



---

Poznań, dnia 25 listopada 2010 roku

Nr pisma: SWR/0123- /10

Miejska Pracownia Urbanistyczna  
ulica Bolesława Prusa 3  
60-819 Poznań

**Dotyczy: Sporządzanych MPZP „Świerczewo – część A”, „Świerczewo – część B”,  
„Świerczewo – część C”, i „Świerczewo – część D”.**

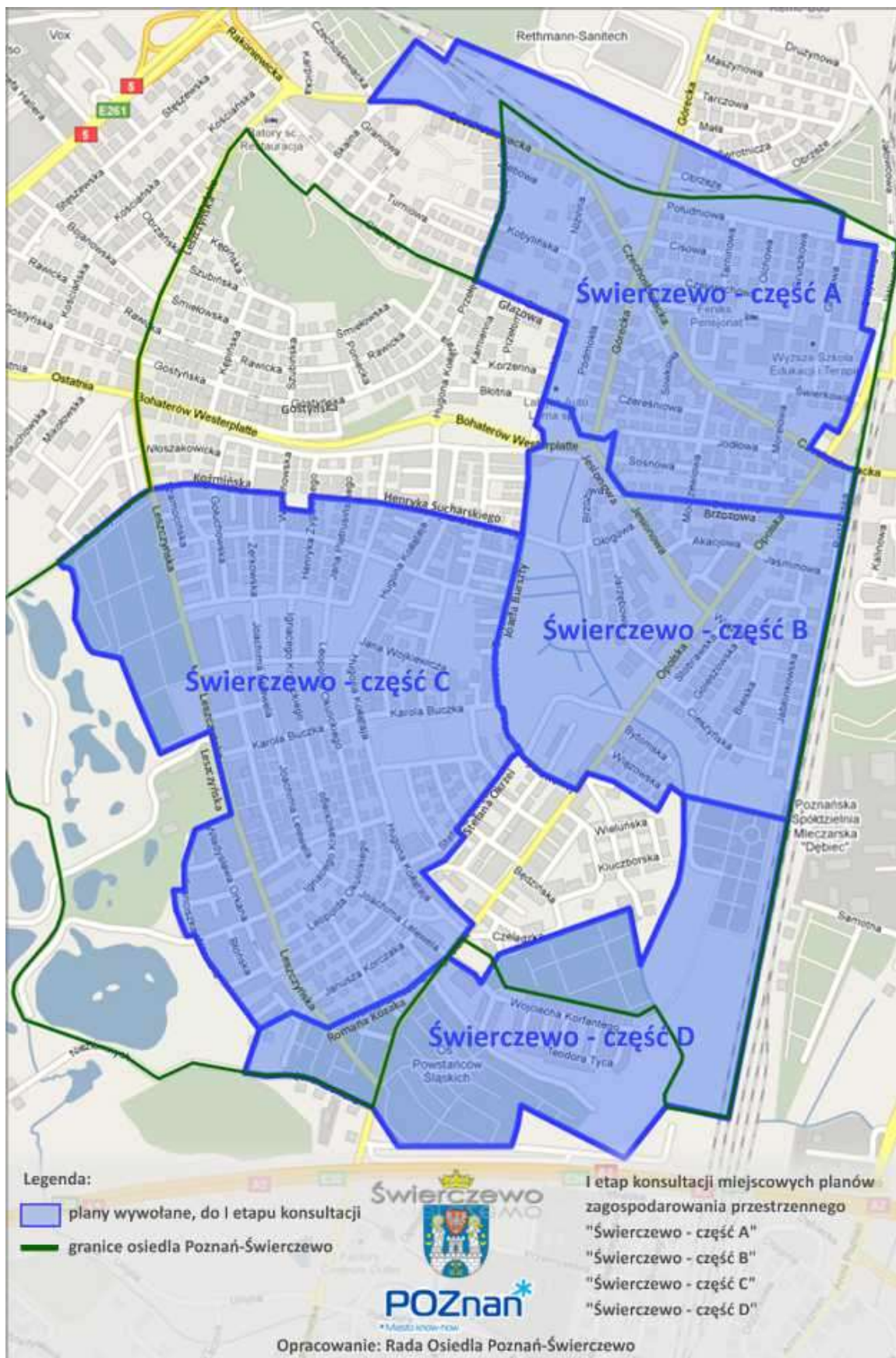
Rada Osiedla Poznań-Świerczewo pragnie przekazać swoje wnioski do tworzonych ww. MPZP, które obejmują obszar naszego osiedla.

