od strony ul Przemysła II w stronę mostu. Problemem są (choć dobrze, że w ogóle są) wyznaczone teraz ścieżki rowerowe wzdłuż ul. J. Wujka. Gdy jedzie się od ul. Przemysłowej i chce skręcić w J. Wujka tuż przed skrzyżowaniem jest wjazd na ścieżkę prowadzącą razem z ruchem pieszym. Przy tym wjeździe jest spłaszczenie krawężnika ale niestety notorycznie parkują na nim samochody. Dalej też nie jest dobrze. Ścieżka została wyznaczona z niebezpiecznymi krzywiznami (wzdłuż ul. Wujka ale już przy skrzyżowaniu z ul. Przemysła II). Trudno na nich nie wypaść z toru jazdy. Przy ul. Przemysła II tuż przy ścieżce jest też budka dla odpoczywających kierowców autobusów (ci notorycznie stoją i palą papierosy na środku ścieżki). Budka zasłania widok i łatwo na niej skończyć swoją jazdę, bo stoi właśnie na zakręcie ścieżki rowerowej. Kiedy przy budowie City Center zlikwidowano przejście dla pieszych na wysokości ul. Przemysłowej, przejście na wysokości ul. Towarowej, Wilda została zamknięta podziemnymi przejściami dla pieszych (przy centrum i dawnym PKS). Łatwiej niż pieszo, jest teraz wydostać się Wildy rowerem, ale korzystając z jezdni i ruchu przy samochodach. Tak można pokonać np. skrzyżowanie z ul. Matyi/Królowej Jadwigi z Wierzbicicami/Niepodległości (przy dawnym PKS). Nie jest to jednak łatwe np. przez kiepską jakość jezdni na skrzyżowaniu</p>	CZĘŚCIOWO	<p>Ulice Górna Wilda i 28 czerwca 1958r, pierwotnie planowane, została zmieniona na korytarz Dolnej Wildy podczas Rady Rowerowej. Z kolei takie ciągi jak ul. Przemysłowa, Robocza, Niedziałkowskiego, Chwiałkowskiego, Sikorskiego powinny funkcjonować w ramach strefy ruchu uspokojonego w ramach programu uspokojenia dzielnicy a nie Programu Rowerowego. Dla lepszej obsługi proponowane jest wyznaczenie tymczasowej trasy rowerowej w ciągu ul. Wierzbicice do momentu uspokojenia ruchu. Pozostałe uwagi słuszne lecz niezwiązane z Programem.</p>
----	----------------	---	-----------	---

	<p>przy torach. Może warto pomyśleć o remoncie i wyznaczeniu ścieżki rowerowej przez skrzyżowanie, która prowadziłaby dalej w stronę ul. Niepodległości czy Ratajczaka (w stronę Centrum), skoro plany tramwaju w tamtą stronę to póki co daleka przyszłość). Pomysłem jest stworzenia ścieżki rowerowej na ul. Roboczej. Mogłoby się to odbyć kosztem likwidacji parkingu od strony ZNTK lub wyznaczenia ruchu samochodów jednokierunkowego na ul. Roboczej. Taka ścieżka mogłaby sięgać aż do ul. Hetmańskiej i ominąć wildeckie jezdnie np. ul. 28 czerwca czy Wierzbicice, które przez kostkę brukową i koleiny są trudne do pokonania. Konieczne jest też wyznaczenie ścieżek na ulicach łączących zachodnią i wschodnią część Wildy przez ul. Niedziałkowskiego, Chwiałkowskiego, Sikorskiego. Świetnie, że na Wildzie powstały aż 4 stacje Roweru Miejskiego. Mam ogromną nadzieję, że plan rozwoju infrastruktury rowerowej zostanie rozszerzony i tym razem Wilda nie zostanie pominięta, zamknięta dla reszty i na resztę Poznania oraz pozostawiona sama sobie. To dzielnica z ogromnym potencjałem, gdzie mieszka i będzie mieszkało coraz więcej osób, chcących zostać w Poznaniu, korzystać z kultury i pracy w mieście, a nie wyprowadzać się na opłotki. Bo w końcu to my płacimy tu podatki i to my głosujemy, a nie te tłumy kierowców z Lubonia czy Puszczykowa, których samochody korkują nam miasto i sprawiają, że jazda rowerem po ulicach jest niebezpieczna.</p>		
--	---	--	--

12	osoba prywatna	<p>Chciałbym zgłosić uwagę do proponowanego ruchu rowerowego na ul. Strzeszyńskiej na odcinku od ul. Lutyckiej do ul. Omańkowskiej. Obecnie znajdują się pasy rowerowe wytyczone na drodze przeznaczonej dla ruchu samochodowego (w wyłączeniu brakującego 100 m odcinka). Według załączonego planu pasy rowerowe miałyby pozostać w takim kształcie jak dotychczas.</p> <p>Uważam powyższe rozwiązanie za nietrafione, ponieważ moim zdaniem na tym odcinku powinna powstać dwukierunkowa droga rowerowa po wschodniej stronie ulicy Strzeszyńskiej poprowadzona poza jezdnią przeznaczoną dla samochodów. Taki przebieg tej drogi rowerowej proponowany był zresztą w PBO2016 i zdobył uznanie wielu poznaniaków.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Jestem rowerzystą całorocznym, jeżdżącym w każdych warunkach pogodowych i całą trasę ulicą Strzeszyńską od ul. Koszalińskiej do Lutyckiej pokonuję codziennie od poniedziałku do piątku przez okrągły rok. W związku z powyższym jako rowerzysta "praktykujący" mam kilka uwag.</p> <p>Obecne pasy rowerowe są moim zdaniem dużo gorszym rozwiązaniem niż dwukierunkowa droga rowerowa poprowadzona poza jezdnią przeznaczoną dla samochodów, z następujących względów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pasy są dosyć wąskie a ul. Strzeszyńską porusza się bardzo dużo samochodów, w tym ciężarowych (TIR) jadących z ulicy Lutyckiej do pobliskich hurtowni, Lisnera - auta ciężarowe często swoją szerokością zajmują cały pas jezdni przeznaczony dla aut zahaczając jednak o pas rowerowy (po prostu nie mieszczą się na jezdni) - kierowcy aut osobowych czasami "nie zauważają" wymalowanych pasów (i jadących pasami rowerzystów) i jadą bądź wjeżdżają na wyznaczone pasy rowerowe (zdarza mi się to co kilka dni, co jest niebezpieczne zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności podczas opadów deszczu, mgły lub śniegu) - rodziny z dziećmi, młodzież oraz spora część osób dorosłych 	TAK	W wariantcie pełnym zostanie wprowadzona droga dla rowerów z pozostawieniem istniejącego po zachodniej stronie pasa ruchu dla rowerów.
----	----------------	---	-----	--

	<p>pomimo wyznaczonych pasów rowerowych i tak jedzie chodnikiem znajdującym się po wschodniej stronie (od strony Lisnera) - obawiając się o swoje bezpieczeństwo - stan taki będzie istniał nadal w przypadku pozostawienia ww. pasów rowerowych zamiast drogi rowerowej dwukierunkowej wytyczonej poza jezdnią dla samochodów</p> <p>- zimą pasy rowerowe nie tylko nie są odśnieżane ale dodatkowo są zasypywane śniegiem i błotem pośniegowym usuwanych przez pług z jezdni samochodowej (natomiast wydzielone drogi rowerowe na innych odcinakach ulicy Strzeszyńskiej były odśnieżane w ciągu dwóch godzin od opadów - co sobie bardzo chwaliłem ;)</p> <p>W związku z powyższym proszę o rozważenie wpisanie do planu rozwoju dróg rowerowych budowę dwukierunkowej drogi rowerowej poza jezdnią dla samochodów po wschodniej stronie ul. Strzeszyńskiej (w miejscu istniejącego szerokiego chodnika - droga rowerowa mogłaby w części być przeznaczona dla rowerów (asfalt) a w części dla pieszych (kostka brukowa).</p>		
--	--	--	--

13	osoba prywatna	Cieszę się bardzo, że miasto aktywnie w ostatnich latach pracuje nad infrastrukturą rowerową w Poznaniu. Dziękuję również, że my jako cykliści miejsy możemy także aktywnie w tym uczestniczyć. Z mojej strony na pewno poświęcę swój czas i zaangażuję się w konsultacjach i projektach.	Nie zawiera konkretnego wniosku.	
14	osoba prywatna	<p>Oдноśnie projektu podzielę się pomysłami w trzech ważnych dla mnie kwestiach (na przykładzie mojej trasy Warszawska - Centrum)</p> <p>1. Przejazdy przez ulice: Na Rondzie Śródka przeszkadzają krawężniki, które mimo, że obniżone poprzedzone są odpływami i przy normalnie napompowanych kołach zwyczajnie niszczą rower. Podobnie przejazd przez torowisko od lat w fatalnym stanie z dziurami lub wybrzuszoną kostką. Przejazdy przydałoby się też lepiej oznakować, bo po zmianie świateł jadąc od strony Katedry stają na nich auta przepuszczające pieszych a i sami piesi chodzą na skróty nie rozpoznając przejazdu. Kolejny przykład to wykorzystanie przejścia podziemnego przy Katedrze. Jadąc od Śródki jest nawet wjazd przez parking, ale trzeba wjechać pod prąd ulicą, bo chodnik tam prowadzący kończy się ogromnym krawężnikiem. W samym przejściu jest wystarczająco miejsca, aby po stronie przeciwnej do zejść z przystanków wydzielić pas dla rowerów. Połowę schodów i pas zieleni po stronie Katedry można by zamienić na podjazd. Ja używam tego przejścia nosząc rower po schodach, ale większość kolegów ryzykuje życiem na naziemnym przejściu po drugiej stronie mostu. Jest ono skrajnie niebezpieczne i zanim dojdzie tam do tragedii proponuję je zlikwidować oznaczając drogę do w/w podziemnego.</p>	Nie dotyczy Programu Rowerowego	Zalecana poprawa sytuacji w ramach zadań eksploatacyjnych miasta
15		2. Na koniec ustawienie świateł jadąc od strony Malty w połowie drugiej jezdni zapala się czerwone i kierowcy mają pretensje. Proponuję nieco wydłużyć tę zmianę, bo zatrzymanie przed tą jezdnią powoduje wdychanie spalin przez dwie kolejne zmiany	Nie dotyczy Programu Rowerowego	Zalecana korekta programu pracy sygnalizacji świetlnej w ramach działań eksploatacyjnych miasta

		samochodów a nie oto chodzi.		
16		3. Umiejscowienie ścieżek: Jeśli tylko jest to możliwe proponuję nie prowadzić ścieżek przy głównych drogach. Projekt trasy bezpośrednio przy ul. Warszawskiej oznacza wdychanie spalin stojących w wiecznych korkach samochodów, co mija się z celem. Ja z powodzeniem używam równoległej trasy ulicami Czekalskie, Wileńską i przy Jeziorze Maltańskim. Za Śródką w stronę centrum również chętnie przejechałbym przez most Jordana, ale nawierzchnia tam prowadząca nie nadaje się dla rowerów, więc wdycham spaliny.	NIE	Z wszystkich analiz realizacyjnych w zakresie budowy systemu tras rowerowych jednoznacznie wynika, że trasy rowerowe muszą powstać w pierwszej kolejności wzdłuż najbardziej niebezpiecznych dróg tj. głównych tras miejskich. Dotyczy to w szczególności miast gdzie infrastruktura rowerowa jest dobudowywana do sieci zdominowanej przez ruch samochodowy.
17		4. Jezioro Maltańskie: Mieszkam blisko i jest to unikatowa, ale kiepsko zagospodarowana i zarządzana wizytówka miasta. Powinno być to miejsce edukujące tysiące odpoczywających tam osób a obecnie zaostrza tylko odwieczne konflikty. Mój pomysł to etapowe dobudowanie lub wydzielenie od strony wody ścieżki dla biegaczy i pieszych a pozostawienie obecnego asfaltu dla rowerzystów. Do tego spójne z resztą miasta oznakowanie tych pasów i wykonanie nowej ścieżki (dwa tory) tak jak na stadionach (gumowana amortyzująca nawierzchnia). Szczyt marzeń to oświetlenie, więcej ławek bez kałuży pod nogami, więcej śmietników, kamery i stałe policyjne patrole rowerowe w sezonie. Parking wielopoziomowy w okolicach Wileńskiej/Grodzieńskiej rozwiązałby problem parkowania po krzakach i trawnikach. A na początek, chociaż egzekwowanie istniejącego oznakowania, bo mimo znaków wszyscy rowerzyści jeżdżą przez metę śmiejąc się z zakazów a kierowcy parkują gdzie popadnie.	NIE	Realizacja trasy rowerowej w najwyższym standardzie w rejonie jeziora Maltańskiego została zanegowana w ramach spotkania Rady Rowerowej. Oświetlenie w wariantcie pełnym zostało zaproponowane po wschodniej stronie Jeziora Maltańskiego do ul. Ziemowita.

18	osoba prywatna	Na wstępie chciałbym pogratulować rzetelnej pracy odnośnie przygotowania raportu. Wygląda to dobrze i obiecująco. Zaprezentowane zmiany są konieczne i z niecierpliwością czekam na wdrożenie opisanych koncepcji. Z mojej strony zachęcam aby projekt realizować z rozmachem (czyli w najdroższym zaprezentowanym wariantcie - i tak jest to ułamek tego co wydaje się na infrastrukturę dla samochodów) wtedy osiągnięty zostanie efekt "wow" i pozwoli to na znaczne skrócenie dystansu do innych miast Polski i Europy pod względem rozwoju infrastruktury rowerowej - chciałbym aby Poznań stał się jednym z liderów miast wprowadzających rozwiązania pro-rowerowe.		
19		Zachęcam również do przemyślenia odnośnie wykorzystania i inwestowania w nietypowe rozwiązania jak np. coś takiego: http://www.bryla.pl/bryla/7,85301,20755579,niczym-aleja-gwiazd-pierwsza-w-polsce-swiecaca-droga-rowerowa.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=SM&utm_campaign=FB_Bryla Wtedy infrastruktura rowerowa oprócz praktycznej formy zyskałaby na atrakcyjności wizualnej, turystycznej i przede wszystkim świetnie promowałaby ruch rowerowy jak i miasto Poznań jako miejsce przyjazne i nowatorskie.	NIE	„Świecenie” tras rowerowych jest elementem bardzo mocno podwyższającym koszty wykonania drogi dla rowerów. Taką opcję można uwzględnić na etapie projektu budowlanego, w wycenie na potrzeby Programu nie zakłada się jej wycenienia.
20		Co do prac nad infrastrukturą to uważam że priorytetem powinna być Wartostrada - jako projekt flagowy - świetnie i bezkolizyjnie łączy północ i południe Poznania plus ma niewątpliwie ogromny walor rekreacyjny. Poza tym wykorzystywana jest nie tylko przez rowerzystów ale i spacerowo i przez biegaczy/rolkarzy (niejednokrotnie to zauważyłem) przez co zyskuje aspekt społeczny.	NIE	Projekt Wartostrady jest realizowany zgodnie z harmonogramem.
21	osoba prywatna	W rekomendacjach dot.usprawnień działania sygnalizacji świetlnych dla ruchu rowerowego brakuje likwidacji tzw. zielonych strzałek na sygnalizatorach. Te kuriozalne światła służące tylko usprawnieniu ruchu samochodowego kosztem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów powodują ,że ci nigdy tak naprawdę nie mają światła zielonego gdyż są notorycznie najeżdżani przez	TAK	Rekomendowane dodanie zapisu do Programu Rowerowego

		skręcające samochody. W istniejącej aktualnie sytuacji bezpieczniej/ a to chyba powinno być ważniejsze a nie przepisy/ jest przejeżdżać lub przechodzić przez przejścia dla pieszych/rowerzystów/ na czerwonym!/ oczywiście upewniwszy się że nic nie nadjeżdża/. Postuluję więc likwidację "zielonych strzałek"		
22	osoba prywatna	1. Radial R3 PN: odcinek od Słowiańskiej przez p. Wodniczki do Norwida - ważne połączenie północnych osiedli z Jeżycami. Ważne również w kontekście rewitalizacji p. Wodniczki, którą na wniosek RO Sołacz realizuje Miasto. - należy uwzględnić właściwe rozwiązanie przejazdu nad Bogdanką (problem z wałem), przejazdu przez al. Wielkopolską oraz kolizja z ewentualną Nową Św. Wawrzyńca.	Nie dotyczy Programu Rowerowego	Rekomendowane uwzględnienie wspomnianego kontekstu na etapie powstawania dokumentacji projektowej
23		2. Radial R6 Z: odcinek od Przepadek do Koszalińskiej - przebieg drogi rowerowej północną aleją p. Wodniczki. Przecięcie z Radial R3 przy torach łuczniczych. Obecnie aleja jest mocno zaniedbana. Zmieni się to po rewitalizacji parku; - wyłączenie z ruchu rowerowego ciągu wzdłuż wału w p. Wodniczki. Dość duża kolizja z pieszymi użytkownikami; - poprawa komfortu na odcinku wzdłuż Małopolskiej (korzenie itp); - na zachód od Niestachowskiej uwzględnienie koncepcji zagospodarowania terenów Olimpii.	Nie dotyczy Programu Rowerowego	Rekomendowane uwzględnienie wspomnianego kontekstu na etapie powstawania dokumentacji projektowej
24		3. W projekcie brak określenia charakteru drogi rowerowej al. Wielkopolską (obecnie ruch rowerowy jej środkiem) - proponuję likwidację dostępności dla rowerów środka alei. Biorąc pod uwagę zwiększający się ruch rowerowy, występować będzie tu duża kolizja ze spacerowiczami, w tym z dziećmi z pobliskiego żłobka i przedszkola; - ruch rowerowy powinien odbywać się jezdniami alei. Szczególnie uzasadnione w przypadku jezdni północnej, ze względu na brawurową jazdę aut. Należy wytyczyć w ciągu jezdni drogę rowerową. Analogicznie na jezdni południowej;	NIE	Ul. Wielkopolska nie pełni znamion trasy głównej. Zaleca się uwzględnienie poprawy warunków dla ruchu rowerowego w ramach działań eksploatacyjnych miasta.

