

REWALORYZACJA
ULICY URBANOWSKIEJ
W POZNANIU



UWARUNKOWANIA I WYTYCZNE PROJEKTOWO-REALIZACYJNE

marzec 2024

UWARUNKOWANIA

Uwarunkowania historyczne

W XIX wieku doga do Urbanowa znana była ówczesnym Poznaniakom, ponieważ wędrowano nią do karczmy w Urbanowie. Pewnie nie było wówczas utwardzonej nawierzchni skoro, jak wspomina w swoich zapiskach dwunastoletnia Sophie Below¹ w trakcie spaceru do Urbanowa (8 października 1859r) jedno z dzieci wpadło najpierw w błoto a potem w dużą kałużę.

W późniejszych latach, za czasów zaborów, w restauracji przy drodze Urbanowskiej odbywały się liczne zjazdy polskie (złoty sokołów) itp. dlatego, że w Poznaniu nie wolno było na zebraniach publicznych mówić w języku polskim, a restauracja nie należała do Poznania².



Karczma w Urbanowie początek XX w.

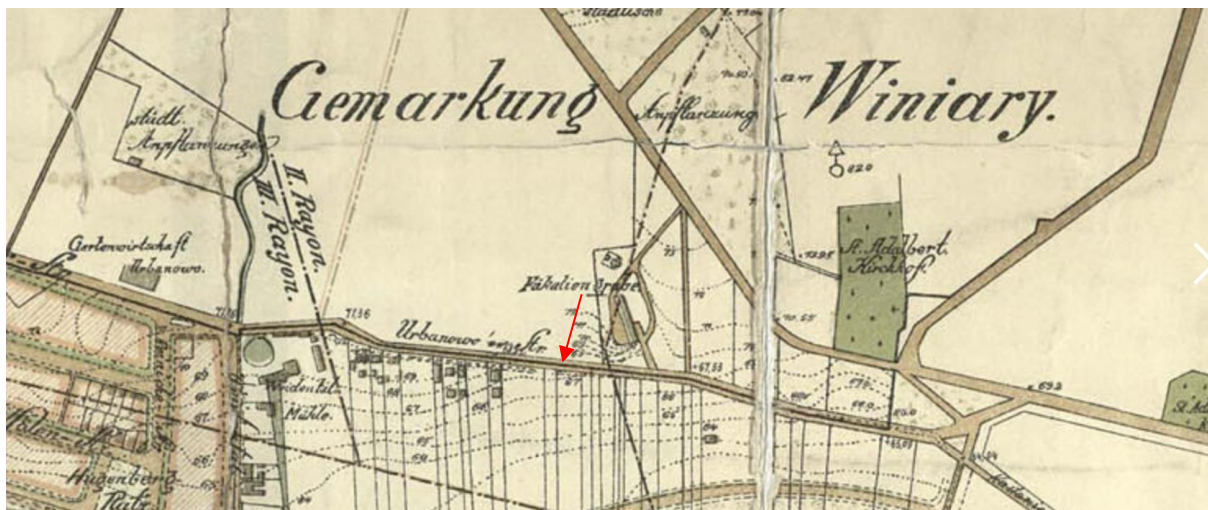
Można przyjąć, że utwardzenie drogi musiało nastąpić nie później niż w roku 1910, kiedy to władze pruskie nadały szosie wojskowej nazwę ulica Urbanowska. Przypuszczalnie wiązało się to ze zbudowanymi w latach 1911/13 koszarami 5. Pułku Artylerii Fortecznej na Gołęczynie. Jak dobrze widać na mapie z tego okresu ulica Urbanowska łączyła koszarę 5. Pułku z Fortem Winiary. Musiała więc ulica Urbanowska posiadać dobrą nawierzchnię kamienną.

Obecnie jezdnię tworzą dwa rodzaje materiałów kamiennych kamień polny – bruk oraz kostka kamienna rzędowa³. Trudno jednoznacznie orzec, który materiał nawierzchniowy jest pierwotny, a który wynika z napraw prowadzonych w latach 1927/1928 i późniejszych.

