



Niepokojąco brzmiały również plany dot. przebudowy górnego odcinka ulicy Szelągowskiej.

Zgodnie z informacjami udzielonymi przez pracowników PIM i ZDM, lokalizacja trasy tramwajowej środkiem ulicy Szelągowskiej, będzie wymagała budowy dodatkowej drogi serwisowej dla potrzeb komunikacyjnych pobliskich domów.

Obecnie na tym fragmencie istnieje szeroki pas zieleni oddzielający intensywny ruch samochodowy od zabudowań mieszkalnych i usługowych. Proponowana zabudowa narazi miasto na dodatkowe, zbędne koszty i zdegraduje ten naturalny „ekran akustyczny” chroniący mieszkańców ulicy.

Na spotkaniu z mieszkańcami, mowa była także o obustronnym poszerzeniu ulicy Szelągowskiej o ok. 1 metr aby zapewnić miejsce dla dwóch pasów ruchu i dwukierunkowego torowiska tramwajowego.

Rozwiązanie to, po stronie rzeki Warty nie budzi zastrzeżeń, jednak usunięcie ostatniego, wąskiego pasa zieleni oddzielającego obecnie ulicę Szelągowską od zabudowań godzi w interes mieszkańców i użytkowników zlokalizowanych przy niej budynków.

Nie bez znaczenia jest także lokalizacja wielu garaży samochodowych i wyjazdów z posesji, bezpośrednio w granicy działki w dolnym fragmencie ulicy Szelągowskiej. Na tym odcinku, szerokość chodnika i pasa zieleni wynosi niespełna 5 metrów i z trudem wystarcza na bezpieczne wyjechanie z nich samochodem i zamknięcie bramy. Dzieje się tak pomimo tego, że jadące w kierunku Centrum samochody mają do dyspozycji 2 pasy ruchu i mogą ew. ominąć wyjeżdżające w ten sposób samochody. W przypadku gdy, w kierunku Centrum pozostanie jedynie 1 pas ruchu a wyjeżdżający z garażu kierowca będzie miał do dyspozycji niespełna 4 metry chodnika, zablokuje on ruch na całej ulicy lub, co gorsza, spowoduje tragiczny w konsekwencji wypadek.

W trakcie gorącej dyskusji, w ramach minionych konsultacji społecznych, sugestie prowadzenia trasy tramwajowej po stronie rzeki Warty napotykały na opór autorów koncepcji ze względu na kosztochłonność zabudowy skraju skarpy ul. Szelągowskiej i konieczność przeprowadzenia znacznej wycinki drzew .

Pragniemy zauważyć, że przedstawiona przez nas koncepcja zakłada jedynie szcątkowe wycinki, głównie młodych drzew, w pasie pomiędzy istniejącą jezdnią a ścieżką rowerową, bez konieczności wycinki drzew bezpośrednio na skarpie. Dla równowagi, udałoby się zachować świeżo nasadzone drzewa po stronie zabudowań dolnego fragmentu ulicy Szelągowskiej.

Słuszne wydaje się też, w przeciwieństwie do koncepcji, pozostawienie istniejącej zieleni w obrębie pętli autobusowej przy ul. Garbary.

Aby ograniczyć zakres inwestycji, rozsądne wydaje się także zrezygnowanie z istniejącej ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ulicy Szelągowskiej ze względu na bliskie sąsiedztwo tzw. Wartostrady (na całym odcinku mamy dwie równoległe ścieżki rowerowe oddalone od siebie, w zależności od miejsca, o kilka do kilkudziesięciu metrów).

Nie można zgodzić się także z tezą jakoby przesunięcie torowiska na skraj skarpy pogarszało jej stateczność i powodowało tym samym wielokrotnie większe koszty inwestycyjne.

Zgodnie z ekspertyzą wykonaną w latach 2014-2015 przez Politechnikę Poznańską, już teraz skarpa ulicy Szelągowskiej jest niestateczna i wymaga wzmocnienia.

Oznacza to, że lokalizacja trasy tramwajowej 3,5 metra w głąb ww. skarpy wiązało będzie się z zbliżonymi kosztami zabezpieczenia co w proponowanej przez nas koncepcji.

T

TRIGONY Sp. z o.o.  
ul. Roosevelta 4/7 lok. 5  
60-820 POZNAŃ  
t. 448 61 222 45 38, e: office@trigony.pl  
NIP: 7911835829 REGON: 141138559