		- włączenie ruchu rowerowego z al. Wielkopolskiej przez Nowowiejskiego w Solną (Obwodnica 1: Solna)		
25		4. W projekcie brak określenia charakteru drogi rowerowej południową aleją p. Sołackiego (Litewska) - uwzględnienie planu miejscowego Sołacz B oraz koncepcji uspokojenia ruchu na Sołaczu	TAK	Ruch naturalnie rozłoży się pomiędzy te dwie części parku. Rekomendacja dla budowy drogi dla rowerów również po południowej stronie w wariantcie pełnym
26		5. W projekcie brak określenia charakteru drogi rowerowej w ciągu ulic Nad Wierzbakiem i Kościelnej	Nie dotyczy Programu Rowerowego	Poza zakresem, ale realizacja Programu Rowerowego przyczyni się zapewne do poprawy sytuacji na tych ulicach
27	osoba prywatna	zmiany bardzo mi się podobają i nie mam zastrzeżeń co do zakresu oraz kolejności. To co budzi moje zdziwienie to harmonogram, proszę o przyspieszenie wszystkich prac i zaplanowanie zmiany na maksymalnie 3 lata.	TAK	
28	osoba prywatna	Dzień dobry, pobeżnie przeglądając plany nie spostrzegłem zmian dotyczących ulicy Botanicznej i przejazdów nad Rusalką. To najkrótsza i najładniejsza droga z dużych osiedli na północy prowadząca właśnie na Ogrody. Ulicą Botaniczną można podjechać albo po drodze tj. kocich łbach albo po chodniku, który również nie jest w najlepszym stanie. Możliwe, że wylanie na fragmencie owych kocich łbów asfaltu ułatwi sprawę.	NIE	Ciekawa sugestia, ale nie jest to główna trasa rowerowa. Częściowo realizacja jeszcze w roku 2016 poza realizacją Programu, w ramach prac remontowych.

29	osoba prywatna	<p>Jeżdżę do pracy rowerem Górczyn - Ogrody, około 5 km. Od Bukowskiej do Szamarzewskiego to najgorszy, najniebezpieczniejszy odcinek, nie raz bardzo się bałam. Widzę wielu rowerzystów jadących tam chodnikiem - naprawdę się nie dziwię.</p> <p>Najgorzej jest, gdy jestem jedną z pierwszych na skrzyżowaniu Bukowska/Szamotońska w kierunku Dąbrowskiego – przejeżdżając skrzyżowanie, spowalniając samochody, które koniecznie muszą mnie wyprzedzić, najczęściej na grubość lakieru - bo z przeciwka też jadą. Nie mogę jechać zbyt blisko krawężnika, bo są tam dziury (studzienki).</p> <p>Gdy dojeżdżam do skrzyżowania z Szamarzewskiego (jadę prosto), to ZAWSZE jakiś samochód lub dwa przejeżdża mi przed nosem, by natychmiast przyhamować do skrętu w prawo.</p> <p>Najgorzej jest natomiast w sytuacji, gdy na Szamarzewskiego w kierunku Przybyszewskiego czekają na przejazd samochody i ZAWSZE znajdzie się taki jeden, który uważa, że może z piskiem opon przemknąć przed rowerem. Tyle, że dalej stoją inne samochody, więc ten hamuje równie ostro, a ja również muszę gwałtownie hamować. Kilkakrotnie stawałam na środku skrzyżowania - niewiele brakowało, by mnie samochód zahaczył.</p> <p>I jeszcze w sprawie obniżonych krawężników przy przejściach: w bardzo wielu miejscach zauważam, że mimo obniżenia pozostawia się 1-2 cm progu. Jest poziom asfaltu, potem lekkie obniżenie (chyba na wodę?), potem krawężnik 1-2 cm wysokości. Zakładam, że to jakiś wymóg budowlany, jednak przy przejeździe wózka inwalidzkiego stanowi poważną przeszkodę - mam nadzieję, że można to wziąć pod uwagę? Codziennie widzę osoby na wózkach inwalidzkich przejeżdżające skrzyżowanie Szamotońska/Szamarzewskiego.</p> <p>Jeżeli można coś z tym zrobić, to w moim odczuciu bardzo, ale to bardzo przydałoby się na odcinku Szamotońskiej - od Bukowskiej do Szamarzewskiego.</p>	Nie dotyczy Programu	Rekomendacja do realizacji w ramach prac eksploatacyjnych.
----	----------------	--	----------------------	--

30	osoba prywatna	<p>Jako rowerzysta i użytkownik poznańskich dróg, chciałbym przedstawić swoje spostrzeżenia dotyczące planowanych tras rowerowych w ramach programu rozwoju infrastruktury rowerowej do roku 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> · W centrum Starego Miasta w obrębie wyznaczonej trasy Obw1 WSZYSTKIE ulice powinny być dostosowane do ruchu rowerowego(Stare Miasto jako centralny węzeł komunikacyjny dla rowerzystów). Jeśli nie możliwe jest dostosowanie wszystkich ulic w centrum, to szczególnie zauważalny jest brak wyznaczonych tras przez ulice: <ul style="list-style-type: none"> o Ogrodowa – Długa - w R1cent, o Garbary – przecinająca OBW1, o 3 Maja – K.Libelta <p>Liczę, że przekazane uwagi będą mogły zostać uwzględnione przy realizacji planowanego projektu.</p>	NIE	<p>Rekomendowane pozostawienie proponowanych w Programie Rowerowym tras. Realizacja kierunków wskazanych we wniosku będzie zapewniona przez udostępnianie kolejnych ulic "pod prąd" w centrum miasta co powinno mieć miejsce niezależnie od realizowanego Programu.</p>
31		<p>Większość rowerzystów będzie wolała skrócić drogę trasą niedostosowaną niż nadrabiać drogi.. Przykład: Jazda z ulicy Powstańców Wielkopolskich na ulicę Garbary:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trasa „naturalna” 900 metrów https://www.google.pl/maps/dir/52.4039694,16.9238925/52.4038398,16.9376695/@52.4046506,16.926353,16z/data=!4m19!4m18!1m15!3m4!1m2!1d16.9266337!2d52.4061407!3s0x47045b39c98eb113:0xbf8cc293a7fcb736!3m4!1m2!1d16.9324502!2d52.4047295!3s0x47045b3ecd44a00b:0x9231ff050e205ce3!3m4!1m2!1d16.9347846!2d52.4043484!3s0x47045b3ef114a965:0x42d98e8523612!1m0!3e2 - Trasa po uwzględnieniu tras z planów: 1,3 KM – jest to ponad 40% nadrabianej drogi https://www.google.pl/maps/dir/52.4038398,16.9376695/52.4039694,16.9238925/@52.4046506,16.926353,16z/data=!4m2!4m1!3e2 	NIE	<p>Propozycja takiej trasy była rekomendowana na samym początku powstawania Programu. W ramach prac Rady Rowerowej zarekomendowane zostało przeniesienie jej na Kazimierza Wielkiego i przebieg w rejonie Wartostrady. Jednak mimo tego faktu zaleca się uwzględnienie potrzeb dla ruchu rowerowego przy usprawnianiu dla komunikacji zbiorowej np. poprzez dopuszczenie ruchu rowerowego na BUS pasie. Ruch rowerowy w obszarze powinien mieć zapewnioną możliwość jazdy w obu kierunkach</p>

32		<p>Uwagę zwraca zupełne pominięcie dzielnicy Wilda, od samego Rynku Wildeckiego powinny być wytyczone trasy ulicami Górna Wilda oraz Wierzbicice. Dziwi trasa R5 PŁD, która ma duże natężenie ruchu samochodowego, a na której od strony wschodniej nikt nie mieszka. Większą korzyść dla mieszkańców dzielnicy Wilda poruszających się rowerem osiągnie się poprzez wyznaczenie trasy przez środek dzielnicy: ulicami 28czerwca1956 oraz Górna Wilda/ Wierzbicice.</p>	CZĘŚCIOWO	<p>Propozycja takiej trasy była rekomendowana na samym początku powstawania Programu. W ramach prac Rady Rowerowej zarekomendowane zostało przeniesienie jej na Dolną Wildę. W celu realizacji postulatu z uwagi zostanie dodany tymczasowy łącznik w ciągu ul. Wierzbicice do Rynku Wildeckiego.</p>
33	Maciej Moszyński, radny Osiedla Naramowice	<p>W programie rowerowym brakuje należytego uwzględnienia planowanego w najbliższych latach znacznego wzrostu liczby mieszkańców Naramowic. Propozycje dla Naramowic i Winograd są zbyt skromne wobec docelowego bardzo dużego zagęszczenia ludności. Logiczne wydaje się stworzenie więcej niż jednego korytarza, i to nie tylko w osi północ-południe. Obszary o tak dużym zagęszczeniu mieszkańców (co widać na Starym Mieście), zasługują na większy rozwój sieci rowerowej, zwłaszcza, że centrum miasta nie jest jedynym kierunkiem poruszania się.</p>	NIE	<p>Opracowanie uwzględnia prognozy demograficzne dla Poznania. Dodatkowo Programu Rowerowego nie należy traktować jako docelowego układu tras rowerowych a jedynie projekt inwestycyjny na najbliższe sześć lat.</p>
34		<p>W projektowanych głównych korytarzach rowerowych brakuje istotnego łącznika między R5 oraz R3 (prowadzącego od ul. Nowej Naramowickiej do ul. Mieszka I), który należałoby wytyczyć wzdłuż ulic: Nowa Stoińskiego-Stoińskiego-Wiechowicza lub Łużycka-Stoińskiego-Wiechowicza.</p>	NIE	<p>Sugestia słuszna, lecz nie w ramach Programu Rowerowego. Obecnie trwają prace nad projektem tego łącznika, możliwa realizacja w roku 2017 w ramach usprawnień dedykowanych osiedli Naramowice.</p>
35		<p>Należy wykorzystać istniejącą trasę rowerową wzdłuż ul. Lechickiej i Hlonda jako jedno z istotnych połączeń Rataje-Winogrady/Piątkowo. Logiczną kontynuacją tej trasy powinien być łącznik między korytarzami R5 oraz R3 prowadzący wzdłuż ul.</p>	NIE	<p>Sugestia słuszna, lecz nie w ramach Programu Rowerowego. W koncepcji docelowej na pewno się taki łącznik powinien znaleźć. Ze względu na wysokie natężenie ruchu ciężkiego na</p>

		Lechickiej. To znacznie ułatwiłoby przemieszczanie się we wspomnianych kierunkach.		Lechickiej (niespełniony parametr atrakcyjności trasy) do rozważenie również alternatywy np. Sarmacka
36		Brakuje ważnego z punktu widzenia bezpieczeństwa i komunikacji rowerowej łącznika między ul. Lechicką a Naramowicką (minimum do wysokości ul. Dworskiej), który kanalizowałby ruch rowerowy po wschodniej stronie ul. Naramowickiej. W najbliższych latach w okolicach ulic: Karpia, Sielawy, Rubież planowana jest budowa budynków wielorodzinnych, w których zamieszka kilkanaście tysięcy nowych mieszkańców. Dlatego już teraz należy zaplanować przebieg w tym rejonie korytarza rowerowego.	NIE	Sugestia słuszna, lecz nie w ramach Programu Rowerowego. W koncepcji docelowej na pewno się taki łącznik powinien znaleźć
37		Należy stworzyć wariant korytarza R.4, który będzie prowadził od ul. Nowa Naramowicka, przez ul. Murawa oraz Cytadelę, do ringu Obw1.	NIE	Trasa przez Cytadelę zwiększa ilość przewyższeń oraz przebieg jest mniej czytelny. Trasa nie dla wszystkich użytkowników, w związku z tym nie może być traktowana jako trasa główna do priorytetowej realizacji.
38		Brakuje łącznika prowadzącego od Wartostrady (biegnącej po zachodniej stronie Warty) do istniejącej drogi rowerowej wzdłuż ul. Serbskiej (wzdłuż północnej nitki ulicy – Obw2). W proponowanej koncepcji przejazd od Wartostrady w kierunku zachodnim wymaga nielogicznego skręcenia na wschód w planowany łącznik pod mostem Lecha i powrót na ul. Serbską.	NIE	Z Wartostrady na Serbska będzie się jechać już istniejącym podjazdem, w związku z tym uwaga jest skonsumowana w obecnym opracowaniu
39		Z perspektywy rozwoju turystyki rowerowej ważne jest przedłużenie Wartostrady - zarówno na południe jak i na północ. Łęgi Dębińskie i łąki nadwarciańskie Różanego Młyna czy Starorzecze i fort IVa to tereny szczególnie ciekawe przyrodniczo i historycznie.	Nie dotyczy Programu	Sugestia słuszna, lecz Program Rowerowy, ze względu na ograniczenia finansowe, nie zakłada budowy nowych tras turystycznych.

40		W programie brakuje potrzebnego łącznika korytarzy R3 i R6 (od ul. Nad Wierzbakiem do ul. Roosevelta), który należy poprowadzić Al. Wielkopolską oraz ul. Pułaskiego.	NIE	Ul. Wielkopolska nie pełni znamion trasy głównej. Zaleca się uwzględnienie poprawy warunków dla ruchu rowerowego w ramach działań eksploatacyjnych miasta.
41		Korytarz R1 należy skorygować na odcinku centralnym i w całości poprowadzić go wzdłuż ul. Podgórznej. Planowany przebieg R1 tworzy nielogiczny objazd ulicami: Strzelecką i Zieloną. W praktyce ruch rowerowy będzie odbywał się po nieprzystosowanych do tego chodnikach wzdłuż ul. Podgórznej.	NIE	W ramach spotkania Rady Rowerowej uzgodniono przebieg trasy przez ul. Strzelecką. Z uwagi na ruch pieszy w ul. Podgórznej, który wydłuża czas przejazdu rowerzysty, spodziewana akceptacja trasy przez użytkowników.
42		Korytarz R4 należy skorygować na odcinku zachodnim i poprowadzić go po południowej nitce Mostu Dworcowego (do przedłużenia ul. Wierzbicice). Planowany przebieg R4 tworzy nielogiczny objazd północną nitką Mostu Dworcowego. W praktyce ruch rowerowy będzie odbywał się po nieprzystosowanych do tego chodnikach na południowej nitce Mostu Dworcowego.	TAK	W Programie jest uwzględniona sugestia prowadzenia drogi dla rowerów po południowej stronie Mostu Dworcowego. Przy tak istotnym generatorze ruchu oraz barierze jaka stanowi Most Dworcowy uważamy takie rozwiązanie za niezbędne. Uwaga jest już obecnie uwzględniona w opracowaniu.

43		Korytarz R5 należy skorygować na odcinku centralnym. Planowany przebieg R5 tworzy nielogiczny objazd ulicami Grochowe Łąki-Bóźnicza, Wroniecka itd. (niepotrzebne dublowanie R5 i R6 na odcinku ul. Małe Garbary-Stary Rynek). Zaskakującym brakiem jest ominięcie ulicy Garbary, która jest naturalną osią łączącą Winogrody i Naramowice z południowymi dzielnicami Poznania. W planowanym przebiegu korytarzy rowerowych ul. Garbary stanowi „białą plamę”. Korytarz R5 należy poprowadzić Garbarami do rongu Obw1, a następnie skierować do Dolnej Wildy.	NIE	Propozycja takiej trasy była rekomendowana na samym początku powstawania Programu. W ramach prac Rady Rowerowej zarekomendowane zostało przeniesienie jej na Kazimierza Wielkiego i przebieg w rejonie Wartostrady. Jednak mimo tego faktu zaleca się uwzględnienie potrzeb dla ruchu rowerowego przy usprawnianiu dla komunikacji zbiorowej np. poprzez dopuszczenie ruchu rowerowego na BUS pasie. Ruch rowerowy w obszarze powinien mieć zapewnioną możliwość jazdy w obu kierunkach
44	Rada Osiedla Ogrody	Projekt programu rozwoju infrastruktury rowerowej zgodnie z Uchwałą nr XX/72/V/2016 z dnia 10.10.2016r. Opiniuje się pozytywnie		
45	Rada Osiedla Podolany	Karta Trasy Rowerowej Ring 2: ulica Strzeszyńska (A3) od ul. Lutyckiej do ul. Omańkowskiej” winna przyjąć brzmienie: w kolumnie „Proponowane prowadzenie ruchu drogowego”: w trakcie projektowania; w kolumnie „Opis przebiegu planowanej/ istniejącej infrastruktury rowerowej wraz ze zmianami”: zgodnie z projektem.	TAK	Do wprowadzenia (przy uwzględnieniu wariantowości projektowanych rozwiązań)
46	osoba prywatna	Dla mnie osobiście mega istotne jest miejsce w załączniku. Proponuję w tym miejscu likwidację miejsca parkingowego. Jak zaparkuje tam samochód, pieszemu jest ciężko przejść, a rowerzysta rozbija zęby na słupie...	Nie dotyczy Programu	Rekomendowane uwzględnienie uwagi na etapie sporządzania dokumentacji projektowej

47	osoba prywatna	<p>moja podpowiedź przy planowaniu i budowie tras rowerowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wzorcem dla projektantów powinny być rozwiązania holenderskie, które są perfekcyjne - droga rowerowa nie może się ni stąd ni z owąd się kończyć (zazwyczaj kończą się barierką z zakazem), - ścieżki rowerowe powinny być z asfaltu lub betonu co umożliwi korzystanie z nich również przez rowerzystów jeżdżących "kolarzówkami" lub rolkarzy - ścieżki powinny być na jednakowym poziomie, bez uskoków związanych z wjazdami na posesje, wysepki bądź przecznice, gdyż taka ścieżka staje się torem przeszkód, a nie drogą rowerową i praktycznie nikt z nich nie korzysta - w załączniku przesyłam kilka zdjęć typowych ścieżek rowerowych zrobionych w Holandii <p>Jak nie należy budować ścieżek/dróg rowerowych to zaprasza np. do Lusowa (odcinek od ronda koło szkoły w kierunku Batorowa- otwarta bodajże 5 lat temu; nierówna kostka brukowa, pełno słupków, tablic drogowych uskoków itp. przeszkód). Kolejna ścieżka budowana jest na odcinku od Rokietnicy do Poznania - nikt nią nie jeździ bo się zwyczajnie nie da (nadaje się idealnie do zawodów MTB, gdyż ma wystarczającą ilość przeszkód)</p> <p>W najbliższym czasie uzupełnię meila zdjęciami.</p>	Nie dotyczy Programu	Infrastruktura rowerowa w Poznaniu powstaje w oparciu o Standardy techniczne, które wskazują, jakiego rodzaju infrastruktura jest najlepiej wspiera rozwój ruchu rowerowego.
48		<p>uzupełniam meila o zdjęcia pokazujące utrudnienia dla rowerzystów, a wręcz zagrożenia przez nadmierną ilość znaków, słupków itp. ;dodatkowym utrudnieniem jest obniżanie ścieżki w miejscach wjazdu na posesję co powoduje dyskomfort w poruszaniu. W holandii w miejscach wjazdu na posesję bądź w miejscach wjazdu na drogi poprzeczne ścieżka jest na jednakowym poziomie, a krawężnik jest tylko obniżony celem ułatwienia wjazdu do samochodu. Na końcu pozostawiam zdjęcia z Lusowa, gdzie kosztem ścieżki rowerowej urządzono parking. Proszę nie powtarzajcie tych błędów w Poznaniu. Ścieżka rowerowa wybudowana na EURO2012 przy lasku</p>	Nie dotyczy Programu	Infrastruktura rowerowa w Poznaniu powstaje w oparciu o Standardy techniczne, które wskazują, jakiego rodzaju infrastruktura jest najlepiej wspiera rozwój ruchu rowerowego.

