

Opinie dotyczące przebudowy układu komunikacyjnego poruszały głównie następujące kwestie:	Analiza zaproponowanych rozwiązań sytuacyjnych:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>zdecydowanego poparcia dla wariantu II koncepcji</b>, przy jednoczesnych opiniach dotyczących zmiany całego układu drogowego i torowego, polegającego na zaprojektowaniu wąskiego chodnika i jednej jezdni dwukierunkowej po stronie południowej ul. Św. Marcin (od strony Alfry) wraz z przystankiem typu wiedeńskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Ratajczaka, torowiska i szerokiego chodnika/placu od strony północnej ulicy bez uwzględniania miejsc postojowych, jak i na odcinku ul. św. Marcin od ul. Ratajczaka do ul. Piekary wprowadzenie strefy typu „woonerf” bez podziału wysokościowego nawierzchni, a zamiast tego wydzielenie stref za pomocą np. słupków i zieleni.</li> <li>• <b>negujące z jednej strony</b> zamknięcie przejazdu na wprost ulicy Ratajczaka w kierunku ul. Ogrodowej oraz zamknięcie przejazdu w ul. Marcinkowskiego na odcinku od ul. Podgórznej do ul. Św. Marcin, a <b>z drugiej strony popierające</b> przerwanie relacji na wprost w ul. Ratajczaka jak i wyłączenie przejazdu w Al. Marcinkowskiego, a także popierające maksymalne poszerzenie chodnika od strony północnej ul. Św. Marcin, co daje na dalszym etapie możliwości dla zagospodarowania zielenią i małą architekturą</li> <li>• sugerujące maksymalne poszerzenie chodnika od strony północnej ul. Św. Marcin na odcinku od Ratajczaka do Al. Marcinkowskiego.</li> <li>• zachowanie istniejącego lewoskrętu z ul. Św. Marcin do Galerii MM, jak i możliwości wjazdu z ul. Piekary.</li> <li>• <b>sprzeczne</b>, co do zaprojektowania wyniesionych przejść dla pieszych w związku komfortem podróżowania, a <b>z drugiej strony popierające ideę</b> uspokojenia ruchu w centrum, poprzez zaprojektowanie wyniesionego przystanku wiedeńskiego w rejonie skrzyżowania ulicy Św. Marcin i Ratajczaka, oraz stworzenia strefy Tempo 30, jak i <b>poparcie</b> dla rozwiązań wymuszających uspokojenie ruchu np. wyniesione przejścia dla pieszych na wysokości kościoła Św. Marcin i zwięzienia jezdni do jednego pasa ruchu w aspekcie bezpieczeństwa</li> <li>• popierające likwidację sygnalizacji świetlnej na całym projektowanym odcinku ul. Św. Marcin.</li> <li>• negujące odsunięcie przejścia dla pieszych od krawędzi jezdni np. Św. Marcin w rejonie ul. Piekary.</li> <li>• poparcie dodatkowego przejścia dla pieszych w rejonie ul. Garncarska i Kantaka i zaprojektowanie go, jako „shared space”.</li> <li>• pozostawienie istniejących obecnie przejść dla pieszych w ul. Św. Marcin przy "Alfie" i na wschód od ul. Piekary na wprost wejścia do Galerii MM, oraz poszerzenia przejścia na przeciw kościoła Św. Marcin.</li> <li>• lokalizacja przejść dla pieszych na wszystkich wlotach/wylotach skrzyżowań, zwłaszcza dla skrzyżowania Św. Marcin/ Gwarna i Piekary/ Św. Marcin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zmiana całości układu drogowego i wykonanie jednej jezdni dwukierunkowej wraz z szerokim chodnikiem od strony północnej ulicy Św. Marcin na odcinku od ul. Ratajczaka do ul. Kościuszki, nie jest zgodna z wytycznymi jakie otrzymano od ZDM, dla realizacji zadania. Wiązało by się to z przebudową całości infrastruktury podziemnej, co generowało by znaczny wzrost kosztów inwestycji. Ponadto, mając na uwadze wszystkich uczestników ruchu oraz względy bezpieczeństwa, a także aspekty techniczne nie uwzględniono stworzenia tzw. „strefy woonerf”.