Poznań, 3 lipca 2019

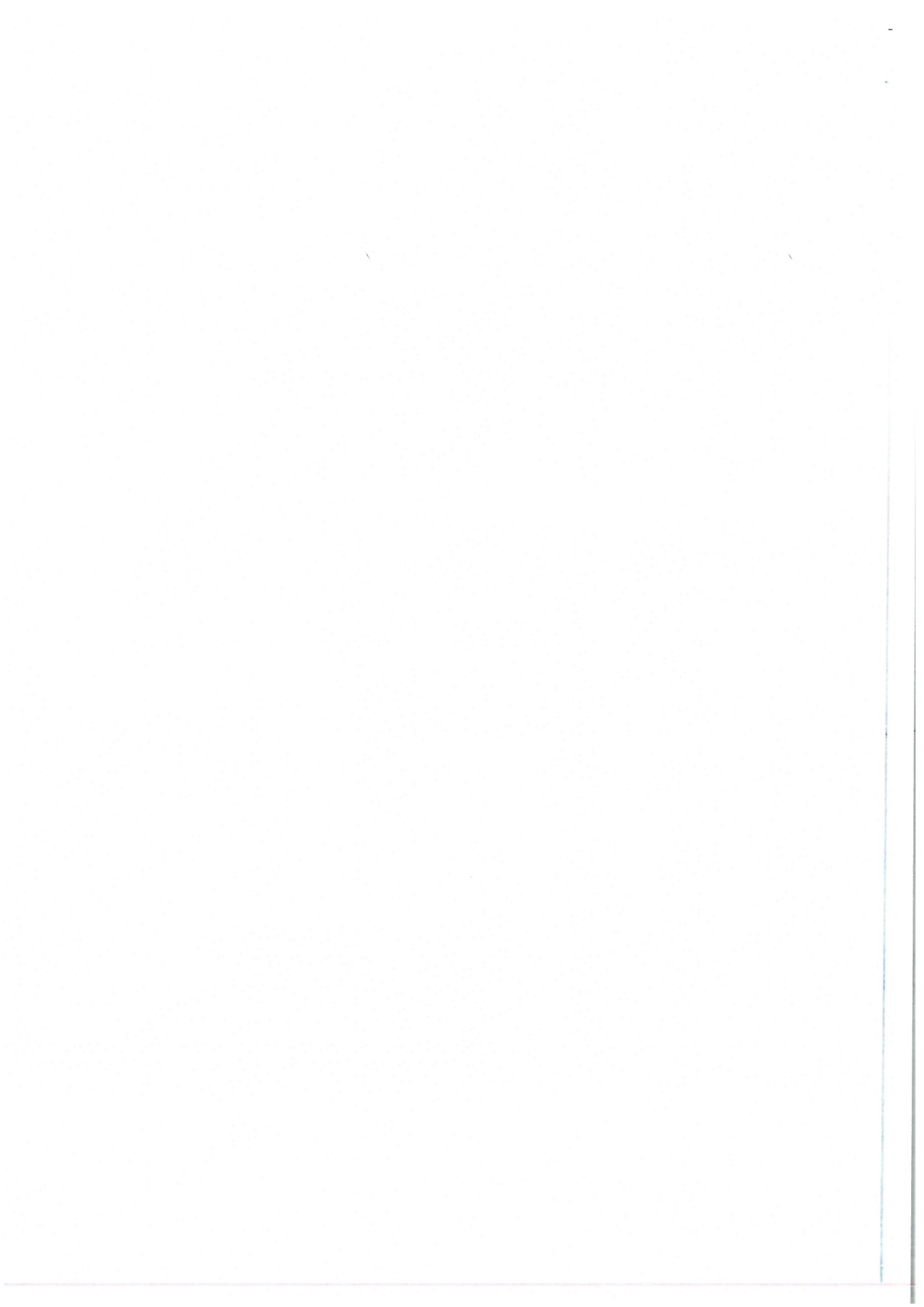
Reasumując, w punktu widzenia przyszłych użytkowników komunikacji miejskiej, kierowców samochodów a także mieszkańców i użytkowników bezpośrednio sąsiadujących z trasą budynków, konieczne wydaje się przeprojektowanie układu drogowego zgodnie z załączoną koncepcją.

W efekcie, na odcinku od zajezdni autobusowej przy ul. Garbary do zajezdni tramwajowej przy ul. Słowiańskiej ma szansę powstać bezpieczna, trasa tramwajowo-autobusowa krzyżująca się z ruchem samochodowym jedynie w 2 a nie jak zakłada koncepcja, w 5 miejscach.

W naszej ocenie, proponowane rozwiązania przyczynią się do realizacji tej ważnej z punktu widzenia Miasta inwestycji zgodnie z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, ekologii i sprawiedliwości społecznej dla wszystkich mieszkańców miasta Poznania.

