

# Koncepcja uspokojenia ruchu na osiedlu Wilda w Poznaniu - główne założenia



Odbiorca: Rada Osiedla Wilda, Zarząd Dróg Miejskich

Autorzy: dr inż. Szymon Fierek

dr inż. Maciej Bieńczak

dr inż. Marcin Kiciński

inż. Katarzyna Kita

inż. Karolina Szelejewska

# STRESZCZENIE

## Cel

Celem podjętych prac było ograniczenie ruchu związanego z podróżami tranzytowymi przez obszar analizy oraz wprowadzenie rozwiązań redukujących prędkości przejazdu samochodów osobowych poszczególnymi ulicami obszaru analizy. Cel ten powinien być zrealizowany przy jednoczesnym dążeniu do zwiększenia publicznie dostępnej przestrzeni parkingowej.

Granice obszaru analizy przebiegają wzdłuż ulic: Królowej Jadwigi i Stanisława Matyi (od północy), Przemysłowej, Roboczej i Fabrycznej (od zachodu), Hetmańskiej (od południa), Drogi Dębińskiej (od wschodu).

## Zakres prac

Dążąc do osiągnięcia celu przeprowadzono następujące prace:

- inwentaryzację istniejącej organizacji ruchu,
- zaprojektowanie 4 wariantów koncepcji organizacji uspokojenia ruchu stopniowo ograniczających ruch samochodów osobowych (od stosunkowo niewielkich zmian do bardziej rygorystycznych ograniczeń),
- opracowanie rozwiązań dla ruchu pieszo-rowerowego,
- symulacji rozkładu ruchu dla zaproponowanych zmian w organizacji ruchu,
- przeanalizowanie możliwości rezygnacji z parkowania samochodów na chodniku, przy jednoczesnej próbie zwiększenia liczby miejsc parkingowych,
- oszacowanie orientacyjnej wartości zaproponowanego rozwiązania.

## Proponowane rozwiązania

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę stanu istniejącego zaproponowano 4 warianty reorganizacji ruchu obejmujące zakresem **zmiany kierunków wybranych odcinków ulic oraz inne zmiany będące ich konsekwencją jak np. zmianę sposobu parkowania, relacji skrętnych na skrzyżowaniach itp.**

Proponowane warianty nie stanowią alternatyw dla siebie - są raczej kolejnymi etapami ewolucji systemu transportowego w obrębie analizowanego obszaru. **Warianty należy rozpatrywać w dłuższym horyzoncie czasowym.** Mają one stanowić swoistą mapę drogową działań możliwych do podjęcia w celu osiągnięcia uspokojenia ruchu na osiedlu.

Elementami wspólnymi dla każdego wariantu są:

- wprowadzenie kontraruchu rowerowego na wszystkich ulicach jednokierunkowych,
- wyspy przystankowe (tzw. przystanków wiedeńskich) dla przystanków tramwajowych,
- strefy skrzyżowań równorzędnych na obszarze między ulicami: Przemysłową, 28 Czerwca 1956 roku, Pamiętkową, Roboczą
- urządzenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu (np. progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania, szykany, separatory ruchu) w pobliżu szkół na ulicach, parków, placów zabaw