¹ Ernst i Sophie Below, Poznańskie dzienniki / Posener Tagebucher 1859-1860, Wydawnictwo Miejskie Poznań 2021 r. s.111

² Nazwy ulic w Poznaniu/Droga Urbanowska, Wikiźródła, Internet

³ Dokładna inwentaryzacja nawierzchni ulicy Urbanowskiej zawarta jest w opracowaniu AUTORSKIEJ PRACOWNI ARCHITEKTONICZNEJ – JACEK BUŁAT z 2023 r.



Übersichts Plan der Provinzial Hauptstadt Posen, plan przeglądowy Poznania, stolicy prowincji 1910 r



Plan miasta Poznania 1923 r.

Jeszcze do lat osiemdziesiątych XX wieku istniał przy ulicy Urbanowskiej zespół zabudowy szachulcowej z którego do obecnych czasów zachował się w pierwotnej formie tylko jeden budynek. Drugi ze starych budynków jest otynkowany i w związku z tym zmienił swój wygląd.



Ulica Urbanowska lata sześćdziesiąte XX wieku



Ulica Urbanowska lata sześćdziesiąte XX wieku

Obecnie mimo istotnych zmian zabudowy ulicy zachował się jeszcze jej historyczny charakter, głównie poprzez kamienną nawierzchnię i rosnące przy jezdni duże drzewa. Podstawowa szerokość nawierzchni kamiennej wynosi około 5,0 m. Zbudowana jest ona z kostki rzędowej oraz z kamienia polnego. Nawierzchnia z kamienia polnego (tradycyjny bruk) posiada zachowane obrzeża z podłużnych kamieni.



Ulica Urbanowska, nawierzchnia brukowa z kamiennych obrzeżem

Fragmentami nawierzchnia zbudowana jest całkowicie z kostki rzędowej. Są również miejsca, gdzie nawierzchnia wykonana jest z przemieszanych materiałów tzn. z kamienia polnego i z kostki kamiennej rzędowej.



Ulica Urbanowska, nawierzchnia kostki kamiennej rzędowej



Ulica Urbanowska, nawierzchnia kostki kamiennej rzędowej i kamienia polnego

Zieleń

Istotną rolę w zagospodarowaniu ulicy Urbanowskiej odgrywa zieleń. Szczególnie znaczące są stare, wysokie drzewa. Ważne są również przylegające do jezdni pasy zieleni, tym bardziej, że teren ten jest ciekawie ukształtowany, tworząc na niektórych odcinkach skarpy. Fragmentami jezdni przebiega jakby w małym wąwozie. Może to pochodzić z czasów, gdy nie było jeszcze trwałej nawierzchni a poziom jezdni gruntowej obniżany był przez spływającą wodę deszczową. Są to walory, które powinny być zachowane, a nawet uwypuklone w rewitalizacji ulicy.



Ulica Urbanowska z obustronnymi pasami zieleni. Na zdjęciu górnym ostatni w pełni oryginalny budynek szachulcowy, na zdjęciu dolnym imitacja szachulca.

Niestety w ostatnich latach zieleni wysoka została prawie całkowicie usunięta na odcinku między ulicą Drzymały a wiaduktem PST, po południowej stronie ulicy Urbanowskiej,.



Urbanowska, odcinek między ul. Drzymały a wiaduktem PST, czerwiec 2011



Urbanowska, odcinek między ul. Drzymały a wiaduktem PST, marzec 2021



Urbanowska, odcinek między ul. Drzymały a wiaduktem PST, listopad 2023

- a) lokalizację jezdni,
- b) lokalizację co najmniej jednostronnego chodnika,
- c) lokalizację pasów rowerowych lub ścieżki rowerowej, z dopuszczeniem zamiany na ścieżkę pieszko-rowerową,