		<p>Marcelińskim nagle się kończy i konieczny jest przejazd (niebezpieczny) na drugą stronę ulicy, gdzie co kilkanaście metrów są ulice poprzeczne; zaznaczam, że wzdłuż lasku jest wystarczająco miejsca aby ścieżkę poprowadzić dalej do ul. Wałbrzyskiej.</p> <p>Można takich błędów uniknąć, bo najczęściej powstaje przy projektowaniu.</p>		
49	osoba prywatna	<p>Z wyjątkiem trasy R6, Rataj i Ringu1 trasy są prowadzone ulicami G lub GP. Odnoszę więc wrażenie, że nie jest to program głównych tras rowerowych, a program bezpieczeństwa rowerzystów. Moim zdaniem należy rozważyć prowadzenie głównych tras również ulicami mniejszych klas. W szczególności widzę problem z II ramą rowerową – sygnalizacja dla rowerzystów nie będzie tam koordynowana, gdyż ważniejsze będą jakość ruchu tramwajów i samochodów. Problemem może być też bezpieczeństwo rowerzystów – na ulicy klasy GP powinny być wydzielone pasy do skrętu w prawo i w lewo, a o to będzie trudno.</p>	NIE	<p>Jednym z 3 głównych celów opracowania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Analizując konstrukcje systemów rowerowych w miastach oraz wszystkie zasady ich tworzenia w pierwszej kolejności należy wydzielić trasy rowerowe właśnie wzdłuż ulic głównych. Wzdłuż tych ciągów zarówno prędkość, natężenie ruchu jak i struktura rodzajowa pojazdów wymaga zapewnienia odseparowania ruchu rowerowego, co niniejsze opracowanie zapewni. II rama już dziś pełni bardzo istotną rolę w rowerowym ruchu między dzielnicowym. Wskazują na to pomiary ruchu. Wraz z wzrostem udziału ruchu rowerowego będą się też zmieniać priorytety na sygnalizacji.</p>

50	<p>Moim zdaniem trasy należy kończyć na Ringu 1 i dopiero następnie zastanowić się co da się przeprowadzić przez centrum, nie ma potrzeby prowadzenia wszystkich tras przez środek – wychodzi zbyt duża gęstość i prowadzenie tras „na siłę” – ilość zamiast jakości.</p>	NIE	<p>Ze względu na niekorzystny dla ruchu rowerowego stan nawierzchni w centrum Poznania rekomendujemy pozostawienie wskazanych korytarzy rowerowych.</p>
51	<p>Jeżeli mają to być, w miarę możliwości, rowerostrady, to R2 należałoby prowadzić nie ul. Piłsudskiego ale ul. Krzywoustego. Byłaby to analogia do trasy R5, która będzie służyć mieszkańcom Lubonia i Dębca, ale nie Wildy, położonej na przewyższeniu nad tą trasą. Myślę że warto wyjaśnić czy projektowane są rowerostrady omijające osiedla, czy raczej trasy przez osiedla, dające lepszą dostępność. „Dziurami” w obsłudze osiedli są Os. Kopernika, Raszyn, Świerczewo, Wilda, Falista. W szczególności Świerczewo powinno mieć trasę nie przez Wiadukt Kosynierów Górczyńskich, ale od Lubonia przez Przełęcz (ewentualnie Górecką) do Rynku Łazarskiego, omijając kilka przewyższeń.</p>	NIE	<p>W ramach opracowania wyznaczone zostały trasy spełniające wymagania dla tras głównych wg Standardów oraz takie, które mają szanse wygenerować największy ruch rowerowy w jak najszybszym czasie.</p>
52	<p>Brakuje zaznaczenia istotnych punktowych obiektów, a nawet tras przez te obiekty: Bardzo ważne w systemie są mosty na Warcie, w tym most na Starołęce (istotny skrót w stosunku do tras samochodowych) mosty kolejowe między Garbarami i Zawadami (ma być dobudowa 3-go toru, warto się przykleić) czy most północnej obwodnicy kolejowej (nie wiem jak tam z możliwościami i kosztami). Mosty kolejowe, Most Przemysła I i Most Lecha mają jeszcze tą zaletę że są wysokowodne – łatwiej przekracza się dolinę Warty.</p>	NIE	<p>Te propozycje mogą zostać zrealizowane po zrealizowaniu podstawowego szkieletu tras</p>

53	Brakuje zaznaczenia istotnych punktowych obiektów, a nawet tras przez te obiekty: Bariera w ruchu samochodowym jest wschodni klin zieleni, przecięty jedynie ulicami Jana Pawła II i Browarną. Za wskazane uważam przebicie trasy przez Małtę. Docelowo widzę potrzebę ciągu Most Winogradzki – Rynek Wschodni (tu może też wchodzić trasa z Czerwonaka) – Krańcowa – Wiankowa – Inflancka – planowana kładka na Warcie – O. Żelazka – Św. Jerzego – rejon Rynku Wildeckiego – planowane przejście przez tory kolejowe – dalej albo 1) w kierunku Rynku Jeżyckiego (być może również z zamknięciem obwodu przez ul. Hercena), albo 2) Wyspiańskiego do Grunwaldzkiej, albo 3) przez Rynek Łazarski w kierunku Raszyna. Perspektywicznie powinna to być trasa atrakcyjniejsza i łatwiejsza do zapewnienia standardów niż trasa wzdłuż II ramy.	NIE	To dobry pomysł choć jak wskazuje wnioskujący to rozwiązanie docelowe - nie ma tak dużego potencjału generowania ruchu rowerowego jak wskazane w opracowaniu trasy główne
54	Brakuje zaznaczenia istotnych punktowych obiektów, a nawet tras przez te obiekty: Rozumiem że trasa przez Cytadelę odpada ze względu na pochylenia – że to zostało sprawdzone.	NIE	Trasa przez Cytadelę zwiększa ilość przewyższeń oraz przebieg jest mniej czytelny.
55	Brakuje zaznaczenia istotnych punktowych obiektów, a nawet tras przez te obiekty: Dla formalności – barierą jest też stacja Poznań Franowo	TAK	Poznań Franowo jest zdiagnozowany jako bariera
56	Brakuje zaznaczenia istotnych punktowych obiektów, a nawet tras przez te obiekty: Pewnym wypełnieniem luk w ciągach samochodowych byłaby trasa Kurpińskiego – Jasielska – Rabczańska na Strzeszyn Grecki. Może też warto pokombinować z połączeniem Leśnych Skrzatów przez Przelot ze Strzeszynom Greckim na zachód od Rusałki	NIE	Takie połączenie, choć ciekawe, nie nosi znamion trasy głównej. Rekomendowane uwzględnienie w ramach innych działań miasta

57	Warto myśleć o wykorzystaniu terenów wzdłuż linii kolejowych, również z punktu widzenia niwelety. Do rozważenia stawiabym trasy Miśnieńska – pod wiaduktem Kosynierów Górczyńskich – Miedziana – połączenie z trasą w ul. Dmowskiego lub Góreckiej z wykorzystaniem torów staroberlińskich. Podobna trasa mogłaby prowadzić od wiaduktu kolejowego nad autostradą na granicy Lubonia (z ul. Rivoliego) wzdłuż torów w ul. Jałowcową i Drużynową. Warto myśleć o trasie rowerowej Starołęka – Dębiec, przyklejonej do torów kolejowych, idącą nad Dolną Wildą (realizacja jakby kolej rozbudowywała lub remontowała) – to zlikwidowałoby duże przewyższenie	NIE	To ciekawy pomysł choć proponowana trasa mogłaby być trasą uzupełniającą szkieletu tras głównych.
58	Wiem że to co piszę zwiększa liczbę tras. Moim zdaniem powinna być przedstawiona wizja docelowa tras z zaznaczeniem np. linią cienką przerywaną tego co nie zmieści się w horyzoncie czasowym. Widziałbym podział na:	Nie dotyczy Programu	Docelowy układ tras rowerowych nie jest przedmiotem niniejszego opracowania – został on w dużej mierze ustalony w obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
59	Rowerostrady spełniające wygórowane wymagania. Przykłady to Dąbrowskiego na zachód od Polskiej, Krzywoustego na wschód od Ronda Rataje, Wartostrada (pytanie czy nie będzie za dużo pieszych), trasy obok linii kolejowych, Dolna Wilda, X Radziejewskiego. Nie należy projektować rowerostrad wzdłuż ciągów tramwajowo-samochodowych z wymaganą koordynacją sygnalizacji dla tych użytkowników. Trasy te powinny stawiać na prędkość, mogą być z boku osiedli.	NIE	
60	Trasy osiedlowe zbierające jak najwięcej mieszkańców. Trasy te powinny być w wysokim standardzie, ale z dopuszczeniem lokalnych odstępstw wynikających z ograniczeń terenowych. To może być trasa w ul. Wierzbicice i 28 Czerwca, trasa Os. Kopernika i Raszyn śladem planowanego tramwaju, trasa Luboń – Kołtąja – Przełęcz – Dmowskiego, trasa w ul. Piłsudskiego	NIE	
61	Mosty nad „ekranami” o których pisał Marcin Hyła, np. mosty kolejowe na Warcie. Punktowo dobra jakość, natomiast dalej rozproszenie kierunków	NIE	

62	Trasy pozostałe – sensowna i bezpieczna infrastruktura, ale bez priorytetu rowerowego (np. nie byłoby wymagane spełnienie parametru prędkości).	NIE	
63	Strefy uspokojonego ruchu $V \leq 30$ km/h	Nie dotyczy Programu	
64	Inne elementy infrastruktury o charakterze lokalnym.	Nie dotyczy Programu	
65	Trasy turystyczne, miejscami z osobną opcją zwiedzania (np. kostka brukowa) i osobną opcją dla każdego typu roweru (turysta ma dojechać do noclegu, a potem bez bagażu zwiedzać).	Nie dotyczy Programu	
66	Są miejsca dziś problematyczne dla ruchu samochodów, a czasami i transportu zbiorowego. Nie liczyłbym w nich na priorytet rowerowy, a czasami nawet z miejscem na jezdnię rowerową mogą być problemy. Warto zwrócić uwagę (czasami rozważyć ominięcie, choć nie zawsze się da) na: Małe Garbary – Garbary; Nowowiejskiego; Poznańska – Roosevelta; Królowej Jadwigi – Droga Dębińska; Reymonta-Hetmańska; Hetmańska – Głogowska; Hlonda – Bałtycka; Rondo Obornickie; Żeromskiego – Św. Wawrzyńca; Przybyszewskiego – Dąbrowskiego.	NIE	Te same miejsca są problemowe dla ruchu rowerowego. Rekomendowane pozostawienie wskazanych korytarzy
67	W opisie sygnalizacji – warto wymagać priorytetu tramwajowego rozumianego jako „sygnał <jedź> nadawany wtedy i tylko wtedy gdy potrzeba”. Takie podejście do priorytetu (sygnał <stój> gdy tramwaju nie ma) rozwiązałyby część problemów na Przybyszewskiego. Poza tym warto dopisać „sprzężenie grup rowerowych z równoległymi grupami samochodowymi i	TAK	Uwaga zostanie uwzględniona

		tramwajowymi” czyli że jak jedzie równolegle samochód / tramwaj, to rowerzysta też ma zielone (w drugą stronę niekoniecznie).		
68		Ring wewnętrzny. Zamiast Solnej poprowadziłbym Północną. Cały ring powinien być wysokiej jakości. Do ringu powinny dochodzić trasy, natomiast wewnątrz nie wymagałbym kontynuacji	NIE	We wstępnej wersji Ring 1 prowadzony był ul. Północną. Na spotkaniu Rady Rowerowej uzgodniono zmianę na ul. Solną, ze względu na lepszą obsługę terenu i intuicyjne powiązanie z mostami.
69		Wewnątrz Ringu wskazane jest wyznaczenie kilku tras, z uwzględnieniem układu wysokościowego, ale bez konieczności spełniania wyśrubowanych standardów. Chyba warto zachować zasadę równorzędności skrzyżowań. Wśród tras widzę	TAK	Takie podejście zostało zaprezentowane w złożonym opracowaniu. Wyznaczone zostały korytarze w ciągu, których rekomendowana jest między innymi wymiana niekomfortowej nawierzchni.
70		Centralna: Fredry – 27 Grudnia – Pl. Wolności – Paderewskiego – Stary Rynek – Wielka – Mostowa – Chwaliszewo	NIE	Wskazane ulice w zdecydowanej większości pokrywają się z korytarzami wskazanymi w Programie.
71		Górnostokowa: Ratajczaka – 3 Maja – Libelta (wiem, schodzi w dół, ale to chyba najłagodniejszy zjazd).	NIE	
72		Dolnostokowa: Półwiejska (boję się intensywności ruchu pieszych) – Szkolna – Stary Rynek – Wroniecka – Bóźnicza – Garbary LUB Garbary od Kazimierza Wielkiego do Szyperskiej – Szyperska – Garbary + łącznik Stary Rynek – Wroniecka – Bóźnicza – Garbary.	NIE	
73		Ratajska: Mostowa – Dowbora Muśnickiego – Zielona – Strzelecka – Podgórna (powrót Św. Marcin) – Pl. Wolności.	NIE	
74		Sądowa: Solna – Wolnica – Wroniecka – Stawna – Szewska do Wielkiej.	NIE	

75	<p>Trasa turystyczna EV2 wewnątrz ringu przez Wzgórze Św. Wojciecha – Wroniecką – Stary Rynek – Gołębią – Świętosławską – Stary Rynek – Wielką – Chwaliszewo. Trasa turystyczna EV9 wewnątrz ringu przez Mostową – Dowbora Muśnickiego – Zieloną – Strzelecką – Szkolną – Gołębią – Świętosławską – Stary Rynek – Wielką – Chwaliszewo. Dla rowerów z przyczepkami itp. możliwość objazdu konserwatorskiej kostki ringiem.</p>	Nie dotyczy Programu	
76	<p>R1. Będą problemy na Jeżycach. Mieszkańcy Smochowic wolą do centrum jeździć doliną Bogdanki. Po stronie wschodniej proponuję perspektywę do Swarzędza koło Nowej Wsi Poznańskiej.</p>	NIE	<p>Dolina Bogdanki była proponowana w ramach pierwszej wersji opracowania. W ramach dyskusji na Radzie Rowerowej przebieg zmieniono na ul. Koszalińską. Wydłużenie w kierunku Swarzędza jest przedmiotem rozmów ze Swarzędzem, w celu zapewnienia ciągłości na obszarze obu gmin.</p>
77	<p>R2. Lepiej trafić w bok Przeźmierowa czy w centrum Skórzewa? Nie widzę uzasadnienia dla walczenia o Św. Marcin wewnątrz Ringu i o Strzelecką w standardzie trasy głównej. Po stronie wschodniej jest dylemat, bo Szczepankowo powinna obsługiwać trasa wzdłuż Krzywoustego, natomiast dla Rataj powinny być dwa sięgacze: Piłsudzkiego – Dziadoszańska (z Żegrzem jako łącznikiem z trasą w Krzywoustego) i Wyzwolenia z przebiegiem do Wągrowskiej. Cenne jest zaznaczenie przebiegu trasy przez Most Królowej Jadwigi – tam powinny być po 1 pasie: rowerowym, samochodowym i tramwajowym w każdą stronę. Docelowo R2 powinno ul. Szczepankowo trafić w Tulce</p>	NIE	<p>Wskazanie tras rowerowych wewnątrz Ringu należy traktować również jako wskazanie priorytetów realizacyjnych, które nawierzchnie należy poprawić w pierwszej kolejności. Rekomendowane pozostawienie korytarzy wskazanych w opracowaniu</p>