# Wariant I

## Zmiany proponowane w WARIANCIE I:

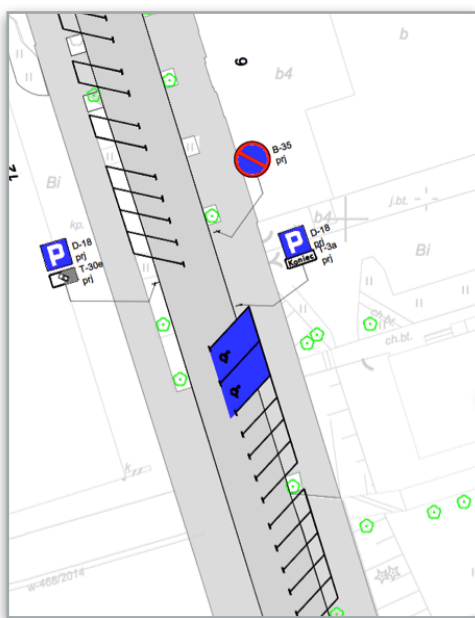
- zmiana ul. Antoniego Kosińskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku zachodnim),
- zmiana ul. Ignacego Prądzyńskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku północnym),
- zmiana ul. Władysława Sikorskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku zachodnim) na odcinku między ul. 28 Czerwca 1956 roku a ul. Jana Umińskiego,
- zmiana ul. Jana Umińskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku południowym),
- zmiana ul. Stefana Czarnieckiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku północnym),
- zmiana kierunku na ul. Spadzistej (w kierunku wschodnim),
- zmiana ul. Przemysłowej na ulicę jednokierunkową (w kierunku południowym) na odcinku między ul. Świętego Czesława a ul. 28 czerwca 1956r.,
- zmiana ul. Mieczysława Niedziałkowskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku zachodnim) na odcinku między ul. Górna Wilda a ul. Różaną,
- zmiana ul. Krzyżowej na ulicę jednokierunkową (w kierunku wschodnim),
- zmiana ul. Dezyderygo Chłapowskiego na ulicę jednokierunkową (w kierunku zachodnim),
- zmiana ul. Roboczej na ulicę jednokierunkową (w kierunku północnym) na odcinku między ul. Gotthilfa Bergera a ul. Przemysłową.
- zmiana przebiegu linii autobusowej nr 71 w kierunku os. Dębina (na odcinku między przystankami „Mieczysława Niedziałkowskiego” i „Robocza”) na następujący: ul. Przemysłowa, ul. Gotthilfa Bergera, ul. Robocza.

## Zalety rozwiązania

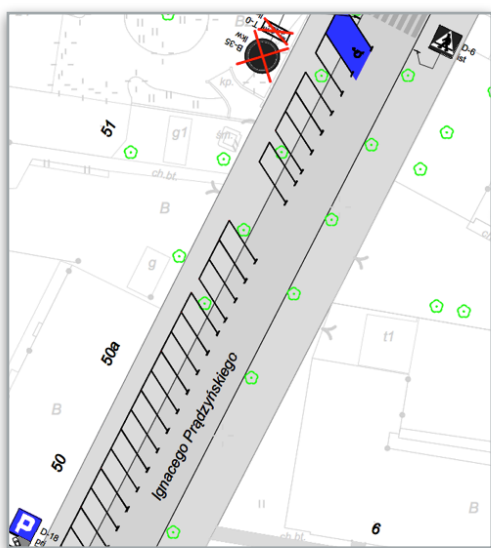
- przywrócenie funkcji ulicom lokalnym - redukcja ruchu przejazdowego
- uspokojenie ruchu na ulicach o charakterze lokalnym
- uporządkowanie przestrzeni miejskiej:
  - poszerzenie chodników,
  - wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych - łącznie ok. 135
- poprawa bezpieczeństwa ruchu

## Wady rozwiązania

- w początkowym okresie, rozwiązania mogą powodować miejscowe zwiększenia długości kolejek pojazdów na wybranych ulicach
- konieczność objazdu do określonych destynacji innymi ulicami niż ma to miejsce obecnie (konsekwencja ruchu jednokierunkowego)

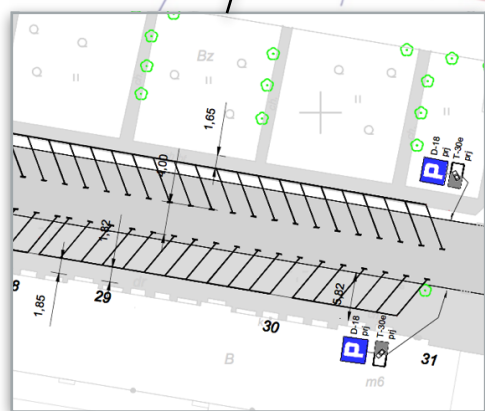
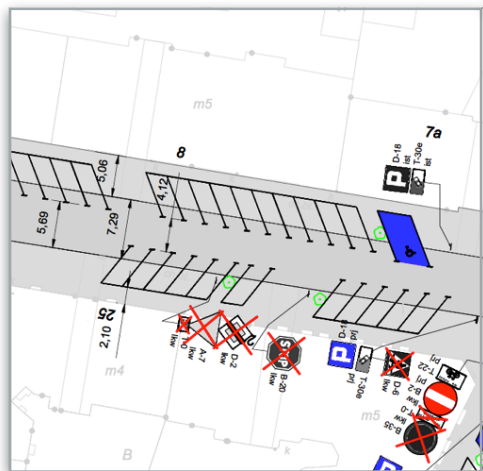


ul. Czarnieckiego - uporządkowanie przestrzeni - bez zmian w liczbie miejsc parkingowych

