

TAK ZMIENI SIĘ POZNAŃ

DODATEK MIASTA POZNANIA



Projekt Centrum,
czyli
tchnąć życie
w serce Poznania

Pora
na tory
dla tramwaju
na Naramowice!

Tutaj
wiadukt,
a tam
kładka

Komunikacja na pierwszym miejscu

Dla pasażerów komunikacji miejskiej wydzielone torowisko, wydłużone przystanki tramwajowo-autobusowe albo buspas, dla pieszych nowe chodniki, a dla kierowców dodatkowe pasy ruchu. Na inwestycjach drogowych na Ratajach, Śródcie i Garbarach mają zyskać wszyscy uczestnicy ruchu.

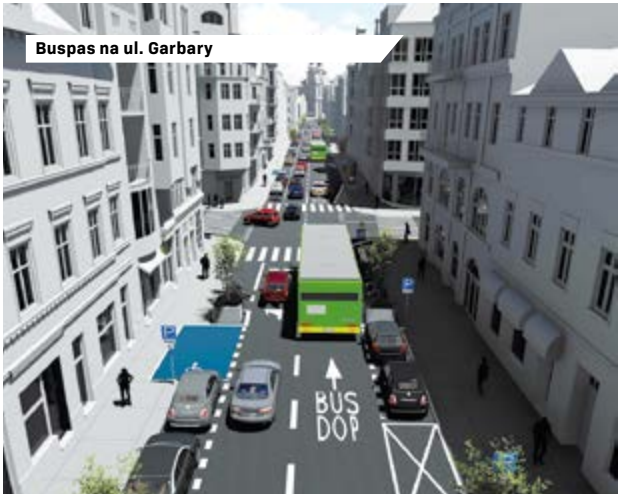
Przygotowując kolejne projekty związane z usprawnieniem komunikacji, władze miasta starają się zapewnić komfort wszystkim użytkownikom ruchu. Dobrym przykładem takiej polityki jest przebudowa ronda Rataje, czyli niewralgicznego punktu w układzie komunikacyjnym prawobrzeżnego Poznania.

Wygodniejsze rondo Rataje

Ten sporej wielkości węzeł drogowy, a jednocześnie przesiadkowy dla pasażerów transportu publicznego, od dawna domagał się przebudowy. Inwestycja rozpoczęła się pod koniec marca od prac na dworcu autobusowym Rataje. Do końca czerwca wymieniona zostanie tam nawierzchnia placu manewrowego i postojowego. Wyremontowane i dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zostaną także perony pasażerskie.

Znacznie większy i powodujący więcej utrudnień front robót ruszy z początkiem wakacji i obejmie już samo rondo Rataje oraz dochodzące do niego ulice. Wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego (od ul. Serafitek do ronda), na ul. Jana Pawła II (od ul. Kórnickiej do ronda) oraz na ul. Zamenhofs (od ul. Piłsudskiego do ronda), powstanie wydzielone, ciche torowisko tramwajowo-autobusowe. Istniejące przystanki tramwajowe zostaną wydłużone i będą obsługiwały zarówno pasażerów tramwajów, jak i autobusów. Takie rozwiązanie ułatwi przesiadki pomiędzy pojazdami. Z kolei kierowcy, po remoncie jeździć będą po nowej nawierzchni, na której znajdą się dodatkowe pasy ruchu.

Przy tak dużym zakresie inwestycji, nie obędzie się zapewne bez kłopotów dla zmotoryzowanych i pasażerów. Prace zostały podzielone na etapy tak, by możliwie je minimalizować i nie zamykać całego ronda na raz. – Inwestycja nie będzie trudna pod kątem budowlanym, ale może być pod względem społecznym. Wspólnie z wykonawcą będziemy informować o wszystkich działaniach na placu budowy oraz o zmianach organizacji ruchu – zapowiadają urzędnicy.



Poza torowiskiem i jezdnią, przebudowane i rozbudowane zostaną oświetlenie drogowe, monitoring wizyjny, kanalizacja teletechniczna i sygnalizacja świetlna. W okolicy ronda powstaną też nowe chodniki, ścieżki rowerowe i mała architektura. – To bardzo ważne rondo w przestrzeni miasta. Na przebudowie zyskają wszyscy użytkownicy ruchu – pasażerowie, kierowcy, piesi i rowerzyści – zaznacza Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta Miasta Poznania.

Przebudowa ronda Rataje potrwa do końca 2021 r. i pochłonie 151,8 mln zł, z czego 106,6 mln zł to unijne dofinansowanie. Warto też dodać, że w ramach tego zadania zakupiono również 15 autobusów elektrycznych.

Garbary dla autobusów, Jana Pawła II dla kierowców

Mniejsze, choć również bardzo istotne dla usprawnienia komunikacji, inwestycje drogowe toczą się już również na Garbarach i ul. Jana Pawła II. Powstający na Garbarach buspas to odpowiedź miasta na postulaty mieszkańców, którzy najpierw w specjalnym „Raportie o stanie ul. Garbary” w 2017 r., a później w konsultacjach społecznych (lata 2018-2019), dali wyraz swojej dezaprobachie dla zbyt dużego ruchu samochodowego na tej ulicy. Garbary przez lata funkcjonowały bowiem jako swoista trasa dla tranzytu między dzielnicami, z korkami, w których tkwiły autobusy MPK i zastawionymi samochodami chodnikami...

Na szczęście metamorfoza ulicy, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, już trwa. Po pierwsze, po zakończeniu trwającego remontu nawierzchni, wytyczony zostanie nowy buspas. Obecnie autobusy jeżdżą specjalnym pasem jedynie na odcinku rozpoczynającym się za ul. Długą i dochodzącym do skrzyżowania z ul. Krakowską. Nowy odcinek, który ma być gotowy do wakacji, będzie się rozpoczynać już w rejonie skrzyżowania z ulicą Estkowskiego, co oznacza, że pas z preferencjami dla transportu publicznego będzie liczył już ponad 1 km! Jak zawsze buspasem będą mogły jeździć taksówki, pojazdy służb miejskich i elektryczne, a także rowery, motocykle oraz motorowery.

Poza zmianą organizacji ruchu, poprawi się również jakość przestrzeni ulicy. Od ul. Wielkiej do placu Bernardyńskiego pojawi się zielen w donicach oraz ławki.

