

Poznań, dnia 22 maja 2017 roku

INTERPELACJA

w sprawie **projektu Programu Drogowego Miasta Poznania na lata 2016-2025 - część południowo-wschodnia**

Program Drogowy Miasta Poznania na lata 2016-2015 opracowany przez Wydział Transportu i Zieleni ma charakter kierunkowy, określający proponowane rozwiązania liniowe i punktowe dla infrastruktury drogowej z uwzględnieniem potrzeb miasta w zakresie transportu. W tym Programie Drogowym wskazano inwestycje, których realizacja do roku 2025 powinna wpłynąć na poprawę warunków poruszania się po mieście oraz na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. W związku z procesem suburbanizacji układ drogowy miasta musi zapewniać sprawną obsługę osiedli peryferyjnych i terenów ościennych. Bogacenie się grup społeczeństwa wywołuje tendencje do chęci posiadania własnego samochodu. Docelowy układ dróg powinien przyjąć kształt opisany w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Poznania.

Dla pojazdów wjeżdżających od południa uciążliwym miejscem jest przejazd kolejowy w ul. Starołęckiej. W przypadku nadjeżdżających pociągów ruch zostaje wstrzymany. Rozwiązaniem obecnej sytuacji powinna być budowa wiaduktu na Starołęce, dzięki czemu nastąpiłaby niezależność krzyżujących się przebiegów dróg drogowych i kolejowych. Obserwowane duże potoki pojazdów determinują do podjęcia działań w celu budowy węzła dwupoziomowego w kolizyjnym punkcie.

Smuci fakt, że do inwestycji priorytetowych w projekcie ww. dokumentu z obszaru południowo-wschodniej części Poznania zaliczono tylko budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Starołęcka i Głuszyna. Budowa ronda ma na celu uspokojenie ruchu i poprawę bezpieczeństwa w ww. miejscu. Cieszy natomiast fakt, że w wykazie inwestycji postulowanych do realizacji znalazły się inwestycje:

1. Nowa Hetmańska i przedłużenie ul. Obodrzyckiej – budowa drogi w ciągu ul. Hetmańskiej od ronda Żegrze do ul. Obodrzyckiej i budowa nowego odcinka ulicy od węzła Nowa Hetmańska/Obodrzycka do węzła Krzywoustego.
2. Budowa wiaduktu Minikowo/Forteczna – budowa wiaduktu w ciągu ul. Minikowo od ul. św. Antoniego do ul. Fortecznej zapewni bezkolizyjny przejazd nad torami kolejowymi na Starołęce.
3. Ożarowska – budowa nowej drogi w ciągu ul. Ożarowskiej od skrzyżowania z ul. Łysogórska do skrzyżowania z ul. Głuszyna.
4. Przebudowa wiaduktu w ciągu ul. Baranowskiej poprzez jego poszerzenie.

Ad. 1 Połączenie ronda Żegrze nową drogą z węzłem Krzywoustego spowoduje odciążenie ronda Rataje od ruchu tranzytowego poprzez szybsze wyeliminowanie z ronda samochodów ciężarowych. Zmniejszy się ruch na ul. Żegrze i na ul. Kurlandzkiej. Powyższa inwestycja zapewni także dobre połączenie Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze, w którym tereny na wschód od ul. Obodrzyckiej

przeznacza się pod zabudowę usługową, produkcyjną i magazynową. Inwestycja ta powinna zostać zrealizowana w pierwszej kolejności.

Ad. 2 Przez przejazd kolejowy w ul. Starołęckiej przejeżdża około 12,6 tys. pojazdów na dobę. Ulica ta ma charakter drogi wjazdowo-wylotowej do/z Poznania. Zasadnym jest poszukiwanie alternatywnego korytarza transportowego w celu bezkolizyjnego pokonywania infrastruktury kolejowej i płynnego dotarcia w kierunku centrum miasta. Ten warunek spełni tylko główny wjazd na Starołękę ulicą Romana Maya a następnie poprzez nowy wiadukt na razie w ul. Minikowo a w przyszłości w ul. Nowa Romana Maya. Należy tylko zgodnie z postulatami mieszkańców zrezygnować z parametrów ul. Romana Maya zakładanych w Studium i zbudować ulicę jednojezdniową. Tylko nieznaną rzeczywistość realii Starołęki może tłumaczyć fakt stwierdzenie w Programie Drogowym, że nie ma konieczności ingerencji w obecną strukturę ulicy Romana Maya. Proponowane przez Wydział Transportu i Zieleni rozwiązanie, żeby cały ruch z nowego wiaduku wpuścić w ul. Forteczną spowoduje tylko nieznacznie zmniejszenie ruchu w ul. Starołęckiej i spowoduje konieczność przebudowy ul. Fortecznej na odcinku od wiaduku do ul. Starołęckiej z budową nowego, bezpiecznego skrzyżowania Starołęcka/Forteczna z sygnalizacją świetlną. Zaproponowany przez WTiZ wariant spowoduje też znaczny wzrost ruchu samochodów w ul. Unii Lubelskiej, czemu się sprzeciwiają mieszkańcy osiedla Enklawa. Wpuszczenie całego ruchu z Minikowa w ul. Forteczną nie usprawni przemieszczania się na Starołęcę i nie będzie zapobiegało skutkom rosnącego zatłoczenia motoryzacyjnego.

Proszę o informację jaki byłby orientacyjny koszt budowy nowego wiaduku oraz jaki byłby koszt przebudowy ww. odcinka ul. Fortecznej i skrzyżowania Starołęcka/Forteczna a jaki koszt przebudowy ul. Romana Maya (ulica zbiorcza, jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu)? Czy planowany wiadukt będzie uwzględniał możliwość budowy w przyszłości III Ramy i torów dla Kolei Dużych Prędkości?

Ad. 3 Konsekwencją budowy wiaduku nad torami kolejowymi na Starołęcę jest konieczność budowy ww. odcinka ul. Ożarowskiej. Z drogi tej korzystać będą głównie kierowcy poruszający się ul. Głuszyna. Prognozy wskazują, że z nowej infrastruktury korzystać będzie około 6,9 tys. użytkowników, co przy zwiększonym ruchu z kierunku Czapur oznacza odciążenie wjazdu do Poznania ul. Starołęcką. Równoległe z tą inwestycją musi zostać wybudowany wiadukt Romana Maya lub zostać zmodernizowany wiadukt w ul. Baranowskiej z przebudową ulicy Gołężyckiej.

Ad. 4 Przebudowa wiaduku w ciągu ul. Baranowskiej poprzez jego poszerzenie wiąże się z przebudową ul. Gołężyckiej.

Proszę o porównanie kosztów budowy wiaduku Romana Maya z przebudową ul. Romana Maya (ulica zbiorcza, jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu) z kosztami przebudowa wiaduku w ciągu ul. Baranowskiej z przebudową ul. Gołężyckiej (ulica zbiorcza, jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu)?

Czy wariant z przebudową ww. wiaduku uwzględnia konieczność budowy nowych torów dla Kolei Dużych Prędkości?

Uprzejmie proszę o odpowiedź w formie pisemnej.

Z poważaniem



Zbyszko Górny