



Zarząd Dróg Miejskich

Koncepcja budowy Dolnej Głogowskiej

KONSULTACJE SPOŁECZNE

24 czerwca - 8 lipca 2021

Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych

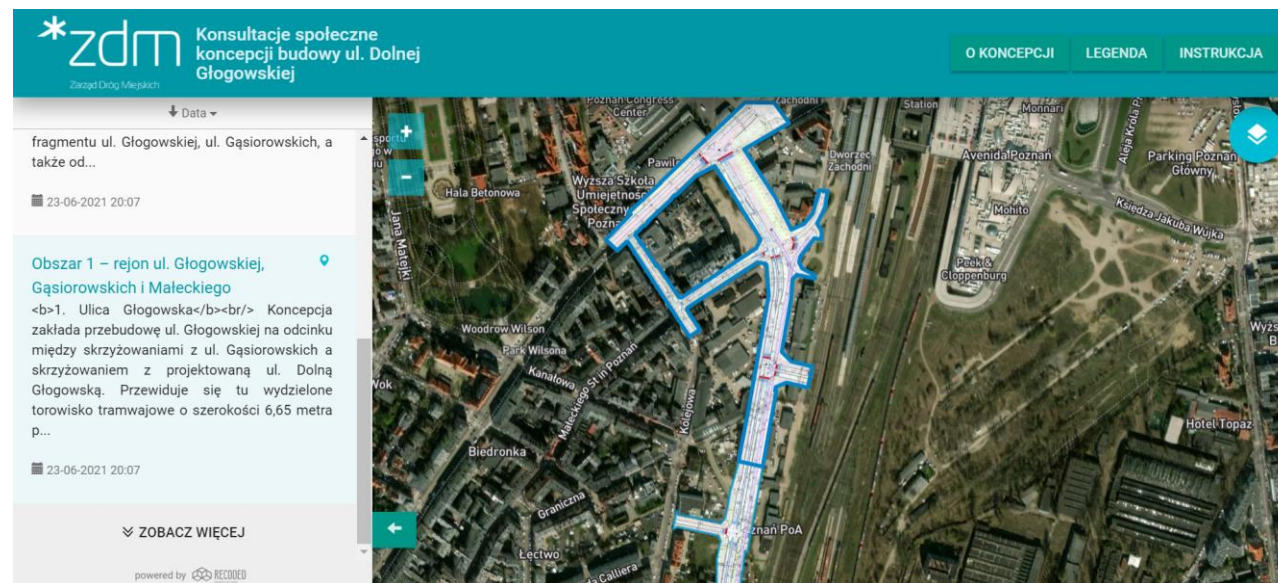
DANE WSTĘPNE

O GEODYSKUSJI

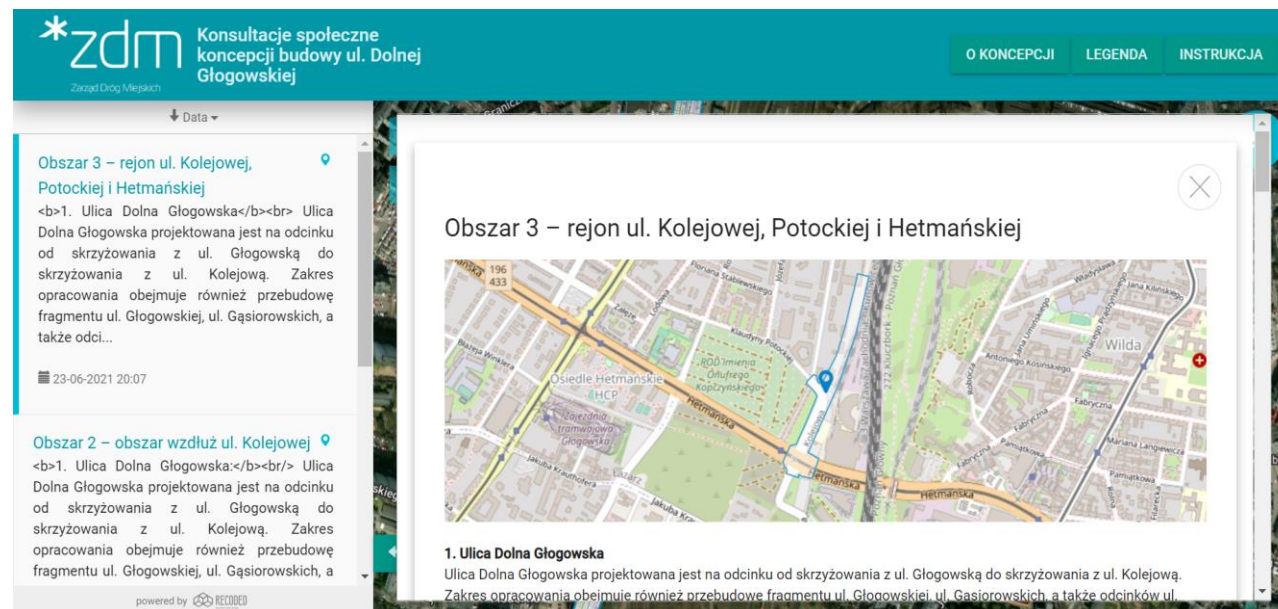
W ramach konsultacji społecznych koncepcji ulicy Dolnej Głogowskiej od 24 czerwca do 8 lipca 2021 roku przeprowadzona została geodyskusja, czyli elektroniczna dyskusja, wykorzystująca interaktywną mapę internetową.

Osoby uczestniczące w konsultacjach mogły zapoznać się z rysunkiem i opisem koncepcji zamieszczonym na specjalnie przygotowanej stronie internetowej dolna-glogowska.geodyskusja.pl.

Dzięki wykorzystaniu interaktywnych narzędzi uczestnicy konsultacji mieli możliwość dokładnego zapoznania się z rozwiązaniami zaproponowanymi w koncepcji a także – poprzez kliknięcie w wybrany obszar – poznania szczegółowych opisów założeń koncepcji. Miały również możliwość podzielić się swoimi opiniami. Komentarze można było zamieszczać w ramach trzech obszarów, na które została podzielona ulica (północny, środkowy, południowy). Kliknięcie na wybrany obszar otwierało szczegółowy opis projektowanych zmian i umożliwiało napisanie komentarza.



