

**ANALIZA EFEKTYWNOŚCI WRAZ Z ANALIZĄ KOSZTÓW
I KORZYŚCI DLA PROJEKTU KONCEPCYJNEGO UL. KOŚCIELNA
DROGA W ŁOMIANKACH**

Tytuł: **Raport z przeprowadzonych konsultacji**

Data: **21.01.2025**

STRONA INTENCJONALNIE POZOSTAWIONA PUSTA

Zamawiający:

Gmina Łomianki

ul. Warszawska 115, 05-092 Łomianki



Wykonawca:

Consultants United sp. z o.o.

ul. 11 Listopada 14 lok. 13, 03-435 Warszawa

(adres korespondencyjny: ul. Jana Pawła II 25, piętro V, 00-854 Warszawa)



Nazwa projektu:

Analiza efektywności wraz z analizą kosztów i korzyści dla projektu koncepcyjnego ul. Kościelna Droga w Łomiankach

Numer umowy:

WI.7021.1.90.2024

Nazwa dokumentu:

Raport z przeprowadzonych konsultacji

Wersja:

2

Zatwierdził

Stanowisko	Imię i nazwisko	Podpis	Data
Project Manager	Mariusz Masłowski		21.01.2025

Skład autorski

Michał Cichosz

Wojciech Gawęda

Ewelina Lesisz

Mariusz Maślowski

Adrianna Ochota

Anna Plackowska

Katarzyna Sokołowicz

Mateusz Staszek

Kinga Szniter

Piotr Trzpil

Przemysław Urbański

SPIS TREŚCI

Spis treści.....	5
Spis ilustracji.....	6
Słownik pojęć i skrótów stosowanych w dokumencie	7
1 Podstawa opracowania	8
2 Spotkanie konsultacyjne.....	8
2.1 Lokalizacja i termin spotkania	8
2.2 Przygotowane materiały.....	9
2.3 Przebieg spotkania	9
2.4 Spostrzeżenia ze spotkania	12
3 Uwagi i opinie do koncepcji zebrane w ankietach	13
4 Sprawy, na które, zdaniem mieszkańców, należy zwrócić uwagę w związku z rozbudową ulicy Kościelnej Drogi w Łomiankach, bez względu na preferowany wariant	16
5 Analiza kosztów i korzyści	17
6 Spis załączników	17

SPIS ILUSTRACJI

Ilustracja 1 Świetlica miejska w Dziekanowie Leśnym	8
Ilustracja 2 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego	10
Ilustracja 3 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego	10
Ilustracja 4 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego	11
Ilustracja 5 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego	11
Ilustracja 6 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego	12

SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW STOSOWANYCH W DOKUMENCIE

Pojęcie / Skrót	Definicja / Opis
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
DDR	Droga dla rowerów
MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa nr WI.7021.1.9.2024 z dnia 11.12.2024 r. dotycząca wykonania analizy efektywności wraz z analizą kosztów i korzyści dla projektu koncepcyjnego ul. Kościelna Droga w Łomiankach. Przedmiotowa umowa obejmowana

- przeprowadzenie spotkania z mieszkańcami, czuwanie nad przebiegiem rozmów, dbanie o prawidłową komunikację między uczestnikami, pomaganie w ustaleniu ich potrzeb i interesów;
- sporządzenie raportu ze spotkania z mieszkańcami, przeanalizowanie i odniesienie się do zebranych uwag;
- dokonanie analizy kosztów i korzyści wariantów koncepcji w oparciu o zebrane opinie.

2 SPOTKANIE KONSULTACYJNE

2.1 LOKALIZACJA I TERMIN SPOTKANIA

Spotkanie konsultacyjne zostało przeprowadzone 17.12.2024 r. w świetlicy miejskiej w Dziekanowie Leśnym przy ul. Miłej 1A. Rozpoczęcie spotkania nastąpiło o godzinie 19:00.



