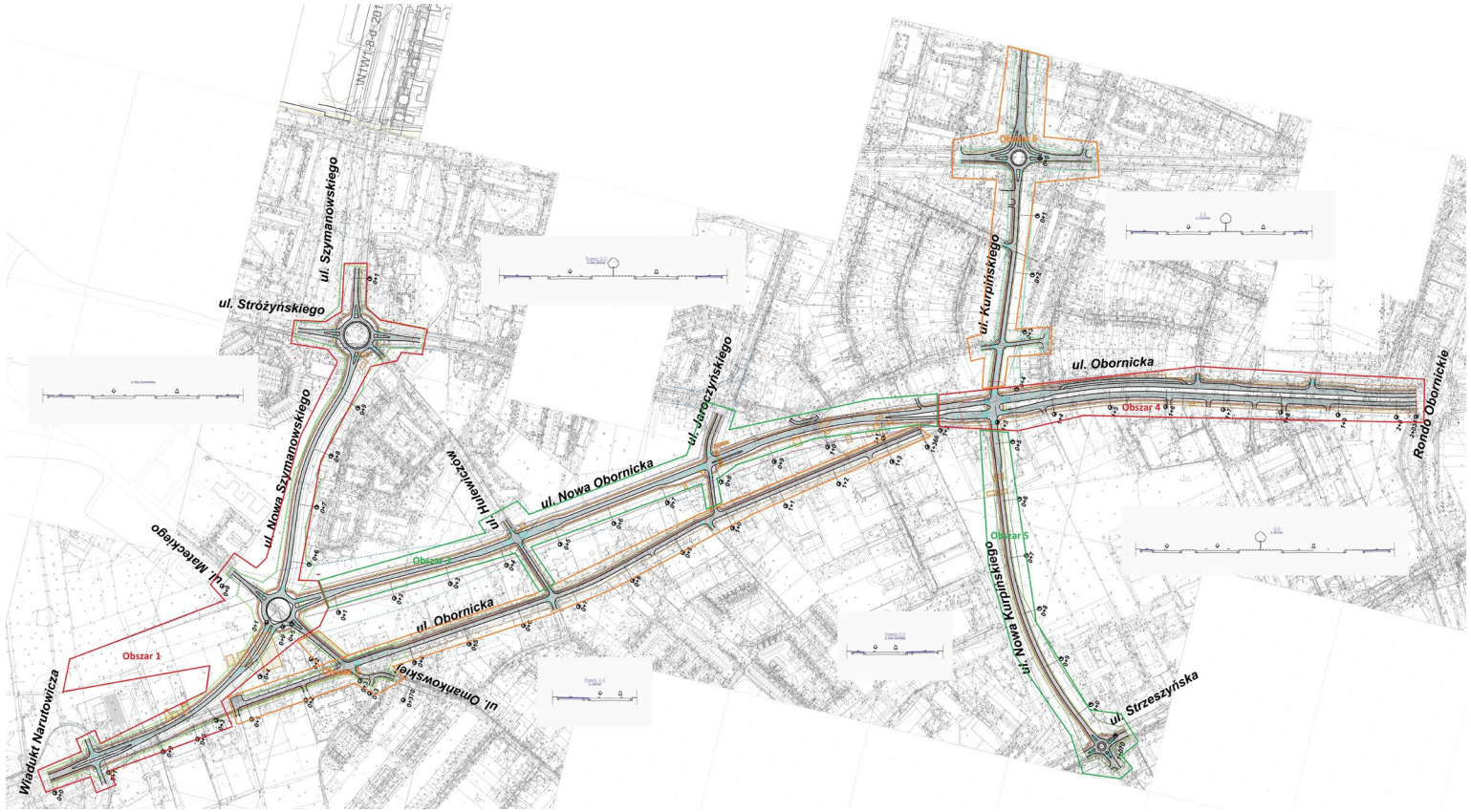
Koncepcja układu drogowego północnego Poznania
Podsumowanie konsultacji społecznych

O KONSULTACJACH

O GEODYSKUSJI

Konsultacje społeczne poświęcone koncepcji zmian w układzie drogowym północnej części Poznania trwały **od 4 do 18 października 2021r**.

Opiniowanie zostało przeprowadzone w formie tzw. geodyskusji. Na stronie internetowej konsultacje.zdm.poznan.pl zamieszczony został interaktywny plan sytuacyjny, który podzielono na 6 obszarów. Kliknięcie na wybrany obszar otwierało okno ze szczegółowym opisem proponowanych rozwiązań, w którym można było wpisać komentarz lub odpowiedzieć na wcześniej zamieszczone wpisy mieszkańców.