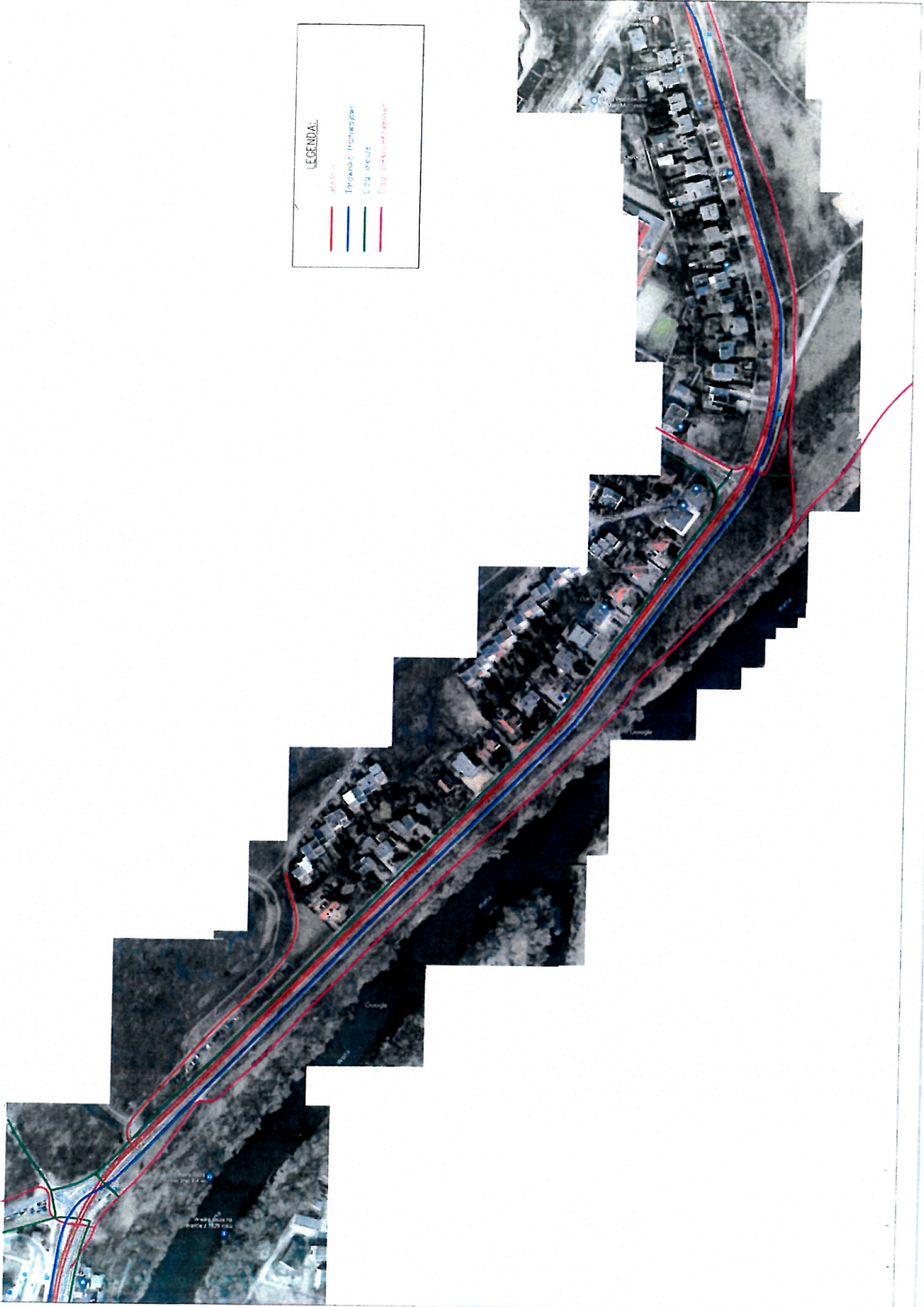
Z wyrazami szacunku,

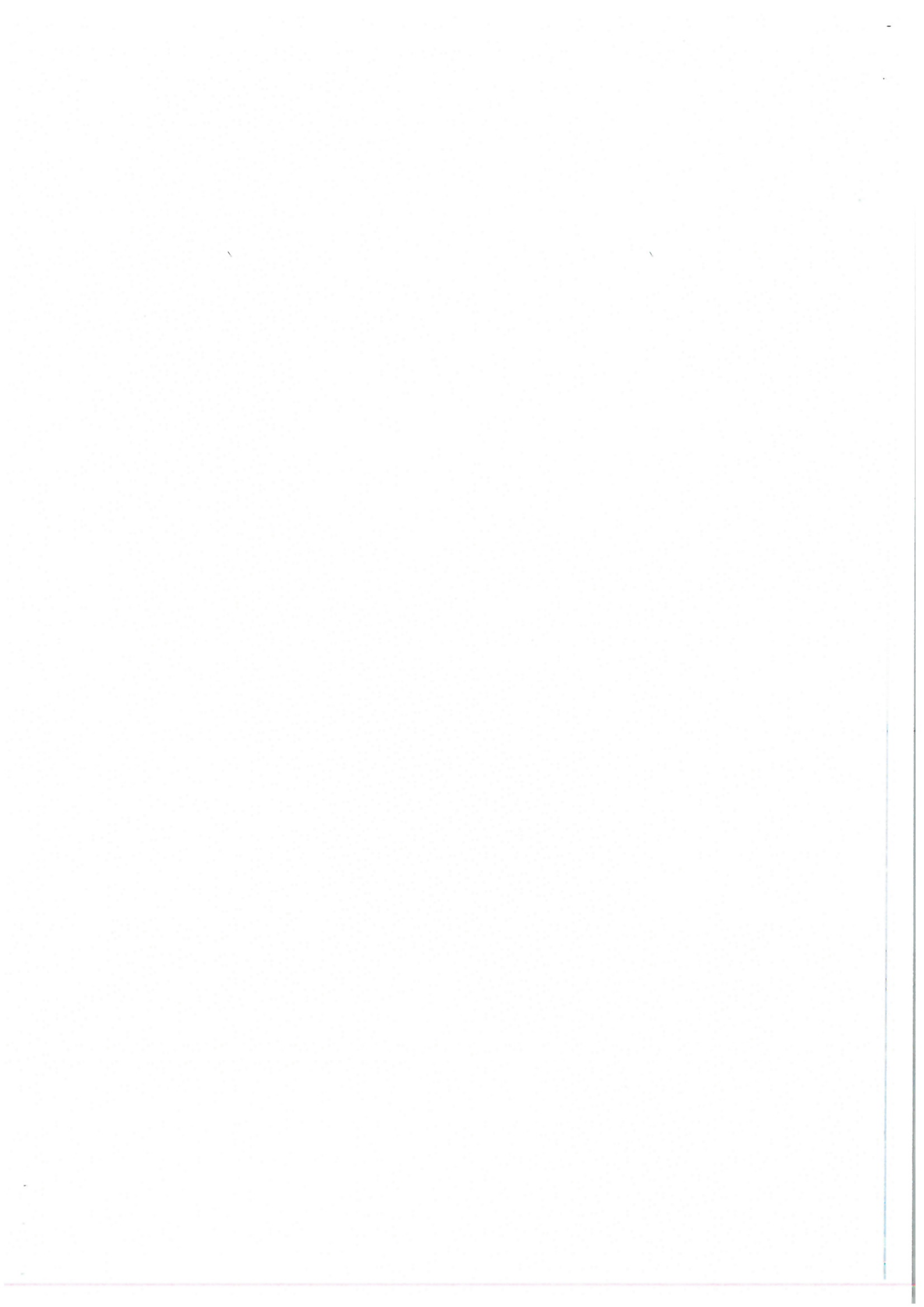
**TRIGONY**  
ARCHITECTURE & BRANDING  
TRIGONY sp. z o.o.  