Ilustracja 1 Świetlica miejska w Dziekanowie Leśnym

Źródło: lomianki.pl

2.2 PRZYGOTOWANE MATERIAŁY

Na potrzeby spotkania przygotowano następujące materiały:

- Wydruki wariantów koncepcji w dwóch kopiach, obejmujące odcinek ul. Kościelna Droga od skrzyżowania z ul. Armii Poznań do skrzyżowania z ul. Wiślaną;
- Prezentacja pokazująca warianty koncepcji oraz wizualizacje;
- Ankieta dla mieszkańców.

Wskazane powyżej materiały stanowią **załącznik nr 1** do niniejszego raportu.

Rysunki koncepcji w formie elektronicznej zostały po spotkaniu udostępnione na stronie urzędu gminy (lomianki.pl). Znalazła się tam również ankieta, którą wypełnioną można przesłać na dedykowany adres e-mail nowakoscielna@poczta.lomianki.pl do 15.01.2024 r.

2.3 PRZEBIEG SPOTKANIA

Spotkanie zostało zorganizowane w formie warsztatów. W sali świetlicy miejskiej wyłożone zostały dwa zestawy rysunków koncepcji, na ścianach zawieszono wydruki wizualizacji, a dodatkowo w tle wyświetlano prezentację pokazującą warianty koncepcji oraz wizualizacje. Ponadto przygotowano miejsca umożliwiające komfortowe wypełnienie ankiety. Dla uczestników spotkania przygotowano słodkie przekąski oraz wodę.

Każdy z przybyłych zainteresowanych miał okazję pochylić się nad wariantami koncepcji, celem zapoznania się z jej szczegółami. Przez cały czas trwania spotkania nad jego przebiegiem czuwali przedstawiciele Projektanta koncepcji oraz Urzędu Gminy, odpowiadający na pojawiające się pytania mieszkańców oraz przedstawiający założenia poszczególnych wariantów koncepcji. Uczestnicy spotkania dzielili się licznymi spostrzeżeniami dotyczącymi prezentowanych rozwiązań, podkreślając zarówno ich wady jak i zalety. Poza rozmowami z Projektantami prowadzone były liczne dyskusje pomiędzy samymi mieszkańcami, wskazującymi swoje różne spojrzenia na warianty koncepcji. Spotkanie przebiegło w spokojnej atmosferze.

W warsztatach trwających od 19:00 do 20:30 wzięło udział 60 osób.



Ilustracja 2 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

Źródło: Materiały Wykonawcy



Ilustracja 3 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

Źródło: Materiały Wykonawcy



Ilustracja 4 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

Źródło: Materiały Wykonawcy



Ilustracja 5 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

Źródło: Materiały Wykonawcy



Ilustracja 6 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

Źródło: Materiały Wykonawcy

2.4 SPOSTRZEŻENIA ZE SPOTKANIA

Przeprowadzone warsztaty przyniosły liczne komentarze ich uczestników co do prezentowanych rozwiązań. Dotyczyły one zarówno ogólnych założeń wariantów (np. stawianie większego nacisku na tereny zielone lub priorytetyzację ruchu samochodowego) jak i rozwiązań bardziej szczegółowych, dotyczących konkretnych miejsc. Oba pokazywane warianty koncepcji znalazły licznych zwolenników, bez wyraźnej dominacji jednej z grup. Mieszkańcy zgromadzeni na spotkaniu, poza szczegółami samych koncepcji, byli zainteresowani przewidywanym harmonogramem realizacji inwestycji.

Główną wskazywaną zaletą wariantu A jest występowanie większej powierzchni terenów zielonych /rekreacyjnych oraz występowanie elementów uspokajających ruch drogowy (przede wszystkim ronda), kluczowych dla poprawienia bezpieczeństwa mieszkańców i kierowców.

Główną wskazywaną zaletą wariantu B jest występowanie większej liczby miejsc parkingowych oraz zatok autobusowych.