Uwarunkowania prawne

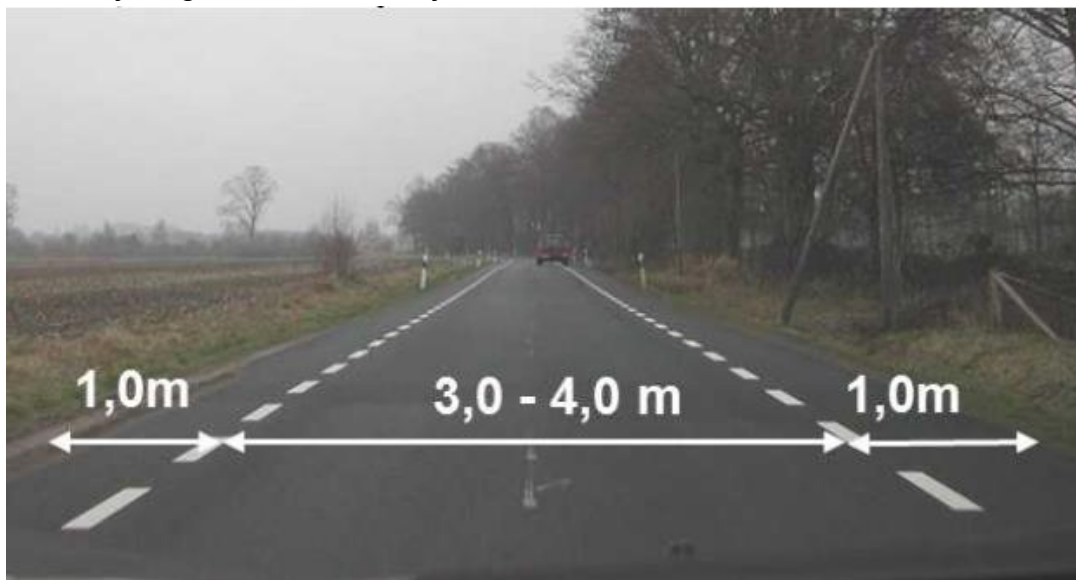
Parametry ulicy określone w **Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych**.

§ 15. 1. Droga zamiejska, w zależności od klasy, powinna mieć liczbę jezdni głównych (n) i liczbę pasów ruchu na jezdni głównej (m) wyrażoną przekrojem o symbolu n/m:

5) **klasy L – standardowo dwukierunkowy 1/2, dopuszcza się dwukierunkowy 1/2 – 1;**

3. **Przekrój drogi** ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów, z wyjątkiem rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, oraz pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego, które są przeznaczone do jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, a także do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania, na której prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, określa się jako **dwukierunkowy 1/2 – 1**.

Przekrój drogi dwukierunkowej 1/2 – 1⁴



Ogólny schemat przekroju drogowego typu „2 minus 1”

§ 17. 1. **Szerokość pasa ruchu na jezdni** z co najmniej dwoma pasami ruchu, w zależności od klasy drogi, wynosi:

⁴ Ryś A., Jamroz K., Przekrój drogi "2 minus 1" – ocena możliwości zastosowania na drogach samorządowych w Polsce Drogownictwo nr 12 (2018), pp.371-379 – źródło Internet

6) standardowo 2,75 m, dopuszcza się 3,00, 3,25 lub 3,50 m, **w trudnych warunkach 2,50 m – w przypadku klasy L;**

§ 42.5. Szerokość **pasa** lub kontrapasa **ruchu dla rowerów** powinna być mniejsza niż 2,25 m, ale nie mniejsza niż 1,50 m.

Dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż:

1) **1,25 m** – jeżeli pas lub kontrapas ruchu dla rowerów nie są ograniczone krawężnikiem, wysokość krawężnika wynosi nie więcej niż 0,05 m albo na moście lub wiadukcie;

WYTYCZNE PROJEKTOWO-REALIZACYJNE

Na podstawie przedstawionych uwarunkowań przestrzennych, historycznych, przyrodniczych i kulturowych oraz przepisów prawa oraz prawa miejscowego tj. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, określono wytyczne projektowo-realizacyjne dotyczące rewitalizacji ulicy Urbanowskiej.

Zakres projektu

Rozwiązanie projektowe obejmują ulicę Urbanowską od skrzyżowania z ulicą Gen. Maczka do wiaduktu PST, ale z uwzględnieniem rozwiązania drogi rowerowej także po drugiej stronie wiaduktu. Od strony północnej i południowej zakres opracowania wyznaczony jest przez układ własnościowy jaki znajduje się na odcinku między skrzyżowaniami z ulicą Gen. Maczka i ulicą Drzymały.