Widok aplikacji



PRZEBIEG GEODYSKUSJI

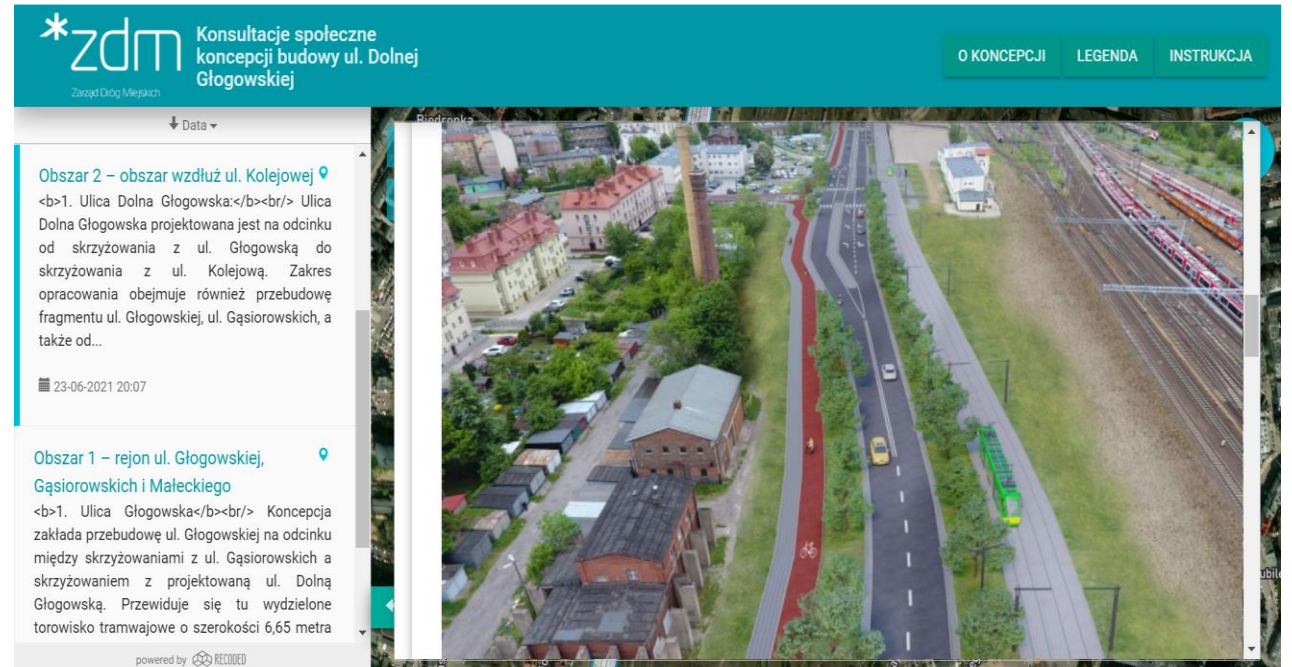
Prezentacja koncepcji została podzielona na trzy odcinki (północny, środkowy, południowy).

Łącznie uczestnicy konsultacji wprowadzili 288 komentarzy (278 - osoby uczestniczące i 10 moderator):

- Odcinek 1 (północ) – 110 komentarzy
- Odcinek 2 (środek) – 74 komentarze
- Odcinek 3 (południe) – 104 komentarze

Wiele komentarzy nie trzymało się jednak wskazanego podziału i dotyczyło innych miejsc lub całej koncepcji.

Wszystkie zgłoszone uwagi i propozycje zostaną przeanalizowane pod kątem zasadności i możliwości wdrożenia do projektu Dolnej Głogowskiej.



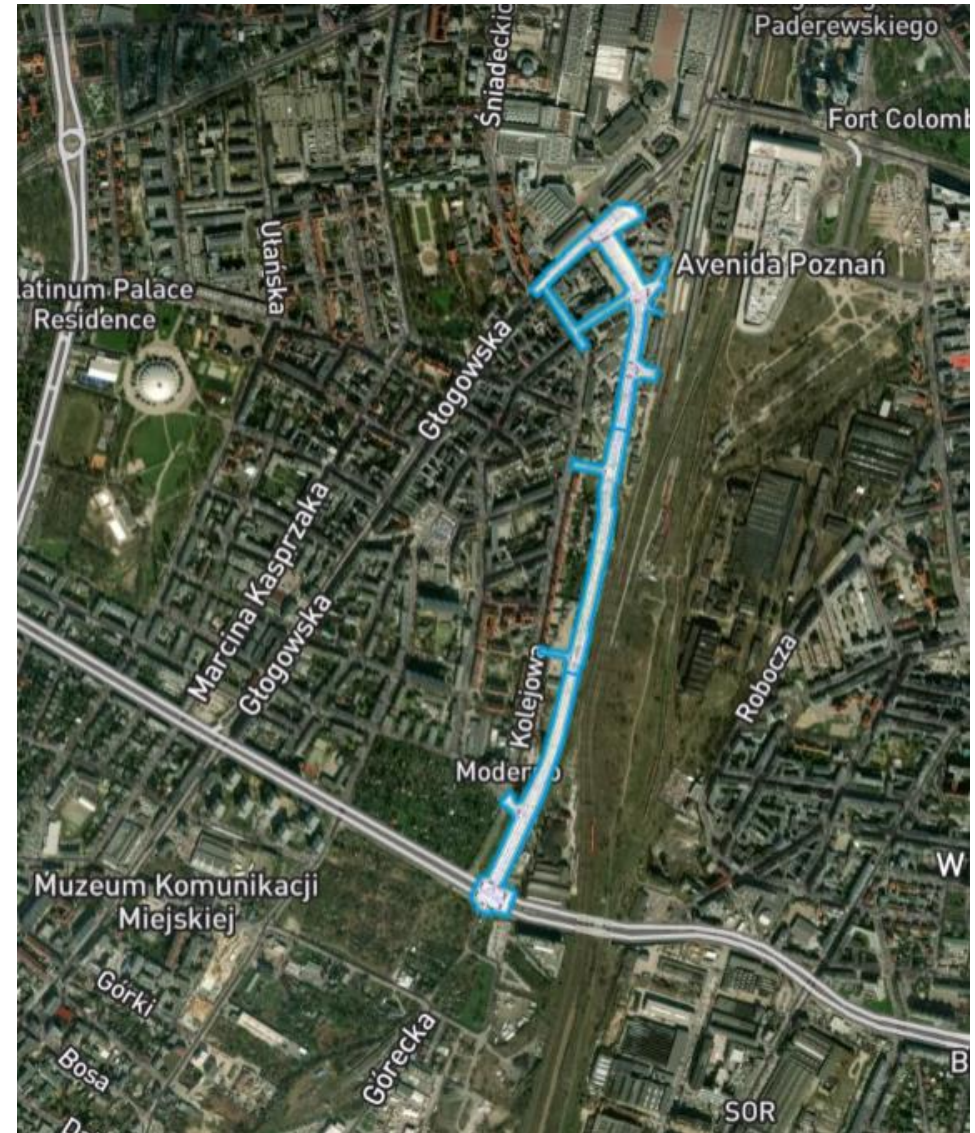
Widok aplikacji

O KONCEPCJI

Dolna Głogowska to planowana droga ujęta w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania.

Główne cele budowy ulicy są następujące:

1. Przeniesienie części ruchu samochodów z ul. Głogowskiej poza istniejące zabudowania osiedla Św. Łazarz, czyli na obecne tereny położone wzdłuż torów kolejowych. Pozwoli to jednocześnie na przywrócenie Głogowskiej charakteru śródmiejskiej ulicy handlowej.
2. Zapewnienie obsługi komunikacyjnej terenom sąsiadującym z torami kolejowymi zarówno po łazarskiej, jak i wildeckiej stronie. Mowa tu głównie o planowanej przez miejskich urbanistów dzielnicy Wolne Tory, jak i terenach inwestycyjnych położonych pomiędzy zabudową ul. Kolejowej i torami kolejowymi. Dla tych ostatnich powstanie Dolnej Głogowskiej będzie też impulsem do ich zagospodarowania.