ul. ROOSEVELTA 4/7 lok. 5 60-820 POZNAŃ  
t. 448 61 222 45 38, e: office@trigony.pl  
NIP: 7911835829 REGON: 141138559



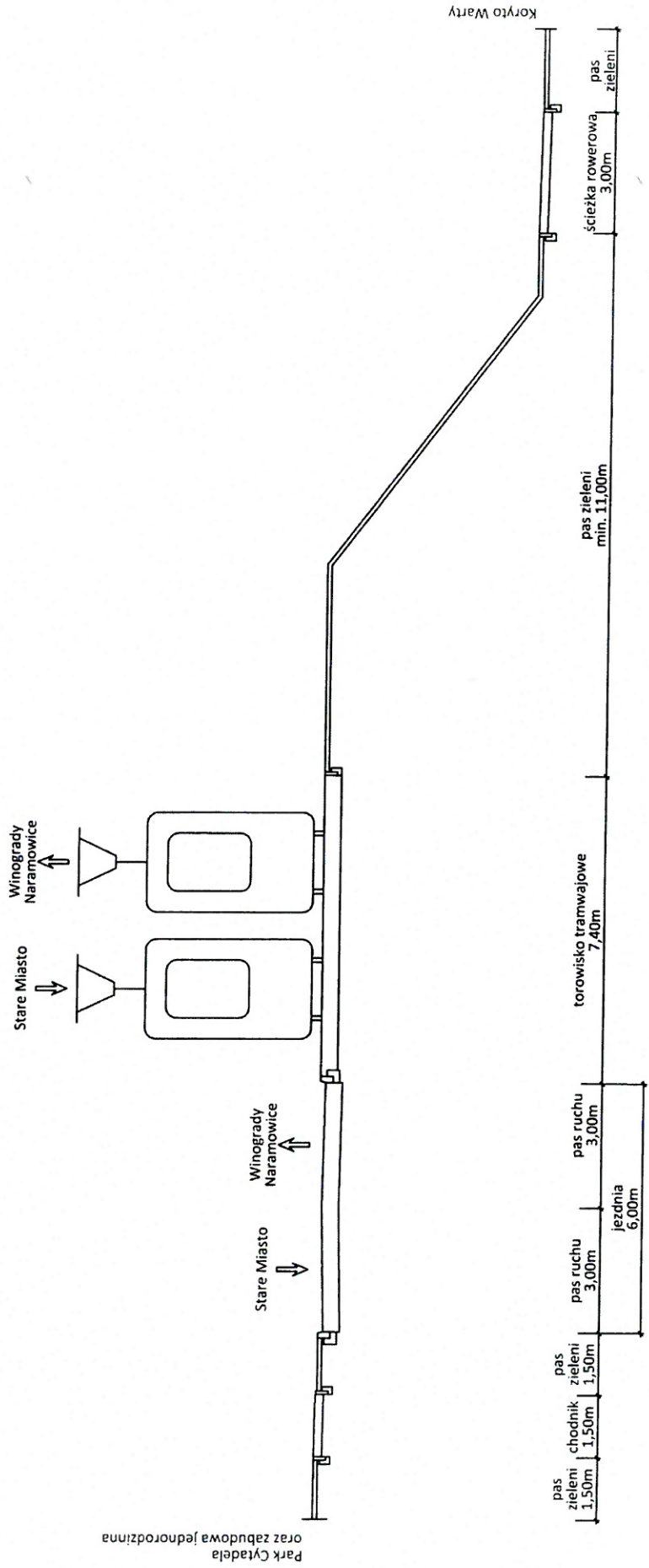
LEGENDA:

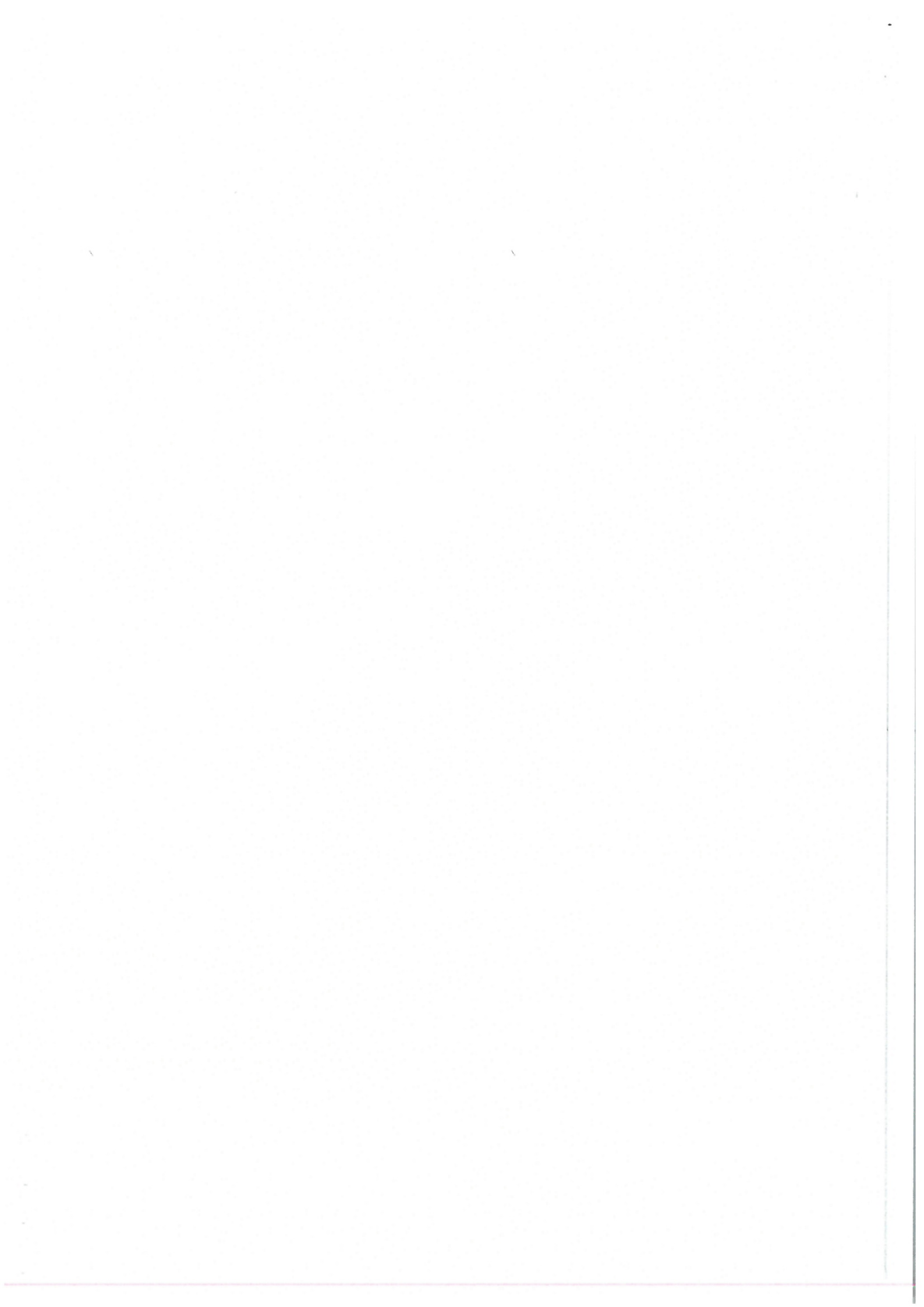
- Woda
- Przewód wodociągowy
- Canal deverse
- Canal deverse