Jezdnia

Szerokość

Historyczna szerokość jezdni wynosi około 5,0 m. Do jezdni na znacznej długości przylegają wyniesione pobocza z drzewami, dlatego tę szerokość należy docelowo zachować. Dla ulicy określonej w mpzp jako klasa L można w trudnych warunkach przyjąć pas ruch 2,5 m, czyli szerokość jezdni wynoszącą 5,0 m.

Pasy rowerowe

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje w ulicy Urbanowskiej lokalizację pasów rowerowych lub ścieżki rowerowej, z dopuszczeniem zamiany na ścieżkę pieszo-rowerową. Ponieważ z uwagi na parametry ulicy a także ukształtowanie przestrzenne pasa drogowego trudno jest wydzielić ścieżkę rowerową lub pieszo-rowerową, dlatego przewiduje się lokalizację pasów rowerowych w jezdni stosując rozwiązanie wzorowane na układzie 1/2 – 1. Z uwagi na fakt, że jest to ulica a nie droga zamiejscowa przyjmuje się szerokość pasów rowerowych wynoszącą 1,25 m.

Nawierzchnia jezdni

Uwarunkowania historyczne, potrzeba ochrony zabytku sztuki drogowej i tradycyjnego krajobrazu dawnej drogi a także zapisy miejscowego planu zagospodarowania

przestrzennego wskazujące na wyeksponowanie elementów historycznej nawierzchni jezdni powodują, że należy do rewitalizacji nawierzchni wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący kamienny materiał nawierzchniowy tj. kamień polny i kamienną kostkę rzędowną. Ponieważ w jezdni przewiduje się wykonanie pasów rowerowych a jazda po bruku lub startej kostce kamiennej nie jest wygodna dla rowerzysty, dlatego od strony krawędzi jezdni projektuje się wykonanie pasów nawierzchni o szerokości 1,25 m z kostki rzędownej ciętej II kategorii, a środkowego pasa szerokości 2,5 m z kamienia polnego lub, gdyby z zasobów jezdni ulicy Urbanowskiej było go za mało, wówczas z kostki rzędownej, która w tej ulicy się znajduje. W przypadku braku odpowiedniej ilości materiału kamiennego należy skorzystać z zasobów zgromadzonych w magazynie ZDM. Nawierzchnię należy obramować ciętymi krawężnikami granitowymi, ale z uwagi na ruch rowerowy wysokość krawężników nie może być wyższa niż 5 cm. W przypadku możliwości odprowadzenia wód opadowych na pobocze, krawężniki powinny być zatopione – ułożone równo z nawierzchnią jezdni. Na fragmencie ulicy Urbanowskiej, od skrzyżowania z ulicą Drzymały do skrzyżowania z ulicą Piątkowską, północny chodnik projektuje się bezpośrednio przy jezdni i wówczas należy zastosować krawężnik granitowy wysokości 6,0 cm. W projektowanej nawierzchni nie wykorzysta się kamieni krawędziowych nawierzchni brukowej – oporników, dlatego należy odwieźć je do magazynu ZDM.

Zakaz parkowania na jezdni

Ponieważ rowerzyści będą korzystali z pasów wykonanych z kostki kamiennej ciętej znajdujących się przy krawężniku, dlatego nie będzie możliwości parkowania samochodów przy krawężniku.

Zieleń

Tam gdzie jest to możliwe projektuje się, a właściwie zachowuje się przy jezdni pasy zieleni. Wskazane jest również przywrócenie drzew przydrożnych. Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Drzymały do wiaduktu PST, po południowej stronie jezdni przewiduje się przywrócenie rosnących tam wcześniej drzew i dlatego nie ma możliwości wykonania po tej stronie chodnika.

Wskazane byłoby, aby zieleń niska miała charakter naturalnej łąki kwietnej, tak jak tworzy się to spontanicznie przy niektórych ciągach komunikacyjnych. Dzięki temu odtworzy się naturalny charakter drogi jaki mogła mieć ona w XIX wieku i wcześniej.

Przy skrzyżowaniu ulicy Urbanowskiej z ulicą Generała Maczka projektuje się trójkątną wyspę zieleni. Jej zagospodarowanie zielenią niską (jest to element skrzyżowania) powinno być atrakcyjną „bramą wjazdową” w historyczną część ulicy Urbanowskiej.