</li> <li>• przecięcie tranzytu poprzez zamknięcie Al. Marcinkowego i przejazdu na wprost przez ul. Ratajczaka jest zgodne z polityką transportową miasta w celu uspokojenia ruchu w mieście, jak i zgodne z przekazaną przez ZDM koncepcją w oparciu, o którą Wykonawca ma wykonać projekt przebudowy.</li> <li>• ulica na niniejszym odcinku została zaprojektowana tak, aby w jej wąskiej przestrzeni umożliwić pod względem technicznym, jak i bezpieczeństwa poruszanie się wszystkim użytkownikom. opinię uwzględniono.</li> <li>• w koncepcji uwzględniono zarówno wyniesione skrzyżowania jak i przejścia dla pieszych, a także strefę Tempo 30, co powoduje znaczne ograniczenie prędkości i uspokojenie ruchu, zgodnie z polityką transportową w mieście.</li> <li>• w koncepcji nie przewidziano sygnalizacji świetlnej.</li> <li>• opinie uwzględniono i przejścia dla pieszych zostały maksymalnie zaprojektowane w osi chodnika tak, aby nie wymagały one nakładania przez pieszych drogi, ale jednocześnie muszą spełniać warunki bezpieczeństwa</li> <li>• przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowania Kantaka i Św. Marcin zostało zaprojektowane w jednej wyniesionej płaszczyźnie z uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych.</li> <li>• przejścia pozostawiono, a przejście wyniesione na przeciwko kościoła Św. Marcin jest zaprojektowane jako przejście o szerokości 10,00 m, co jest szerokością wystarczającą dla przejścia potoków ruchu pieszych.</li> <li>• przy tworzeniu dodatkowych przejść dla pieszych należy mieć na uwadze względy bezpieczeństwa pieszych korzystających z tych relacji, jak i bezpieczeństwa ruchu, zatem sugerowane relacje nie zostały uwzględnione.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• wypłaszczenie i poszerzenie przejścia dla pieszych przez ul. Gwarną i zaprojektowanie nawierzchni spójnej z nawierzchnią chodnika, przy jednoczesnej opinii, iż należy wybrukować przejścia dla pieszych i zastosować na nawierzchni chodników materiał z kamienia naturalnego.</li> <li>• jako korzystne zostało uznane wprowadzenie równoległego parkowania po obu stronach ulicy, jednocześnie miejsca postojowe sugeruje się podzielić na miejsca długiego i krótkiego postoju, oraz miejsca dla mieszkańców, do rozładunku i osób niepełnosprawnych, przy jednoczesnym poparciu wprowadzenia jak największej liczby miejsc postojowych.</li> <li>• <b>spzeczne stanowiska</b>, co do zaprojektowanych miejsc postojowych po stronie północnej na odcinku ul. Św. Marcin od ul. Ratajczaka do ul. Piekary z jednej strony popierające to rozwiązanie, a z drugiej negujące.</li> <li>• dopracowania zagospodarowania małą architekturą ulicy.</li> <li>• <b>opinie sprzeczne</b>, co do jednoczesnego zwiększenia ilości nasadzeń, jak i rezygnacji z drzew w ul. Św. Marcin na osi ul. Gwarnej.</li> <li>• wzbogacenia zieleni wysokiej w pasie drogowym w jak największym możliwym zakresie oraz zagospodarowania zielenią niską, co pozwoli wypełnić luki przestrzenne np. skręt z ul. Ratajczaka w północną jezdnię ul. Św. Marcin wydzielić elementami małej architektury zieleni i ewentualnie urządzeniami bezpieczeństwa ruchu.</li> <li>• rezygnacja z brukowanego torowiska w Al. Marcinkowskiego i wykonanie go w płaszczyźnie chodnika, o takiej samej nawierzchni jak chodnik z wprowadzeniem oświetlenia dynamicznego LED w posadzce, ostrzegającego przed nadjeżdżającym pojazdem.