Poniżej przedstawiono spostrzeżenia przekazywane przez mieszkańców podczas warsztatów, ułożono je w kolejności częstości występowania:

- 1) Potrzeba dodania większej liczby miejsc parkingowych w wariantcie A, w tym szczególnie miejsc parkingowych skośnych.
- 2) Potrzeba realizacji skrzyżowania z ul. Armii Poznań w formie ronda.
- 3) Potrzeba prowadzenia drogi dla rowerów po jednej stronie ul. Kościelna Droga na całym jej analizowanym odcinku – Wykonawca podczas spotkania wyjaśniał, że występująca

w wariantcie A zmiana strony przebiegu DDR wynikała w głównej mierze z zastosowanych w tym wariantcie wyłukowań jezdni.

- 4) Realizacja w rejonie wszystkich przystanków autobusowych zatok autobusowych zamiast zakładanej obsługi przystanków przez autobusy zatrzymujące się bezpośrednio na jezdni (wariant A), co miałyby upłynnić ruch drogowy. Wskazywano ponadto, że przy przewidywanej relatywnie niskiej częstotliwości kursowania autobusów efekt spowolnienia ruchu będzie niewielki, w związku z czym efekty takiego rozwiązania będą pozorne z punktu widzenia BRD. Pojawiały się również głosy odmienne, popierające zatrzymanie autobusów na jezdni jako elementu uspokajającego ruch i wskazujące, że przy przewidywanej relatywnie niskiej częstotliwości kursowania autobusów nie będą one negatywnie wpływać na ruch drogowy. Jako kolejne możliwe rozwiązanie zasugerowano mieszany sposób obsługi przystanków autobusowych, tj. naprzemiennie zatrzymanie autobusów na jezdni i w zatoce autobusowej, co mogłoby umożliwiać wymijanie przez samochody autobusów stojących w zatoce i zniechęcać przed ich wyprzedzaniem.
- 5) Realizacja w ciągu ul. Kościelnej Drogi mini rond (w obu wariantach) – mieszkańcy wskazywali na korzyści płynące z realizacji tego typu rozwiązań w postaci uspokojenia ruchu, co jest zalecane przy tak długim, relatywnie prostym odcinku projektowanej ulicy oraz usprawnienia włączania się pojazdów do ruchu na ul. Kościelna Droga z ulic podporządkowanych. Występowały jednocześnie głosy krytykujące ronda.
- 6) Rezygnacja z pasa zieleni dzielącego pasy obu kierunków jazdy na odcinku ul. Kościelna Droga od ul. Paderewskiego do ul. Bogusławskiego w wariantcie A. Jako główny argument przeciw temu rozwiązaniu podawano brak możliwości wykonywania skrętów w lewo np. w ul. Elsnera, ul. Kamińskiego czy też w zjazdu do posesji jak też ograniczenie możliwości wyprzedzania przy zablokowanej jezdni. Jednocześnie występowały głosy poparcia dla pasa dzielącego jako elementu uspokojenia ruchu współdziałającego z zatrzymaniami autobusów na jezdni w obrębie przystanków w sąsiedztwie ul. Paderewskiego. Ponadto jako możliwe do zastosowania rozwiązanie wskazywano rezygnację z pasa zieleni, ale z pozostawieniem rond wskazywanych na jego krańcach.
- 7) Potrzeba pozostawienia zjazdu do stadniny w istniejącym miejscu - Wykonawca podczas spotkania wyjaśniał, że pokazane w wariantcie A przesunięcie zjazdu w kierunku wschodnim wynika z tego, że nie powinno się ono znajdować w obrębie skrzyżowania.
- 8) Potrzeba ograniczenia nasadzeń drzew i krzewów w rejonach skrzyżowań z drogami podporządkowanymi w celu zachowania tam odpowiedniej widoczności
- 9) Potrzeba realizacji wlotu ul. Kilara stanowiącej drogę gminną w ul. Kościelna Droga w formie skrzyżowania a nie zjazdu.
- 10) Potrzeba dodania zjazdu w działkę nr 1185 (obręb Łomianki Dolne).