Pas naturalnej zieleni między ulicą Sytkowską a torami kolejowymi – inspiracja dla zagospodarowania pasów zieleni w ul. Urbanowskiej



Inspiracja do zagospodarowania wyspy trójkątnej na krzyżowaniu ul. Urbanowskiej i Gen. Maczka

Chodniki

Chodniki projektuje się szerokości 2,0 m z płytek betonowych 50x50 cm z obrzeżami betonowymi szerokości 6 cm.

Chodnik północny

Chodnik północny projektowany jest od przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Gen. Maczka do rejonu posesji nr 32-36 w odległości około 3,0 – 3,5 m od krawędzi jezdni. Dalej, aż do skrzyżowania z ulicą Piątkowską, chodnik projektowany jest przy krawędzi jezdni. Takie rozwiązanie położenia chodnika wynika ze skarpy jaka znajduje się przy budynku nr 36 – chodnik prowadzony jest przy krawędzi skarpy.

Chodnik południowy

Chodnik południowy prowadzony jest przy granicy przyległych posesji i oddzielony jest od jezdni pasem zieleni szerokości około 3,0 – 5,0 m. Chodnik projektowany jest od ulicy Gen. Maczka do skrzyżowania z ulicą Drzymały. Na dalszym odcinku chodnik nie jest projektowany. Uniemożliwiłoby to bowiem odtworzenie rosnących w tym miejscu drzew. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie nakłada obowiązku wykonania dwustronnego chodnika natomiast w tym miejscu wskazuje orientacyjną lokalizację istniejących i planowanych rzędów zieleni.

Nawrotka

Ulica Piątkowska na odcinku przy szybkim tramwaju nie jest urządzoną ulicą, dlatego przy końcu obecnego odcinka ulicy Urbanowskiej projektuje się plac do zawracania. Jego wymiary wynoszą 12,5x12,5 m, nie licząc wlotu w ulicę Piątkowską. Ponieważ plac ten nie będzie zapewne mocno obciążony ruchem samochodowym, dlatego może on być wykorzystywany dla lokalnych aktywności. W związku z tym warto rozważyć lokalizację przy nim np. siłowni na świeżym powietrzu a także miejsca w którym mogłaby zatrzymywać się np. kawiarenka rowerowa (BikeCafe). Nawierzchnię nawrotki projektuje się wykonać z kostki rzędowej ciętej II kategorii, dzięki temu będzie ona wygodna dla pieszych i rowerzystów.

Połączenie piesze i rowerowe z ulicą Księcia Mieszka I

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „ustala lokalizację ciągu pieszego i rowerowego lub pieszo-rowerowego łączącego teren KD-L z ulicą pozostająca poza północno-wschodnią granicą planu” – ul. Księcia Mieszka I, dlatego na północ od istniejącego chodnika projektuje się wykonanie drogi rowerowej asfaltowej o szerokości 2,5 m



Dawny odcinek ulicy Urbanowskiej prowadzący w kierunku obecnej ulicy Księcia Mieszka I. Droge rowerową planuje się na północ od istniejącego chodnika. Na zdjęciu na lewo od rzędu drzew.

Zjazdy

Nawierzchnię zjazdów na pojedyncze posesje projektuje się z kostki granitowej łupanej 8/11. W ciągu chodnika nawierzchnię zjazdu należy wykonać z kostki granitowej 10/10 łupanej z płyty tzn. boki kostki są łupane a górna powierzchnia jest cięta, płomieniowana lub groszkowana. Zjazdy na tereny osiedlowe projektuje się z kostki rzędowej ciętej II kategorii.

Odwodnienie

Rewaloryzacja ulicy Urbanowskiej wymaga rozstrzygnięcia problem odwodnienia, szczególnie jezdni. Ze względu na znaczną ilość terenów zielonych w obszarze ulicy wskazane jest maksymalne zachowanie wód opadowych w jej granicach – odprowadzenie wody do gruntu. Już obecnie nadmiar wód opadowych z dolnego odcinka ulicy odprowadza się w przyległy teren zieleni. Jednak sposób rozwiązania problemu poprzez ściek otwarty przecinający nawierzchnię chodnika jest niewłaściwy



Dolny odcinek ulicy Urbanowskiej – odwodnienie

Opracował
Andrzej Billert