Kierowcom pozostanie natomiast do dyspozycji jeden pas ruchu z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz., co oznacza, że z pewnością Garbary nie będą już służyć jako trasa tranzytowa. Alternatywą dla kierowców przemieszczających się z północy Poznania na południe będzie jednak poszerzona ul. Jana Pawła II. Na odcinku od ronda Śródka do wysokości budynku Poznańskiego Centrum Superkomputerowo-Siecowego w ostatnich dniach oddano do użytku trzeci pas ruchu. Dzięki niemu oraz dwóm pasom do skrętu w prawo w ul. Wyszyńskiego w ul. Jana Pawła II (wcześniej był tylko jeden) poprawi się bezpieczeństwo i płynność przejazdu na całym rondzie Śródka.

Rataje: tutaj tramwaje przyspieszają

Wyremontowane „zielone” torowisko, estetyczne przystanki i szybko kursujące tramwaje na Górnym Tarasie Rataj to wzorcowy przykład modernizacji użytkowanej od lat trasy. Dodatkowo w tej części miasta powstaje zupełnie nowy odcinek torów – wzdłuż ul. Unii Lubelskiej.

Pierwsze tramwaje wjechały na osiedla wybudowane na Górnym Tarasie Rataj w 1985 r. Prawdopodobnie nigdy nie kursowały już tak szybko, jak w początkach jej użytkowania. Dzięki kompleksowemu remontowi wysłużonego torowiska dzisiejsi mieszkańcy też mogą się wreszcie przekonać, jak działa szybki, wygodny i cichy transport publiczny, z nowoczesnymi tramwajami. Przebudowa trasy na odcinku od os. Lecha do ronda Żegrze (ul. Chartowo i Że-



grze) dobiegła już końca, a w kolejce do remontu czeka odcinek od ul. Kórnickiej do os. Lecha. Cała licząca ponad 4 km trasa na Górnym Tarasie Rataj zyska nowe oblicze do 2023 r.

To jednak nie koniec inwestycji tramwajowych w tej części Poznania, bowiem w budowie jest już także zupełnie nowy odcinek torowiska – od ronda do osiedli przy ul. Unii Lubelskiej i Falistej.

I choć nowa, zakończona pętlą trasa tramwajowa będzie liczyła niewiele, bo ok. 800 metrów długości, to jest dobrym przykładem planowania miasta z wyprzedzeniem. W okolicach ul. Unii Lubelskiej mieszka dziś ponad 2 tys. osób, ale w przyszłości liczba ta ma wzrosnąć nawet do kilkunastu tysięcy. Na istniejących w tej okolicy nieużytkach przewidziano wielorodzinną zabudowę mieszkaniową i usługową, jak i szkołę, przedszkole, czy tereny przeznaczone na sport i rekreację oraz zielen. Tramwaj z pewnością dodatkowo podwyższy wartość tego terenu.

W ramach wartej 50 mln zł budowy nowej trasy powstanie jeden nowy przystanek oraz zintegrowany węzeł przesiadkowy przy pętli na ul. Falistej. Układ torów tramwajowych i przystanków autobusowych zaprojektowano tak, by umożliwić przesiadanie się na zasadzie „drzwi w drzwi” z tramwaju na autobus i odwrotnie.

Do nowego węzła dojadą tramwaje linii 5 i autobusy linii 174. Pierwsze kursy planowane są już na początek przyszłego roku. Ponadto, w przyszłości, po przebudowie wiaduktu na ul. Gołężyckiej będzie możliwe również doprowadzenie do nowego węzła linii autobusowych obsługujących Minikowo.



Wizualizacja trasy tramwajowej na ul. Ratajczaka

Projekt Centrum, czyli tchnąć życie w serce Poznania

Rewitalizacja ul. Święty Marcin stała się załącznikiem szerokich zmian, które zupełnie na nowo zdefiniują śródmieście Poznania. Rok po roku, ulica po ulicy zyskujemy uporządkowaną przestrzeń, która zachęca do spacerowania i spędzania czasu w centrum.



Ul. Święty Marcin zyska więcej zieleni

Pamiętacie puste witryny po dawnych sklepach lub punktach gastronomicznych, ciągnące się wzdłuż ul. Święty Marcin? Nierówne chodniki, dziurawą jezdnię i powykrzywiane tory tramwajowe, po których snuły się stare tramwaje?

Musicie to pamiętać, nawet jeżeli dziś widzicie tam zupełnie inny świat, bo w końcu Święty Marcin dosłownie dogorywał na oczach wszystkich jeszcze zaledwie 5-6 lat temu! Ale też już wtedy było wiadomo, że najbardziej reprezentacyjną i najsłynniejszą ulicę Poznania czeka gruntowna metamorfoza.

Święty Marcin na dobry początek

Mieszkańcy powinni brać czynny udział przy zmianach, dlatego przed rozpoczęciem wszystkich inwestycji, które odmieniły później ul. Św. Marcin, przeprowadzono konsultacje społeczne. W ramach nich zorganizowano m.in. wspólne warsztaty przedstawicieli społeczności lokalnych oraz ekspertów, którzy służyli wsparciem i odpowiadali na pytania o estetykę, urbanistykę czy zieleni. Wnioski z konsultacji społecznych posłużyły za wytyczne do konkursu urbanistyczno-architektonicznego na przebudowę ulic w centrum Poznania.

Dalszy ciąg już znacie – Święty Marcin na odcinku między ul. Gwarną i Ratajczaka zmienił się nie do poznania. Na nowych i poszerzonych chodnikach wyrosły nie tylko drzewa, krzewy i klomby, ale także kawiarniane ogródki. Pojawiła się mała architektura, nowe ławki, siedziska, nowoczesne oświetlenie dodało klimatu, a spod nóg pieszych zaczęła nawet tryskać woda.

Dodajmy do tego wyremontowane torowisko, nowy przystanek tramwajowy na wysokości ul. Ratajczaka, infrastrukturę rowerową i zmiany ograniczające ruch samochodowy. Mało? Oczywiście, że mało, bo centrum Poznania zasługuje na rewitalizację więcej niż jednego fragmentu ulicy, choćby i była to ulica najważniejsza. Tym bardziej, że szybko okazało się, jak ożywcze dla ul. Św. Marcin okazały się pierwsze zmiany. To już dziś zupełnie inne miejsce, na które wróciły usługi, gastronomia, no i przede wszystkim poznaniacy. Dlatego więc nie kontynuować takich zmian na innych ulicach?