3 UWAGI I OPINIE DO KONCEPCJI ZEBRANE W ANKIETACH

W trakcie spotkania warsztatowego wypełnionych zostało 26 arkuszy ankiet. Komplet wypełnionych ankiet stanowi **załącznik nr 2** do niniejszego raportu.

Dodatkowo w okresie od spotkania warsztatowego do 15.01.2025 r. w formie elektronicznej spłynęło 59 ankiet / wiadomości e-mail z uwagami i sugestiami do wariantów koncepcji. Komplet ankiet przesłanych elektronicznie stanowi **załącznik nr 3** do niniejszego raportu.

W ujęciu ogólnym treść wypełnionych ankiet odpowiada spostrzeżeniom mieszkańców przekazywanych w trakcie rozmów. W przypadku ankiet wypełnionych podczas spotkania zarówno wariant A jak i B został wskazany jako bardziej korzystny 12 razy, natomiast w dwóch przypadkach nie podano jednoznacznie jednego wariantu jak akceptowalnego. W zakresie ankiet przesłanych elektronicznie po spotkaniu widoczna jest przewaga zwolenników rozwiązania w wariantcie B.

Niemniej niemal w każdej z ankiet, niezależnie od preferowanego wariantu, znalazły się propozycje zmian / uwagi dotyczące poszczególnych prezentowanych rozwiązań, sumarycznie zmierzające do potrzeby wypracowania wariantu mieszanego, łączącego zalety obu wariantów przedstawionych na konsultacjach. Podkreślić należy, że w całościowym ujęciu w zakresie szeregu obszarów tematycznych koncepcji (np. kwestie parkingów, zieleni, miejsc rekreacji), w ankietach wybrzmiały sprzeczne uwagi, uzależnione od indywidualnych preferencji mieszkańców co do kierunku, w którym powinna być rozwijana ul. Kościelna Droga.

Pojawiające się w ankietach propozycje/uwagi, niewymienione z punkcie 2.4, dotyczącym spostrzeżeń ze spotkania warsztatowego, to:

Ruch drogowy:

- 1) Wariant B może doprowadzić do nadmiernych prędkości pojazdów ze względu na geometrię drogi – długi odcinek prostej drogi bez przeszkód / urządzeń BRD dyscyplinujących kierowców.
- 2) Potrzeba realizacji jezdni możliwie szerokiej dla zapewnienia lepszej przejezdności.
- 3) Dodanie rond na skrzyżowaniach z ul. Bogusławskiego i Szymanowskiego (wariant B).
- 4) Rozważenie rond przy ulicach Kamińskiego, Paderewskiego i Armii Poznań.
- 5) Wskazanie, że ronda utrudniają wyjazd z posesji (konieczność objazdu ronda).
- 6) Zaprojektowanie przystanku autobusowego w stronę ul. Armii Poznań w okolicy ul. Kościelna Droga 107/117 (przystanek realizowany do obsługi autobusów skręcających w ul. Armii Poznań) – Wykonawca wskazuje, że potencjalnie lepsza lokalizacja dla takiego przystanku może być przy ul. Armii Poznań, szczególnie jeżeli planuje się uruchomienie połączeń autobusowych kursujących w ciągu ul. Armii Poznań od strony Kępy Kiełpińskiej.
- 7) Brak spełnienia przez projekt wymagań dla skrajni – Wykonawca wyjaśnia, że w projekcie zachowane zostały wymagania dla skrajni, jednak z uwagi na koncepcyjną formę rysunków może to nie być w pełni widoczne.
- 8) Sugestia zapewnienie osobnych pasów do lewoskrętu.
- 9) Podkreślenie zalety wariantu A jakim jest esowaty kształt drogi uspokajający ruch, co przekłada się na brak konieczności wprowadzenia progów spowalniających ruch.
- 10) Użycie innych niż progi zwalniające elementów spowalniających ruch, np. szyskany.
- 11) Konieczność dodania zjazdu do budynku przy ul. Kościelna Droga 69/2 (zjazd do domu w zabudowie bliźniaczej).