PRZEBIEG GEODYSKUSJI

Prezentacja koncepcji została podzielona na sześć odcinków:

1. Nowa Szymanowskiego, Nowa Obornicka i łącznik z ul. Sucholeską (objęty odrębnym opracowaniem)

2. ul. Obornicka na północ od ul. Kurpińskiego

3. Nowa Obornicka

4. ul. Obornicka od ronda Obornickiego do ul. Kurpińskiego

5. Nowa Kurpińskiego

6. ul. Kurpińskiego (obecny przebieg)

PRZEBIEG GEODYSKUSJI

Łącznie w ramach konsultacji społecznych przesłano **621 komentarzy**, z których wyodrębniono ponad **530 uwag i propozycji zmian** do zaprezentowanych rozwiązań.

Część komentarzy nie zawierała opinii lub modyfikacji koncepcji, odnosiła się do wcześniej zamieszczonych wypowiedzi lub nie była związana z tematem konsultacji.

O KONCEPCJI

Obecnie osią transportową Podolan i Piątkowa jest ul. Obornicka. Koncentruje się na niej ruch pojazdów jadących do i z centrum miasta – jest to najważniejsza droga łącząca Poznań z Suchym Lasem oraz innymi miastami położonymi na północ od stolicy Wielkopolski. To również istotna trasa położona w ciągu drogi wojewódzkiej nr 433. Jednojezdniowa geometria oraz brak alternatywnych dróg, mogących przejąć choćby część ruchu z ul. Obornickiej sprawiają, że jest to jedna z najbardziej przeciążonych poznańskich ulic.

Koncepcja, będąca przedmiotem zakończonych konsultacji społecznych, proponuje szereg rozwiązań, które poprawią warunki ruchu w rejonie ul. Obornickiej. Obejmuje ona budowę nowych i rozbudowę istniejących dróg zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi. Mowa tu między innymi o Nowej Szymanowskiego, Nowej Obornickiej i Nowej Kurpińskiego. Koncepcja uwzględnia również remont istniejącej, ul. Obornickiej i zmianę jej funkcji – z zatłoczonej drogi do ulicy lokalnej dla mieszańców i firm.

Projektowany układ drogowy został przeanalizowany i podzielony na etapy w taki sposób, aby realizacja już pojedynczych etapów przyniosła poprawę warunków ruchu. Z tego powodu w ocenie ZDM w pierwszej kolejności należy podejść do realizacji Nowej Szymanowskiego wraz z budową skrzyżowania z ul. Obornicką, Mateckiego i przebudową ul. Obornickiej na odcinku od wiaduktu im. G. Narutowicza do wspomnianego wyżej skrzyżowania (ronda). Kolejnymi etapami miałyby być budowa Nowej Obornickiej, przebudowa ul. Obornickiej pomiędzy rondem Obornickim, a ul. Kurpińskiego i remont istniejącej ul. Obornickiej.

UWAGI MIESZKAŃCÓW

Podsumowanie

Wypowiedzi uczestników konsultacji koncentrowały się na kilku powtarzających się wątkach:

- **Rozwiązania projektowe** – uwagi mieszkańców dotyczyły zmian w zaproponowanych w koncepcji elementach, takich jak forma skrzyżowań, układ pasów ruchu czy też lokalizacja chodników i dróg rowerowych.
- **Funkcjonalność** – uczestnicy dyskutowali o tym w jakim stopniu projektowany układ drogowy spełni przyjęte założenia.
- **Kwestie urbanistyczne** – komentarze koncentrowały się na zgodności rozwiązań z dokumentami planistycznymi, w szczególności Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
- **Kolejność realizacji** – uwagi dotyczyły przyjętego podziału koncepcji na etapy lub uzasadniały zmianę kolejności ich realizacji.
- **„Stara" Obornicka** – mieszkańcy wypowiadali się na temat istniejącej ul. Obornickiej i jej przyszłości, proponowali zmiany dotyczące tylko tej ulicy.
- **Nowa Obornicka** – głównym punktem komentarzy była koncepcja powstania nowej drogi, szczególnie jej przebieg i geometria.
- **Kwestie realizacyjne** – mieszkańcy dyskutowali o tym jak będzie wyglądać realizacja prac budowlanych, szczególnie w zakresie dojazdu do nieruchomości.
- **Rowerzyści** – komentarze koncentrowały się na rozwiązaniach w obszarze infrastruktury rowerowej.