Widok aplikacji

O KONCEPCJI

Ze względu na dostępność drogi, zajętość terenu pod pas drogowy oraz możliwość lokalizacji sieci infrastruktury technicznej zdecydowano o **koncepcji Dolnej Głogowskiej jako ulicy jednojezdniowej z linią tramwajową**. Taki wariant będzie zajmował mniej miejsca w terenie, ułatwi poprowadzenie sieci uzbrojenia podziemnego, a jego powstanie będzie kosztować mniej. Ulica jednojezdniowa zapewni także lepszą obsługę komunikacyjną położonych przy niej terenów, głównie za pośrednictwem dróg 10KD-L i 11KD-L. Zachowany zostanie również międzyosiedlowy charakter tej drogi.



Wizualizacja zmian

W ramach inwestycji planowane jest także **wykonanie chodnika i drogi rowerowej, oświetlenia i odwodnienia ulicy oraz nasadzenie drzew i zieleni niskiej**

Konsultowana koncepcja obejmuje również przebudowę następujących ulic:

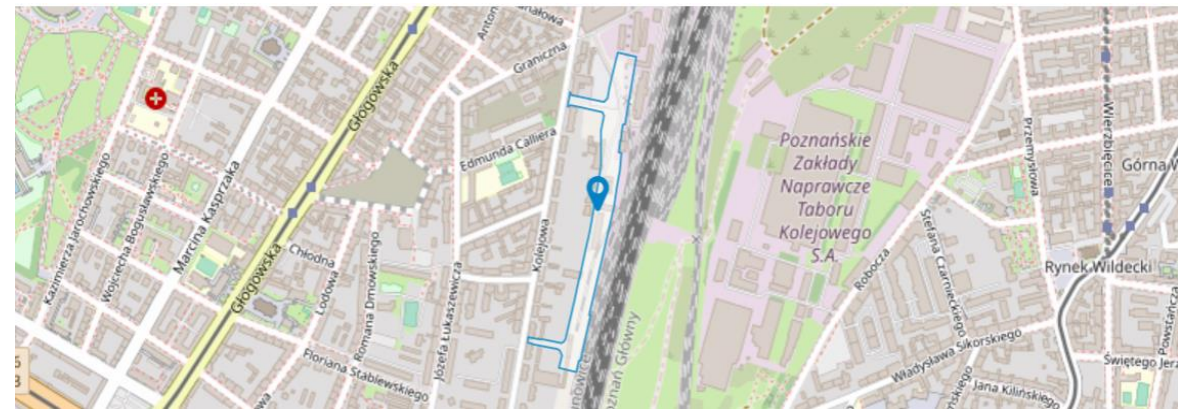
- odcinek ul. Głogowskiej (od skrzyżowania z Dolną Głogowską do Gąsiorowskich), ul. Gąsiorowskich, przedłużenie ul. Małeckiego,
- ul. Kolejowej (od Potockiej do Hetmańskiej), skrzyżowanie ul. Kolejowej z ul. Hetmańską.

DALSZE ETAPY

Koncepcja jest wstępnym etapem prac projektowych. Jej celem jest **zweryfikowanie możliwości zaprojektowania i wdrożenia rozwiązań ujętych w dokumentach planistycznych** (Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego oraz powstającym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Wolne Tory”).

Dalsze działania związane z powstaniem ulicy będą związane z **zabezpieczeniem środków w budżecie** i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Poznania. Ponieważ większość terenów należy do Skarbu Państwa i PKP, istotnym kosztem będą wykupy gruntów (możliwe jest także pozyskanie ich od kolei).

Po zabezpieczeniu środków w pierwszej kolejności **powstanie projekt budowlany, precyzujący rozwiązania zaproponowane w koncepcji**. Jednym z ważniejszych wyzwań inwestycji będzie odwodnienie Dolnej Głogowskiej poprzez zbudowanie kolektora odprowadzającego wodę do Warty. Kolejnym – sprostanie ograniczeniom wynikającym ze zwartej lokalnej zabudowy oraz innych planowanych inwestycji, np. powstanie centrum sterowania ruchem kolejowym dla całej Wielkopolski, czy też działania dewelopera w rejonie przemysłowej zabudowy przy ul. Kolejowej.



UCZESTNICZY KONSULTACJI

KTO WZIAŁ UDZIAŁ?

W czasie konsultacji społecznych witrynę geodyskusji odwiedziło **2 tys. osób** podczas **2,5 tys. sesji**.

- Średni pobyt na stronie geodyskusji wynosił **3 minuty i 34 sekundy**.
- Większość wejść zarejestrowano w pierwszych (24-26 czerwca) oraz ostatnich dniach konsultacji (6-7 lipca).

Użytkownicy

2 tys.

↑909,0%

Sesje

2,5 tys.