Ruch rowerowy, pieszy:

- 12) Oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego. Sugerowane poprowadzenie chodnika tylko po jednej stronie ulicy (wskazywane również zalecenie poszerzenia chodnika), a DDR po drugiej stronie.
- 13) Ścieżka rowerowa asfaltowa, bez obniżania (fallowania) jezdni przy wjazdach na posesje.
- 14) Ścieżki rowerowe i chodniki – zachowanie ich ciągłości, bez przecięć wjazdami na posesje, tak żeby podkreślić wizualnie pierwszeństwo pieszych i rowerzystów.
- 15) Częstsze przejścia dla pieszych.
- 16) Wyniesienie przejść dla pieszych na progach sinusoidalnych typu B.

- 17) Realizacja na wszystkich skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi typu T połączeń z drogą dla rowerów w postaci czwartego wlotu na skrzyżowaniu.
- 18) Realizacja wiat rowerowych.
- 19) Przeprowadzenie ścieżki rowerowej po stronie lewej patrząc od strony ul. Wiślanej), co sprawia, że potencjalnych kolizji wyjeżdżających samochodów z rowerami będzie mniej, gdyż większość mieszkańców zamieszkujących lewą stronę ul. Kościelna Droga będzie kierować się w stronę ul. Chopina i Rolniczej.
- 20) Budowa wygodnej ścieżki rowerowej, niewielka liczba miejsc parkingowych lub ich brak wzdłuż jedni tak by ul. Kościelna Droga zachęcała użytkowników rowerów, natomiast nie przyciągała użytkowników aut.

Parkowanie:

- 21) Sugerowane zwiększenie liczby miejsc parkingowych przy osiedlu położonym pomiędzy nr 2 i 8 ul. Kościelna Droga.
- 22) Realizacja miejsc parkingowych skośnych w rejonie budynku usługowego przy ul. Kościelna Droga 33.
- 23) Ograniczenie liczby miejsc parkingowych do maksymalnie 30 (wariant B).
- 24) Zwiększenie liczby miejsc parkingowych przy osiedlu 115/117.
- 25) Wprowadzenie miejsc postojowych przy ul. Lutostawskiego zamiast zieleni i placu zabaw.
- 26) Wprowadzenie zakazu parkowania w miejscach, gdzie nie będzie możliwości minięcia się dwóch samochodów.
- 27) Wskazuje się istnienie miejsc postojowych jako czynnik przyciągający powstawanie usług.
- 28) Część mieszkańców sugeruje powstanie miejsc parkingowych przy konkretnych adresach.

Miejsca rekreacji, handlowo-usługowe:

- 29) Uwzględnienie stref handlowo-usługowych; Wykonawca wskazuje, że w koncepcji wskazano strefę w rejonie ul. Vivaldiego, gdzie istnieje już lodziarnia i pizzeria.
- 30) Stworzenie dwóch lokalnych miejsc odpoczynku rekreacji (jedno w okolicy ul. Armii Poznań i drugie bliżej ul. Wiślanej).
- 31) Zwiększenie liczby urządzeń do ćwiczeń kosztem ław piknikowych – obszar terenów rekreacji w wariantcie A.
- 32) Brak potrzeby istnienia miejsc spotkań – mieszkańcy spotykają się we własnych domach lub ogródkach. Obawa przed przejęciem planowanych miejsc spotkań przez osoby nadużywające alkoholu.
- 33) Informacja, iż siłownie plenerowe stworzone w okolicy nie cieszą się zainteresowaniem mieszkańców.
- 34) Sugestia pociągnięcia terenów zieleni do granicy parku przy ul. Fabrycznej i utworzenie spójnej, zielonej przestrzeni przyjaznej do życia.
- 35) Sugestia wygospodarowania obszaru na tereny rekreacji i strefę rozwoju handlu w innym miejscu niż przy drodze oraz wykreowanie takiego centrum w formie placu.