78	<p>R3. Docelowo powinna zaczynać się przy rezerwacie meteorytów. Północny odcinek mógłby być wybudowany w ramach dyskutowanej zabudowy mieszkaniowej tych terenów. Wykorzystanie korytarza PST – zdecydowanie dobry pomysł. Proponuję zamiast Roosevelta poprowadzić trasę ul. Mickiewicza (ew. Kochanowskiego – Gajową), bo przy Teatralce nie ma szans się zmieścić (tam do likwidacji byłyby schody!). W ten sposób padł by też niepotrzebny dualizm tras głównych Bukowska – Zwierzyniecka. Propozycja ze strony MPU przy Olimpii – wykuć podcienia w budynku, który częściowo należy do Miasta. Odcinek na zachód od Malwowej wymaga wykupu gruntów (tak samo jak wydłużenie tam tramwaju).</p>	TAK	<p>Rekomendujemy pozostawienie trasy wzdłuż ul. Mickiewicza - przy Moście Teatralnym prowadzenie ruchu rowerowego po wsporniku przed schodami. Wykucie podcieni przy Olimpii bardzo dobry pomysł - do uwzględnienia w opracowaniu (rekomendacja sprawdzenia możliwości).</p>
79	<p>R3bis – na ul. Roosevelta przy MTP można by usunąć słupy, a sieć trakcyjną przyczepić do budynków MTP. Bądź co bądź MTP jest w części własnością miejską</p>	TAK	<p>Do wprowadzenia do opracowania</p>
80	<p>R4. Uważam że powinna być prowadzona na Świerczewo ulicami Dmowskiego, Przełęcz, Kołłątaja i dalej do Lubonia. Z ul. Głogowską mogą być problemy, chyba że uda się wypracować zmianę jej roli z tranzytowej na tranzytowo-obslugującą. Skrzyżowanie Głogowska – Most Dworcowy: widzę że nie rozrysowaliście tego! Cenne jest poprowadzenie trasy przez Most Dworcowy, ale propozycja jest nierealna! To co można zrobić, to po północnej stronie jezdnię rowerową na obecnym chodniku i dobudowa z boku chodnika – wąskiego na odcinku od zejścia na Dworcową do Składowej, szerokiego na odcinku od zejścia na Dworcową do Roosevelta. Nic nie ma o koniecznych poprawkach</p>	NIE	<p>Ulica Głogowska była przedmiotem wielu rozmów - stanowi kręgosłup gęsto zaludnionych obszarów Poznania i powinna pozostać jako trasa główna. Również w ramach przeprowadzonych konsultacji wiele głosów wzmacnia konieczność realizacji trasy rowerowej w ciągu ul. Głogowskiej.</p>

		na skrzyżowaniu Powstańców Wielkopolskich – Towarowa, tymczasem obecna sygnalizacja daje idealną antykoordynację		
81		R5. Docelowo trasa powinna sięgnąć Radojewa, a następnie zjechać do Wartostrady i promu (kładki, mostu) na Warcie. Na południu wskazane byłyby negocjacje w celu doklejenia do Mostu Ballenstaedta kładki dla połączenia pieszorowerowego Dębiny ze Starołąką	Nie dotyczy Programu	Proponowany przebieg jest przebiegiem docelowym. Rekomendowane pozostawienie wskazanego w opracowaniu odcinka
82		R6. Trasa powinna sięgnąć Jeziora Strzeszyńskiego i dalej granic miasta zgodnie z przebiegiem EV2	Nie dotyczy Programu	Proponowany przebieg jest przebiegiem docelowym. Rekomendowane pozostawienie wskazanego w opracowaniu odcinka
83		Proponuję trasę R7: od południowej granicy Miasta do ul. Ostatniej jak R4, następnie ulicami Kopanina – Mrągowska – wzdłuż os. X. Skorupki – Pogodna – Zamknięta – Arciszewskiego – Chociszewskiego (wspólnie z II ramą) – Jarochońskiego – Niegolewskich – Calliera – tunel – Czarnieckiego – Sikorskiego – Św. Jerzego – O. Żelazka – most – osiedla Ratajskie – śladem kolei średzkiej wzdłuż Inflanckiej – Wiankowa – Krańcowa – Gdyńska. Radialność tej trasy wynikałaby z połączeń z innymi trasami. Dodatkowo trasa mogłaby od południa obsługiwać	NIE	Dodanie tak długiej trasy znacznie rozbuduje zakres Programu Rowerowego i nie zmieści się w realnych dla Miasta ramach finansowych. Jej wprowadzenie musiałoby się wiązać z rezygnacją z innej trasy.

		główny dworzec PKP (teren słabo zagospodarowany, więc najlepsze szanse na negocjowanie dojazdu, np. na perony)		
84		II rama rowerowa. Jakie jest uzasadnienie jezdni rowerowej po wschodniej stronie Hlonda? Lokalne relacje lepiej obsłużą Zawady. Na ul. Reymonta znacznie lepsza jest strona zachodnia (brak celów ruchu pieszego). Na ul. Przybyszewskiego dobra infrastruktura rowerowa jest możliwa pod warunkiem przebudowy przekroju całej ulicy! Niewykluczone, że dla bezpieczeństwa ruchu rowerowego i zachowania alei drzew optymalne byłoby prowadzenie trasy rowerowej ... środkiem, obok torowiska tramwajowego	NIE	Na ul. Reymonta zgodnie z wnioskiem działkowiczów trasa rowerowa powinna pozostać po stronie wschodniej. Hlonda może w podstawowym wariantcie zostać tylko po zachodniej, ale spójne wydaje się by tam gdzie tylko to możliwe II rama była po obu stronach co w wariantcie pełnym jest zapewnione prawie na całym odcinku.
85		Oba pozostałe sięgacze (S1 Strzeszyński i S2 Starołęcki) dobrze uzasadniają rogi II ramy. Sensowny też jest łącznik ul. Bałtyckiej między Mostem Lecha i Gdyńską		Poparcie dla łączników
86		Wzorem ul. Polskiej i Bułgarskiej w wielu miejscach można uznać jedną stronę za wymagającą dobrej jakości dwukierunkowej jezdni rowerowej i koordynacji sygnalizacji, a drugą za dojazdową. Warto wskazać te strony, np. na ul. Zamenhofska czy Hetmańskiej. Owszem, są miejsca gdzie potrzebne byłyby jezdnie z obu stron podobnej jakości: wzdłuż Dąbrowskiego na zachód od Polskiej, Warszawskiej, Głogowskiej na południe od Fabianowa, Niestachowskiej między Św. Wawrzyńca i Wojska Polskiego	TAK	To już wynika z karty tras i na wielu odcinkach tak właśnie jest zrobione.
87		Projekt może wywołać kontrowersje, podobne do ul. Grunwaldzkiej. Na I ramie zmniejszenie pasów ruchu jest możliwe:		Odniesienie się do wymienionych ulic w rozpatrzeniu uwag poniżej.

88	na Moście Królowej Jadwigi, ale dopiero po zmianie programu sygnalizacji na Rondzie Rataje, który to program dawałby więcej zielonego dla ciągu II ramy, a mniej dla relacji wschód – zachód;	TAK	Do uwzględnienia na etapie sporządzania i wdrożenia projektu
89	na Moście Chrobrego i Moście Mieszka I, pod podobnym jak wyżej warunkiem;	TAK	Do uwzględnienia na etapie sporządzania i wdrożenia projektu
90	na ul. Roosevelta można anektować jeden pas ruchu przy MTP;		Rekomendacja dla pozostawienia rozwiązań planowanych w ramach Programu Rowerowego
91	być może na Solnej – z 3 pasów do 2.		Rekomendacja dla pozostawienia rozwiązań planowanych w ramach Programu Rowerowego
92	Próby redukcji liczby pasów ruchu na Moście Dworcowym, Roosevelta między Dąbrowskiego i Libelta czy Estkowskiego moim zdaniem spowodują duży opór.	NIE	Po południowej stronie Mostu Dworcowego Nie udało się wypracować innej możliwości prowadzenia ruchu rowerowego. Dodatkowo po realizacji trasy w ciągu ul. Głogowskiej i ograniczeniu ilości pasów ruchu powstaje przestrzeń w ciągu ulicy Roosevelta.
93	Redukcja pasów samochodowych jest realna na ul. Kościuszki, a także, pod warunkiem efektywnego prowadzenia konsultacji społecznych, na ul. Głogowskiej.. Na II ramie redukcję pasów ruchu samochodowego uważam za nierealną.	NIE	Program nie przewiduje ograniczenia ilości pasów ruchu na II ramie, poza krótkim odcinkiem
94	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: Ring. Dwujezdniowa jezdnia rowerowa na całym ringu (ale przez Północną, a nie Estkowskiego). Bardzo brakuje przejazdu S-N po zachodniej stronie centrum (legalnie można tylko Al. Niepodległości).	TAK	Przyspieszone zostanie realizacja domknięcia RINGU 1

95		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R3 z objazdem. Grunwaldzka na zachód od Ronda Jeziorańskiego + poprawa sygnalizacji na Przybyszewskiego + wykup na rogu Polnej z Bukowską + Zeylanda – Mickiewicza – trasa PST (największy potencjał ludnościowy). No chyba że udałoby się zrobić podcienia pod Olimpią...	CZĘŚCIOWO	Budowa trasy rowerowej w ciągu ul. Bukowskiej oraz wzdłuż PST zostanie uwzględniona
96		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: Wybrane brakujące elementy: Most Dworcowy z Powstańców Wlkp., Rondo Śródka, Strzelecka między Pl. Wiosny Ludów i Zieloną, podłączenie R5 (Dolna Wilda) do Ringu, Roosevelta między Bukowską i Mostem Dworcowym, przejazd obok kościoła Św. Jana Jerozolimskiego.	NIE	Takie podejście rekomendujemy w sytuacji nie uchwalenia budżetu na Program Rowerowy. Działanie takie pomogłoby rozwiązać lokalne problemy i wprowadzić usprawnienia co nie jest tematem Programu Rowerowego

97	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R7 i II rama fragment. Trasa z Os. Kopernika przez Raszyn i dalej ul. Reymonta do Grunwaldzkiej oraz Chociszewskiego i Hetmańska od Głogowskiej do Dmowskiego.	NIE	Zgodnie z ustaleniami z Rady Rowerowej realizacja RING 2 zostaje opóźniony do 2019 roku. Trasa R-7 nie stanowi podstawowego szkieletu tras i nie będzie realizowana w ramach Programu Rowerowego
98	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R2 fragment. Przejazd ze Szczepankowa na Górny Taras Rataj.		Miejsce trasy w harmonogramie zależne od harmonogramu realizacji modernizacji trasy tramwajowej.
99	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R1 fragment. Ul. Dąbrowskiego na zachód od ul. Polskiej.		Trasa przewidziana do realizacji w 2019 roku.
100	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: S1. Trasa na Strzeszyn.		Trasa w większości już zrealizowana
101	KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R4 część. Od granicy Miasta (Opolska) do Mostu Dworcowego (o ile będzie zgoda na Głogowską).	NIE	Rekomendacja dla przyspieszenia realizacji ul. Głogowskiej

102		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: S2. Trasa na Starołęgę i Marlewo	TAK	Trasa przewidziana do realizacji po uzupełnieniach na Ringu 2, aby uzyskać ciągłość infrastruktury od Starołęki/Marlewa do Centrum.
103		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: Poprawki na II ramie aby wybrana jezdnia spełniała standardy, krytyczny odcinek Grunwaldzkiej, poprawki na Bukowskiej.	TAK	RING 2 przeniesiony na rok 2019
104		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: R7 część. R7 po wschodniej stronie Warty, w razie istnienia kładki lub tunelu również na Wildzie.	NIE	Trasa R-7 nie istnieje w Programie
105		KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ: Reszta.		
106		Trasy R5N nie wyznaczam kolejnościowo – powinna być przy okazji tramwaju na Naramowice. Podobnie mosty na Warcie – negocjacje powinny zacząć się od razu, natomiast realizacja wynikać z efektów negocjacji.	TAK	
107	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Osiedle Młodych”, Kierownictwo Osiedla Piastowskiego	Kierownictwo i Rada Osiedla Piastowskiego w Poznaniu, Osiedla Piastowskie 63 informuje, że po dokładnym zapoznaniu się materiałami otrzymanymi od Miasta Poznania dot. Konsultacji społecznych dotyczących rozwoju infrastruktury rowerowej, negatywnie ocenia proponowany przebieg trasy Radialu nr 1 ul. Juracką i Wioślarską (przebiegającą przez os. Piastowskie). Jednocześnie Kierownictwo i Rada Osiedla Piastowskiego, proponuje budowę trasy Radialu nr 1 wzdłuż ul. Ludwika Zamenhofa.	CZĘŚCIOWO	Do rozważenia zmiana przebiegu bliżej w kierunku ronda Rataje i prowadzenie drogą osiedlową zgodnie z sugestią Rowerowego Poznania.

108	osoba prywatna	W załączniku przesyłam zdjęcie z Dębiny. Przy okazji w ramach konsultacji zgłaszam wykonanie ścieżki wzdłuż Drogi Dębinskiej [południowa część].	NIE	Rekomendowana analiza realizacji tej trasy poza Programem Rowerowym
109	osoba prywatna	R1Z 4. Warto rozważyć wprowadzenie do programu alternatywnego rozwiązania w jednym z wariantów na odcinku Mickiewicza-Kościelna ze względu na możliwe wprowadzenie strefy pieszej na tym odcinku Dąbrowskiego	TAK	W sytuacji wyznaczenia strefy pieszej na odcinku ul. Dąbrowskiego rekomendowane prowadzenie ruchu rowerowego środkiem takiej strefy z sugerowaną nawierzchnią trasy rowerowej
110		R1C 2/3. Jak obecnie + należy uwzględnić ewentualną zmianę docelowej organizacji ruchu w przypadku budowy kompleksu budynków przed T. Polskim, co może kolidować z ddr	TAK	Na tych odcinkach należy uwzględnić nową organizację ruchu wprowadzoną w sierpniu, poprzez wydzielenie drogi krawężnikami

111		R1C 3bis. Sugeruję pasy dla rowerów po obu stronach drogi	NIE	Proponowane rozwiązanie nie bierze pod uwagę stanu nawierzchni (brukowej), droga dla rowerów pozwoli na poprawę nawierzchni, pasy ruchu dla rowerów nie.
112		R1C 4bis. - Ddr na miejscu chodnika będzie powodował konflikt przed wyjściem z Galerii MM - zamiast tego proponuję zupełne przecięcie relacji na jezdni między Św. Marcin a Podgórną	NIE	Proponowana zmiana polegająca na rozcięciu relacji samochodowej niesie ze sobą daleko idące konsekwencje wymagające dodatkowych analiz związanych z obsługą centrum miasta, które powinny być częścią programu „Centrum Od Nowa”. Na poziomie Programu Rowerowego rekomendowane pozostawienie obecnie proponowanych rozwiązań.

113		R1C 8. Odcinek pomiędzy Pl. Wiosny Ludów a Pl. Bernardyńskim lepiej byłoby poprowadzić torowiskiem w Podgórnej		Zgodnie z ustaleniami Rady Rowerowej pozostajemy przy korytarzu ul. Strzeleckiej - jednocześnie na Placu Wiosny Ludów rekomendowane jest przeniesienie drogi dla rowerów z zachodniej strony na wschodnią.
114		R1W 4. Skoro odcinek 5 ma prowadzić stroną południową, nie ma sensu utrzymywać na odc. 4 obecnego rozwiązania po obu stronach	TAK	Nie proponuje się likwidacji istniejącej dwukierunkowej drogi dla rowerów po północnej stronie na odcinku R1W 5, w wariantcie pełnym można uwzględnić jej modernizację.

115	R1W 12. Przedłużenie ddr do Kobylegopola.	NIE	Istnieje możliwość połączenia trasy R1W z Kobylepole przy wykorzystaniu spokojnych ulic. Kobylepole oczywiście powinno zostać podłączone drogą dla rowerów, jednak w najbliższych 6 latach nie powinna być to inwestycja priorytetowa.
116	R2C 1. Obecne rozwiązanie jest właściwe.	NIE	Na tym odcinku należy uwzględnić nową organizację ruchu wprowadzoną w sierpniu, która jest krokiem na przód lecz docelowe natężenia ruchu uzasadniają wydzieloną infrastrukturę. Uwaga może de facto wpłynąć na harmonogram, aktualne nowe rozwiązanie po drobnych poprawkach może starczyć na kilka lat.
117	R2C 2. Sugeruję pas dla rowerów + kontrapas, który da się łatwiej połączyć z istniejącą infrastrukturą strefy T-30.		Na tym odcinku należy uwzględnić nową organizację ruchu wprowadzoną w sierpniu, która jest krokiem naprzód, lecz docelowe natężenia ruchu uzasadniają wydzieloną infrastrukturę. Uwaga może de facto wpłynąć na harmonogram, aktualne nowe rozwiązanie po drobnych poprawkach może starczyć na kilka lat.
118	R2W 5. Moim zdaniem lepszym rozwiązaniem jest przeprowadzenie ddr przez Rondo Rataje (lub zbudowanie jej jako łącznika).	TAK	Wniosek o łącznik uzasadniony

119		R2W 12. W programie jest zawarta informacja "wg projektu". Moim zdaniem wydłużenie ddr przez Klenowską jest niepotrzebne. Droga powinna prowadzić wzdłuż jezdni ul. Krzywoustego.	NIE	Ze względu na obsługę celów podróży Klenowska wydaje się uzasadniona, a współczynnik wydłużenia akceptowalny.
120		R3Z 2bis. Jest to jeden z priorytetowych odcinków w całym programie.		Wg aktualizacji harmonogramu
121		R3PN 3. Konieczny zjazd z rampy w ul. Poznańską.	TAK	Współczynnik wydłużenia akceptowalny dzięki oszczędności we współczynniku opóźnienia. W wariantcie pełnym zostanie wprowadzona sugerowana rampa.