</li> <li>• zawężenie torowiska do 3,0 m na odcinku od ul. Ratajczaka do Al. Marcinkowskiego i w związku ze zawężeniem torowiska wyznaczyć pas dla rowerów na jezdni.</li> <li>• wykonanie zielonego torowiska.</li> <li>• zmiana rodzaju montażu sieci trakcyjnej na słupy jednostronne z wysięgnikiem.</li> <li>• przesunięcie przystanku „Ratajczaka” za skrzyżowanie.</li> <li>• zarówno sugerujące optyczne zawężenia jezdni poprzez wykonanie 1,5 m nawierzchni brukowej w pasie przylegającym do lewego krawężnika w celu obniżenia prędkości pojazdów, jak i na odcinku od Kościuszki do Ratajczaka wyznaczenie nawierzchni 1,5 m szerokości dla rowerów z czerwonego betonu asfaltowego.</li> <li>• aprobatę dla lokalizacji stacji roweru miejskiego, oraz opinię, iż stacje roweru należy umieścić na poziomie jezdni</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wypłaszczenie i poszerzenie przejścia dla pieszych przez ul. Gwarną jak i zaprojektowanie nawierzchni spójnej z nawierzchnią chodnika zostało uwzględnione .</li> <li>• oznakowanie poziome i pionowe, jak i cała organizacja ruchu będzie poddana do opinii Miejskiego Inżyniera Ruchu, jak i opiniowana przez ZDM na etapie projektu.</li> <li>• miejsca postojowe po stronie północnej zostają uwzględnione w koncepcji.</li> <li>• projekt zagospodarowania mała architekturą będzie wykonywany na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.</li> <li>• zaprojektowane nasadzenia pozostawiono bez zmian.</li> <li>• na obecnym etapie koncepcji jest zieleń wskazana jest schematycznie, odrębnie zostanie wykonany projekt zieleni, który to jedynie będzie uwzględniał wszystkie aspekty zagospodarowania zielenią, jak i małą architekturą np. teren skrzyżtu z ul. Ratajczaka w ulicę północną Św. Marcin.</li> <li>• w związku niedawnym wykonaniem fragmentu chodnika od strony zachodniej (Galeria MM), jak i torowiska w Al. Marcinkowego, nie planuje się wymiany nawierzchni na nową, jedynie po stronie wschodniej Al. Marcinkowskiego zakłada się wymianę nawierzchni i dostosowanie wysokościowe.</li> <li>• niemożliwym ze względów technicznych jak i bezpieczeństwa ruchu jest zwężenie torowiska do szerokości 3,0 m. Analizowano możliwość poprowadzenia kontrapasa rowerowego w jezdni, jednak mając na uwadze względy bezpieczeństwa rowerzystów zaprojektowano drogę rowerowa jednokierunkową na poziomie chodnika.</li> <li>• mając na uwadze opinie Jednostek Miejskich związanych z kosztem utrzymania zielonego torowiska w dobrej kondycji tak, aby spełniało ono walory estetyczne zrezygnowano z jego projektowania.</li> <li>• słupy trakcyjne jak i oświetleniowe zostaną zaprojektowane tak, aby ład przestrzenny został zachowany i aby zminimalizować ilość słupów projektuje się podwieszenie sieci trakcyjnych do słupów oświetlenia drogowego.</li> <li>• lokalizacja przystanku wiedeńskiego jest zgodna z wytycznymi otrzymanymi do projektu od Jednostek Miejskich, a dodatkowo uwzględnia ona przyszłościowy planowany przebieg tramwaju w ul. Ratajczaka.</li> <li>• mając na uwadze normy hałasu i prowadzone pomiary akustyczne uznano, że wprowadzanie 1,5 m brukowanych pasów spowoduje znaczne przekroczenie tych norm, jak i wzrost hałasu w centrum. Rowerzyści będą poruszali się na przedmiotowym odcinku zgodnie z ogólnymi zasadami ruchu drogowego -strefa Tempo 30.</li> <li>• rozpatrując kwestie bezpieczeństwa, jak i włączenia się do ruchu uznano za zasadne, iż stacje rowerowe mieszczą się na</li> </ul>
---	--