↑1 022,2%

Współczynnik odrzuceń

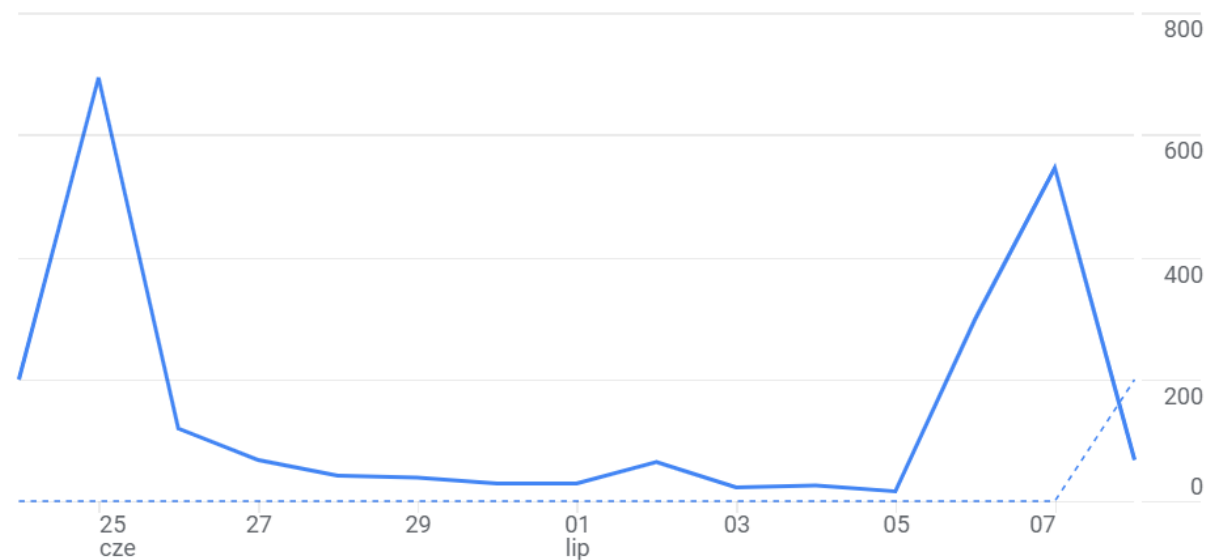
2,14%

↑140,6%

Czas trwania sesji

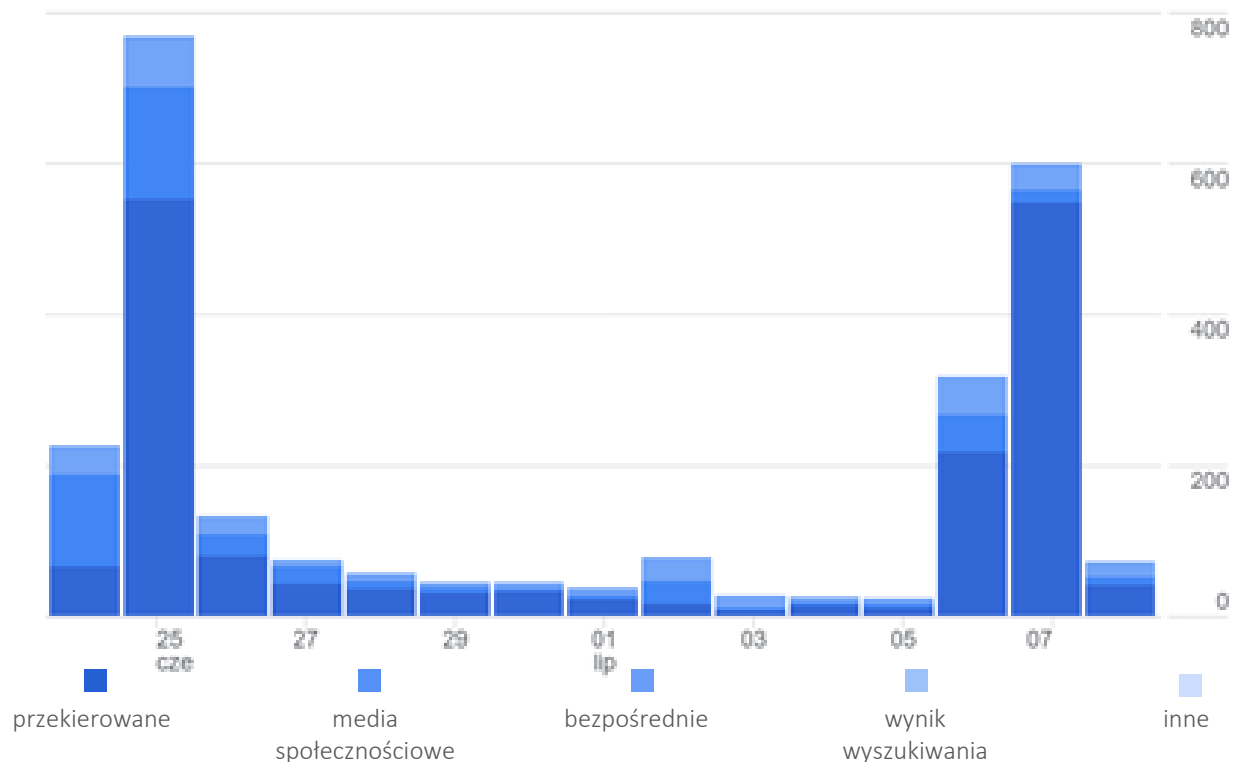
3 min 34 s

↑4,0%

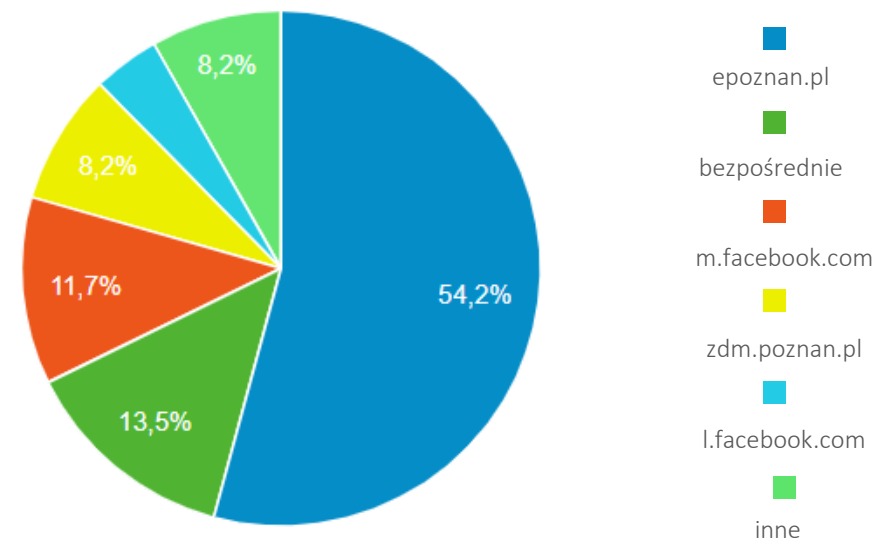


KTO WZIAŁ UDZIAŁ?

Większość uczestników dotarła do witryny geodyskusji poprzez link ze stron zewnętrznych (przede wszystkim poprzez stronę internetową epoznan.pl, a także zdm.poznan.pl – łącznie 62,4%) oraz mediów społecznościowych (Facebook, 15,9%). Część wejść pochodzi również z bezpośrednio wpisanego do przeglądarki internetowej adresu witryny (13,5%).



Źródła wejść na witrynę geodyskusji według dni



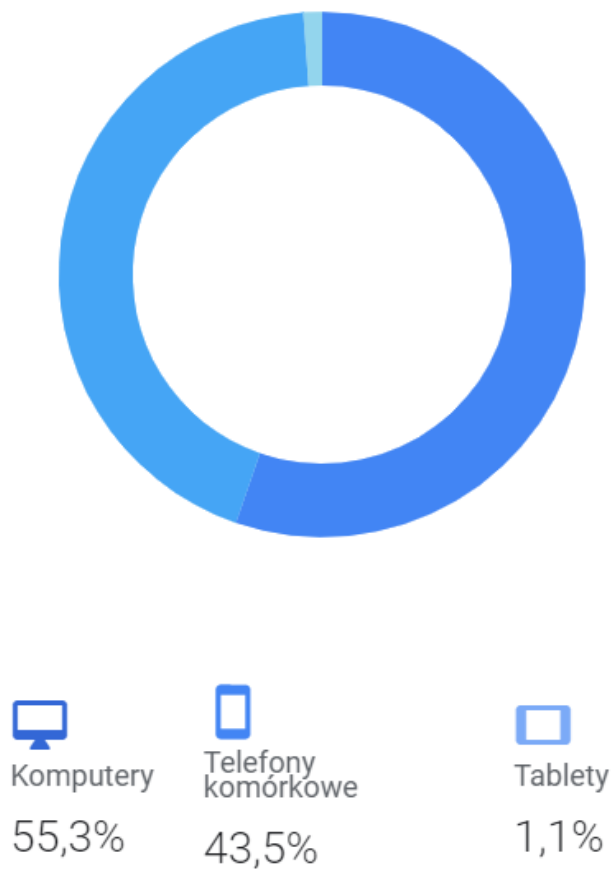
Źródła wejść na witrynę geodyskusji

KTO WZIAŁ UDZIAŁ?