122		R4Z 3. Mało realna jest perspektywa zwężenia południowej jezdni. Sugeruję dwukierunkową ddr po północnej stronie e mostu z odpowiednim powiązaniem przejazdami rowerowymi.	NIE	Most Dworcowy jest kluczowy ze względu na między innymi obsługę najważniejszego generatora ruchu w mieście.
123		R4Z 4. Obecna organizacja ruchu nie jest zgodna z rozporządzeniem. Pasy na niektórych odcinkach nie spełniają minimum dla tej klasy drogi. Konieczna jest zmiana organizacji ruchu. Przy obecnym przekroju jezdni możliwe jest wyznaczenie tylko 1 pasa ruchu dla ruchu ogólnego. Pozostałe miejsce jest wystarczające do poprowadzenia jednokierunkowych dróg dla rowerów.		Poparcie dla Głogowskiej

124	R4Z 12. W przypadku realizacji tego wariantu, zamiast odcinka w ul. Molibdowskiej, połączenie przez Nowe Kotowo, pod wiaduktem ul. Głogowskiej. Jednak na tym odcinku uzasadnione jest przesunięcie całej trasy na ul. Leszczyńską.	TAK	Trasa zostanie zmieniona na ul. Leszczyńską choć w części jej szerokość uniemożliwia wydzielenie drogi dla rowerów
125	R4C 2-4. Sugeruję prowadzenie tego odcinka ul. Ogrodową-Krysiewicza-Szkolna, dzięki czemu Pl. Wiosny Ludów będzie węzłem tras. Odcinek 2 powinien pozostać jako przedłużenie Ł4.	TAK	Rekomendacja do stworzenia dodatkowego łącznika Ogrodowa-Krysiewicza przy pomocy uspokojenia ruchu
126	R4C8. Poprawa nawierzchni brukowej. Kontraruch bez wyznaczania pasów.	NIE	Poprawa całej nawierzchni kosztowniejsza niż wydzielona droga dla rowerów. Rekomendowanie pozostanie przy propozycji z Programu

127	R4W1. Kontrapas, wyznaczenie przejazdów przez Garbary.	TAK	Powinno zostać wyznaczone przejście dla pieszych a rowery przejeżdżają na zasadach ogólnych po tarczy skrzyżowania przy zastosowaniu znaku A-7 dla rowerzystów. Z kolei ograniczenie ruchu samochodowego naturalnie wiąże się w kontraruchem
128	R4W2. Poprawa nawierzchni brukowej.	TAK	Sugestia słuszna, potrzebna zgoda konserwator zabytków, gdyż jest to trakt cesarski
129	R5PD 4/5. W programie chyba błędnie wpisana jest wschodnia strona jako miejsce prowadzenia ddr. Z opisu wynika, że jest to strona zachodnia.	TAK	Błąd w opracowaniu

130		Ł4 powinien być przedłużony co najmniej do Rynku Wildeckiego	TAK	W ramach planowanego wprowadzenia tramwaju na ul. Wierzbicice planowane jest również wprowadzenie uspokojenia ruchu. Do tego czasu planowane jest wyznaczenie tymczasowej trasy rowerowej na okres ok. 3-4 lat w postaci pasów rowerowych.
131		Ogólny problem z R5PD to małe oddziaływanie na Wildę, szczególnie obszar przy Wolnych Torach. Jest duża różnica wysokości pomiędzy górnym tarasem Wildy i R5PD w proponowanym wariantcie.	TAK	Przebieg trasy R5 PD został uzgodniony w ramach spotkania Rady Rowerowej. Dodatkowo dla obsługi Wildy dodany zostanie łącznik w ciągu ul. Wierzbicice. Obsługa Wolnych Torów będzie uwzględniana w ramach prac nad całościową obsługą transportową tego obszaru.

132	R5PN 3/4. Sugeruję prowadzenie ddr po wschodniej stronie, dzięki czemu powstanie połączenie z Wartostradą. Konieczne skoordynowanie przebiegu R5 z planowaną trasą tramwajową na Naramowice.	TAK	Zostanie dodana droga dla rowerów po wschodniej stronie na wnioskowanym odcinku.
133	R5PN 5. Jako alternatywę można wprowadzić ddr po zachodniej stronie ul. Szelałowskiej w kontekście budowy trasy tramwajowej. Zapewni to większe oddziaływanie dla osiedli winogradzkich i Cytadelę.	CZĘŚCIOWO	Rozwiązania w ciągu ul. Szelałowskiej będą wynikiem rozwiązań dla trasy tramwajowej na Naramowice. Rekomenduje się uwzględnienie tego oczekiwania na etapie projektowania trasy tramwajowej, z zaznaczeniem, że w przypadku znaczących różnic w koszcie umocnienia skarpy pomiędzy wariantem zachodnim i wschodnim może zostać wybrany wariant wschodni.
134	R6Z 4. Brak w proponowanym miejscu przejazdu przez Al. Wielkopolską. Sugeruję wykorzystanie środkowej alejki P. Wodniczki, która obecnie dobrze łączy się z Al. Wielkopolską.	TAK	Rekomendujemy prowadzenie trasy rowerowej północną alejką

135	R6Z 1-4 Ogólnie przebieg tego odcinka ma małe oddziaływanie transportowe, trasa raczej rekreacyjna. Lepszym prowadzeniem trasy jest Pl. Wielkopolski-23. Lutego-Nowowiejskiego na całym odcinku.	NIE	Ul. Wielkopolska nie pełni znamion trasy głównej. Zaleca się uwzględnienie poprawy warunków dla ruchu rowerowego w ramach działań eksploatacyjnych miasta.
136	R6Z 7. Warto sprawdzić możliwość poprowadzenia ddr od Warmińskiej do Gołęcińskiej z ominięciem przejazdu kolejowego alejkami parkowymi w przy szkole Da Vinci. Jest tam przejazd lub mostek nad torami.	TAK	Uwaga zostanie wprowadzona wraz z prowadzeniem trasy przy torach kolejowych po zachodniej stronie omijając wąskie gardło.
137	R6W 5. Prowadzenie drogi obecnym odcinkiem wzdłuż Jez. Malta ma małe oddziaływanie transportowe dla Rataj. Sugeruję budowę ddr wzdłuż ul. Abp. Baraniaka. do Szwedzkiej po południowej stronie, z wykorzystaniem istniejących dróg technicznych.	NIE	Dla obsługi Rataj wyznaczono trasy R1 i R2. Trasa R6 W ma również zapewnić komunikację w kierunku Swarzędza.

138	Ring 1 Na ul. Kościuszki wybrany wariant powinien być spójny na całości trasy, tzn. kontrapas lub dwukierunkowa ddr, by uniknąć zmieniania stron jezdni. Dwukierunkowa separowana ddr jest rozwiązaniem pożądanym.	CZĘŚCIOWO	Przyjęta uwaga o konieczności jednorodności infrastruktury na całym odcinku Kościuszki-Krakowska-Kazimierza Wielkiego. Realizacja w standardzie pasów rowerowych planowana w roku 2017.
139	Ring 2 15/16 Ze względu na duże trudności realizacyjne tych odcinków, sugeruję przesunięcie tego odcinka od ul. Kolejowej:	NIE	Wprowadzenie propozycji do Programu prowadziłoby to utraty spójności rozwiązań technicznych na Ringu 2.
140	- na ul. Kolejowej z wykorzystaniem nieużywanej alejki parkowej po zachodniej stronie ulicy		
141	- na ul. Klaudyny Potockiej do ul. Dmowskiego pasem terenu wzdłuż ogrodzenia ogrodków działkowych		
142	- na ul. Potockiej od Dmowskiego do Głogowskiej w miejscu południowego pasa ruchu, zmiana ulicy na jednokierunkową		
143	- na ul. Potworowskiego - zamiast miejsc do parkowania		

144		- w Parku Kasprowicza dołączenie do Reymonta lub poprowadzenie alejkami parkowymi w pobliżu skrzyżowania z ul. Jarochońskiego.		
145	Zarząd Rodzinnych Ogrodów Działkowych	W Imieniu Zarządu Rodzinnych Ogrodów Działkowych ul. Reymonta 30 składamy pisemne uwagi i propozycje w ramach przedmiotu konsultacji społecznych. W przedstawionym projekcie trasa rowerowa Ring 2 ma łączną długość 19,18 km. Przebiega wzdłuż następujących ulic: Wincentego Witosa, Niestachowska, Żeromskiego, Reymonta, Hetmańska, Most Przemysła, Zamenhofska, Jana Pawła II, Podwale, Hlonda, Bałtycka, Most Lecha, Lechicka, Serbska oraz Aleje Solidarności. Nie doprecyzowano jak będzie przebiegała trasa na ulicy Reymonta .W roku 2015 Rada Osiedla Św.Łazarz w Uchwale nr V/28/II/2015 sugerowała wprowadzenie pasów rowerowych a nie ścieżki rowerowej Wprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż terenu ROD spowoduje "zabranie" części terenów działek i zniszczenie dorobku działkowców . Jako Zarząd ROD reprezentujący wszystkich działkowców uważamy że trasa rowerowa powinna być prowadzona wzdłuż ul.Reymonta (na jezdni) bez ingerencji w tereny działkowe.	TAK	Ring 2 - odcinek 17. Droga dla rowerów planowana jest po wschodniej stronie. Sugestia dodatkowego pasa dla ruchu rowerowego słuszna, możliwe wprowadzenie na etapie projektowania infrastruktury w tym korytarzu.
146	Rada Osiedla św. Łazarz	Konsultacje/ spotkania informacyjne powinny być przeprowadzone w dłuższym okresie czasu ,oddzielnie w co najmniej 5 rejonach Miasta (np.Nowe Miasto,Stare Miasto,Grunwald,Wilda,Jeżyce)		Z uwagi na charakter dokumentu (wyłącznie główne połączenia rowerowe) zdecydowano o prowadzeniu konsultacji bez podziału Miasta na rejony.
147		Biorąc pod uwagę obecny układ drogowy na Łazarzu nasz niepokój budzi pomysł wytyczenia na ul. Głogowskiej drogi rowerowej i w konsekwencji zwężenia jezdni samochodowej do jednego pasa w każdą stronę. Może to doprowadzić do niekontrolowanego rozlania się ruchu samochodowego na sąsiednie ulice osiedlowe. Rozwiązaniem tego problemu byłaby	NIE	Obecna szerokość jezdni ul. Głogowskiej nie umożliwia wyznaczenia dwóch normatywnych pasów ruchu. Jeśli budowa ul. Dolnej Głogowskiej jest przewidziana na lata późniejsze zalecana jest budowa

		budowa tzw. ul. Dolnej Głogowskiej, jej realizacja nie jest jednak przewidziana w najbliższym czasie.		parkingu Park and Ride przy Dworcu Górczyn.
148		Zgłaszana już wcześniej przez Radę Osiedla alternatywą dla poprowadzenia pasów dla rowerów na ul. Głogowskiej jest naszym zdaniem wytyczenie dwóch tras rowerowych: 1. na Dolnym Łazarzu na przedłużeniu już istniejącej trasy na ul. Dmowskiego (od strony Górczyna) kontynuacja na ul. Dmowskiego na Łazarzu " Rynek Łazarski " Małeckiego wraz z przedłużeniem ul. Małeckiego do ul. Zachodniej (co pozwoli na ruch rowerowy z pominięciem wąskiego odcinka ul. Głogowskiej),	NIE	Propozycja może pełnić funkcję trasy dodatkowej wewnątrz strefy ruchu uspokojonego. Trasa taka nie będzie miała parametrów jak dla głównej trasy rowerowej wg. Standardów między innymi nie będzie z pierwszeństwem przejazdu. Dodatkowo czytelność usytuowania takiej trasy będzie zdecydowanie mniej intuicyjna przez potencjalnych rowerzystów, w związku z czym nie wygeneruje tak dużego ruchu jak ul. Głogowska (niższa efektywność inwestycji).
149		Zgłaszana już wcześniej przez Radę Osiedla alternatywą dla poprowadzenia pasów dla rowerów na ul. Głogowskiej jest naszym zdaniem wytyczenie dwóch tras rowerowych: 2. na Górnym Łazarzu trasa rowerowa na ul. Jarochońskiego łącząca się z już istniejącą trasą na ul. Wyspiańskiego z możliwością kontynuacji do ul. Grunwaldzkiej.	NIE	Propozycja może pełnić funkcję trasy dodatkowej wewnątrz strefy ruchu uspokojonego. Trasa taka nie będzie miała parametrów jak dla głównej trasy rowerowej wg. Standardów między innymi nie będzie z pierwszeństwem przejazdu. Dodatkowo czytelność usytuowania takiej trasy będzie zdecydowanie mniej intuicyjna przez potencjalnych rowerzystów w związku z czym nie wygeneruje tak dużego ruchu jak ul. Głogowska.

150		3. Rynek Łazarski nie został uwzględniony jako jeden z ważniejszych generatorów ruchu.	TAK	Rynek Łazarski został uwzględniony jako ważny generator ruchu. Główna trasa rowerowa przebiega zaledwie 100 metrów od tego generatora ruchu.
151		4.Rada Osiedla powinna mieć później wgląd i znaczące zdanie przy konsultacjach projektów realizacyjnych wynikających ze Strategii.	Nie dotyczy Programu	Dokumentacja projektowa dot. trasy ujętych w Programie będzie realizowana z poszanowaniem standardów konsultacji społecznych.
152		5. Na etapie wdrażania, chcemy by miasto zorganizowało pełne konsultacje społeczne na terenie osiedla.	Nie dotyczy Programu	Dokumentacja projektowa dot. trasy ujętych w Programie będzie realizowana z poszanowaniem standardów konsultacji społecznych.
153	osoba prywatna	Zgłoszenie szczegółowych uwag do całej koncepcji przekracza moje możliwości. Poza tym przystąpiłoby najważniejsze wnioski. Poza tym, szczerze mówiąc nie mam wiary, że choć część z nich zostałyby uwzględniona... 1. Sama koncepcja budowy/wyznaczenia tras radialnych i obwodnic jest jak najbardziej słuszna. Ich przebieg uważam za ogólnie dobry, podobnie jak wstępny harmonogram prac.		Poparcie dla Programu Rowerowego

154		<p>2. Głównym grzechem programu jest jego niekonsekwencja i leżące u podstaw założenie, że droższe rozwiązania są rozwiązaniami lepszymi. Z jednej strony dąży się do ograniczenia liczby samochodów i podróży odbywanych samochodami, a z drugiej zapowiada się "unikanie ingerowania w przestrzeń przeznaczoną obecnie dla ruchu samochodowego", o ile uda się zrealizować pełny wariant programu. Wygląda to na swego rodzaju szantaż w stosunku do zmotoryzowanych poznaniaków (dajcie nam więcej pieniędzy, wtedy nie zabierzemy wam przestrzeni). Pytanie, które w tym miejscu należy zadać brzmi: Skoro nie zabierzemy miejsca samochodom, to komu je zabierzemy? Oczywiście w terenie otwartym (wylotowe odcinki tras radialnych, ul. Hetmańska między rondem Starołęka a ul. Dolna Wilda itp.) koszty środowiskowe będą minimalne, a przy dobrym zaplanowaniu inwestycji nie stracą piersi. Jednak tego efektu na pewno nie uda się osiągnąć w szeroko rozumianym centrum miasta.</p>		<p>Droższe rozwiązania eliminują kolizje z innymi użytkownikami ruchu do minimum. Oczywiście istnieją miejsca gdzie nie ma takiej możliwości i budowa infrastruktury rowerowej musi odbyć się "kosztem" obecnego zagospodarowania pasa drogowego przez co inni użytkownicy "stracą" część przestrzeni przeznaczonej dzisiaj dla nich.</p>
155		<p>3. W ramach II ramy komunikacyjnej podstawowym typem infrastruktury dla rowerzystów powinny być pasy ruchu, a w ścisłym centrum strefa Tempo 30. Pomysły takie jak budowa wydzielonych dróg rowerowych np. na ul. Kościuszki, Krakowskiej Zeylanda, Podgórznej, Dąbrowskiego (na starych Jeżycach) itd. itp. czy pozostawienie „ścieżek” na ul. Fredry (które już dziś, przy natężeniu ruchu rowerowego trzykrotnie niższym niż zakładane w programie są bardzo niekomfortowe i generują konflikty na linii pieszy – rowerzysta) są kuriozalne, krótkowzroczne i kosztowne.</p>	NIE	<p>Wzdłuż głównych tras dla ruchu ogólnego gdzie zarówno natężenia ruchu, prędkości pojazdów jak i struktura rodzajowa należy budować wydzielone drogi dla rowerów. Tak wynika ze wszystkich znanych standardów kształtowania infrastruktury rowerowej - również poznańskich (ale też np. holenderskiego „Design manual for bicycle traffic”). Jednocześnie w centrum miasta ze względu na bardzo nieprzyjazną dla rowerzystów nawierzchnię rekomendujemy wytyczenie dróg dla rowerów oraz wymianą nawierzchni nie na całej szerokości ulic aby uniknąć dużych kosztów związanych z ewentualną</p>

				wymianą nawierzchni na całych jezdniach. Proponowane rozwiązania są zatem ekonomicznie zasadniejsze niż strefa ruchu uspokojonego z wymianą nawierzchni.
156		4. Są też szczegółowe błędy i niedopracowania. Pokróćce zajmę się tu wschodnim fragmentem trasy R1: a) na Moście Rocha zakłada się pozostawienie organizacji ruchu jak obecnie. Wydzielone są tam z chodnika drogi dla rowerów, na które wchodzi piesi. Rowerzyści używają ich do ruchu w obu kierunkach, a oznakowanie jest niejednoznaczne. Ze względu na swą szerokość powinny to być drogi jednokierunkowe, co jest nie do uzyskania w praktyce, jeśli droga rowerowa jest wydzielona z chodnika. Projekt nie odpowiada na pytanie, czy ruch po obu stronach mostu ma się odbywać jedno- czy dwukierunkowo. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że ruch jednokierunkowy powodowałby niefunkcjonalność dla osób jadących ze wschodu na zachód, gdyż zgodnie z obowiązującymi przepisami powinni dwukrotnie na krótkim odcinku zmienić stronę ulicy. Docelowo Most Rocha powinien być przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych, rowerzystów, transportu publicznego, motorowerów i taksówek.	CZĘŚCIOWO	Sugestia zamknięcia mostu dla samochodów może być wizją docelową, po znaczącym wzroście ruchu rowerowego uzyskanym innymi środkami. Wprowadzono zapisy o dwukierunkowym ruchu rowerowym po obu stronach mostu.
157		b) w ogóle nic nie napisano o odcinku Trasy Kórnickiej między ul. Jana Pawła II a Katowicką. Bardzo niewiele o dalszym odcinku do Inflanckiej. O dziwo, napisano, że na tym odcinku nie ma żadnej infrastruktury rowerowej, podczas gdy jest niezgodna z obowiązującymi w Poznaniu standardami technicznymi oraz ministerialnymi rozporządzeniami droga dla rowerów i pieszych, która właśnie została w części odbudowana (z pogwałceniem wyżej wymienionych dokumentów) przy okazji budowy CH	NIE	R1W 6-7 nie opisano gdyż odcinek ten będzie modernizowany w ramach modernizacji trasy tramwajowej (trwają prace projektowe).