<p>i należy umożliwić dostęp ze wszystkich relacji skrzyżowań</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obydwie łuki południowego wlotu ul. Ratajczaka należy skrócić optycznie, poprzez zastosowanie innej nawierzchni na sugerowanym torze jazdy o mniejszym promieniu łuku, a inną nawierzchnią na części torowiska, na której nie jest pożądanym ruch pojazdów silnikowych.</li> <li>• rezygnację z 2 pasów ruchu w ul. Św. Marcin na odcinku od ul. Gwarnej do ul. Kościuszki dla przedłużenia pasa rowerowego i celem poszerzenia chodnika, a zarazem skrócenie lewoskrętu z ul. Św. Marcin w ulicę Kościuszki do 20 m.</li> <li>• sprzeciw przeciwko wyznaczaniu jednokierunkowej drogi rowerowej na chodniku na odcinku od ul. Ratajczaka do Al. Marcinkowskiego w zamian zaprojektowania kontrapasów rowerowych zamiast dróg rowerowych jednokierunkowych i wprowadzenie ruchu rowerzystów na poziom jezdni najlepiej w formie pasa rowerowego.</li> <li>• uwzględnienie relacji skrętów dla rowerzystów: skręt w lewo ze św. Marcin w ul. Ratajczaka w kierunku Empiku, ze jezdni Ratajczaka w południową jezdnię Św. Marcin, z ulicy Gwarnej w Św. Marcin, z południowej ulicy Św. Marcin w ulicę Gwarną, z ulicy Piekary w północną jezdnię Św. Marcin, oraz z północnej jezdni Św. Marcin w ulicę Piekary, oraz przejazd kontrapasem rowerowym z ul. Ratajczaka na wprost. Ruch rowerowy powinien odbywać się we wszystkich kierunkach na wszystkich ulicach i na wszystkich relacjach skrzyżowań.</li> <li>• jednocześnie opinia, co zmiany dwukierunkowej drogi rowerowej w Al. Marcinkowskiego w jednokierunkową zgodnie z kierunkiem jazdy odpowiednio po obu stronach ulicy, jak i dotycząca zmiany przebiegu ciągu rowerowego w Al. Marcinkowskiego ze strony wschodniej na stronę zachodnią.</li> </ul>	<p>poziomie chodnika.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• łuki na skrzyżowaniu ul. Ratajczaka z południową jezdnią ulicy Św. Marcin zostały zaprojektowane jako minimalne spełniające warunki techniczne dla możliwości zachowania relacji skrętnych przyszłościowego tramwaju w ul. Ratajczaka. Relacje skrętne drogowe i torowe zostaną wyznaczone na etapie sporządzania projektu organizacji ruchu.</li> <li>• zachowanie dwóch pasów ruchu w ul. Św. Marcin na odcinku od ul. Gwarnej do Kościuszki jest konieczne, dla zachowania przepustowości skrzyżowania.</li> <li>• analizowano możliwość poprowadzenia kontrapasa rowerowego w jezdni, jednak mając na uwadze względy bezpieczeństwa rowerzystów (aby rowerzysta nie przemieszczał się pomiędzy tramwajem, a samochodem) zaprojektowano drogę rowerową jednokierunkową na poziomie chodnika</li> <li>• oznakowanie relacji związanych z ruchem rowerowym np. na wylocie ulicy Garncarskiej będzie wykonane na etapie projektu docelowej organizacji ruchu tak, aby uwzględnione zostały wszelkie możliwe kierunki pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto szczegółowe rozwiązania dotyczące relacji rowerowych, zostaną poddane opiniowaniu na etapie projektu w odpowiednich Jednostkach. Relacje skrętne rowerzystów możliwe do zapewnienia zgodnie z planowanym układem drogowym, jak i kwestiami bezpieczeństwa zostaną przeanalizowane i uwzględnione.</li> <li>• zmiana przebiegu drogi rowerowej w Al. Marcinkowskiego, była rozważana, lecz mając na uwadze układ komunikacyjny zasadnym jest jej prowadzenie po stronie wschodniej, dodatkowo wiązało by się to z koniecznością ingerencji w nawierzchnię niedawno wykonanego chodnika w związku z budową Galerii MM.</li> </ul>
--	---