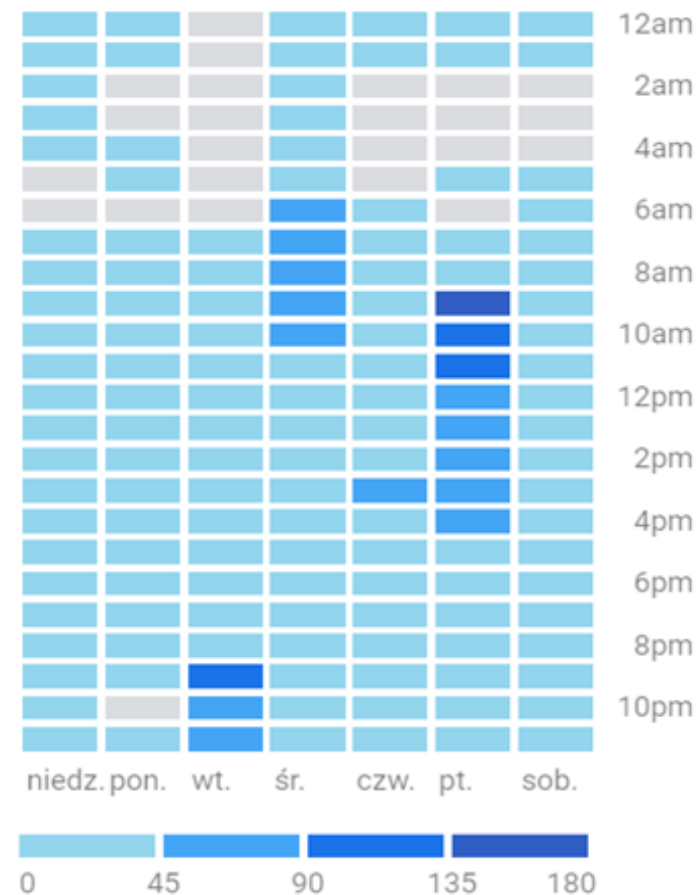
55% użytkowników odwiedziło witrynę geodyskusji, korzystając z komputera, a ok. 45% z urządzeń mobilnych takich jak smartfon czy tablet.

Większość uczestników wchodziło na witrynę geodyskusji w dni robocze (od poniedziałku od czwartku), a także w niedzielę. Największy ruch na stronie odbywał się w godzinach porannych (6-10 rano) oraz wieczornych (20-22 wieczorem).

Sesje według urządzeń



Użytkownicy według pory dnia



UWAGI UCZESTNIKÓW

PODSUMOWANIE

W ramach przeprowadzonej geodyskusji do ZDM wpłynęło łącznie 288 uwag, pytań lub propozycji zmian. Wszystkie zostaną przeanalizowane przez merytoryczny wydział ZDM i projektantów. Odpowiedzi na nie zostaną opublikowane w terminie do 31 sierpnia br.

Na kolejnych slajdach prezentujemy najważniejsze, najczęściej pojawiające się zagadnienia, o których dyskutowali uczestnicy geodyskusji. Zostały one podzielone tematycznie na dotyczące wariantu budowy drogi, zieleni i proponowanych rozwiązań projektowych.

Podsumowano również potrzeby i kierunki zmian wyrażane przez grupy uczestników konsultacji, tj. pieszych i rowerzystów, kierowców oraz osób korzystających z transportu zbiorowego.

UWAGI: *wariant budowy drogi*

Uczestnicy konsultacji podjęli dyskusję na temat zasadności drogi jednojezdniowej, wskazując zarówno wiele argumentów za, jak i przeciw takiemu rozwiązaniu.

Poniżej zestawiono ze sobą powtarzające się rodzaje głosów za i przeciw drodze jednojezdniowej i dwujezdniowej.

POSTULATY ZA DROGĄ DWUJEZDNIOWĄ

Celem budowy ul. Dolnej Głogowskiej jest przejęcie większej części ruchu z **ul. Głogowskiej, która ma stać się ulicą lokalną**; stąd występuje **potrzeba większej przepustowości** i płynności, którą miałyby zapewnić wariant dwujezdniowy.

Jest to **myślenie przyszłościowe**, a bez ulicy dwujezdniowej ruch na ul. Głogowskiej miałby nie zniknąć.

Ul. Głogowska ma stać się „**zielona i reprezentatywna**”, „**miejska i spokojna**”, a ul. Dolna Głogowska ma zapewnić bezpieczeństwo poprzez zapewnienie zorganizowanego tranzytu.

Wariant dwujezdniowy miałby zapewnić odpowiednią **obsługę ruchu do Międzynarodowych Targów Poznańskich** pojazdom ciężarowym, zapewniającym montaż i demontaż wydarzeń odbywających się na terenie targów oraz osobom pracującym na kolei.

POSTULATY PRZECIWIW DRODZE DWUJEZDNIOWEJ

Wariant dwujezdniowy wiązałby się z **utworzeniem w centrum miasta „drogi szybkiego ruchu”**, co byłoby niebezpieczne przez zbyt szybkie poruszanie się samochodów. „Szerokie arterie” powinny być budowane poza miastem.

Miasto XXI wieku powinno priorytetyzować rowerzystów i pieszych, **ograniczając wjazd samochodów do centrum**.

(Paradoksalnie) konsekwencją drogi dwujezdniowej byłyby **korki** przez utworzenie „wąskiego gardła” **przy wjazdach na mniejsze ulice**.

Konieczność **wprowadzenia tramwaju na ul. Dolnej Głogowskiej** zamiast dwujezdniówki.

Wariant dwujezdniowy będzie skutkowałby **większym zanieczyszczeniem powietrza**.

UWAGI: zielen

W temacie nasadzeń zieleni uczestnicy konsultacji **zajmowali stanowisko za lub przeciw – ze zdecydowaną przewagą tych pierwszych.**

Osoby postulujące zasadzenie jak największej ilości zieleni na obszarze inwestycji uzasadniały to istotnymi korzyściami dla użytkowników dróg: **ochroną przed wysokimi temperaturami asfaltu i hałasem pochodzącym od pojazdów**, dodatkową **produkcją tlenu i redukcją zanieczyszczeń** powietrza, a także **stabilizacją gruntu** poprzez zbieranie wody. Z drugiej strony przeciwnicy dużej ilości zieleni na konsultowanym obszarze wskazywali na **potencjalne ograniczenia**, jakie mogą spowodować drzewa i krzewy i **trudności w utrzymywaniu** nasadzeń (jesienią spadające liście miałyby ograniczać przyczepność pojazdów szynowych). Poruszona została także kwestia miejsca nasadzeń: uczestnicy konsultacji postulowali utworzenie zielonej bariery tylko po zachodniej stronie ulicy Dolnej Głogowskiej.