		Posnania. Takie inwestycje jak ta obniżają wiarygodność wszelkich Planów, Programów i Strategii!		
158		5. Brakuje szczegółowych informacji nt. niektórych rozwiązań, np. ul. Święty Marcin, gdzie planowana jest „dwukierunkowa droga dla rowerów z obydwu stron”. Sądząc po uwarunkowaniach terenowych chodzi tu o zabranie przestrzeni samochodom, co należałoby ocenić pozytywnie.	TAK	Poprawiono w tabelach
159	osoba prywatna	Trochę na ostatnią chwilę, ale chciałbym się podzielić swoimi uwagami na temat programu rozwoju infrastruktury rowerowej. Przede wszystkim program powinien zostać przyjęty w pełnym wariantcie. Tylko i wyłącznie wtedy Poznań ma szansę na stanie się prawdziwie rowerowym i ekologicznym miastem, a miliony złotych więcej, które zostałyby wydane na pełny wariant zwrócą się z wielką nadwyżką w perspektywie przyszłościowej. Bo niestety często zapominamy, że należy myśleć perspektywicznie dbając o otaczające nas środowisko. Wariant podstawowy jest w większości w miarę akceptowalny, jednak znowu są to raczej tylko pół-środki, inwestycje na skróty a tych już my, Poznaniacy, mamy serdecznie dosyć. Czas na coś rewolucyjnego i spektakularnego, czyli na program rowerowy w pełnym zakresie.		Poparcie dla Programu w pełnym zakresie
160		Wiedząc jednak, że radni mogą być nieprzychylni wydawaniu ponad 100 milionów złotych na rozwój infrastruktury rowerowej (sami w większości poruszają się obecnie samochodami), jako mieszkaniec północno-wschodniej części miasta chciałbym podzielić się uwagami na temat Trasy Rowerowej nr 4 W: - trasa powinna zostać zrealizowana jako jedna z pierwszych, z doświadczenia wiem, że już teraz porusza się nią mnóstwo rowerzystów (w większości niestety nielegalnie) więc ma olbrzymi potencjał,	NIE	Zgodnie z rekomendacją Rady Rowerowej trasa w ciąg ul. Warszawskiej nie powinna być priorytetem, z uwagi na mniejszy potencjał obszarów, przez które przechodzi (liczbę mieszkańców i generatorów ruchu).

161	- rzadko się zdarza aby przy trasie wylotowej (ul. Warszawska) można było swobodnie polepszyć infrastrukturę bez zbytej ingerencji w pozostałą infrastrukturę (a jest ona niestety w fatalnym stanie),	Nie dotyczy Programu	Decyzję o realizacji drogi dla rowerów np. razem z przebudową układu drogowego będą podjęte niezależnie od Programu przez Miasto Poznań
162	- trasa powinna zostać zrealizowana tylko i wyłącznie w wariantcie pełnym a więc składowe wariantu pełnego powinny stać się automatycznie składowymi wariantu podstawowego (powód: fatalny stan infrastruktury, który w przypadku realizacji obecnego wariantu podstawowego nie będzie zachęcał do korzystania z trasy, stąd konieczność przeniesienia składowych z wersji pełnej do podstawowej czyli pewność, że na pewno zostanie zrealizowany remont infrastruktury z budową ścieżek w tym rejonie),	TAK	Warianty miały w założeniu różnić się między sobą, kształt wariant
163	- ruch w żadnym wariantcie nie powinien być prowadzony ul. Termalną (tak jak jest w propozycji), porusza się nią wiele rozpędzających się samochodów, a także autobusy więc większość i tak będzie poruszać się w wersji bezpiecznej i nielegalnej przez Park Tysiąclecia. Proponuję zbudować wzdłuż ul. Termalnej drogę rowerową lub wymalować pasy rowerowe na jezdni, aczkolwiek prawdopodobnie w tym przypadku trzeba by poszerzyć nieznacznie ulicę na tym odcinku aby było to możliwe. Miejsca pod drogę rowerową jest mnóstwo a dzięki niej byłoby to idealne połączenie drogi pieszo-rowerowej do ul. Św. Michała i od przystanku Termy,	TAK	Wprowadzono wydzielonej dwukierunkowej drogi dla rowerów w wariantcie średnim i pełnym
164	- druga rowerowa wzdłuż ul. Warszawskiej ze względów bezpieczeństwa powinna stać się priorytetowa stanowiąc dojazd m.in. do osiedli, wschodnich klinów zieleni (Malta, Nowe Zoo) jak i do Term Maltańskich).	NIE	W Programie zawarte są dane dotyczące liczby osób obsługiwanych przez poszczególne drogi dla rowerów, które nie skłaniają do nadania trasie wzdłuż Warszawskiej najwyższego priorytetu.

165	Rada Osiedla Chartowo	Potrzeba cztery trasy ścieżek rowerowych na Chartowie: 1. Kornicka – Osiedle Tysiąclecia, 2. Tysiąclecie- Chartowo, 3. skrzyżowanie Piaśnicka – Kurlancka M-1 (?nieczytelnie napisane), 4. Wiatraczna. Trasy łączna trasa 5,5km koszt 2,5ml.	NIE	Zaproponowane korytarze mają znaczenie lokalne; zostaną zanalizowane w ramach obecnie realizowanego na zlecenie ZDM opracowania nt. ruchu rowerowego na osiedlach ratajskich.
166	osoba prywatna	Radial R-2 zielona: Doskonale zaprojektowana- nie tylko charakter rekreacyjny ale też tranzytowy. Mam propozycję “gałązki” w kierunku Inflancka- torowisko PKP- ul. Chartowo.	NIE	Trasa zbiorcza bez charakteru trasy głównej. Do analizy w ramach działań eksploatacyjnych miasta.
167		Brak specjalnych odcinków- tras wydzielonych specjalnych przeznaczonych dla rowerzystów lat 3-5, 5-7, 7-10, 10-14 – nauka jazdy, wycieczki rowerowe.	Nie dotyczy Programu	
168		I – Radial R-2, odcinek M-1 (Browar)- Kórnicka- Most Rocha- St. Rynek – parkingi rowerowe wyposażone w skrytki bagażowe.	Nie dotyczy Programu	
169	osoba prywatna	Czy potrzeba powstania układu i takiej ilości tras rowerowych była szeroko konsultowana z mieszkańcami? Nie znam wyników takich badań- jeśli była proszę o ich przesłanie na e-mail (email podany w formularzu nr 1).		Kreowanie sieci tras rowerowych jest wynikiem z obowiązujących dokumentów: strategii rozwoju Poznania oraz polityki transportowej.
170		Czy badano preferencje mieszkańców nt wydatkowania finansów? Jaki był dobór próby, jaka baza, etc.?		
171		Propozycja- szersze badania- na sali podczas konsultacji kilkanaście osób- opinia tego gremium łącznie ze mną nie jest reprezentatywna		
172		jw. - szerokie konsultacje większości poznaniaków, a przynajmniej próby reprezentatywnej nt potrzeby tras oraz preferencji i wydatkowania środków z budżetu miasta.		

173		Miejsca dla niepełnosprawnych: - np. likwidacja św. Marcin, - czy zostaną przywrócone czy to trend – podporządkowanie wszystkich innych użytkowników ruchu dla wygody rowerzystów?	Nie dotyczy Programu	
174	osoba prywatna	Wiele odcinków tras w dzielnicach peryferyjnych nie łączy się ze sobą. Przykład na ul. Streszyńskiej nie łączy się z drogą zaczynającą się na ul. Piątkowskiej	Nie dotyczy Programu	Program Rowerowy nie jest docelową koncepcją tras rowerowych dla całego miasta, zawartą w obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
175		Brak połączenia pomiędzy drogą wzdłuż Bogdanki a Jeżycami.	Częściowo	Połączenie kreowane w ramach prac na rzecz usprawnienia transportu zbiorowego (buspasy z dopuszczonym ruchem rowerowym); Program zawiera doprowadzenie trasy wzdłuż Niestachowskiej do standardu dwukierunkowego również po stronie wschodniej.
176		Wciąż brak połączenia pomiędzy ul. Przepadek a ul. Kościuszki (odcinek obok Sejmiu Wojewódzkiego). Potrzebny kontrapas na całej długości ul. Kościuszki	TAK	Połączenie jest przewidziane przez ul. Zaułek Piotr Majchrzaka, a Kościuszki będzie wyposażona w dwukierunkową wydzieloną drogę dla rowerów na całej długości (wariant pełny) lub kontrapas (wariant podstawowy)

177		W pierwszej kolejności należy domknąć istniejące połączenia. Wyremontować już istniejące zaczynając od najstarszych.	NIE	Głównym zadaniem jest zbudowanie nowych odcinków by uzyskać efekt sieci, następnie remont starszych.
178		Połączydzielnice dziś nie połączone o największej gęstości zaludnienia np. Piątkowo z Podolanami i Strzeszynem (rowerowa obwodnica Poznania wzdłuż obwodnicy kolejowej).	NIE	Program Rowerowy nie jest docelową koncepcją tras rowerowych dla całego miasta. Sugestia, choć ciekawa, powinna zostać zrealizowana po wybudowaniu podstawowego szkieletu tras głównych.
179	osoba prywatna	Ul. Głogowska powinna być realizowana w pierwszej kolejności, ponieważ w tamtym rejonie miasta jest duża gęstość zaludnienia i skrajnie nieprzyjazna dla rowerzystów.	NIE	Realizacja ul. Głogowskiej pozostaje na lata 2019-2020
180		Łącznik od Wartostrady do mostu Lecha, wzdłuż Warty, potem odbijający na zachód w kierunku osiedli Naramowickich- byłby to stosunkowo tani w realizacji i o dużym potencjale użytkowania odcinek. Obecnie znajduje się tam siatka dróg polnych, z których część (od Mostu Lecha wzdłuż Warty na północ) już w tej chwili jest przejezdny, a przy okazji bardzo przyjemny. Mieszkańcy osiedli Naramowickich zyskaliby w ten sposób wygodne „podpięcie” pod już istniejącą sieć tras rowerowych w kierunku	CZĘŚCIOWO	Odcinek wzdłuż całej Warty był dyskutowany w ramach Rady Rowerowej. Ustalono proponowany przebieg. W celu zapewnienia obsługi dodana zostanie droga dla rowerów po wschodniej stronie od końca drogi

	południowym (Wartostrada po wschodniej stronie Warty i droga rowerowa po zachodniej stronie Warty do skrzyżowania z ul. Armii Poznań).		dla rowerów na ul. Lechickiej do ul. Karpia.
181	ul. Krańcowa od skrzyżowania z Bałtycką do skrzyżowania z Warszawską – ul. Krańcową powinno się uwzględnić w ramach podstawowej siatki tras rowerowych. Od strony ptn jest bardzo dużo generatorów ruchu (fabryka Bridgestone, elektrociepłownia, Unilever), w środku ul. Krańcowej jest dworzec kolejowy Poznań Wschód, gdzie zbiegają się 3 trasy kolejowe (z Wągrowca, Gniezna i Wrześni) który były ważnym węzłem do podróży intermodalnych.	NIE	Trasa nie nosi znamion trasy głównej.
182	Łącznik Wartostrady z R5 od wiaduktu Hetmańska wzdłuż drogi Dębińskiej i Piastowskiej- jest to naturalne przedłużenie drogi rowerowej wzdłuż drogi Dębińskiej, stosunkowo łatwy w realizacji (istnieje wydeptana ścieżka, nie ma konfliktu, jest dużo miejsca).	NIE	Łącznik o walorach rekreacyjno-turystycznych poza Programem Rowerowym
183	R1/ R6/ R4 przejazd – przecięcie ul. Jana Pawła II- ul. Jana Pawła II była do tej pory, a będzie (po poszerzeniu wschodniej nitki) w jeszcze większym stopniu „autostradą miejską”, bardzo nieprzyjazną pieszym i rowerzystom. Powinno zostać przewidziane bezkolizyjne przecięcie tej ulicy przynajmniej w jednym punkcie, np. przecisk istniejącym (obecnie zasypianym) tunelem równoległym do tunelu, w którym płynie Cybina.	NIE	Wnioskowany element zostanie wykonany w ramach projektu Wartostrady, poza Programem Rowerowym

184	Skrzyżowanie Jana Pawła II / Kórnicka R1- po dobudowaniu nowej drogi wiodącej do centrum Poznania jest to olbrzymie skrzyżowanie. Powinna być zapewniona (w ramach R1) możliwość przejazdu rowerzystów wzdłuż linii tramwajowej, na wprost, bez konieczności okrążania skrzyżowania wraz z przejściami dla pieszych.	TAK	Karta tras została uzupełniona
185	Proszę rozważyć Drogę Dębińską od Hetmańskiej do D.Wildy (przez Piastowską).	NIE	Powielenie korytarza trasy R5 PD i Wartostrady w związku z tym trasa nie ma potencjału trasy głównej
186	Proszę rozważyć Wartostradę na północ od Mostu Lecha do obsługi Naramowic.	NIE	Odcinek wzdłuż całej Wart był diskutowany w ramach Rady Rowerowej. Ustalono proponowany przebieg. W celu zapewnienia obsługi dodana zostanie droga dla rowerów po wschodniej stronie od końca drogi dla rowerów na ul. Lechickiej do ul. Karpia

187		Drogowskazy !	TAK	Oznaczenia drogowskazowe są pożądanym uzupełnieniem sieci tras rowerowych. Dodano stosowne zapisu do opracowania.
188	osoba prywatna	Łącznik ze Starołęki przez wiadukt kolejowy do:- Czechosłowackiej, - dalej wzdłuż torów do 28 Czerwca 1956, przejazd pod torami kolejowymi w ul. Południową i wzdłuż linii kolejowej towarowej, przejazdem przez Dmowskiego można pokonać tory kolejowe i doprowadzić trasę do pętli Górczyn i dalej wzdłuż torów do ul. Mrągowskiej, możliwe, że uda się doprowadzić trasę aż do przejazdów na Plewiska. To pozwoli na wytyczenie kolejnej osi wschód- zachód dla południowych terenów.	NIE	Sugestia ciekawa. Ze względu na to że byłoby to już trzecie rowerowe połączenie obwodowe o zdecydowanie mniejszym potencjale niż dwa poprzednie nie ujęto go w Programie Rowerowym. Jego wykonanie powinno się odbyć jako kolejny etap budowy sieci tras w Poznaniu.

189		Łącznik os.Łokietka - ul. ..(?), przez Lechicką, ul. Włada przez osiedle domków jednorodzinnych, do ul. Sarmackiej, Madziarskiej, Dziewanny. Kwestia oznaczenia i przejazdów przez Lechicką.	NIE	Trasa choć potrzebna nie jest trasą główną. Rekomendowana analiza i budowa poza Programem Rowerowym
190		Wszędzie gdzie to możliwe separacja fizyczna ddr od jezdni i chodnika, ddr w poziomie jezdni oddzielone krawężnikiem od jezdni (szkic oddzielania w formularzu z uwagami_3, str. 1). Przykład zastosowania Vauxhall bridge, Upper Thames street-Londyn.		Szczegółowe rozwiązania przedstawione są w kartach tras. Pojawiają się tam zarówno drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów oraz wyniesione skrzyżowania
191		Wyniesienie przejazdów rowerowych przez drogi dla samochodów i budowa szukan spowalniających ruch samochodowy w miejscach skrzyżowań.		
192	Stowarzyszenia Rowerowy Poznań - "Sekcja Rowerzystów Miejskich"	Ogólna ocena dokumentu Pozytywnie oceniamy powstanie nowego dokumentu. Jego pełne wdrożenie przyczyni się do realizacji celu, jakim jest osiągnięcie 10% udziału ruchu rowerowego w 2022 i 12% w roku 2025. Z satysfakcją odnotowujemy, iż przygotowanie tego Programu było jednym z ważniejszych zobowiązań miasta po zakończeniu audytu BYPAD. Cieszymy się, iż to zadanie jest realizowane terminowo. Mamy do dokumentu szereg uwag szczegółowych, dotyczących zarówno przebiegu tras, rozwiązań technicznych, jak i harmonogramu inwestycji. Niektóre z nich są bardzo istotne, ale całość nie zmienia pozytywnego odbioru Programu.		
193		Ocena strategii realizacji inwestycji rowerowych Poznania Poznań przez lata nie realizował inwestycji rowerowych zgodnie z priorytetami. Kolejne inwestycje były realizowane na obrzeżach miasta, często mając charakter rekreacyjny. Działo się to pomimo świadomości braków kluczowych odcinków. Wyrażamy nadzieję, że Program Rowerowy nie pozostawi wątpliwości w kwestii kolejności nowych inwestycji i pozwoli powstrzymać wydawanie ograniczonych środków z		Program Rowerowy zakłada harmonogram zapewniający realizację pilnych inwestycji jako pierwszych. Dodatkowo uwzględnia ustalenia ze spotkań Rady Rowerowej oraz dostępny budżet.