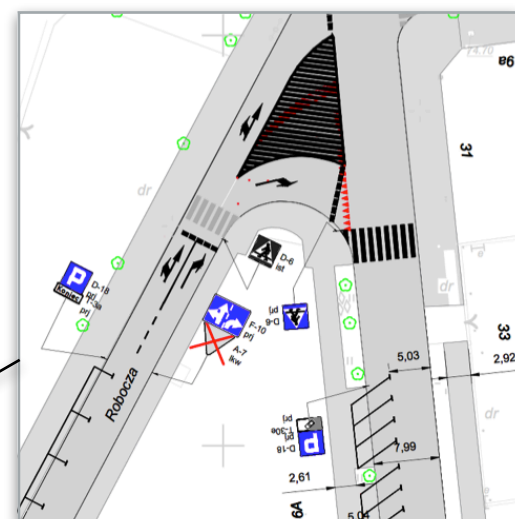


ul. Prądzyńskiego +26 miejsc parkingowych

ul. Kosińskiego +18 miejsc parkingowych



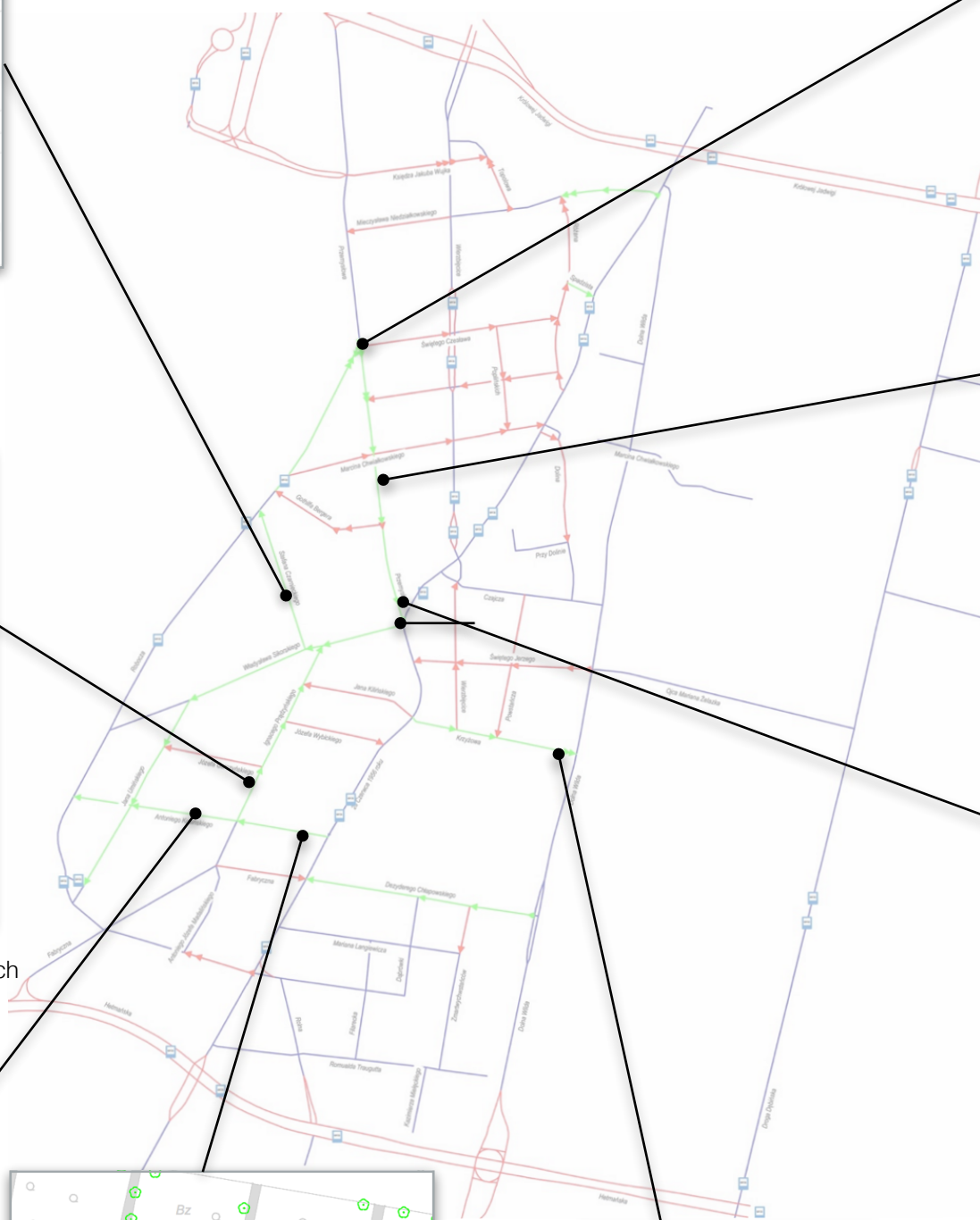
ul. Krzyżowa + 34 miejsca parkingowe



ul. Przemysłowa + 34 miejsca parkingowe



ul. Sikorskiego + 13 miejsc parkingowych





# Wariant II

## Zmiany proponowane w WARIANCIE II:

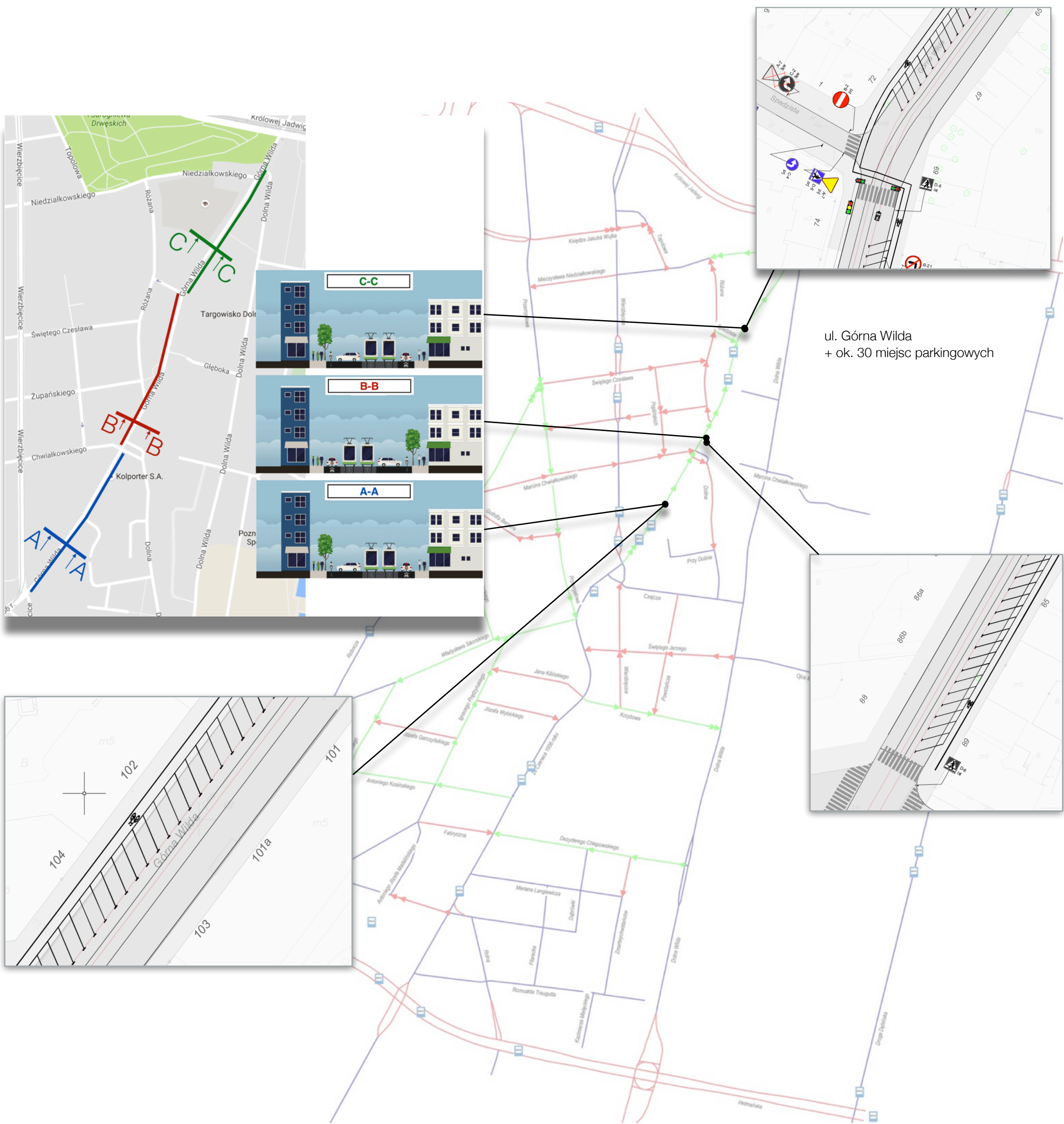
- wszystkie zmiany zaproponowane w wariantie I,
- zmianę ul. Górna Wilda na ulicę jednokierunkową z ruchem skierowanym w stronę północną - na odcinku od ul. Wierzbicice do ul. Dolna Wilda,
- wprowadzenie tzw. „esowania” – poprowadzenia jezdni na przemian po prawej i lewej stronie torowiska tramwajowego.