# UL. SZELAŃGOWSKA - PROPONOWANY PRZEKRÓJ NORMALNY



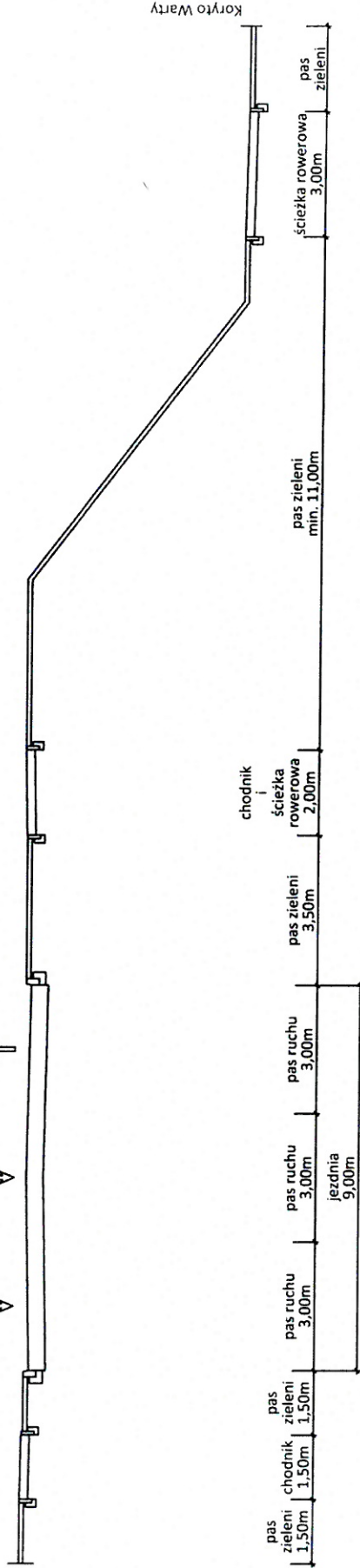




# UL. SZEŁĄGOWSKA - ISTNIEJĄCY PRZEKRÓJ NORMALNY

Park Cytadela  
oraz zabudowa jednorodzinna

Stare Miasto →  
Stare Miasto →  
Winogrody Naramowice ↑



pas zieleni 1,50m  
pas ruchu 3,00m  
pas ruchu 3,00m  
pas ruchu 3,00m  
pas zieleni 1,50m