Rozwiązania projektowe

Wśród uwag poświęconych ujętym w koncepcji rozwiązaniom projektowym znalazły się między innymi te dotyczące:

- Zagospodarowania pasów zieleni – mieszkańcy postulowali maksymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni pod nasadzenia nowych roślin, szczególnie drzew lub wykorzystanie drzew do wzmocnienia ograniczenia hałasu emitowanego przez nowy układ dróg.
- Charakteru skrzyżowań – pojawiały się m. in. propozycje, aby projektowane skrzyżowania skanalizowane (typu „T”) zastąpić rondami.
- Przekrój jezdni – proponowane było zaprojektowanie dodatkowych pasów do lewo- i prawoskrętów, zmianę na wybranych ulicach układu jednojezdniowego na dwujezdniowy czy też budowę buspasów.
- Ochrona przed hałasem – mieszkańcy wielokrotnie podkreślali konieczność zastosowania urządzeń ograniczających natężenie hałasu, takich jak ekrany lub tunele akustyczne.
- Sygnalizacja świetlna – uczestnicy konsultacji zwracali uwagę na potrzebę uzupełnienia lub rezygnacji z sygnalizacji świetlnej w wybranych miejscach.
- Przejścia dla pieszych – komentarze dotyczyły również uzupełnienia koncepcji o dodatkowe przejścia dla pieszych lub przesunięcia tych, które już zostały w niej ujęte.
- Transport publiczny – kilkukrotnie pojawiło się pytanie o możliwość zarezerwowania terenu pod budowę wzdłuż Nowej Obornickiej linii tramwajowej.

Funkcjonalność

W tym obszarze mieszkańcy zwracali uwagę na to w jaki sposób rozwiązania zaprezentowane w koncepcji spełnią przyjęte założenia, polegające na ograniczeniu natężenia ruchu wjazdowego do Poznania i przekierowania go w stronę linii PST i ul. Mieszka I oraz usprawnieniu ruchu wyjazdowego w stronę Suchego Lasu:

- Natężenie ruchu – mieszkańcy wyrażali obawy o wzrost natężenia ruchu na lokalnych ulicach os. Jana III Sobieskiego i Marysieńki oraz na dojeździe do przystanku PST Szymanowskiego.
- „Korki” na Obornickiej – uczestnicy podawali w wątpliwość skuteczność rozwiązań przyjętych w koncepcji w obszarze ograniczenia ruchu na „wiecznie zakorkowanej” ul. Obornickiej.
- Ruch w godzinach szczytu – część mieszkańców zwracała uwagę na niewystarczająca ich zdaniem możliwość projektowanego układu dróg do rozładowania natężenia ruchu w godzinach szczytu, szczególnie w przypadku ulic prowadzących do ul. Obornickiej (Nowej Obornickiej).
- Wiadukt nad linią kolejową – pojawiały się argumenty o konieczności powstania wiaduktu kolejowego nad towarową obwodnicą Poznania w rejonie ul. Mateckiego i Morasko.
- Atrakcyjność projektowanych rozwiązań – uczestnicy konsultacji dyskutowali na temat tego na ile proponowany układ drogowy zachęci osoby wjeżdżające do Poznania do skorzystania z parkingu „park & ride” i przesiadki na tramwaj lub autobus.

Kwestie urbanistyczne

Komentarze dotyczące tego wątku koncentrowały się na zgodności zaprezentowanej koncepcji z obowiązującymi w Poznaniu dokumentami planistycznymi, szczególnie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

- „Rozwiązania znane od dawna” - mieszkańcy zwracali uwagę, że projektowany układ drogowy jest ujęty w Studium od co najmniej kilkudziesięciu lat, a więc okresu przed powstaniem okolicznych osiedli mieszkaniowych.
- Konieczność aktualizacji Studium - część uczestników zwracała wobec powyższego uwagę, że dokumenty planistyczne wymagają aktualizacji, a charakter projektowanych dróg powinien być dostosowany do otaczającej go zabudowy. Postulowano wobec tego odejście od budowy lub rozbudowy dróg do układu dwujezdniowego oraz przyjęcie rozwiązań, które w możliwie najmniejszym stopniu będą ingerować w sąsiadującą z nimi zabudowę.
- Często poruszanym zagadnieniem był również plany budowy kolejnych osiedli w sąsiedztwie konsultowanego układu drogowego.

Kolejność realizacji

Komentarze dotyczyły głównie przyjętego w koncepcji etapowania prac. Mieszkańcy proponowali zmiany tej kolejności.

- Postulowano rozpoczęcie prac od remontu istniejącej ul. Obornickiej.
- Proponowano również wykonanie w pierwszej kolejności Nowej Kurpińskiego, która połączyłaby Podolany i Piątkowo.
- Część uczestników poparła rozpoczęcie zmian w tej części miasta od budowy Nowej Szymanowskiego i połącznie jej z istniejącą ul. Obornicką w rejonie wiaduktu im. G. Narutowicza, zgodnie z etapowaniem przyjętym w koncepcji.