Spokojnie, bo to jest centrum

Przemiana pierwszego odcinka ul. Św. Marcin była dopiero zwinstunem rewolucji, jaką przechodzi już śródmieście. Projekt pod nazwą Centrum, który rozpoczął się od opisanych wyżej zmian, to największa inwestycja rewitalizacyjna w historii Poznania. Dotyczy ulic: Święty Marcin, Al. Marcinkowskiego, Gwarnej, Fredry, Mielżyńskiego, 27 Grudnia, pl. Wolności, Towarowej i Ratajczaka. Projekt Centrum zakłada przebudowę obejmującą zarówno infrastrukturę drogową, jak i podziemną. W grę wchodzi remont istniejących torowisk tramwajowych i budowa nowej trasy oraz uspokojenie ruchu samochodowego. Dzięki zwężeniu jezdni, poszerzone będą chodniki i wytyczone przestrzenie dla rowerów. Przybędzie też zieleni. Wszystko po to, by centrum znowu mogło tętnić życiem i przyciągać mieszkańców.

Ze względu na dużą skalę inwestycji realizację podzielono na etapy. Przetarg na pierwszy z nich, którego częścią była już rewitalizacja fragmentu ul. Św. Marcin, będzie ogłoszony w II połowie tego roku. Prace budowlane mają potrwać do przełomu 2021 i 2022 r. Koszt 179 mln zł (w tym ponad 45 mln zł unijnego dofinansowania) planuje się wykonać takie inwestycje jak:

- Przebudowa skrzyżowania Św. Marcin – al. Niepodległości – Towarowa. Wybudowany zostanie prawoskręt dla tramwajów jadących ul. Towarową w ul. Św. Marcin, powstanie również przejście dla pieszych między pl. Mickiewicza a Akademią Muzyczną. Po obu stronach ul. Św. Marcin zaplanowano dwukierunkowe drogi rowerowe.
- Przebudowa ul. Św. Marcin wraz z Al. Marcinkowskiego na odcinku od ul. Ratajczaka do pl. Wolności. Wyremontowane zostanie m.in. torowisko tramwajowe.
- Przebudowa ul. Św. Marcin przed CK Zamek do ul. Gwarnej obejmująca m.in. wymianę torów i budowę drugiego przystanku tramwajowego (brakującego – w stronę Kaponiery), poszerzenie chodników, nasadzenia drzew.
- Przebudowa ul. Gwarnej i 27 Grudnia, z modernizacją torowiska i budową prawoskrętu dla tramwajów jadących ul. 27 Grudnia w ul. Mielżyńskiego przy Okrąglaku.

Tramwaj w Ratajczaka – to się naprawdę wydarzy!

Drugi etap Projektu Centrum przyniesie z kolei zmiany, które wykracza poza śródmieście i wpłyną na życie mieszkańców Wildy, a nawet Dębca. Chodzi bowiem o budowę trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka (od ul. Królowej Jadwigi do ul. 27 Grudnia), o której przez lata mówiło się, że jest najbardziej potrzebną i bodaj najbardziej opłacalną inwestycją torową w naszym mieście. Tramwaje kursujące z Wildy do centrum przez ul. Strzelecką to jeden z najbardziej nieszczęśliwych i najdroższych objazdów, jakie serwuje się pasażerom tramwajów. Trasa w ul. Ratajczaka skróci ten przejazd o dobrych kilka minut, co oznacza duże oszczędności. Jej rola w układzie torowisk w mieście może być jeszcze większa. Trasa jest także elementem szerszego planu władz miasta, dotyczącego stworzenia osi komunikacyjnej między północą a południem Poznania. W przyszłości będzie można poprowadzić tramwaj z Ratajczaka dalej – w ul. Młyńską do ul. Solnej i Pułaskiego.

Prace zaplanowane na lata 2021-2022 odmienią też całą ul. Ratajczaka. Wraz z wybudowaniem tzw. cichego torowiska ograniczony zostanie ruch samochodowy. Według koncepcji projektowej strefa zamieszkania będzie na odcinku od Św. Marcin do Ogrodowej, a to oznacza, że pierwszeństwo będą tam mieli piesi. Na ulicy pojawią się też nowe ławki, stojaki rowerowe, posadzone będą dodatkowe drzewa i wprowadzone zostanie więcej zieleni.

Na inwestycję zaplanowaną w ramach II etapu Projektu Centrum zarezerwowano 130 mln zł, przy czym miastu udało się uzyskać aż 60 mln zł wsparcia ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Pora na tory dla tramwaju na Naramowice!

Jedna z największych inwestycji komunikacyjnych w historii miasta nie tylko zapewni mieszkańcom bezkolizyjny transport publiczny, ale i odblokuje zakorkowaną ul. Naramowicką. Budowa nowej trasy tramwajowej i układu komunikacyjnego właśnie się rozpoczyna.

Liczne osiedla, jakie w ciągu ostatnich 20 lat powstały na Naramowicach i związany z tym skokowy przyrost ludności, sprawiły, że dojazd z i do tej części miasta stał się prawdziwą udręką. I to bez wyjątku dla wszystkich, bo w korkach utknęli i kierowcy, i pasażerowie autobusów miejskich. Nawet rowerzyści nie mogą mówić o komfortowych warunkach jazdy ul. Naramowicką, która stanowi główną trasę dojazdową w kierunku centrum.

Przez wiele lat dyskusje o możliwościach poprawy sytuacji nie przekładały się na konkretne działania. – To inwestycja, która będzie miała wpływ na funkcjonowanie Poznania przez następnych kilkadziesiąt lat – uważa Jacek Jaśkowiak. I pewnie tak właśnie będzie, bo zakres całego przedsięwzięcia jest ogromny.

Ratunek dla Naramowic

Aktualnie budowa trasy tramwajowej na Naramowice zakłada powstanie, w etapach, dwóch nowych odcinków tras tramwajowych:

- I etap
 - od pętli Wilczak do przystanku końcowego „Błażeja” na Naramowicach,
- II etap
 - od skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego, ulicą Szelągowską do pętli Wilczak.

Łącznie ma powstać blisko 6 km nowej trasy tramwajowej, a układaniu nowych torów towarzyszyć będzie przebudowa przylegającego układu drogowego i systemu ścieżek rowerowych.