## Zalety rozwiązania

- dodatkowe miejsca parkingowe na ulicy Górna Wilda (oprócz miejsc powstałych w wyniku wprowadzenia rozwiązań w wariantie I)
- możliwość przywrócenia ul. Górna Wilda funkcji handlowo - usługowych, stworzenie ciągu z ul. Półwiejską aż do Starego Rynku
- możliwość zasadzenia drzew
- poprawa warunków ruchu dla tramwajów poprzez wyeliminowanie zastawiania torowiska dzięki wyznaczeniu miejsc parkingowych
- wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych - łącznie ok. 165

## Wady rozwiązania

- konieczność objazdu do określonych destynacji innymi ulicami niż ma to miejsce obecnie (konsekwencja ruchu jednokierunkowego)





# Wariant III

## Zmiany proponowane w WARIANCIE III:

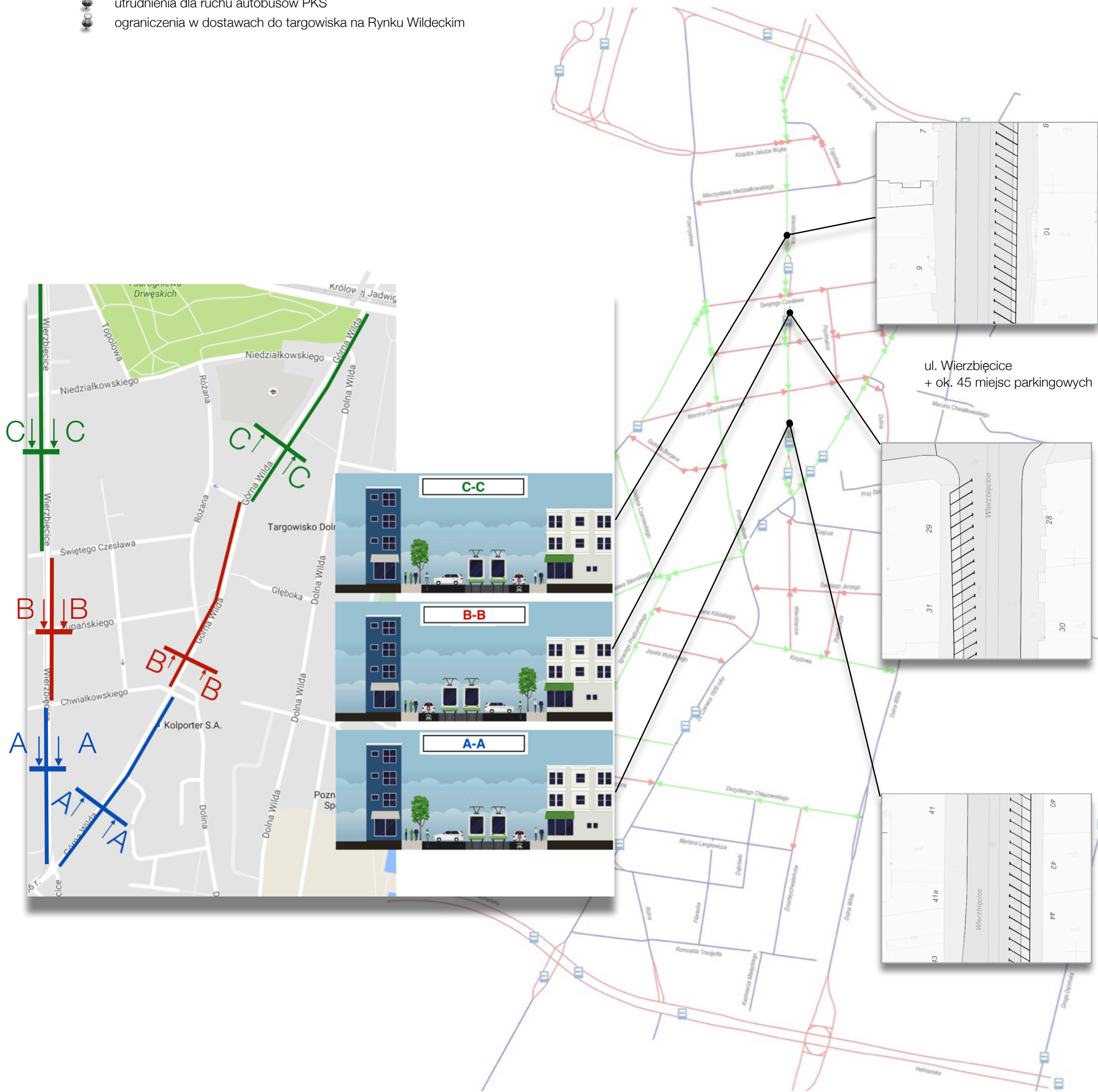
- wszystkie zmiany zaproponowane w wariantach I i II,
- zmianę ul. Wierzbicice na ulicę jednokierunkową z ruchem skierowanym w stronę południową,
- wprowadzenie tzw. „esowania” – poprowadzenia jezdni na przemian po prawej i lewej stronie torowiska tramwajowego.