„Stara Obornicka”

Wnioski i uwagi mieszkańców skupione były na zmianach dotyczących istniejącej ul. Obornickiej.

- Remont zamiast przebudowy – najczęściej pojawiającym się postulatem było odstąpienie od przebudowy układu drogowego ujętego w koncepcji i wykonanie jedynie remontu istniejącej ul. Obornickiej.
- Odciążenie „starej” Obornickiej – część uczestników wyrażała wątpliwość jakoby realizacja etapu I koncepcji wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu na ul. Obornickiej. W wielu miejscach tego rodzaju komentarze łączyły się ze wskazaną wyżej propozycją remontu drogi.
- Zmiany w pierwszej kolejności na Obornickiej – uczestnicy konsultacji zwracali również uwagę, że najbardziej palącym problemem obszaru objętego koncepcją jest obecny stan ul. Obornickiej, dlatego to od niej należy zacząć wprowadzanie zmian, niezależnie jaki miałyby one przybrać charakter - postulowano w tym miejscu albo remont albo rozbudowę drogi do układu dwujezdniowego.

Nowa Obornicka

Dyskusja dotycząca projektowanej Nowej Obornickiej koncentrowała się wokół dwóch zagadnień.

- Pierwszym był przekrój drogi – mieszkańcy postulowali budowę Nowej Obornickiej w całości w układzie 2x2, tj. dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w obu kierunkach na całej długości. Zdaniem uczestników powstanie drogi z jednym pasem ruchu w kierunku centrum miasta nie rozwiąże problemu powstających w tym miejscu korków.
- Drugi to projektowany przebieg – mieszkańcy kontestowali koncepcję zwłaszcza w tych miejscach, gdzie projektowana droga koliduje z istniejącą zabudową lub blisko z nią sąsiaduje. Podkreślano niedogodności płynące z ewentualnych wykupów gruntów lub lokalizacji w pobliżu budynków mieszkalnych.
- Pojawiły się również propozycje uwzględnienia w koncepcji i dalszych pracach projektowych miejsca na rozbudowę sieci transportu zbiorowego, tj. budowę buspasów lub linii tramwajowej.

Kwestie realizacyjne

Ta część komentarzy obejmowała uwagi dotyczące prac budowlanych.

- Organizacja ruchu i utrudnienia - mieszkańcy zadawali pytania o organizację ruchu i objazdów podczas prac, a także dopuszczenie do poruszania się w rejonie robót ciężkiego sprzętu. Obawy w związku z tym ostatnim wyrażali szczególnie mieszkańcy okolicznych osiedli.
- Pojawiły się również opinie, że w związku z etapową realizacją projektu rejon ul. Obornickiej będzie zmagał się z licznymi utrudnieniami w ruchu przez wiele lat.
- Dyskutowano także o kwestii wykupu gruntów i wyburzeń budynków kolidujących z budowanymi drogami.

Rowerzyści

Część uwag przesyłanych przez mieszkańców dotyczyła kwestii związanych z ruchem rowerów.

- Postulowano rozpoczęcie przebudowy układu drogowego od wykonania dróg rowerowych, co poprawiłoby komfort poruszania się osób niekorzystających z samochodów, a zdaniem mieszkańców, wygenerowałoby znacznie mniejsze koszty niż budowa „całych ulic”.
- Pojawiły się również pytania i propozycje dotyczące projektowanej infrastruktury rowerowej, głównie jej lokalizacji, np. zaprojektowanie drogi rowerowej po południowej stronie Nowej Kurpińskiego.
- Proponowano również rozbudowę sieci dróg rowerowych o trasę łączącą Suchy Las z centrum Poznania, a biegnącą wzdłuż ul. Obornickiej.

KOLEJNE KROKI

Co dalej?

Wszystkie uwagi, pytania i propozycje zmian przesłane przez mieszkańców w ramach konsultacji społecznych zostaną przeanalizowane przez projektantów i merytoryczny wydział ZDM. Odpowiedzi na nie zostaną opublikowane na stronie internetowej ZDM. Postulaty, które zostaną ocenione jako zgodne z przyjętymi założeniami i możliwe do wdrożenia, zostaną uwzględnione na kolejnym etapie prac.

Koncepcja będąca przedmiotem niniejszych konsultacji jest wstępnym etapem projektowania. Podjęcie dalszych działań, zmierzających do opracowania szczegółowej dokumentacji projektowej będzie uzależnione od zabezpieczenia środków finansowych na ten cel w budżecie miasta Poznania i Wieloletniej Prognozie Finansowej.

POZnań zdm

Zarząd Dróg Miejskich