Przed nami pierwszy etap, obejmujący budowę nowego, liczącego 3,3 km odcinka torowiska tramwajowego od pętli Wilczak do okolic ul. Błażeja. Tramwaj pojedzie najpierw wzdłuż ul. Naramowickiej (po jej zachodniej stronie) do ul. Lechickiej, dalej bezkolizyjnie, wiaduktem nad nowo wybudowanym węzłem drogowym Naramowicka/Lechicka, a następnie wzdłuż tzw. ul. Nowa Naramowicka (po jej zachodniej stronie). Na trasie tramwaju powstaną siedem nowych przystanków: Serbska, Włodarska, Lechicka/Naramowicka, Naramowice, os. Łokietka, Jasna Rola, Błażeja.

W ramach inwestycji rozbudowany zostanie także układ drogowy, który odkorkuje tę część miasta. Nową nawierzchnię zyska ul. Naramowicka na odcinku od ul. Słowiańskiej do Lechickiej, zmodernizowane zostaną też skrzyżowania z ulicami Serbską, Czarna Rola, Włodarską i Ziarnistą. Od podstaw wybudowana zostanie z kolei dwujezdniowa ul. Nowa Naramowicka, którą połączy z istniejącym odcinkiem Naramowickiej fragment ul. Nowej Stoińskiego. Dużym wyzwaniem będzie budowa nowego węzła na skrzyżowaniu ul. Naramowickiej i Lechickiej, nad którym tramwaj przejedzie górą. Całość uzupełni nowe zagospodarowanie terenu związane z infrastrukturą pasażerską i pieszo-rowerową, a także zielenią i małą architekturą.

3,3 km

długość torowiska wzdłuż
Naramowickiej

7,5 km

długość dróg, łącznie
z dojazdowymi i skrzyżowaniami

7

liczba nowych przystanków
tramwajowych na trasie
do Naramowic

12 minut

orientacyjny czas przejazdu
tramwaju po całej nowej trasie

Jest szansa,
że fragmentem nowej
trasy od Słowiańskiej
do Włodarskiej pierwsze
tramwaje zaczną
kursować
wahadłowo
już za rok!

Pierwsze „wahadło” już za rok?

Choć budowa pierwszego etapu nowej trasy rozpoczęła się już pod koniec 2018 r. od zamknięcia i rozbiórki pętli na Wilczaku i kontynuowana była rozbiórkami budynków na trasie przyszłego tramwaju, to tak naprawdę właśnie teraz, w maju, zobaczymy jak inwestycja wkracza w decydującą fazę. Roboty budowlane ruszają jednocześnie zarówno na odcinku trasy od ul. Słowiańskiej do Lechickiej, jak i na planowanym węźle Lechicka/Naramowicka. – Ta dobra wiadomość oznacza jednak utrudnienia komunikacyjne, bo wraz z rozpoczęciem robót częściowo zamknięta zostanie ul. Naramowicka między ul. Słowiańską a Lechicką. Całkowite wyłączenie z ruchu poszczególnych odcinków drogi pozwoli skrócić czas trwania robót. W nie dłuższy niż rok powstanie odcinek trasy tramwajowej do ul. Włodarskiej – mówi Justyna Litka, prezes spółki Poznańskie Inwestycje Miejskie, która realizuje budowę tramwaju na Naramowice. Jeżeli ten plan się powiedzie, jest szansa, że już za rok nowym odcinkiem od Słowiańskiej do Włodarskiej, zaczną kursować wahadłowo pierwsze tramwaje! – Mamy deklarację wykonawcy i wspólnie będziemy dążyć



Skrzyżowanie Naramowicka-Serbska z nową trasą tramwajową





Nowe buspasy na czas budowy

W pierwszym etapie zasadniczych prac budowlanych na ul. Naramowickiej zostanie wstrzymany ruch od ul. Słowiańskiej do zjazdu przy ul. Naramowickiej 31 oraz od ul. Serbskiej do ul. Lechickiej. Przejazdne w obu kierunkach pozostaną ulice przecinające: Serbska oraz Włodarska/Ziarnista, a na skrzyżowaniu ul. Lechickiej i Naramowickiej zmieni się organizacja ruchu.

Alternatywą dla samochodów w czasie objazdów będzie transport publiczny, funkcjonujący na tym obszarze dzięki siatce buspasów:

- na ul. Szelągowskiej - na odcinku od przystanku „Winogrody n/ż” do skrzyżowania Wilczak/Słowiańska (wlot południowy),
- na ul. Szelągowskiej - wydłużony buspas w kierunku centrum od ul. Winogrody do ul. Na Stoku,
- na ul. Murawa - w kierunku ul. Słowiańskiej, między rondem Solidarności i ul. Słowiańską,
- na ul. Murawa - w kierunku ul. Lechickiej, między rondem Solidarności i ul. Lechicką,
- ul. Słowiańska - odcinek od ul. Zagrodniczej do ul. Naramowickiej/Szelągowskiej,
- ul. Słowiańska - odcinek od ul. Zagrodniczej do ul. Murawa,
- ul. Serbska - między rondem Solidarności a ul. Naramowicką,
- ul. Serbska - między ul. Wilczak a ul. Lechicką,
- ul. Stoińskiego - w obu kierunkach między ul. Łużycka a Umultowską,
- ul. Wiechowicza - w obu kierunkach między ul. Mieszka I/Szeligowskiego a Umultowską,
- ul. ks. Mieszka I - między ul. Słowiańską i ul. Pułaskiego (w stronę centrum).

Infrastruktura autobusowa przewidziana jest również w rejonie węzła Lechicka/Naramowicka. W przeciwieństwie do pozostałych pojazdów, autobusy będą mogły skręcić z ul. Lechickiej od strony mostu Lecha w lewo w ul. Murawa oraz jadąc od ul. Murawa ulicą Lechickiej w lewo z wykorzystaniem łącznika przy stacji paliw Lotos w kierunku ul. Naramowickiej. Autobusy zostaną także uprzywilejowane na skrzyżowaniu Murawa/Słowiańska (wlot północny) oraz na skrócie w lewo w ul. Słowiańską.

Wszystkie informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w czasie robót drogowych na Naramowicach znajdziesz na www.ztm.poznan.pl i www.mpk.poznan.pl, a o inwestycji - www.tramwajnanaramowice.pl

do tego, by prace te wykonać możliwie szybko oraz, co niezwykle ważne, by zwieńczeniem tego procesu było uruchomienie tramwaju wadłowego na nowym odcinku torowiska, pod warunkiem, że obecna sytuacja związana z epidemią nie ulegnie pogorszeniu – zastrzega prezes PIM.

