



Konceptcja układu drogowego północnego Poznania
Odpowiedzi na uwagi zgłoszone
podczas 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 mieszkańców 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.



O GEODYSKUSJI

Konsultacje społeczne dotyczące 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.

W ramach konsultacji do ZDM wpłynęły również uchwały podjęte przez rady osiedli Piątkowo i Piątkowo – Północ.



Uwagi uczestników konsultacji

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.

Zaprezentowane na kolejnych slajdach odpowiedzi ZDM zostały przedstawione zgodnie z powyższym podziałem. W przypadku Rozwiązań projektowych odpowiedzi zostały przedstawione dodatkowo w postaci tabeli. Pozostałe zagadnienia zostały przeanalizowane i opatrzone komentarzami umieszczonymi w niniejszej prezentacji.

Rozwiązania projektowe

Wśród uwag poświęconych 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 – kilkakrotnie pojawiło się pytanie o możliwość zarezerwowania terenu pod budowę wzdłuż Nowej Obornickiej linii tramwajowej.

Odpowiedź ZDM:

Spośród wypowiedzi przesłanych przez uczestników konsultacji wyszczególnionych zostało ponad 100 szczegółowych propozycji zmian lub pytań dotyczących rozwiązań ujętych w konsultowanej koncepcji.

Wyodrębnione uwagi zostały przeanalizowane przez projektantów, a odpowiedzi zostały umieszczone w tabeli załączonej do niniejszej prezentacji.

Funkcjonalność

W tym obszarze uczestnicy zwracali uwagę na to w jaki sposób rozwiązania 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 wjazdowego 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 niewystarczającą 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.

Odpowiedź ZDM:

Rozwiązania komunikacyjne przedstawione w konsultowanej koncepcji wpisują się w politykę transportową Miasta Poznania.

Nie sposób w jednym projekcie koncepcyjnym przedstawić wszystkich założeń mających na celu usprawnienie ruchu kołowego jak i komunikacji zbiorowej dla północnej części miasta.

Planowana Nowa Obornicka, która jest osią nowego układu komunikacyjnego ma za zadanie poprawę warunków poruszania się wszystkich uczestników ruchu w północnej części Poznania. Będzie to możliwe dzięki zakładanej przepustowości ulicy (mniejsza liczba skrzyżowań, ograniczona dostępność do terenów przyległych) oraz poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dla rozwiązań przedstawionych w konsultowanej koncepcji przeprowadzono analizy ruchu w zakresie makro- i mikrosymulacji. Na podstawie tych analiz koncepcja została doprecyzowana w taki sposób, aby osiągnąć maksymalną poprawę warunków poruszania się wszystkich uczestników ruchu.

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.

Odpowiedź ZDM:

Planowany przebieg Nowej Obornickiej był i jest ujęty w dokumentach planistycznych miasta, w tym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Świadczy o tym fakt, iż nie zabudowano obiektami trwałymi terenów przewidzianych pod pas drogowy Nowej Obornickiej. Również uchwalone lub będące w opracowaniu plany miejscowe dla przedmiotowego zakresu obejmują przebieg nowego układu komunikacyjnego przedstawionego w koncepcji.

Należy więc zaznaczyć, że koncepcja precyzuje pewne rozwiązania komunikacyjne jednak nie definiuje od nowa korytarza komunikacyjnego dla Nowej Obornickiej, który to jest planowany w obecnym kształcie od ponad 20 lat.

Odnosząc się do argumentów związanych z natężeniem hałasu generowanego przez nowy układ drogowy należy zwrócić uwagę, że dla obecnie funkcjonującej zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej ewentualna lokalizacja ekranów akustycznych zostanie określona na etapie opracowania projektu budowlanego oraz pozyskiwania decyzji środowiskowej na kolejnych etapach prac projektowych. Lokalizacja zostanie dobrana w oparciu o obowiązujące przepisy i na podstawie opracowania "mapy uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji".

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 połączenie jej z istniejącą ul. Obornicką w rejonie wiaduktu im. G. Narutowicza, zgodnie z etapowaniem przyjętym w koncepcji.
- Były też formułowane obawy o sam etap realizacji prac w terenie i związane z tym utrudnienia w poruszaniu się na poszczególnych ulicach czy w rejonach.

Odpowiedź ZDM:

Kolejność realizacji poszczególnych etapów koncepcji będzie zależeć od możliwości finansowych Miasta Poznania, w tym możliwości pozyskania zewnętrznego dofinansowania. Kolejność przyjęta w koncepcji jest preferowana przez ZDM ze względów funkcjonalnych (Nowa Szymanowskiego) i technologicznych (Nowa Obornicka i remont Obornickiej). Nie jest jednak ostateczna. Konsultowana dokumentacja została podzielona na siedem etapów realizacyjnych, z których każdy jest traktowany tak samo priorytetowo.