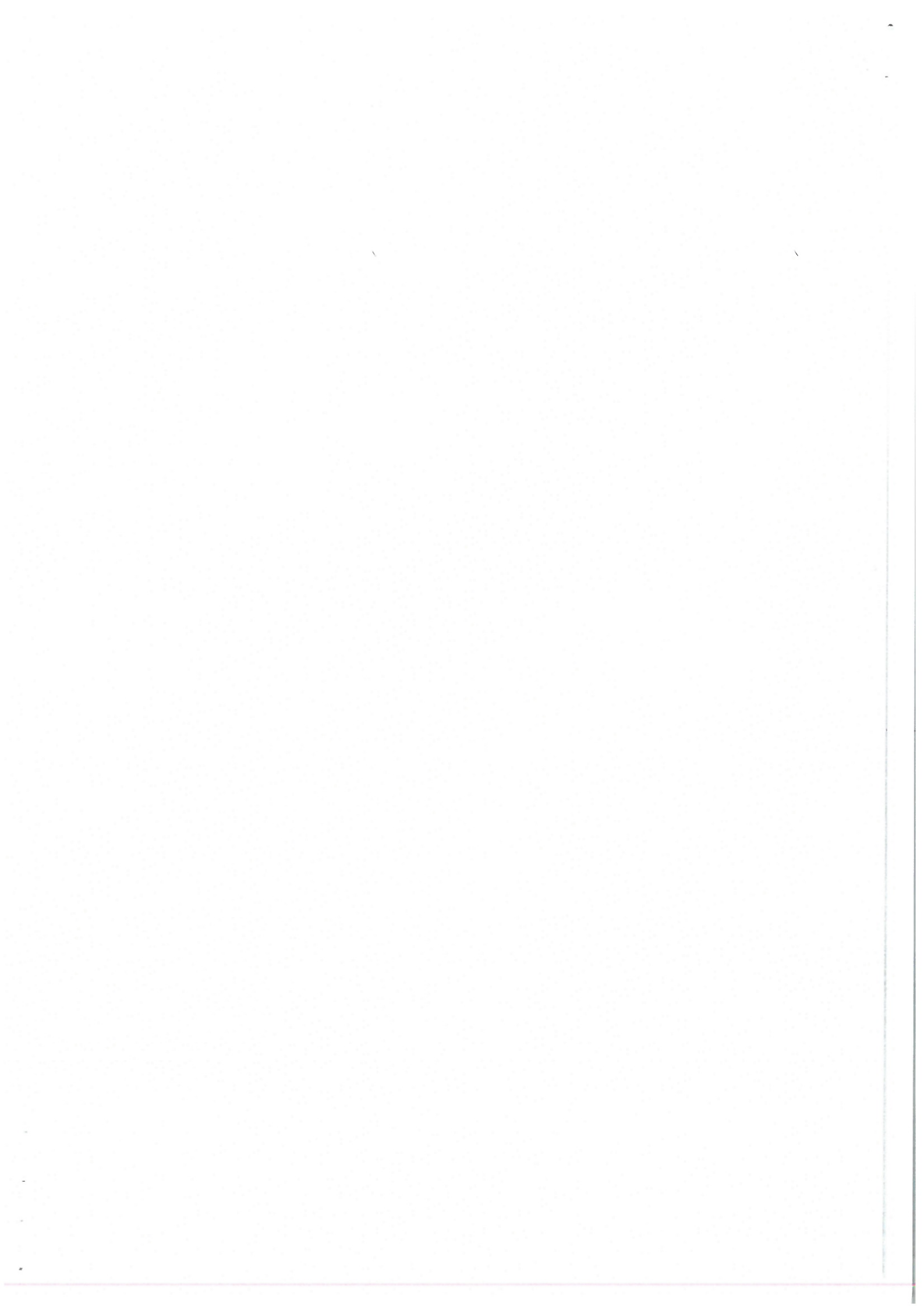
chodnik ścieżka rowerowa 2,00m

pas zieleni min. 11,00m

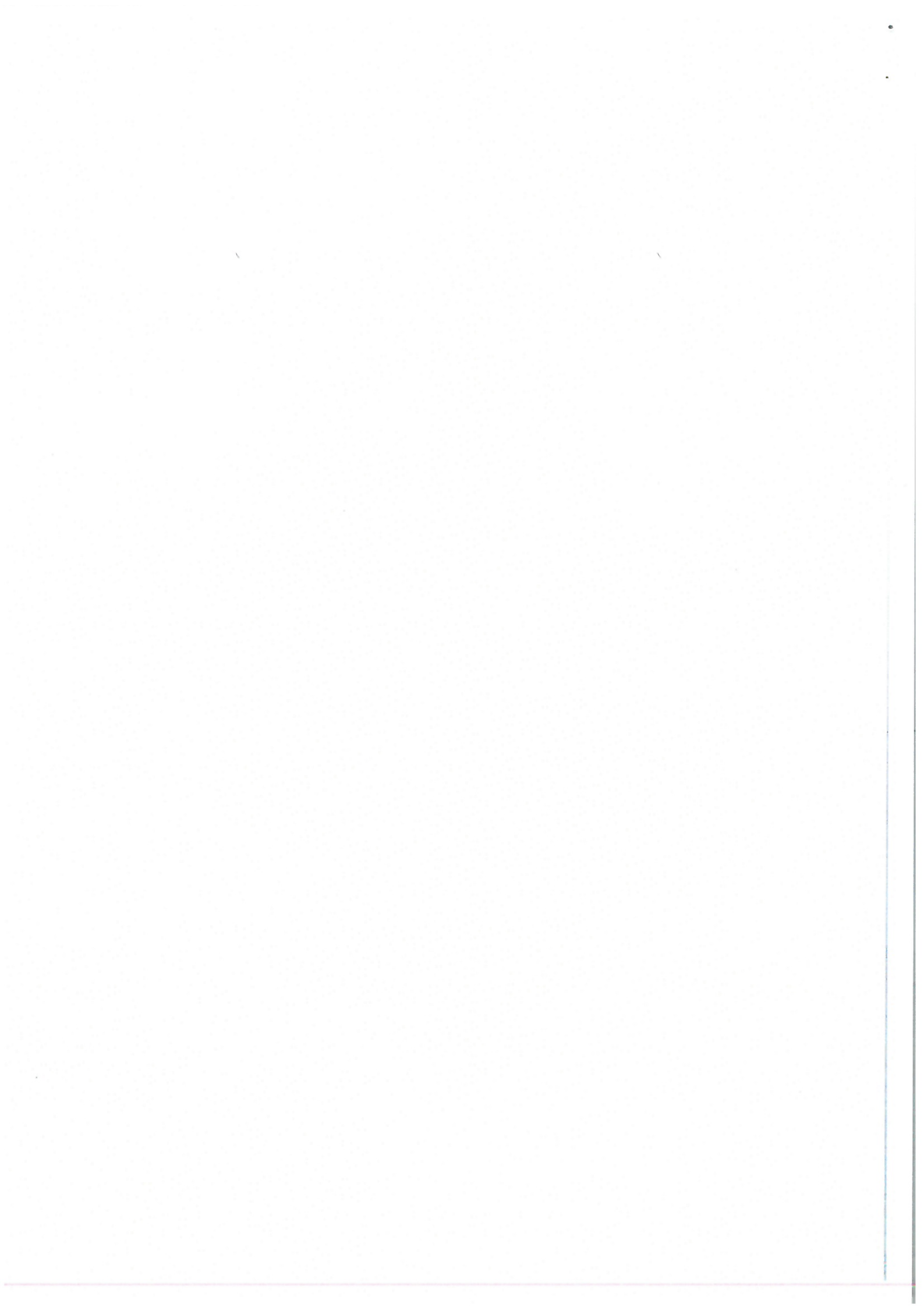
ścieżka rowerowa 3,00m

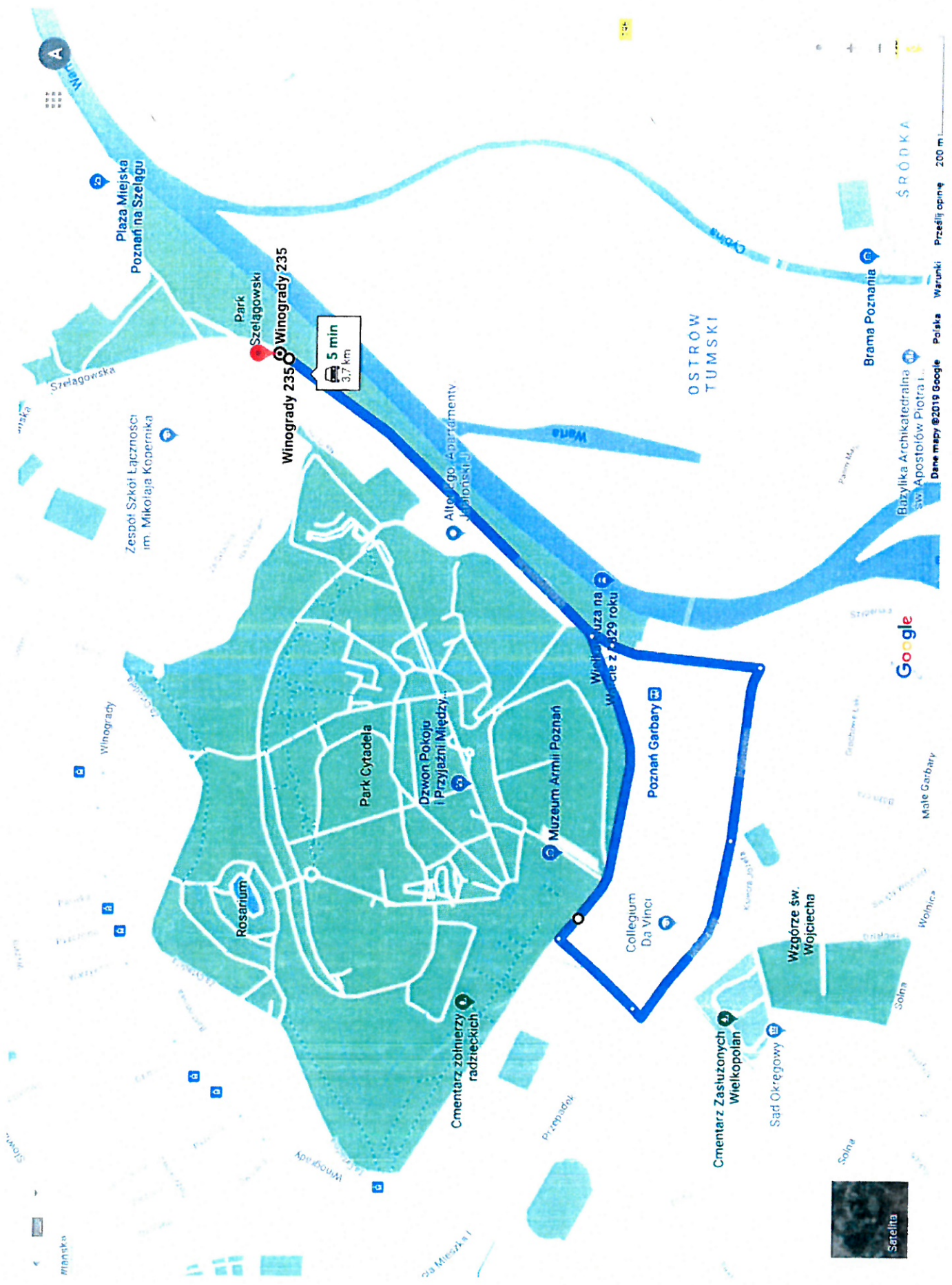
pas zieleni

Koryto Warty









5 min  
3.7 km

Winogrody 235

Park Szelągowski

Plaża Miejska  
Poznań na Szelągu

Zespół Szkół Łączności  
im. Mikołaja Kopernika

Altco - ego Apartamenty  
Kajonowski 3

OSTRÓW  
TUMSKI

Brama Poznania

Bazylika Archikatedralna  
Św. Apostołów Piotra i...

Google

Przejdź opinie 200 m

Warunki

Polska

Dane mapy ©2019 Google

Male Garbary

Wzgórze św. Wojciecha

Sarepta

Wojnice

Solna

Sad Okręgowy

Cmentarz Zasłużonych  
Wielkopolan

Collegium  
Da Vinci

Poznań Garbary

Winiarska  
Wiosna 1929 roku

Muzeum Armii Poznań

Dzwon Pokoju  
(Przyjaźni Między...)

Park Cytadela

Rosarium

Cmentarz żołnierzy  
radzieckich

Winogrody

Szelągowska

Winiarska

Winiarska I

Przemysław

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

Winiarska