Władze miasta także są pełne optymizmu. – Mimo obecnej sytuacji inwestycje w Poznaniu przebiegają bez problemów, a w niektórych przypadkach nawet szybciej niż zakłada harmonogram. Budowa trasy tramwajowej na Naramowice i całego układu drogowego przy niej, to kluczowa i największa obecnie inwestycja w naszym mieście. Zakładam, że tak jak inne przedsięwzięcia nadzorowane przez Poznańskie Inwestycje Miejskie, tak i ta przebiegnie sprawnie – mówi Jacek Jaśkowiak, prezydent Poznania. – Mieszkańcy będą musieli przygotować się na czasowe utrudnienia i tymczasową organizację ruchu podczas prowadzonych prac. Jednak, gdy inwestycja się zakończy, zyskają dogodny dojazd do centrum tramwajem, który będzie bardzo dogodną alternatywą dla samochodu – dodaje.

Cały pierwszy etap trasy Naramowice ma się zakończyć wiosną 2022 roku. Inwestycja znacząco ułatwi dojazd do tej części miasta. Mając do dyspozycji wygodny, bezkolizyjny dojazd do centrum transportem publicznym, z pewnością wiele osób wybierze właśnie komunikację zbiorową, zamiast samochodu. Tramwaj przejedzie cały nowy odcinek w zaledwie 12 minut! A to wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i obniży poziom hałasu w okolicy. Dzięki całkowicie przebudowanej infrastrukturze drogowej, z uwzględnieniem potrzeb rowerzystów, poprawi się też bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Ten tramwaj to tylko początek

Co ciekawe, na końcu nowego odcinka w okolicach ul. Błażeja nie będzie zwykłej pętli tramwajowej. Zamiast niej powstanie tzw. ślepy tor, który obsługiwać mają zakupione niedawno dwukierunkowe Moderusy Gamma, wyposażone w kabiny z przodu i z tyłu oraz w drzwi z obu stron pojazdu. Dlaczego? To furka do dalszego rozwoju sieci tramwajowej. W przyszłości tramwaj ma pojechać jeszcze dalej na północ w kierunku Umultowa. To jednak na razie pieśń przyszłości. Wcześniej powstanie zapewne II etap trasy, czyli nowy odcinek w kierunku centrum – od pętli Wilczak, dalej ul. Szelągowską do skrzyżowania ul. Garbary i Estkowskiego, które zostanie przebudowane.

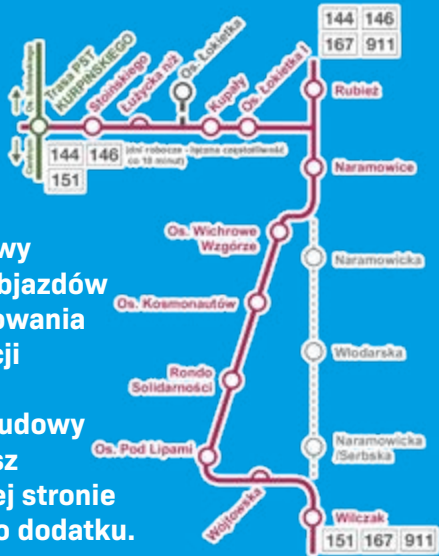
Budowie tego odcinka torowiska towarzyszyć będą modernizacja ul. Szelągowskiej, przebudowa skrzyżowania Szelągowskiej z ul. Armii Poznań, remont i budowa nowych dróg rowerowych oraz przebudowa wiaduktu kolejowego przy stacji Poznań-Garbary, która wydaje się obecnie największym wyzwaniem dla przyszłych projektantów trasy. Na razie trwają prace przedprojektowe oraz przeprowadzono konsultacje społeczne. Harmonogram realizacji jeszcze nie powstał, zależy on bowiem od możliwości finansowych miasta w kolejnych latach.

W przyszłości komunikację publiczną na Naramowicach ma usprawnić jeszcze jedna inwestycja. Przy ul. Karpiej planowana jest budowa przystanków i pętli autobusowej. Spółka PIM, na wniosek Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu, podpisała już umowę z wykonawcą dokumentacji projektowej inwestycji. Uzupełni ona układ komunikacyjny w tej części miasta. – Projekt dla pętli jest przykładem działania perspektywicznego na rzecz przyszłego, docelowego układu komunikacyjnego, jaki będzie wprowadzany na Naramowicach po realizacji II etapu trasy tramwajowej – wskazuje Jan Gosiewski, dyrektor ZTM Poznań. – Na Naramowicach, po otwarciu trasy zmieniony zostanie przebieg części linii autobusowych, tak żeby dowoziły one mieszkańców do tramwaju a nie bezpośrednio do centrum. To modelowe rozwiązanie, z powodzeniem zastosowane w przypadku Poznańskiego Szybkiego Tramwaju lub trasy na Franowo, gdzie tramwaj także stanowi oś komunikacji – dodaje.

Uwaga na utrudnienia!

Jeżeli nie macie możliwości zrezygnowania z samochodu, to omijajcie rejon ul. Naramowickiej!

Na dwóch odcinkach - od ul. Słowiańskiej do zjazdu przy ul. Naramowickiej 31 (przed przystankiem autobusowym) oraz od ul. Serbskiej do ul. Lechickiej (nie dotyczy dojazdów do posesji) ruch samochodów zostanie bowiem wstrzymany. Przejazdne w obu kierunkach pozostaną ulice przecinające ul. Naramowicką, czyli ul. Serbska oraz ul. Włodarska/Ziarnista. Przebudowywane skrzyżowanie ulic Lechickiej i Naramowickiej nie zostanie całkowicie zamknięte, ale zmieni się organizacja ruchu. Znacząco uprzywilejowana w trakcie realizacji inwestycji zostanie komunikacja miejska. Na trasach bezpośrednich objazdów jak i na ulicach oddalonych od inwestycji wytyczone zostaną buspasy – ich zadaniem będzie usprawnienie przejazdu linii służących jako alternatywny dojazd np. do centrum Poznania.



Szczegółowy schemat objazdów i funkcjonowania komunikacji miejskiej w czasie budowy – znajdziesz na ostatniej stronie niniejszego dodatku.