Zieleni:

- 36) Zapewnienie większej ilości zieleni w wariantcie B – nasadzenia drzew pomiędzy miejscami parkingowymi.
- 37) Wariant A popierany ze względu na większą ilość zieleni, która zachęca do spacerów i pełni również funkcję ochładzającą w lecie podczas upałów.
- 38) Sugerowane jest zachowanie jak największej ilości istniejącej zieleni, zwłaszcza nasadzeń zrealizowanych przez mieszkańców.
- 39) Nasadzenia drzew nie powinny ograniczać wyjazdu z posesji.

- 40) Równomierne rozłożenie zieleni po obu stronach jezdni.
- 41) Część mieszkańców wskazuje konkretne adresy, przy których sugerują zagospodarowanie terenu zielenią, a po przeciwnej stronie miejsca postojowe.
- 42) Lęk mieszkańców o brak poczucia odpowiedzialności gminy za tereny zielone oraz koszt jej utrzymania.

Mała architektura i oświetlenie:

- 43) Sugestia wyłączenia oświetlenia po północy.
- 44) Sugestia aby zastosowane latarnie nie były w stylu industrialnym, lecz wpisywały się w styl stosowany już w Łomiankach np. ul. Chopina.
- 45) Sugerowane jest oświetlenie ciepłe o średniej intensywności tworzące odpowiedni klimat sprzyjający wieczornym spacerom.
- 46) Zwrócenie uwagi na potrzebę wprowadzenia małej architektury takiej jak kosze na śmieci oraz na odchody.
- 47) Obecność ławek zapewni pomoc osobom o ograniczonej sprawności korzystanie z przestrzeni rekreacyjnej.

Kwestie związane z harmonogramem i dalszą realizacją projektu:

- 48) Udostępnienie harmonogramu działań, kroków podejmowanych po 15 stycznia 2025 oraz czasu realizacji inwestycji.

4 SPRAWY, NA KTÓRE, ZDANIEM MIESZKAŃCÓW, NALEŻY ZWRÓCIĆ UWAGĘ W ZWIĄZKU Z ROZBUDOWĄ ULICY KOŚCIELNEJ DROGI W ŁOMIANKACH, BEZ WZGLĘDU NA PREFEROWANY WARIANT

Poniżej przedstawiono kwestie, na które, zdaniem mieszkańców, należy zwrócić uwagę w związku z rozbudową ulicy Kościelnej Drogi w Łomiankach, bez względu na preferowany wariant. Stanowią one powtórzenia spraw poruszonych już we wcześniejszych rozdziałach.

- 1. Konieczność zapewnienia wjazdu na posesje 42/1 i 42/1 (działka nr 1410/3), posesji nr 87, nr 69/2 oraz działki nr 1185.
- 2. Potrzeba realizacji wlotu ul. Kilara stanowiącej drogę gminną w ul. Kościelna Droga w formie skrzyżowania a nie zjazdu.
- 3. Ścieżki rowerowe i chodniki – zachowanie ich ciągłości, bez przecięć wjazdami na posesje, tak żeby podkreślić wizualnie pierwszeństwo pieszych i rowerzystów.
- 4. Realizacja na wszystkich skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi typu T połączeń z drogą dla rowerów w postaci czwartego wlotu na skrzyżowaniu.
- 5. Przejścia dla pieszych na wyniesieniach bądź za progiem spowalniającym.
- 6. Wprowadzenie elementów spowalniających ruch.
- 7. Nasadzenia drzew nie powinny ograniczać widoczności wyjazdu z posesji, jak również widoczności na skrzyżowaniach oraz przy przejściach dla pieszych.
- 8. Sugerowane jest zlokalizowanie tablicy prezentującej rys historyczny ulicy (Kościelna Droga była głównym traktem Kiełpina biegnącym do nieistniejącego już kościoła), co wzmocniłoby poczucie tożsamości tego miejsca.
- 9. Realizacja rond przy ulicach, Bogusławskiego, Szymanowskiego, Kamińskiego, Paderewskiego i przede wszystkim Armii Poznań.
- 10. Sugestia aby zastosowane latarnie nie były w stylu industrialnym, lecz wpisywały się w styl stosowany już w Łomiankach np. ul. Chopina.