	<p>rowerowego budżetu na poboczne trasy i przesunąć je na najpotrzebniejsze inwestycje. Zależy nam na tym, aby realizacja inwestycji z Programu była podstawowym zadaniem osób odpowiedzialnych za tworzenie infrastruktury rowerowej w Zarządzie Dróg Miejskich.</p>		
194	<p>Sposób realizacji inwestycji Za niedopuszczalną przyjmujemy na obecnym etapie sytuację, w której trasy opisane w Programie byłyby realizowane na zewnętrznych odcinkach bez doprowadzenia ich do I ringu rowerowego. Kwestia ta jest kluczowa dla osiągnięcia efektu w postaci wzrostu ruchu rowerowego do wartości dwucyfrowych. Proponowany przez nas harmonogram przewiduje nawet przyspieszenie realizacji odcinków śródmiejskich w stosunku do pozostałych. Przyniesie to najlepsze efekty. Sukces projektu wymaga ponadto przyjęcia odpowiedniej kolejności realizacji tras. Radial nr 6 powinien być realizowany w ostatniej kolejności, podobnie jak przewidziany łącznik na Starołękę. Nowe trasy powinny możliwie równomiernie dołączać do sieci kolejne części miasta. Rekomendowany przez nas harmonogram jest próbą przyjęcia takiej kolejności, przy uwzględnieniu realiów inwestycyjnych.</p>		<p>Podejście zbieżne z filozofią harmonogramu przedstawiona w opracowaniu</p>
195	<p>Problem niedostosowania sygnalizacji świetlnej W dokumencie nie rozwinięto problemu cykli sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Obecnie cykle te przez swoje wydłużenie są bardzo niekorzystne dla ruchu rowerowego i bardzo mocno wpływają na wydłużenie podróży. Ponadto należy przyjąć zasadę, że zielone światło dla rowerzystów i pieszych powinno zapalać się automatycznie kilka sekund wcześniej niż dla jadących w tym samym kierunku samochodów, co ma znaczenie nie tylko dla komfortu, widoczności rowerzystów, ale również bezpieczeństwa. Światło zielone powinno zapalać się nawet jeśli nie zadziałała automatyczna detekcja. Od autorów opracowania uzyskaliśmy informację, że koszty tras uwzględniają</p>	TAK	<p>Uzupełnienie rozdziału dot. sygnalizacji zgodnie z wnioskiem.</p>

	zmiany w sygnalizacji i liczymy, że będzie to uwzględnione podczas realizacji.		
196	Koszty Koszty inwestycji w porównaniu z innymi inwestycjami infrastrukturalnymi są na tyle niskie, że zdecydowanie rekomendujemy realizację tras w pełnym wariantcie.		
197	Uwagi do zapisów w dokumencie W dokumencie wielokrotnie zdarza się, że dane w komórkach są wpisane podwójnie. Dla czytelności należałoby te zapisy poprawić.		
198	Gotowość współpracy Wyrażamy gotowość do wspólnych analiz po zakończeniu konsultacji.		
199	Proponowany harmonogram 2017 <input type="checkbox"/> Ring 1 – część podstawowa: Kazimierza Wielkiego – Krakowska – Kościuszki – Kulasa wraz z łącznikiem Niezłomnych - Ratajczaka <input type="checkbox"/> Radial 2 W i Z <input type="checkbox"/> Brama na Wierzbicice - mały odcinek, który podłączy Wildę do ciągu przy Kościuszki <input type="checkbox"/> Trasa przez Murawę. Realizacja powyższych propozycji pozwoli na stworzenie w ciągu roku atrakcyjnego ciągu tras od wschodu do zachodu miasta. Krótki łącznik Niezłomnych – Ratajczaka w istotny sposób skróci dojazd z Wildy do centrum i podłączy tę dzielnicę do nowej trasy. Dodatkowo przedstawiona rekomendacja dotycząca nieopisanej w Programie trasy przez Murawę będzie istotnym ułatwieniem dla mieszkańców Naramowic na najbliższe lata przed powstaniem	TAK	Zmiany wg. nowej propozycji harmonogramu

		Radiala R5 PN. Istniejąca infrastruktura pozwoli na dość swobodny dojazd z Murawy do Ringu 1. Radial R2 W w najbliższym czasie będzie szczególnie ważny w związku z remontem trasy tramwajowej na Górnym Tarasie Rataj.		
200		<p>2018</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Radial R5 PD <input type="checkbox"/> Radial R3 Z i PN (północny odcinek przynajmniej od Ronda Kaponiera do Słowiańskiej) <input type="checkbox"/> Kładka Berdychowska wraz z połączeniem z Maltą (I etap Radiala R6 W) <p>Nowe inwestycje uruchomią rowerowo północ i południe Poznania. Realizacja początkowego odcinka R3 PN w pełnej wersji będzie popisowym osiągnięciem, które bardzo pozytywnie wpłynie na rozwój ruchu rowerowego. Spodziewamy się częściowej realizacji trasy R3 Z w roku 2017, realnym terminem dla całości jest jednak dopiero rok 2018. Na rok 2018 wpisaliśmy zgodnie z przewidywaniami inwestycyjnymi miasta Kładkę Berdychowską wraz z drogami doprowadzającymi do niej ruch, ale uważamy, że dalsze odcinki Radiala R6 powinny być realizowane w ostatniej kolejności.</p>	CZĘŚCIOWO	Zmiany wg. nowej propozycji harmonogramu
201		<p>2019</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Radial R1 W <input type="checkbox"/> Dokończenie Radiala R3 PN <input type="checkbox"/> Centralne odcinki Radiali <p>Wschodni odcinek Radiala R1 ma kluczowe znaczenie dla Rataj, ale remont trasy tramwajowej na GTR uniemożliwia jego wcześniejsze oddanie. Na tym etapie rozwoju sieci należy już</p>	CZĘŚCIOWO	Zmiany wg. nowej propozycji harmonogramu

		koniecznie zadbać o uzupełnienie brakujących centralnych odcinków Radiali (wewnątrz Ringu 1).		
202		2020 <input type="checkbox"/> Radial R1 Z <input type="checkbox"/> Radial R4 W <input type="checkbox"/> Ring 1 – ukończenie Inwestycje w roku 2020 stworzą nowy ciąg ze wschodu na zachód miasta. Trasę wzdłuż ulicy Dąbrowskiego uważamy za ogromnie ważną dla ruchu rowerowego, ale bez podłączenia do Ringu 1 nie przyniesie ona odpowiednich rezultatów. Liczymy, że nastąpi to najpóźniej w 2020 roku.	CZĘŚCIOWO	Zmiany wg. nowej propozycji harmonogramu
203		2021 <input type="checkbox"/> Radial R4 Z <input type="checkbox"/> Radial R6 Z <input type="checkbox"/> Ring 2 Najważniejszą inwestycją roku 2021 może być oddanie nowej ulicy Głogowskiej. Obecnie jest ona dla rowerzystów jedną z najtrudniejszych w mieście, ale zdajemy sobie sprawę, że zmiana będzie wymagała odpowiednich przygotowań i uwzględnienia wszystkich potrzeb mieszkańców. Proces ten może zająć kilka lat. Mamy nadzieję, że zostanie odpowiednio przygotowany.	CZĘŚCIOWO	Zmiany wg. nowej propozycji harmonogramu

204	<p>RADIAL NR 1 Radial nr 1 Z Odcinek 1 (dotyczy również odcinka 1 w obszarze centralnym) Zamiast jednokierunkowych dróg dla rowerów po obu stronach jezdni rekomendujemy jedną po stronie północnej, tworząc spójny ciąg od ulicy 27 Grudnia po Most Teatralny. Charakterystyka tego rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bardziej zrozumiałe • ograniczenie przecinania torów tramwajowych, co również oznacza przyspieszenie pokonywania tego odcinka • mniej przestrzeni potrzebnej na ruch rowerowy na wysokości przystanków tramwajowych na Fredry (2,5 metra po jednej stronie zamiast łącznie 3 metrów po obu) • jednokierunkowy ruch samochodowy na ulicy Fredry • poza przystankami droga dla rowerów powinna mieć co najmniej 3 metry szerokości 	TAK	Rekomendujemy wprowadzenie dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie północnej
205	<p>Odcinki 3-4 W wariantcie najtańszym proponujemy uwzględnić przecięcie tranzytu samochodowego na ul. Dąbrowskiego i równoczesne spowolnienie ruchu na jezdni.</p>	NIE	Rozwiązania dla ul. Dąbrowskiego będą rozstrzygnięte w odrębnym trybie – nie jest możliwe ich rozstrzygnięcie w ramach prac nad Programem.
206	<p>Zrealizowana droga dla rowerów po stronie południowej kończy się przed placem Waryńskiego. Niezbędne jest jej wydłużenie do ulicy Szpitalnej.</p>	TAK	W karcie brakowało tego odcinka - został dodany
207	<p>Radial nr 1 C Odcinek 1 Jak w obszarze zachodnim: rekomendujemy dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie północnej.</p>	TAK	Wprowadzono do karty tras.

208	<p>Odcinki 2 i 3</p> <p>Rozpisane w konsultowanym Programie zalecenia są już nieaktualne po poszerzeniu strefy T30.</p> <p>Docelowo na tych odcinkach powinien być deptak z drogą dla rowerów zaznaczoną specjalną nawierzchnią o szerokości 3,5 m.</p> <p>Przebieg drogi dla rowerów powinien być zbliżony do obecnego, czyli na północ od torów, aby zminimalizować częstość przecinania torów przez rowerzystów. Wskazane jest zachowanie pierwszeństwa przejazdu w tym ciągu.</p>	TAK	Wprowadzono do karty tras.
209	<p>Odcinek 3 bis</p> <p>W tej perspektywie czasowej z tego łącznika można zrezygnować na rzecz innych usprawnień.</p>	NIE	Pozostawiono ze względu na obsługę centrum w tym między innymi Uniwersytet Artystyczny i Sąd.
210	<p>Odcinek 4 bis</p> <p>Rekomendujemy w tym miejscu rozważane w innych kontekstach przecięcie ruchu samochodowego, które ograniczy ruch tranzytowy aut przez centrum. Ruch rowerowy powinien być zaznaczony nawierzchnią i znaleźć się na środku.</p>	NIE	Przecięcie relacji samochodowych skutkuje koniecznością analizy obsługi większego obszaru. Wykracza poza zakres Programu Rowerowego. Pozostawiono obecne rozwiązanie.
211	<p>Odcinek 7</p> <p>W wariacie pełnym proponujemy dwukierunkową drogę dla rowerów o szerokości 2,5 m po stronie północnej.</p>	NIE	Zmiana wymaga pozbycia się ruchu samochodowego - pozostawiono proponowane rozwiązanie.
212	<p>Odcinek 8</p> <p>Nawet w przypadku wariantu podstawowego rekomendujemy wydzielenie drogi dla rowerów na odcinku bez dopuszczonego ruchu samochodowego, aby ograniczyć konflikty pieszych z rowerzystami i wyraźnie wskazać rekomendowany kierunek jazdy (obecnie powszechną praktyką jest jazda wzdłuż torowiska na Podgórznej).</p>	TAK	Wprowadzono.
213	<p>Radial nr 1 W</p> <p>Odcinek 2 bis łącznik 5</p> <p>Wobec dużego prawdopodobieństwa, że na ul. Krakowskiej będzie dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie północnej rekomendujemy, żeby wziąć to również pod uwagę na ul. Kazimierza Wielkiego (droga dla rowerów po stronie północnej, a</p>	TAK	Wprowadzono z pozostawieniem możliwości jazdy "z prądem" po południowej stronie ulicy

	nie południowej). Obecne miejsca parkingowe po stronie północnej mogłyby zostać odtworzone po stronie południowej.		
214	Odcinek 3 Wydzielona droga dla rowerów jest po stronie południowej, a po północnej jest ciąg pieszo-rowerowy (odwrotny zapis).	TAK	Wprowadzono.
215	Odcinek 5 Na skrzyżowaniu Kórnickiej i Jana Pawła II do przeanalizowania możliwość poprowadzenia dodatkowego przejazdu rowerowego wzdłuż torów, gdzie rowerzyści mogliby jechać w cieniu tramwajów jadących prosto. Nowo wprowadzony układ na skrzyżowaniu znacząco wydłuża czas przejazdu.	TAK	Wprowadzono.
216	Odcinek 10 Do dodatkowego sprawdzenia forma przecięcia rur ciepłowniczych.	TAK	Przekroczenie rur ciepłowniczych było analizowane w dwóch wariantach - budowa obiektu nad oraz zakopanie rur pod ziemię. Ze względów radykalnej różnicy finansowej rekomendowane jest zakopanie rur.
217	RADIAL NR 2 Radial nr 2 Z Odcinek 1 Na wysokości ul. Wieniawskiego bardzo ważne będzie wprowadzenie przejazdu rowerowego w poprzek ul. Święty Marcin. Należy też umożliwić bezpośredni przejazd rowerem między ul. Towarową a Świętym Marcinem (dostęp z uczelni).	TAK	Wprowadzono.
218	Odcinek 2 Po stronie południowej we wszystkich wariantach powinna być dwukierunkowa droga dla rowerów.	TAK	Wprowadzono. Sprzeczna z uwagą odnośnie prowadzenia trasy jedynie północną stroną.

219	Odcinek 3 Po stronie południowej powinien być przejazd rowerowy i możliwość przejazdu w obu kierunkach.	TAK	Wprowadzono.
220	Odcinek 8 Na skrzyżowaniu z ul. Przybyszewskiego oprócz poprawy geometrii należy przewidzieć poprawę warunków przejazdu po stronie południowej (wysokie krawężniki, różnorodność nawierzchni, mieszanie z ruchem pieszym).	TAK	Wprowadzono.
221	Radial nr 2 C Odcinek 1 Stan obecny: jest częściowo infrastruktura rowerowa. Rekomendujemy dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie południowej, ale z zachowaniem infrastruktury po stronie północnej: jest tam wiele celów podróży i na istniejącym pasie rowerowym odbywa się intensywny ruch w obie strony.	TAK	Wprowadzono.
222	Odcinek 2 Chcemy podkreślić, że ważne jest na tym odcinku zapewnienie dwukierunkowości ruchu rowerowego.	TAK	Uwaga przyjęta.
223	Odcinki 5-7 Do rozważenia poprowadzenie dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie północno-wschodniej na całej długości.	NIE	Zmiana wymaga pozbycia się ruchu samochodowego.
224	Radial nr 2 W Odcinek 4 Rekomendujemy dodanie odcinka łącznikowego w ciągu ul. Krzywoustego do Ronda Rataje, które jest ważnym centrum przesiadkowym.	TAK	Wprowadzono.
225	Odcinek 5 Zamiast Jurackiej i Wioślarskiej proponujemy poprowadzenie odcinka przez osiedlową uliczkę na zapleczu budynku na os. Piastowskim 36, wzdłuż bloku z numerami 2-3-4. Wymaga to dobudowania fragmentu nowej drogi dla rowerów między ul. Krzywoustego a uliczką na osiedlu. Niezbędne jest też	TAK	Dodany zostanie łącznik do Ronda Starołęka oraz droga dla rowerów zostanie poprowadzona do uliczki osiedlowej bliżej ronda.

	zapewnienie bezpiecznego wyjazdu na skrzyżowanie Zamenhoffa i Piłsudskiego, prawdopodobnie po stronie południowej ul. Wioślarskiej. Na wspomnianym skrzyżowaniu niezbędne jest wprowadzenie przejazdu rowerowego po południowej stronie		
226	Odcinek 6 Zapis jest niespójny. Rekomendujemy dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie południowej (główny ciąg) oraz dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie północnej (obsługa osiedla po północnej stronie; w wariantie podstawowym po północnej stronie może być jednokierunkowa).	TAK	Wprowadzono w wariantach średnim i pełnym.
227	Odcinek 7 W wariantach pełnym rekomendujemy na początkowym odcinku dwukierunkową drogę dla rowerów po południowej stronie w miejscu pasa rowerowego wraz z korektą poprowadzenia jezdni. Nawet w wariantach podstawowym po północnej stronie tego odcinka powinien się pojawić pas rowerowy. Wskazane byłoby zwężenie jezdni na odcinku przy ul. Żegrze. W poprzek ul. Żegrze powinien się pojawić przejazd rowerowy w ciągu trasy między ul. Piłsudskiego a Ostrowską.	TAK	Wprowadzono.
228	Odcinek 8 Przeniesienie parkowania na jezdnię w celu uspokojenia ruchu na odcinku przy ul. Żegrze. Demontażowi barier powinno towarzyszyć postawienie tam odpowiednich słupków. Za zamkniętym dla ruchu samochodowego odcinkiem, od strony południowo-wschodniej, należy uniemożliwić parkowanie blokujące wyjazd. Zamiana istniejących progów na sinusoidalne.	TAK	Wprowadzono.
229	RADIAL NR 3 Radial nr 3 Z Odcinek 1 Jak w przypadku radiała nr 2 Z, odcinka 3: niezbędne jest poprowadzenie dwukierunkowego przejazdu po stronie południowej ronda.	TAK	Wprowadzono.