Wierzbiewice zyskają nowe szaty. Dzięki tramwajowi

Podobnie jak inne ulice, na których wyremontowano w ostatnich latach torowiska, główna wildecka arteria zmieni się nie do poznania. Nowa infrastruktura tramwajowa zwiększy komfort podróżowania i poprawi estetykę całej dzielnicy.

Projekt przebudowy torowisk w ul. Wierzbiewice i 28 Czerwca 1956 r. to świetna wiadomość dla całej Wildy. I nie chodzi tu tylko o perspektywę przyspieszenia tramwajów, dzięki planowanemu remontowi i wydzieleniu z jezdni torów na większości odcinka. Zastosowane przy remoncie rozwiązania i technologie pozwolą zmienić charakter obu ulic, nadając im ładniejsze i bardziej przyjazne oblicze.

Ale zaczniemy od kwestii dotyczących tramwajów. Na odcinku ok. 1,2 km od ul. Królowej Jadwigi do skrzyżowania ul. 28 Czerwca 1956 r. z ul. Kilińskiego i Krzyżową ułożone zostaną nowe, cichsze i powodujące mniejsze drgania tory. W dużej mierze torowisko będzie też zielone i wyposażone w system nawadniający, co przyczyni się do poprawy estetyki ulic.



Remont przejdą przystanki, część z nich zmieni się diametralnie. Przy ul. Św. Czesława powstaną przystanki wiedeńskie – to rozwiązanie coraz powszechniej stosowane w Poznaniu, znane m.in. z ul. Gwarnej i Strzeleckiej przy Kupcu Poznańskim. Takie udogodnienia buduje się w miejscach, gdzie pasażerowie muszą wejść z jezdni. Aby ułatwić im wsiadanie, podwyższa się jej fragment na całej długości przystanku, tworząc coś na kształt długiego progu zwalniającego.

Z kolei przy rynku Wildeckim zaplanowano przystanek w wyniku przeniesienia obecnie istniejących z ul. Wierzbiewice i Górna Wilda. Powstanie tam zintegrowany węzeł przesiadkowy autobusowo-tramwajowy w formie antyzatok. Cóż to takiego? To nic innego, jak poszerzenie chodnika kosztem jezdni, z którego pasażerowie bezpośrednio mogą wejść do pojazdu. Przebudowa infrastruktury tramwajowej skutkuje więc uspokojeniem ruchu samochodowego przy przystankach oraz zwiększy miejsce na wymianę pasażerów. A jeśli dodamy do tego tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej i monitoring wizyjny, to mamy już pełen obraz komunikacji publicznej na Wildzie w nowym standardzie.

Przy okazji prac na Wierzbiewicach i ul. 28 Czerwca 1956 r. trakcja elektryczna zostanie zdemontowana z budynków i zawieszona na słupach, na których zamontowane będzie także oświetlenie.

Planowana inwestycja poprawi też sytuację pieszych i rowerzystów. Mieszkańcy doczekają się nowych chodników, a wzdłuż jezdni po obu stronach powstaną pasy rowerowe. Na wyremontowanym odcinku wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości do 30 km/godz.

Prace na Wildzie mają się rozpocząć już w trakcie zbliżających się wakacji, a zakończyć w 2021 r. Ich koszt wyniesie 93,5 mln zł z czego 27,2 mln zł to unijne dofinansowanie.

Tutaj wiadukt, a tam kładka

O ile wiadukty i tunele mają zapewniać bezpieczeństwo i płynność ruchu samochodowego, o tyle już planowane przeprawy pieszo-rowerowe nad Wartą otwierają zupełnie nowe perspektywy dla niezmotoryzowanych mieszkańców miasta.

Ostatnie lata w naszym mieście stały pod znakiem naprawy wiaduktów i mostów, by wspomnieć choćby remonty estakady katowickiej, czy mostu Lecha. Budowane w latach 60-tych i 70-tych konstrukcje nie wytrzymały po prostu próby czasu. I choć liczba zmodernizowanych już obiektów inżynierskich w Poznaniu stale się zwiększa, to na liście potrzeb nadal widnieje jeszcze kilka pozycji.

Samochody górą lub dołem

W pierwszej kolejności kierowcy doczekają się remontu wiaduktu nad linią kolejową na ulicy Gołężyckiej. Stosunkowo niewielka inwestycja ma duże znaczenie dla mieszkańców południowych części Poznania: Starołęki, Minikowa i Marlewa. Po przebudowie wiadukt będzie używany wyłącznie do ruchu samochodowego, ale po jego wschodniej stronie powstanie oddzielna kładka dla pieszych i rowerzystów. Inwestycja ma ruszyć jesienią tego roku i potrwać 12 miesięcy.

W tym stanie znajduje się też wiadukt na ul. Kurlandzkiej (nad ul. Krzyżowostego). W najbliższym czasie zostanie on rozebrany i zbudowany od nowa, wraz z nową, oddzielną od jezdni drogą rowerową. Ogłoszono już przetarg, który obejmuje także budowę rond: na skrzyżowaniach ul. Kurlandzkiej z Wiatraczną oraz Bobrzańską. Inwestycja ma się zakończyć w I połowie 2022 r. Nieco dłużej, bo do II połowy 2023 r. poczekamy na dwa wiadukty na Gołębini w ciągu ul. Lutyckiej i Gołębińskiej, nad linią kolejową Poznań-Piła. Będzie to inwestycja szczególnie istotna dla mieszkańców północnej i zachodniej części miasta, obejmująca gruntowną przebudowę całego układu drogowego w tej okolicy.

Z kolei na Grunwaldzie płynność ruchu poprawi budowa zintegrowanego węzła transportowego z tunelem dla samochodów. Inwestycja w miejscu obecnego przejazdu kolejowego będzie możliwa dzięki współpracy miasta z gminą Komorniki. Aktualnie trwają już prace projektowe.

Kładką spacerem lub rowerem

Nie przypadkiem coraz więcej miast położonych nad rzekami decyduje się na budowę kładek dla pieszych i rowerzystów. Konstrukcje takie ożywiają tereny dotąd pomijane. W Poznaniu realnych kształtów nabierają dwie tego typu inwestycje. W pierwszej kolejności, do końca 2022 r. powstanie Kładka Berdychowska, która połączy prawy brzeg Warty z Ostrowem Tumskim i Chwaliszewem, na wysokości Politechniki. – Już teraz, dzięki powstawaniu kolejnych odcinków Wartostrady, zachęcamy mieszkańców Poznania do przyjazdu na rzekę. Budowa tej kładki jeszcze bardziej uatrakcyjni tereny nad Wartą – tłumaczy wiceprezydent Poznania Mariusz Wiśniewski.