## Zalety rozwiązania

- uspokojenie ruchu na głównych ulicach w obszarze
- możliwość przywrócenia ul. Wierzbicice funkcji handlowo - usługowych
- możliwość zasadzenia drzew na ul. Wierzbicice na stworzenie przestrzeni nawiązującej do historycznego charakteru tej ulicy
- zmniejszenie ruchu tranzytowego przez osiedle
- poprawa warunków ruchu dla tramwajów poprzez wyeliminowanie zastawiania torowiska dzięki wyznaczeniu miejsc parkingowych
- dodatkowe miejsca parkingowe na ulicy Wierzbicice (oprócz miejsc powstałych w wyniku wprowadzenia rozwiązań w wariantach I i II)
- wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych - łącznie ok. 210

## Wady rozwiązania

- konieczność objazdu do określonych destynacji innymi ulicami niż ma to miejsce obecnie (konsekwencja ruchu jednokierunkowego)
- utrudnienia dla ruchu autobusów PKS
- ograniczenia w dostawach do targowiska na Rynku Wildeckim



# Wariant IV

## Zmiany proponowane w WARIANCIE IV:

- wszystkie zmiany zaproponowane w wariantach I, II i III,
- zamknięcie przejazdu ul. 28 Czerwca 1956 roku na wysokości Rynku Wildeckiego.

## Zalety rozwiązania

- uspokojenie ruchu na głównych ulicach w obszarze
- dodatkowe miejsca parkingowe na ulicy Wierzbicice (oprócz miejsc powstałych w wyniku wprowadzenia rozwiązań w wariantach I i II)
- poprawa warunków ruchu dla tramwajów poprzez wyeliminowanie zastawiania torowiska dzięki wyznaczeniu miejsc parkingowych
- zorganizowanie na Rynku Wildeckim swego rodzaju centrum osiedla Wilda z przestrzenią przyjazną mieszkańcom na wzór Alexanderplatz w Berlinie - wyeliminowanie barier komunikacyjnych w ruchu pieszym i rowerowym, ruch tramwaju w poziomie chodnika
- wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych - łącznie ok. 210

## Wady rozwiązania

- konieczność objazdu do określonych destynacji innymi ulicami niż ma to miejsce obecnie (konsekwencja ruchu jednokierunkowego)
- utrudnienia dla ruchu autobusów PKS
- ograniczenia w dostawach do targowiska na Rynku Wildeckim