11. Sugerowane jest oświetlenie ciepłe o średniej intensywności tworzące odpowiedni klimat sprzyjający wieczornym spacerom.
12. Zwrócenie uwagi na potrzebę wprowadzenia małej architektury takiej jak kosze na śmieci oraz na odchody.

5 ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI

W niniejszym rozdziale przedstawiono korzyści płynące z wprowadzenia postulatów zgłaszanych przez mieszkańców wraz z kosztami z nimi powiązanymi. Pod uwagę wzięto najczęściej zgłaszane postulaty oraz jednocześnie w największym stopniu wpływające na założenia wariantów koncepcji.

- 1) Zwiększenie liczby miejsc parkingowych, szczególnie w rejonie lokali usługowych - postulat wysuwany w szczególności wobec wariantu A. Z uwagi na charakter zabudowy (domy jednorodzinne) otaczającej ul. Kościelna Droga, dodatkowe miejsca parkingowe będą w największym stopniu wykorzystywane przez gości okolicznych mieszkańców oraz osoby korzystające z lokali usługowych. Ograniczony zostanie potencjalny postój aut w obrębie jezdni. Głównym skutkiem takiego rozwiązania będzie zmniejszenie powierzchni terenów zielonych i rekreacyjnych.
- 2) Budowa zatok autobusowych – wskazanie do wariantu A, podobnie jak w przypadku miejsc parkingowych głównym negatywnym skutkiem budowy zatok będzie zmniejszenie powierzchni terenów zielonych i rekreacyjnych. Zatrzymanie autobusów w zatokach mogą ograniczyć liczbę manewrów wyprzedzania ich przez samochody osobowe, niemniej z racji na przewidywaną relatywnie niewielką częstotliwość przejazdów autobusów, ich wpływ na ruch drogowy będzie ograniczony.
- 3) Realizacja ronda na skrzyżowaniu ul. Kościelna Droga i ul. Armii Poznań – powstanie we wskazanym miejscu skrzyżowania o ruchu okrężnym wpłynie na poprawę płynności ruchu, szczególnie dla pojazdów wyjeżdżających z ul. Kościelna Droga. Zaznacza się, że w trakcie wypracowywania koncepcji założeniem było projektowanie rozwiązań mieszczących się w granicach terenów przeznaczonych pod drogi w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W przypadku realizacji ronda w omawianej lokalizacji może zajść potrzeba wykupu dodatkowego terenu, nieprzeznaczonego pod tereny komunikacji w MPZP.
- 4) Realizacja chodnika po jednej stronie ulicy, a DDR po drugiej dla możliwości poszerzenia jednostronnie występującego chodnika oraz większej separacji ruchu pieszego i rowerowego – wskazuje się, że zalecane jest wykonanie chodnika po obu stronach ulicy z uwagi na potrzebę zapewnienia dojścia do obustronnie występujących posesji oraz ulic poprzecznych. Brak obustronnego chodnika może skutkować tym, że piesi, zmierzając do wspomnianych posesji, ulic poprzecznych lub z/do przystanku autobusowego, miejsca parkingowego, będą poruszali się po drodze dla rowerów.

6 SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1 – Zestaw materiałów przygotowanych na spotkanie konsultacyjne

Załącznik nr 2 – Ankiety wypełnione na spotkaniu konsultacyjnym

Załącznik nr 3 – Ankiety przesłane po spotkaniu konsultacyjnym