Postulaty szczegółowe:

Posadzić jak największą ilość **zieleni na każdym obszarze**, łącznie z **trawiastym torowiskiem** tramwajowym, co powinno zostać skonsultowane z ekspertem w dziedzinie zieleni miejskiej.

Oddzielić drogi rowerowe od chodników pasem zieleni z krzewami.

Uwzględnić w projekcie **zielony most z Wildy** (w obecnym momencie nie wiadomo, gdzie planowany most miałby się znaleźć).

Posadzić **jak najwięcej drzew** na ul. Gąsiorowskich oraz Małeckiego z obu stron jezdni.

Posadzić **szpaler drzew wzdłuż ul. Dolnej Głogowskiej**, pomiędzy ul. Głogowską a skrzyżowaniem z ul. Zachodnią/Nową Małeckiego.

Przenieść **szpaler drzew** z pasa pomiędzy jezdnią a torowiskiem na zachodnią stronę chodnika **jako element izolacji akustycznej osiedli** powstających w przyszłości pomiędzy ul. Kolejową a ul. Dolną Głogowską.

Zwrócić uwagę na brak zieleni na terenie Łazarza i potrzebę **postawienia ekranów akustycznych**.

Sprzedać pas zieleni pomiędzy ulicami Głogowską a Małeckiego właścicielowi przyległej działki i drogę rowerową wraz z chodnikiem przesunąć bliżej ulicy.

UWAGI: *rozwiązania projektowe*

SYGNALIZACJA

Na skrzyżowaniu z ulicą Głogowską powinna znaleźć się **sygnalizacja świetlna zsynchronizowana ze skrzyżowaniem ul. Głogowskiej/Roosevelta/Most Dworcowy.**

Powinno się **zlikwidować lewoskręt z ul. Dolnej Głogowskiej w kierunku ul. Głogowskiej**, aby uniknąć „kolejnego i niepotrzebnego” cyklu świateł.

Inna wersja tego postulatu: należy zaprogramować **sygnalizację, która puszcza lewoskręt z ul. Dolnej Głogowskiej w kierunku ul. Głogowskiej** tylko, gdy nie koliduje z relacją tramwajową.

PRĘDKOŚĆ POJAZDÓW

Wprowadzenie na północnym odcinku **wysepki rozdzielających kierunki ruchu** na śródmiejskiej ulicy z dopuszczalną prędkością 50km/h jest zbędne: **sztucznie poszerza pas** drogowy i stwarza wrażenie, że ulica ma charakter ciągu o większej dopuszczalnej prędkości.

Dopuszczalna prędkość powinna zostać **ograniczona do 30 lub 40 km/h**, z uwagi na komfort mieszkańców i większą pojemność drogi związaną z mniejszymi odstępami między pojazdami.

W komentarzach pojawiły się **obawy, że kierowcy nie będą się stosować do ograniczenia prędkości** do 50km/h przy prostej drodze, co dodatkowo będzie generować hałas.

Należy **wprowadzić szybki tramwaj (PST)**, co miałyby zapewnić bezkolizyjny przejazd z północy Poznania na południe (przejazd ma być „bardziej płynny i sprawny”).

UWAGI: *rozwiązania projektowe*

PRZEBIEG DRÓG ROWEROWYCH

Tunel dla pieszych i rowerzystów powinien być oddzielony od samochodowego.

Brakuje drogi rowerowej między ul. Hetmańską a ul. Potockiej oraz połączenia pieszo-rowerowego z ul. Kanałową i ul. Mottego.

Przedłużenia ul. Granicznej i ul. Gąsiorowskich powinny być pieszo-rowerowe lub być ślepyimi uliczkami, prowadzącymi od strony ul. Głogowskiej, z placem do zawracania oraz łącznikiem rowerowym z ul. Dolną Głogowską (tak jak ulica ul. Krasińskiego na Jeżycach).

Należy **wyznaczyć przejścia piesze lub pieszo-rowerowe łączące ul. Dolną Głogowską z ul. Kolejową pomiędzy istniejącymi budynkami** przy ul. Kolejowej. Przejścia powinny być lokalizowane naprzeciwko wylotów ul. Calliera, Mottego, Karwowskiego oraz planowanej „zielonej kładki” w stronę Wildy.

Koncepcja powinna uwzględniać **kontynuację drogi dla rowerów po zachodniej stronie** ul. Dolnej Głogowskiej (także pomiędzy ul. Potockiej i ul. Hetmańską).

Rozwiązania dla ruchu rowerowego od skrzyżowania z ul. Matyi do wjazdu na ul. Nową Głogowską powinny powstać jak najwcześniej.

Na **parkingu należy wymalować sierzanty rowerowe**, a metr jezdni z każdego boku wykonać w odznaczającym się kolorze.

Drogi rowerowe powinny zostać poprowadzone przed skrzyżowaniami łagodnym łukiem, bez gwałtownych załamań widocznych w projekcie.

Zamiast dwóch dróg rowerowych po 1,5 m powinno się zaprojektować **jedną dwukierunkową o szerokości 2 m**.

Odmienny wariant tego postulatu: dwukierunkowy przejazd dla rowerzystów wyznaczony znakiem P-11 powinien mieć szerokość nie mniejszą niż 3,0 m (pkt 4.2.2 dokumentu „Warunki techniczne umieszczania znaków drogowych poziomych”).

UWAGI: *rozwiązania projektowe*

RUCH SAMOCHODÓW

- Małeckiego/Gąsiorowskich

Przedłużenie ul. Małeckiego powinno być jednokierunkowe.

Odmienny wariant tego postulatu: **Ul. Małeckiego powinna przybrać formę deptaku** (który skróci drogę dla pieszych z Dworca PKP na Łazarz).

Jeden z pasów na ul. Dolnej Głogowskiej, aż do skrzyżowania z ul. Małeckiego powinien przebiegać po przeciwnej stronie torów tramwajowych.

Należy zbudować przedłużenie ul. Gąsiorowskich, jednak zrezygnować z prostego trasowania. Połączenie tego odcinka z ul. Dolną Głogowską powinno być przesunięte w lewo.

Należy zaprojektować skręt z ul. Głogowskiej w lewo w ul. Gąsiorowskich.

Skrzyżowanie z nowoprojektowaną ulicą w kierunku Wildy powinno być przesunięte na południe i wyznaczone u zbiegu przedłużonych ulic Granicznej i Gąsiorowskich.

- Głogowska/Zachodnia/Dolna Głogowska

Lewoskręt z ul. Zachodniej w Głogowską jest zbędny.

Połączenie ul. Głogowskiej z Dolną Głogowską poprzez Zachodnią powinno mieć większą przepustowość, aby przejazd nie generował korków.

Należy zlikwidować skręt z ul. Dolnej Głogowskiej w Zachodnią bądź zostawić tylko dla MPK, TAXI, służb, rowerów.