W sprawie powstania łącznika drogowego pomiędzy projektowanym skrzyżowaniem Nowej Obornickiej, Mateckiego i Nowej Szymanowskiego, a ul. Sucholeską Miasto Poznań zawarło porozumienie z gminą Suchy Las w sprawie opracowania dokumentacji projektowej pn. „Integracja węzłów na północnej obwodnicy towarowej m. Poznania z miejskim transportem zbiorowym”. Wspomniany łącznik drogowy jest jednym z trzech elementów tego projektu, obok zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Sucholeskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego, parkingiem P&R, ścieżką rowerową oraz dowiązaniem do nowo projektowanego przystanku kolejowego Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a także zaprojektowania wiaduktu drogowego w ciągu ul. Biskupińskiej nad linią kolejową wraz z likwidacją przejazdu drogowo-kolejowego.

Przygotowanie dokumentacji projektowej będzie wiązało się z opracowaniem projektów tymczasowej organizacji ruchu, która zapewni obsługę komunikacyjną mieszkańcom terenów objętych inwestycją na czas prowadzonych prac w terenie.

„Stara” ul. 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.

Odpowiedź ZDM:

Ulica Obornicka nie kwalifikuje się do przebudowy przy założeniu osiągnięcia efektów takich jak poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu z jednoczesną poprawą funkcjonalności.

Zgodnie z *Warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* dla dróg klasy G (główna) i wyższych należy dążyć do ograniczenia dostępności do terenów przyległych. Dostępność ta jest jednym z głównych czynników wpływających na zmniejszenie przepustowości drogi i obniżenie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Przy obecnym zagospodarowaniu terenów sąsiadujących z ul. Obornicką oraz przy obecnej odległości pomiędzy kolejnymi skrzyżowaniami wykonanie ul. Obornickiej jako dwujezdniowej nie przyniesie zwiększenia przepustowości a jedynie przyczyni się do znacznego pogorszenia bezpieczeństwa ruchu (głównie pieszego i rowerowego). Ponadto zastosowanie takiego układu oznaczałoby konieczność kosztownego wykupu terenu i ograniczenie parkowania przy ul. Obornickiej.

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.

Odpowiedź ZDM:

Zaproponowany w koncepcji przekrój Nowej Obornickiej wynika z zapisów w dokumentach planistycznych, szczególnie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania. Koncepcja zakłada powstanie jezdni dwupasowej w kierunku Suchego Lasu i jezdni jednopasowej w kierunku centrum. Przeprowadzone analizy wykazały, że takie rozwiązanie będzie optymalne pod względem przyjętych założeń (czyli zwiększenia funkcjonalności układu dróg i obciążenia obecnej ul. Obornickiej). Jednocześnie umożliwia ono etapowanie zmian i rozbudowę do „pełnego” układu dwujezdniowego w przyszłości.

Przebieg Nowej Obornickiej wynika z obowiązujących dokumentów planistycznych, szczególnie Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.

Koncepcja w żaden sposób nie wyklucza rozwiązań wpisujących się w rozbudowę sieci transportu publicznego. Będą one przedmiotem szczegółowych analiz na kolejnym etapie prac projektowych.

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.
- Pisano także o kwestii wykupu gruntów i wyburzeń budynków kolidujących z budowanymi drogami.

Odpowiedź ZDM:

Przygotowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy układu drogowego w północnej części Poznania będzie wiązało się również z opracowaniem projektów tymczasowej organizacji ruchu, która zapewni obsługę komunikacyjną mieszkańcom terenów objętych inwestycją.

Wykupy gruntów pod planowaną inwestycję również będą przedmiotem szczegółowych analiz na etapie prac nad projektem budowlanym. Co do zasady inwestycje drogowe są projektowane w taki sposób, aby ograniczać wykupy gruntów do niezbędnego minimum.

Nieruchomości prywatne, które kolidują z projektowaną infrastrukturą zostaną wykupione za odszkodowaniem.

Planowany przebieg Nowej Obornickiej był ujęty w zapisach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zarówno w roku 2014 jak i roku 2008. Świadczy o tym fakt, iż nie zabudowano obiektami trwałymi terenów przewidzianych pod pas drogowy Nowej Obornickiej. Również uchwalone lub będące w opracowaniu plany miejscowe dla przedmiotowego zakresu ujmują przebieg nowego układu komunikacyjnego przedstawionego w koncepcji.

Infrastruktura rowerowa

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.

Odpowiedź ZDM:

Budowa spójnej sieci infrastruktury rowerowej jest bardzo istotna z punktu widzenia planów rozwoju sieci transportowej Miasta Poznania.

Należy zwrócić uwagę, iż w zakresie ruchu tranzytowego skierowanego w stronę północną wykonanie tylko i wyłącznie rozwiązań „prorowerowych” nie doprowadzi do poprawy sytuacji ruchowej na ul. Obornickiej i jej przyległych.

Dla dużych odległości pomiędzy źródłem a celem podróży transport rowerowy jest mniej atrakcyjny. Przedstawiona koncepcja nie wyczerpuje wszystkich zagadnień i tematów transportowych realizowanych i planowanych w północnej części Miasta w zakresie infrastruktury rowerowej. Koncepcja zakłada budowę dróg rowerowych wzdłuż istniejących i projektowanych dróg.

POZnań*zdm

Zarząd Dróg Miejskich