Inwestycja będzie służyć i studentom, i poznaniakom, którzy dojeżdżają na rowerze z Rataj do centrum albo po prostu wypoczną w tych okolicach.

Podobne funkcje pełnić będzie również Kładka Piastowska, która w przyszłości połączy os. Piastowskie na Ratajach z ul. Piastowską na Wildzie. Przeprawa powstanie pomiędzy mostem Królowej Jadwigi a mostem Przemysła I, na wysokości odrestaurowanych ostatnio Łazienek Rzecznych. Ułatwi codzienne poruszanie się mieszkańców tej części Poznania oraz zachęci do rekreacji i wypoczynku nad Wartą.



Wizualizacja Starego Rynku po remoncie płyty



Rynek Łazarski po modernizacji



Zrewitalizowany Plac Kolegiacki

Rynki i place odzyskają dawny blask

Przyjazna, estetyczna i funkcjonalna przestrzeń to priorytet w działaniach władz miasta, służących poprawie warunków życia mieszkańców. Przed nami kilka inwestycji, które przywrócą blask wyjątkowym miejscom na mapie Poznania.

Prace w ścisłym centrum Poznania ostały zaplanowane tak, by mieszkańcy i turyści bez dłuższych przerw mieli gdzie spędzać wolny czas. Każde miasto ma przynajmniej jedno miejsce, do którego pielgrzymują zarówno mieszkańcy, jak i odwiedzający je turyści. W Poznaniu jego sercem jest Stary Rynek, gromadzący tłumy spacerowiczów i osoby spotykające się w celach towarzyskich. Zabytkowa perełka z przepięknym Ratuszem budzi słuszną dumę poznaniaków, co nie znaczy jednak, że jest to miejsce pozbawione wad. Nierówna brukowa nawierzchnia, pełna szpar i szczelin od wielu lat jest prawdziwą zimą dla pieszych. Brak estetycznych mebli miejskich i zieleni powoduje, że to urokliwe przecież miejsce, sprawia wrażenie zaniedbanego. Ale to się wreszcie zmieni.

Prestiżowy Stary Rynek

Jesienią przyszłego roku rozpocznie się rewaloryzacja przestrzeni płyty, a więc kompleksowa przebudowa i modernizacja nawierzchni oraz fragmentów ulic dochodzących do rynku. – Stary Rynek ma być wizytówką Poznania, a tym samym wizytówką regionu. Ubolewam, że doszło do degradacji najważniejszych przestrzeni miasta, takich jak Stary Rynek czy ulica Św. Marcin. Sukcesywnie przywracamy im dawny blask – mówi Jacek Jaśkowiak, prezydent Poznania.

Aby zdobyć pieniądze na remont płyty Starego Rynku, władze miasta złożyły wniosek o dofinansowanie inwestycji w konkursie organizowanym przez Zarząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014+ (WRPO 2014+). Starania zakończyły się sukcesem i w maju 2019 r. podpisano umowę przyznającą Poznaniowi 30 mln zł unijnej dotacji na ten cel. Wartość całego zadania oszacowano na 53,3 mln zł.

Co konkretnie zmieni się na Starym Rynku? Po pierwsze bruk na całej płycie zostanie przełożony, wyrównany, a w wybranych miejscach również wymieniony. Szczeliny wypełni fuga. Prawie znikną krawężniki. Tam gdzie będzie to możliwe zostaną

obniżone do 2 cm, dzięki czemu ogródki gastronomiczne będą ustawione bezpośrednio na płycie, bez konieczności budowania podestów. Po drugie, projekt zakłada też wymianę infrastruktury podziemnej, budowę nowego systemu odwodnienia i retencji wód opadowych.

Kolejne zmiany dotyczą ul. Jana Baptisty Quadro. Powstanie tam pasaż kultury, z miejscem na scenę i meble miejskie, siedziska służące organizacji różnych wydarzeń. Staną też stalowe konstrukcje: słupy i rygle, w których umieszczone zostaną elementy oświetlenia. Stworzone w ten sposób ramy pozwolą na czasowe zadaszenie ulicy, będzie również można umieszczać na nich artystyczne instalacje. Pojawia się też trzy wyspy zieleni – po obu stronach Odwachu i przy budynku Wagi. Z kolei ścianę Arsenалу ma porastać zielony ogród.

Nowe oblicze Starego Rynku zobaczymy na początku 2023 r., tuż przed otwarciem sezonu ogródkowego.

Warte podkreślenia jest planowanie, bo będzie on przebudowywany dopiero po zakończeniu przebudowy placu Kolegiackiego. Te dwa miejsca nie będą więc zamknięte równocześnie.

Kameralny plac Kolegiacki

W oczekiwaniu na metamorfozę rynku, będziemy mogli podziwiać nowe oblicze położonego w pobliżu placu Kolegiackiego. Zbliża się bowiem koniec rewitalizacji tej ważnej przestrzeni. Przez lata plac funkcjonował jako parking, który zdominował to wyjątkowe historyczne miejsce i ukrył jego urok. Po usunięciu samochodów, nowa płyta placu Kolegiackiego, wykonana z kostki porfirowej, zostanie oddana pieszym. Miejsce, przez które dotąd przechodziło się raczej obojętnie, stanie się celem spacerów – z ławkami w cieniu nowo posadzonych platanów w północnej części placu, czy fontanną w części południowej. Przestrzeń placu Kolegiackiego zaprojektowana została tak, by zaprosić na nią restauratorów

z ogródkami gastronomicznymi, choć w porównaniu do Starego Rynku będzie to miejsce bardziej kameralne, gdzie można zatrzymać się na kawę albo przyjść posłuchać plenerowego koncertu.

Głównym elementem nowej przestrzeni będzie symboliczny pomnik, przedstawiający ważne wydarzenia w życiu miasta i najważniejsze postacie z jego historii. W przeszklonych fragmentach chodnika zaprezentowane zostaną natomiast efekty prac archeologicznych, prowadzonych w trakcie remontu, czyli pozostałości po dawnej Kolegiacie Św. Marii Magdaleny. Efekt przemiany placu dopełni nowe oświetlenie.