Na ul. Głogowskiej (od Centrum) **dwa pasy powinny pozwalać na skręt w lewo.**

Koncepcja powinna przewidywać **możliwość bezpośredniego wjazdu z ul. Dolnej Głogowskiej na projektowany parking** wielopoziomowy na terenach MTP.

UWAGI: *rozwiązania projektowe*

RUCH SAMOCHODÓW

- Hetmańska/Dolna Głogowska

Na wyjeździe z ul. Dolnej Głogowskiej oba pasy ruchu powinny pozwalać na skręt w prawo.

Torowisko pomiędzy pasami ruchu od strony ul. Hetmańskiej powoduje powstanie niepotrzebnego punktu kolizyjnego pomiędzy pojazdami samochodowymi a tramwajami.

Ul. Dolna Głogowska powinna być doprowadzona do wiaduktu górczyńskiego.

Inny wariant postulatu powyżej: ul. **Dolna Głogowska powinna być przedłużona do skrzyżowania ul. Góreckiej z ul. Krauthofera** (bez dodatkowego przy biurowcu Skalar).

Inny wariant postulatu powyżej: Należy przedłużyć ul. Nową Głogowską do ul. Czechosłowackiej.

Wzdłuż torów kolejowych, na Wolnych Torach powinna powstać ulica, która wiaduktem, jeszcze przed Hetmańską, dołączy do Dolnej Głogowskiej.

Na **skrzyżowaniu z ul. Hetmańską nie powinno być redukcji pasów** – wlot powinien mieć 4 pasy (lub ewentualnie 5).

UWAGI: *rozwiązania projektowe*

LINIA TRAMWAJOWA

Należy **wprowadzić bezkolizyjny przejazd „szybkim tramwajem” (PST)** – bez przystanków czy sygnalizacji (stworzenie bezkolizyjnej trasy: Hetmańska – Dworzec Zachodni – Piątkowo/Winogrody). Jest to również postulat o priorytetyzacji ruchu tramwajowego na ul. Dolnej Głogowskiej.

Należy zaprojektować przejazd tramwajowy z przyszłościowym zamysłem **przedłużenia linii do Świerczewa i Lubonia**.

Nie ma **potrzeby budowy „zwykłego” (czyli nie-bezkolizyjnego) tramwaju**, który będzie powielał niepotrzebnie tę samą trasę jak na ul. Głogowskiej – co ma wg części uczestników konsultacji zmniejszyć atrakcyjność i użyteczność nowej trasy.

Należy **odłożyć budowę linii tramwajowej w czasie** z powodu braku osób korzystających (w rejonie ul. Dolnej Głogowskiej nie ma jeszcze nowych osiedli).

Trasa tramwajowa powinna być budowana **w tym samym czasie** co jezdnia dla samochodów, jako jeden projekt.

W przypadku budowy trasy tramwajowej należy **zrezygnować z poprowadzenia linii autobusowej** ul. Kolejową, nawet obsługiwaną autobusami.

- Należy rozważyć projektować układ linii tramwajowych na przebudowywanym obszarze – w przyszłości 4 równoległe trasy tramwajowe (ul. Głogowska, Dolna Głogowska, [tory kolejowe], Wolne Tory, Wierzbice) mogą prowadzić do nadmiernego rozrzedzenia częstotliwości na poszczególnych trasach.
- Należy zaprojektować połączenie tramwajowe między planowaną trasą a Wolnymi Torami (albo wraz z projektowanym tunelem samochodowym, albo nad torami kolejowymi, mniej więcej na wysokości nowoprojektowanej ul. 10KD-L/ul. Calliera).
- Nie należy budować wspólnego torowiska dla autobusów i tramwajów.
- Przystanki przy skrzyżowaniu ul. Hetmańskiej i Kolejowej powinny mieć przejścia dla pieszych na obu ich krańcach.

REPREZENTACJE INTERESÓW

Podczas analizy geodyskusji wyraźnie zaobserwowano trzy powtarzające się rodzaje postulatów – te dotyczące udogodnień dla ruchu samochodowego, te dotyczące usprawnienia ruchu rowerowego i pieszego oraz te skupiające się na komunikacji zbiorowej. Wszystkie stanowiły wartościowy wkład w dyskusję i poruszały ważne kwestie dla projektowania nowej ulicy. Pomędzy nimi powstał spór, który oscylował głównie wokół następujących tematów: liczby pasów Dolnej Głogowskiej, idei wprowadzenia tramwaju oraz wyznaczenia jego trasy, a także dostępność Dolnej Głogowskiej dla pieszych i rowerzystów.

Najczęściej pojawiającym się elementem wypowiedzi reprezentujących interesy **kierowców** było utworzenie Dolnej Głogowskiej jako ulicy dwupasmowej, co miałoby zapewnić lepsze połączenie z centrum, dojazd do Międzynarodowych Targów Poznańskich, a także odpowiednio odciążyć ruch na ul. Głogowskiej. Dodatkowymi postulatami było stworzenie miejsc parkingowych i zwiększenie dopuszczalnej prędkości na trasie.

Przedstawiciele grupy stawiającej priorytet dla **komunikacji miejskiej** w swoich wypowiedziach szczególnie zwracali uwagę na rozbudowanie połączeń tramwajowych, zwłaszcza przedłużenie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, zwiększenie liczby przejść dla pieszych, zieleni wokół torowiska oraz utrzymanie Dolnej Głogowskiej w formie drogi jednopasmowej.

Dla osób reprezentujących interesy **rowerzystów i pieszych** najważniejsze jest, aby Dolna Głogowska pozostała jednopasmowa, a także aby jak najlepiej odpowiadała na codzienne potrzeby związane z przemieszczaniem się pieszo lub rowerem, poprzez szerokie chodniki i drogi rowerowe oraz bezpieczne przejścia dla pieszych. Postulowano też, aby ulica była projektowana tak, by zapewniła piesze i rowerowe połączenie między dzielnicami Łazarz i Wilda.

REPREZENTACJE INTERESÓW

PERSPEKTYWA KIEROWCÓW

Najczęściej pojawiającym się elementem wypowiedzi prezentujących interes kierowców była budowa Dolnej Głogowskiej jako ulicy dwupasmowej. Argumentami, które najczęściej przytaczano były:

- Tylko **dwupasmowa Dolna Głogowska jest w stanie odpowiednio odciążać ul. Głogowską**; jednopasmową ulicę niektórzy kierowcy postrzegają jako „atrapę”, która nie spełni swojego zadania i nie przyciągnie kierowców.
- Dwupasmowa trasa umożliwiłaby **lepszy dojazd na Międzynarodowe Targi Poznańskie**, które są postrzegane jako wizytówka miasta.
- Lepsza **komunikacja Łazarza i innych dzielnic z Centrum**.
- Lepszym rozwiązaniem byłoby **zrezygnowanie z tramwaju na rzecz Dolnej Głogowskiej w formie 2x2** i pozostawienie linii tramwajowej w jej obecnej formie na ul. Głogowskiej.
- Dwupasmowa Dolna Głogowska miałaby umożliwić **szybsze połączenie z autostradą A2**, a także MTP.