230	Odcinek 2 bis Chociaż w Programie jest to tylko łącznik, chcemy zaznaczyć, że jest on jednym z najważniejszych odcinków w całym Programie.		Podkreślono w tekście. Łączniki są równie ważne jak podstawowe odcinki tras głównych. Szczególnie w centrum.
231	Radial nr 3 PN Odcinki 1-2 Do poprawienia opis stanu bieżącego. Podobnie jak w przypadku pozostałych tras przecinających Kaponierę zaznaczamy potrzebę dwukierunkowych przejazdów przez rondo.		j.w.
232	Odcinek 4 Należy uwzględnić rampę z ul. Norwida do drogi dla rowerów przy torach tramwajowych.	TAK	Naturalnie będzie to możliwe połączenie, dopiero od Norwida kładka będzie miała wyższą niweletę
233	RADIAL NR 4 Radial nr 4 Z Odcinek 3 W tej perspektywie czasowej po stronie południowej jesteśmy gotowi zaakceptować ograniczenie się do wprowadzenia jednokierunkowej drogi dla rowerów (1,5 m szerokości) po stronie południowej, wytyczonej dzięki zwężeniu pasów ruchu, eliminacji barier przy jezdni i częściowym zwężeniu chodnika obok. Strona południowa jest jednak ważna jako dojazd do dworca i przejazd z Łazarza na Wildę. Przy okazji najbliższych plac na moście należy zadbać tam o poszerzenie przestrzeni dla rowerzystów i pieszych. Po stronie północnej droga dla rowerów powinna mieć 3 m szerokości.	NIE	Pozostawiono dwukierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach z powodu współczynnika opóźnienia.

234	<p>Odcinki od nr 5 Zdecydowanie rekomendujemy korektę poprowadzenia korytarza za wiaduktem górczyńskim. Zapisany obecnie przebieg Radiala obsługiwałby tereny o niskiej gęstości zabudowy. Pętla na końcu nie jest czytelna i wiąże się z nieproporcjonalnymi wobec zysków kosztami. Korekta trasy w kierunku Świerczewa pozwoli obsłużyć bezpośrednio tereny o najwyższej gęstości zaludnienia w tym obszarze (Świerczewo, centrum Lubonia) i daje perspektywę dalszego wydłużenia przez teren Lubonia. Za wiaduktem górczyńskim nowa trasa powinna zostać poprowadzona ul. Rakoniewicką, Leszczyńską i Opolską:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Na wiadukcie górczyńskim nie ma konieczności zmian - po stronie wschodniej jest ciąg pieszo-rowerowy, wskazane jest jednak po zachodniej stronie wyniesienie przejazdu rowerowego przez skręt z Głogowskiej w Rakoniewicką. · Wysoce wskazane jest ponadto doprowadzenie trasy rowerowej po obu stronach do stacji kolejowej Poznań Górczyn oraz montaż w przejściu podziemnym (w porozumieniu ze spółką PKP) odpowiednich szyn umożliwiających bardziej komfortowe wprowadzanie rowerów po schodach · Na ulicy Rakoniewickiej po północnej stronie od wiaduktu do Leszczyńskiej musi się pojawić dwukierunkowa droga dla rowerów, aby zapewnić odpowiedni dojazd. Na dalszym odcinku (i na ul. Czechosłowackiej) po obu stronach tej ulicy mogą być pasy rowerowe. Proponujemy, żeby równolegle do nowej krótkiej drogi dla rowerów po przeciwnej stronie był pas rowerowy zachowujący ciągłość dla osób jadących w innych relacjach. · Rekomendujemy, aby na rogu Rakoniewickiej i Leszczyńskiej wydzielić przejazdy rowerowe razem z odpowiednimi azylami · Niezbędne będzie uspokojenie pierwszego odcinka ul. Leszczyńskiej z wykorzystaniem poduszek berlińskich (ruch autobusowy, ulica obsadzona drzewami). · Na dłuższym odcinku Leszczyńskiej już istnieje droga dla rowerów. 	TAK	Zmiana przebiegu trasy na ul. Leszczyńską.
-----	--	-----	--

235	Radial nr 4 C Odcinki 2-4 Do poprawienia opisy stanu obecnego	TAK	Przereferowano wszystkich odcinków centrum ze względu na t30.
236	Radial nr 4 W Odcinek 1 Zalecamy uwzględnienie kontrapasa.	TAK	Kontraruch będzie naturalny jeżeli zostanie zredukowana dostępność dla samochodów.
237	Odcinek 2 Wskazane uwzględnienie poprawy nawierzchni na odcinku z brukiem	TAK	Sugestia słuszna. Wystąpiono o uzgodnienie do Konserwatora Zabytków w tej sprawie.
238	Odcinek 3 Niezbędne wytyczenie przejazdu rowerowego obok przejścia dla pieszych na wysokości wlotu Chwaliszewa. Wskazane jest wygospodarowanie tam azylu.	TAK	Wprowadzono.
239	RADIAL NR 5 Radial nr 5 PD Odcinki 3-8 Błędnie opisano drogę dla rowerów po stronie wschodniej, podczas gdy opis i możliwości terenowe wskazują na możliwość wytyczenia jej po stronie zachodniej.	TAK	Zmieniono opis.
240	Odcinek 4 Należy uwzględnić wyzerowanie krawężników. Wskazane wyniesienie przejazdu również przez zjazd z ul. Hetmańskiej.	TAK	Wyniesienie przez zjazd do ul. Hetmańskiej oraz obniżenie krawężników uwzględnione jest we wszystkich wariantach.
241	Odcinek 5 Niezbędne wytyczenie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Piastowską (obecnie tylko przejście dla pieszych).	TAK	Zmiana opisu i dodanie w wycenie.
242	Odcinek 6 Niezbędne wytyczenie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Czechosłowacką	TAK	Wycena przejazdu zawarta w kosztorysie. Dodano do Karty Tras

243	Odcinek 7 Za ul. Czechosłowacką wskazana likwidacja zatoki i korekta poprowadzenia toru ruchu samochodowego, aby zmieścić drogę dla rowerów (możliwe wykorzystanie przestrzeni obecnie wydzielonej z ruchu).	TAK	Zmiana opisu i dodanie w wycenie.
244	Radial nr 5 C Odcinek 1 Przedstawiona wcześniej propozycja zaznaczenia przez nawierzchnię przestrzeni dla rowerzystów może być uwzględniona przy następnym dużym remoncie ulicy. Jest to słuszny postulat, ale trudny do spełnienia przy obecnej trudnej sytuacji pieszych w centrum Poznania. Liczymy na jego realizację po pojawieniu się kolejnych deptaków.		Brak propozycji
245	Odcinek 2 W opisie proponowanego rozwiązania pojawia się "Dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie wschodniej". Interpretujemy ten zapis tak, że infrastruktura pojawi się po wschodniej stronie placu, ale po zachodniej stronie jezdni.	TAK	Zmieniono przebieg proponowanej trasy na stronę wschodnią.
246	Uwaga generalna do Radiala nr 5 C Naszym zdaniem centralny odcinek Radiala nr 5 powinien być poprowadzony ul. Krakowską i zmodernizowanymi Garbarami z uspokojonym ruchem i kontrbuspasem z dopuszczonym ruchem rowerowym.	CZĘŚCIOWO	Po dyskusji na Radzie Rowerowej zdecydowano, że miana zagospodarowania przestrzeni ul. Garbary musi być częścią całościowego projektu ukierunkowanego na poprawę warunków ruchu dla transportu publicznego. Nie jest możliwe zaproponowanie rozstrzygnięcia na poziomie Programu. Jednocześnie, w przypadku wyznaczenia BUSpasa konieczne dopuszczenie ruchu rowerowego.

247	<p>Radial nr 5 PN Odcinki 3 i 4 Proponujemy wyznaczenie drogi dla rowerów również po wschodniej stronie od ul. Szyperskiej aż do Szelałowskiej – pozwoli to na zachowanie ciągłości przejazdu dla osób korzystających z Wartostrady.</p>	NIE	Uwzględniono.
248	<p>Odcinek 4 Niezbędna jest zmiana sygnalizacji świetlnej. Obecna jest wybitnie nieprzyjazna dla rowerzystów.</p>	TAK	Uwzględniono.
249	<p>Odcinek 5 Jeśli przebudowa ulicy związana z wytyczeniem trasy tramwajowej to umożliwi, to rekomendujemy poprowadzenie drogi dla rowerów po stronie zachodniej. Zapewni to lepszą obsługę osiedli winogradzkich i Cytadeli.</p>	Częściowo	Rozwiązania w ciągu ul. Szelałowskiej będą wynikiem rozwiązań dla trasy tramwajowej na Naramowice.
250	<p>RADIAL NR 6 Radial nr 6 Z Odcinek 4 Trasa powinna zostać poprowadzona na tym odcinku po północnej stronie Bogdanki, przewidziano to w planie przebudowy parku Wodziczki, na interaktywnej mapie jest też odpowiednio zaznaczone. Nie zgadza się tylko opis, gdyż nie jest to stan obecny. Niezbędne będzie wytyczenie przejazdu w poprzek północnej jezdni i torowiska na Alei Wielkopolskiej u wylotu przesuniętej trasy. Przesunięcie jest zgodne z rekomendacją radnych z Sołacza.</p>	TAK	Wprowadzono.
251	<p>Odcinek 7 Proponujemy sprawdzenie możliwości poprowadzenia trasy rowerowej od Warmińskiej do Gołęcińskiej z wykorzystaniem wiaduktu nad torami zlokalizowanego na południe od ul. Gołęcińskiej.</p>	TAK	Wprowadzono.

252	<p>RINGI Ring 1 Odcinki 1-7 Na ul. Kościuszki wybrany wariant powinien być spójny na całości trasy, by uniknąć zmieniania stron. Pożądanym rozwiązaniem jest droga dla rowerów.</p>	TAK	Poprawiono opis.
253	<p>Odcinki 8-9 Wskazane wytyczenie wyniesionych przejazdów rowerowych w ciągu drogi dla rowerów</p>	NIE	Droga dla rowerów ma biec w miejsce pasa ruchu w związku z tym będzie bez wyniesienia.
254	<p>Odcinek 10 Drogi dla rowerów po stronie północnej na ul. Krakowskiej i Kazimierza Wielkiego determinują podobne przecięcie skrzyżowania - po drodze dla rowerów po stronie północnej. Wskazane przy tym by było zwężenie pasów w ciągu ul. Krakowskiej między ul. Strzelecką a Garbarami, likwidacja pasa rowerowego na środku oraz przeniesienie miejsc parkingowych na jezdnię. Ważne jest, aby nowa droga dla rowerów była możliwie wyprofilowana i nieuciążliwa w użytkowaniu.</p>	Nie dotyczy Programu	Rekomendowane uwzględnienie uwag na etapie przygotowywania projektu technicznego
255	<p>Odcinek 11 W wariantach średnim i pełnym do rozważenia wytyczenie drogi dla rowerów po stronie północnej tam, gdzie obecnie są miejsca parkingowe wraz z przesunięciem krawężnika i równoczesne przeniesienie tych miejsc na przeciwną stronę - w miejscu obecnej jednokierunkowej drogi dla rowerów. Likwidacja pasa rowerowego.</p>	TAK	Uwzględniono.
256	<p>Odcinki 12-16 Ring poprowadzony przez Wartostradę nie będzie spełniał swojej funkcji, zbyt mocno oddala się od centralnej zabudowy, którą miałby obsługiwać. Najlepszym rozwiązaniem jest uspokojenie ruchu na Garbarach i wprowadzenie tam kontrbuspasa z dopuszczonym ruchem rowerowym. Alternatywą jest trasa przez ul. Kazimierza Wielkiego - Mostową (droga dla rowerów po stronie południowo-zachodniej) - Garbary (jednokierunkowa droga dla</p>	CZĘŚCIOWO	Po dyskusji na Radzie Rowerowej zdecydowano, że miana zagospodarowania przestrzeni ul. Garbary musi być częścią całościowego projektu ukierunkowanego na poprawę warunków ruchu dla transportu publicznego. Nie jest możliwe

		rowerów przy zwężeniu istniejących pasów + dopuszczony przejazd w przeciwną stronę buspasem; alternatywnie wydzielona droga dla rowerów)		zapropozowanie rozstrzygnięcia na poziomie Programu. Jednocześnie, w przypadku wyznaczania BUSpasa konieczne dopuszczenie ruchu rowerowego.
257		Ring 2 Odcinek 17 Rekomendujemy, żeby w wariantach średnim i pełnym ulokować latarnie oświetlające wschodnią jezdnię na jej zachodnią stronę. Pasy ruchu należy zwęzić. Między jezdnią a chodnikiem po wschodniej stronie wytyczyć drogę dla rowerów. Niezbędna jest likwidacja miejsc parkingowych wzdłuż jezdni, z których część można odtworzyć w pobliżu.	TAK	Uwzględniono.
258		Odcinek 18 Rekomendujemy, żeby zapisać, że droga dla rowerów między Białą i Marcelińską powstanie kosztem zwężenia pasów ruchu oraz miejsc parkingowych, które mogą zostać odtworzone między Białą i Grunwaldzką (zjazd z Ronda ma 2 pasy, jezdnia dalej ma 3 pasy).	TAK	Wprowadzono.
259		Odcinek 19 W wariantcie pełnym rekomendujemy przeniesienie latarni ze strony wschodniej na środek (w miejsce, gdzie obecnie znajduje się droga dla rowerów) i	TAK	Wprowadzono.
260		Odcinek 20 Po stronie wschodniej jest droga dla rowerów, która jednak urywa się przed przystankiem. Nie ma potrzeby budowy 530 m drogi dla rowerów, wystarczy kilkadziesiąt. Proponujemy likwidację zatoki autobusowej w obecnym kształcie i wykorzystanie tej przestrzeni do wytyczenia nowej drogi dla rowerów. Ulica Żeromskiego na wylocie ze skrzyżowania z Dąbrowskiego ma 3 pasy + zatokę, chociaż najszersza ul. Przybyszewskiego na wlocie w kierunku	TAK	Wprowadzono.

		Żeromskiego ma tylko 2 pasy. Za krytycznym odcinkiem jezdni ul. Żeromskiego może zachować swój kształt z 3 pasami.		
261		Odcinek 21 W wariantie pełnym rekomendowalibyśmy rozdzielanie drogi dla rowerów i chodnika po stronie wschodniej.	TAK	Wprowadzono w wariantie pełnym.
262		Odcinek 22 Po stronie zachodniej brakuje oświetlenia drogi dla rowerów w miejscach, gdzie jest ona oddalona od jezdni, co bardzo utrudnia poruszanie się w godzinach nocnych. Być może w wariantie pełnym warto takie oświetlenie uwzględnić (dotyczy również odcinka A1).	TAK	Wprowadzono do wariantów średniego i pełnego.
263		ODCINKI UZUPEŁNIAJĄCE A3 Rekomendujemy dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie południowozachodniej ze względu na duże prędkości ruchu samochodowego i wysoki udział ruchu ciężarowego.	TAK	Wprowadzono drogę dla rowerów w wariantie pełnym.
264		C1-C4 Przedstawione rozwiązania nie są satysfakcjonujące dla obsługi rowerowej Starołąki. W przypadku przekroczenia dostępnego budżetu rekomendujemy, żeby z tych odcinków zrezygnować. Jeśli jednak byłyby dostępne środki finansowe, ale takie, które nie pozwalałyby na wydzielenie drogi dla rowerów na całej długości przedstawionego odcinka, proponujemy alternatywnie: · droga dla rowerów od Ronda Starołąka do ul. Maya po wschodniej stronie · uspokojenie ruchu na ul. Maya z wykorzystaniem progów wyspowych · kontraruch rowerowy na jednokierunkowych odcinkach ulicy Maya i Pstrowskiego	NIE	Po dyskusji na Radzie Rowerowej brak zmiany przebiegu ze względu na intuicyjność oryginalnie zaproponowanego rozwiązania. Planowana obsługa rejonu Falistej drogą dla rowerów do budowy w Unii Lubelskiej w ramach budowy przedłużenia linii tramwajowej.

		Zwracamy uwagę, że ta alternatywa pomoże obsłużyć obszar o wyższej gęstości zaludnienia (rejon ul. Falistej).		
265	Rada Osiedla Winogrody Południe (wpływ po terminie)	<p>Opiniuje się negatywnie program rozwoju infrastruktury rowerowej (Uchwała nr XIX/79/II/2016). Uzasadnienie: W Programie nie uwzględniono uchwały Rady Osiedla z 12.04.2016 r. w sprawie wniosku do Prezydenta Miasta Poznania o uwzględnienie propozycji do Programu Rowerowego dla Miasta Poznania przesłanej dnia 14.04.2016 r. W związku z tym Osiedle ponownie wnioskuje o uwzględnienie w Programie Rowerowym dla Miasta Poznania następujących propozycji:</p> <p>1. Wykonania przedłużenia drogi pieszo-rowerowej na ul. Hercena w kierunku wschodnim do ul. Naramowickiej oraz w kierunku zachodnim do ul. Piątkowskiej. Proponuje się, aby w kierunku wschodnim wykorzystać chodnik wzdłuż Castoramy, wykonać przejazd rowerowy przez ul. Murawa, wykorzystać al. Pod Lipami i wykonać przejazd rowerowy przez ul. Naramowicką włączając ruch rowerowy w istniejącą już drogę pieszo-rowerową. Natomiast w kierunku zachodnim za kładką nad ul. Mieszka I, wykorzystać ul. Wyłom i wykonać przejazd rowerowy przez ul. Piątkowską</p>	NIE	Wnioskowane trasy nie mają charakteru tras głównych.

Praktyka

	<p>włączając ruch rowerowy w drogę pieszo-rowerową po zachodniej stronie ul. Piątkowskiej.</p> <p>2. Wykonania połączenia rowerowego środkowej części Osiedla Nowe Winogrody Południe z Cytadłą. Proponuje się, aby wnioskowany łącznik wykonać na wysokości ul. Gromadzkiej lub Murawa lub Gronowej.</p> <p>Osiedle informuje, iż przekazało środki finansowe do ZDM na wykonanie projektu zmiany organizacji ruchu na ul. Rylejewa. Planuje się poprowadzić ruchu rowerowy ul. Rylejewa.</p>		
--	--	--	--


DYREKTOR WYDZIAŁU
Violetta Wabińska-Chmielewska