Handlowy Rynek Łazarski

Przywracanie świetności miejskim przestrzeniom nie kończy się jednak na miejscach odwiedzanych przez turystów, czy historycznych wizytówkach Poznania. Władze miasta doskonale zdają sobie sprawę, że dla lokalnych społeczności niezwykle istotne są po prostu ich „fartle”. Stąd realizowane są również projekty służące poprawie funkcjonowania takich miejsc jak dzielnicowe targowiska.

W marcu rozpoczęła się modernizacja Rynku Łazarskiego, która prowadzona jest przy zapewnieniu kupcom możliwości handlu w tymczasowej, ale wygodnej hali namiotowej (na tyłach Szkoły Muzycznej przy Głogowskiej), w pełni przystosowanej do potrzeb sprzedających i klientów. Tymczasem na rynku ruszyła przebudowa. Efektem będzie nowoczesne oraz zadaszone targowisko, którego dominantą będzie charakterystyczne okrągłe, przezroczyste zadaszenie. Pod nim znajdują się stragany. Rynek zyska też granitową nawierzchnię, nowe oświetlenie i infrastrukturę podziemną. Przybędzie ławek, drzew i zieleni. W projekcie uwzględniono też przestrzeń na kawiarniane ogródki, organizację wydarzeń oraz fontannę i strefę odpoczynku z miejscem zabaw dla dzieci.

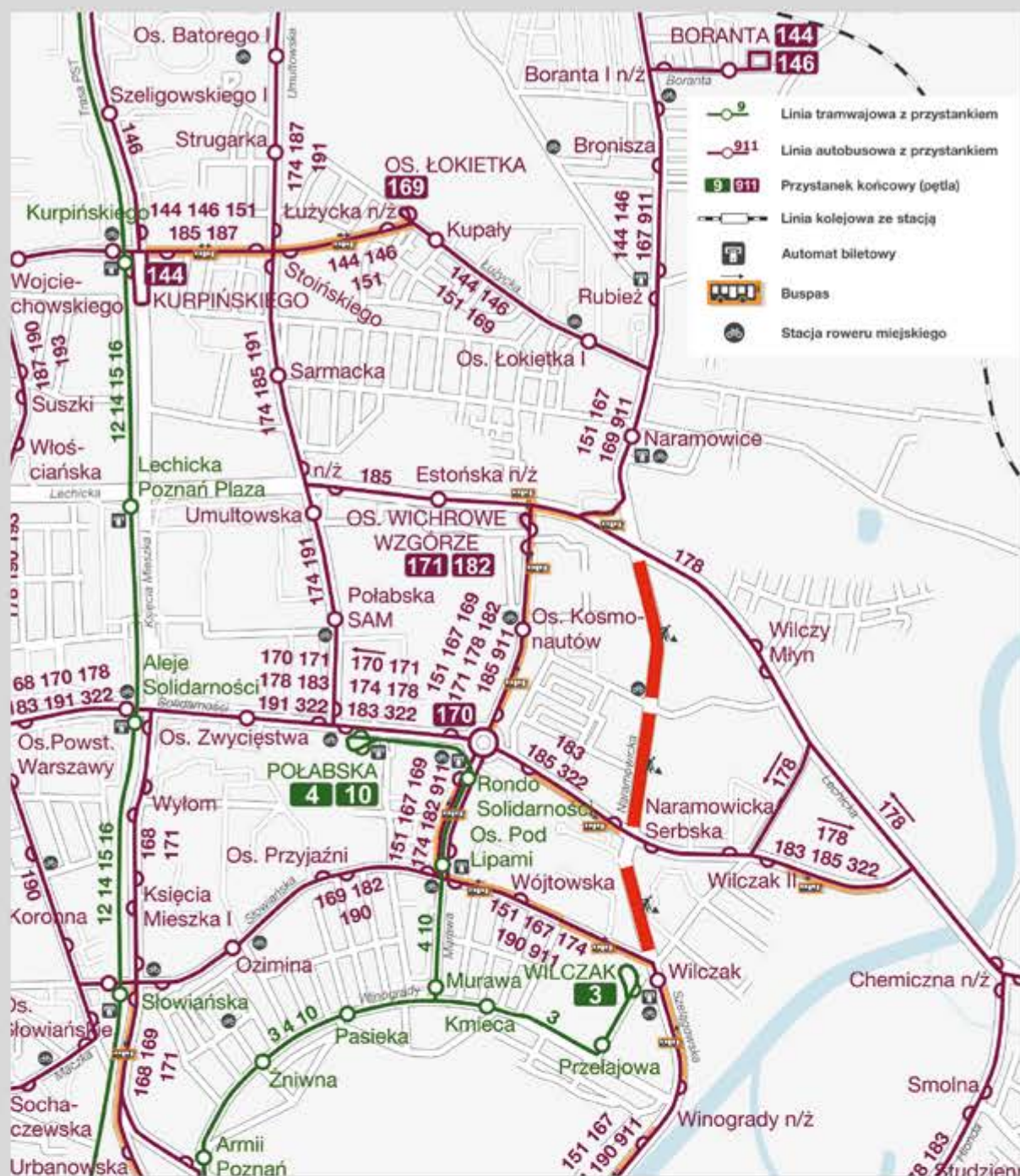
Rynek Łazarski w nowej odsłonie zacznie służyć mieszkańcom już jesienią przyszłego roku.



Budowa trasy
tramwajowej
na Naramowice

Wzmocnienie transportu zbiorowego podczas prac

www.tramwajnanaramowice.pl



Jak można ominąć zamknięte odcinki Naramowickiej?

Na **czzerwono** zaznaczono obszar wyłączony z ruchu (nie dotyczy dojazdu do posesji). Na **zielono** zaznaczono możliwości dojazdu na Naramowice, a na **niebiesko** kierunek w stronę centrum. Na szaro oznaczono dostępną służbę.

- Zamknięty dla samochodów będzie skręt w lewo z ul. Lechickiej w Naramowicką oraz skręt w lewo z ul. Lechickiej w ul. Murawa. Łącznica przy stacji benzynowej dla ruchu samochodowego dostępna tylko w kierunku centrum.

Sugerowane
objazdy

Naramowicka częściowo zamknięta

Dodatek publikowany
na zamówienie
Miasta Poznania

POZnań*