Poza postulatem dwupasmowej trasy, komunikowane były także takie potrzeby jak:

- Zadbanie o **miejsca parkingowe wzdłuż ulicy**.
- **Zmniejszenie liczby skrzyżowań**, a co za tym idzie przejść dla pieszych i świateł, które spowalniałyby ruch; przykładem podawanym przez osoby sympatyzujące z tą perspektywą jest niepotrzebny lewoskręt z Dolnej Głogowskiej w stronę Głogowskiej.
- Dodatkowym rozwiązaniem proponowanym przez część kierowców jest **wprowadzenie do projektu kładek**, które zastąpiłyby tradycyjne przejścia dla pieszych i pozwoliły na płynny ruch samochodowy.

REPREZENTACJE INTERESÓW

PERSPEKTYWA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

W wypowiedziach reprezentujących interesy pieszych i rowerzystów podkreślano potrzebę bezpiecznej komunikacji i przemieszczania się, a co za tym idzie – sprzeciw wobec pomysłu dwupasmowej Dolnej Głogowskiej. Zwracano zwłaszcza uwagę na takie potrzeby jak:

- Duża **liczba przejść pieszych**, które ułatwią komunikację między dzielnicami.
- **Ograniczenia prędkości** dla samochodów.
- Potrzebę zachowania lokalnego charakteru Dolnej Głogowskiej: z tej perspektywy powinna to być **ulica przystosowana do potrzeb mieszkańców najbliższych osiedli i pieszych, a nie samochodów**; tu główną obawą ze strony badanych była zmiana charakteru osiedli i obszaru planowanej Dolnej Głogowskiej z miejskiego i osiedlowego na transportowy. Uczestnicy konsultacji zwracali uwagę na ryzyko wyludnienia obszaru w przypadku i utrudnień w ruchu niesamochodowym i dwupasmowego charakteru nowej drogi.

Wypowiedzi reprezentujące tę perspektywę pozytywnie odnosiły się do projektu drogi rowerowej, poprowadzonej wzdłuż ulicy. Szczególnie istotne było dla osób dzielących taki punkt widzenia, aby droga pozostała w zaproponowanej w koncepcji formie, a nie w formie pasa rowerowego; głównym argumentem było poczucie bezpieczeństwa i częste przekraczanie prędkości przez kierowców. Pojawiało się jednak pytanie, dlaczego projektowana droga nie jest poprowadzona dalej, między ul. Hetmańską a ul. Klaudyny Potockiej.

REPREZENTACJE INTERESÓW

TRANSPORT PUBLICZNY

Komentarze dotyczące rozwiązań związanych z transportem publicznym na planowanej Dolnej Głogowskiej w większości odnoszą się do planowanej trasy tramwajowej, możliwości dalszej rozbudowy torowiska, a także poprowadzenia trasy dla autobusów.

Komentarze pisane z tej perspektywy skupiają się na:

- Utrzymaniu Dolnej Głogowskiej w formie jednopasmowej, aby **uniknąć tworzenia trasy szybkiego ruchu w centrum miasta**.
- Potencjalnej rozbudowie połączeń tramwajowych, w szczególności **połączenia nowej trasy z linią PST**, tak aby tramwaj na Dolnej Głogowskiej stanowił podwaliny pod rozbudowę PTS w stronę północnych dzielnic, takich jak Świerczewo i Luboń.
- Dodatkowych nasadzeniach i **rozbudowie projektu zieleni wokół ulicy**, w szczególności stworzeniu zielonego torowiska i pasa drzew oddzielających chodniki i tory od ulicy.
- Zaprojektowaniu dodatkowych przejść dla pieszych, które łączyłyby Dolną Głogowską z ul. Kolejową, a także dodatkowego przystanku tramwajowego przy ul. Kolejowej.

Z tej perspektywy zwraca się dodatkowo uwagę na **konieczność ograniczenia ruchu samochodowego w centrum** i skupienie się na rozbudowie **połączeń komunikacją miejską**, które zachęciłyby do rezygnacji z samochodu. W wypowiedziach można było zauważyć silne przywiązanie do wizji Poznania jako miasta nowoczesnego, ekologicznego, bez smogu, hałasu i samochodów. Jednopasmowa Dolna Głogowska z rozbudowaną infrastrukturą tramwajową pasuje do tej wizji.

REPREZENTACJE INTERESÓW

SPRZECIW WOBEC PLANÓW BUDOWY DOLNEJ GŁOGOWSKIEJ

Podczas geodyskusji pojawiły się też głosy sprzeciwu wobec planów budowy Dolnej Głogowskiej. Wśród pojawiających się argumentów „przeciw” podawano:

- Konieczność wyburzania części **zabytkowej zabudowy** otaczającej nową Dolną Głogowską, w tym zabytkowej trakcji kolejowej.
- Trasę planowanej Dolnej Głogowskiej, która w przeciwieństwie do Głogowskiej nie prowadzi do Komornik, więc **nie spełnia swojego zadania jako trasa umożliwiająca szybki wyjazd z Poznania**.
- Zbyt bliskie położenie Dolnej Głogowskiej w stosunku do kompleksu mieszkaniowego przy ulicy Kolejowej 5a, a dodatkowo możliwe zablokowanie jedyne go wjazdu na posesję przez nową ulicę. Ponadto mieszkańcy obawiają się, że nowo planowana, trasa w połączeniu z linią tramwajową oraz kolejową, będzie powodowała **zbyt duży hałas i zanieczyszczenia**.
- Ostatnim powodem, dla którego niektórzy uczestnicy konsultacji sprzeciwiają się budowie Dolnej Głogowskiej jest poczucie, że ulicę Głogowską można odciążyc i zmniejszyc na niej ruch poprzez przebudowę, czy też **rozbudowę innych ulic, np. Kolejowej, Kanałowej i Granicznej**. Uczestnicy konsultacji podawali pomysł stworzenia ronda łączącego wymienione ulice zamiast Dolnej Głogowskiej. Takie przedsięwzięcie miałoby być tańsze oraz szybsze i poprawiłoby stan już istniejących ulic.

ODPOWIEDŹ NA POSTULATY MIESZKAŃCÓW

Wszystkie uwagi, pytania i propozycje zmian zgłoszone przez mieszkańców biorących udział w geodyskusji zostaną przeanalizowane przez wydział merytoryczny ZDM i projektantów.

Odpowiedź na postulaty i uwagi mieszkańców zostanie opublikowana na stronie internetowej ZDM, w zakładce Konsultacje społeczne w terminie do 31 sierpnia 2021 roku.

INFORMACJE O KONSULTACJACH

JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA:

Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu we współpracy z Urzędem Miasta Poznania

WYKONAWCA GEODYSKUSJI:



Autorki:

Zuzanna Jezierska

Magdalena Szemioth

Konsultacja merytoryczna:

Filip Schmidt

Cezary Brudka

POZnań*zdm

Zarząd Dróg Miejskich