Jednocześnie dziękujemy za przeprowadzenie konsultacji społecznych i spotkanie z mieszkańcami w dniu 23 listopada. Mamy nadzieję, że prace nad planem będą szybko postępowały i liczymy na współpracę.

Z poważaniem

### Wnioski i uwagi Rady Osiedla Poznań- Świerczewo do tworzonych MPZP

„Świerczewo – część A”, „Świerczewo – część B”, „Świerczewo – część C”, i „Świerczewo – część D”



## I. Uwagi ogólne

1. Brak uwag do istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i szeregowej; na całym terenie powinna być dopuszczona zabudowa do maksymalnie trzech kondygnacji powyżej poziomu gruntu.
2. Konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla samochodów i rowerów dla każdego punktu użyteczności publicznej (szkoły, ośrodek zdrowia, kościół) oraz handlowego i usługowego.
3. Konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla każdego domu na terenie działki dla samochodów (przynajmniej 2 miejsca parkingowe).
4. Ustalenie dużego współczynnika biologicznie czynnej powierzchni terenu (ok. 50%).

## II. Zabudowa, zagospodarowanie terenów

1. [A] Dopuszczenie zabudowy w rejonie ul. Czeremchowej od Tarninowej do Grabowej, z zastrzeżeniem na zachowanie terenu na ulicę opisaną w p. III, 2.
2. [A] Teren przy skrzyżowaniu ulic Górecka/Czechosłowacka (dawna stacja benzynowa) z przeznaczeniem na handel lub usługi.
3. [A] Zmiana przeznaczenia terenów przy skrzyżowaniu ulic Górecka/Czechosłowacka (baraki) na zabudowę wielorodzinną szeregową (jak osiedle przy Czeremchowej).
4. [A] W rejonie ulic skrzyżowania ulic Opolskiej, Czechosłowackiej i Rydyńskiej (dawny rynek) dopuszczenie obiektów o funkcjach handlowych.
5. [B] Przeznaczenie terenów zielonych przy Bohaterów Westerplatte, Nizinnej, Podmokłej, Józefa Burszty, Głogowej i Górczynce na park wraz z obiektami o funkcjach sportowo-rekreacyjnych.
6. [B] Zachowanie ogródków działkowych nad Górczynką (ul. Burszty, Buczka).
7. [B] Dopuszczenie zabudowy na terenie między ulicami Sempołowskiej, Buczka i Opolską.
8. [B] Zmiana przeznaczenia terenów przy ul. Jarzębowej (baraki) na zabudowę jednorodzinną.
9. [B] W rejonie skrzyżowania ulic Opolska/Jesionowa obiekty o funkcjach handlowo-usługowych.
10. [B] Zagospodarowanie terenów między Szkołą Podstawową nr 79 a ośrodkiem zdrowia przy ul. Opolskiej na tereny sportowo-rekreacyjne – budowa osiedlowej pływalni.
11. [B] Dopuszczenie zabudowy na obszarze między ul. Cieszyńską, linią kolejową Poznań-Wrocław i cmentarzem, nawiązanie ulic do skrzyżowania Cieszyńska/Bielska, ul. Bytomskiej i Jabłonkowskiej.
12. [B] Zagospodarowanie terenu między ulicami Bielską, Wiązową i Ustrońską.
13. [B+D] Konieczne zagospodarowanie terenów wzdłuż cieku Górczynka:
  - oświetlony ciąg pieszo-rowerowy z elementami małej architektury (ławki, kosze na śmieci, itd.),
  - budowa zbiornika retencyjnego z urządzeniami podczyszczającymi wodę na Górczynce – za ulicą Opolską, zaplanowanego w Studium Zagospodarowania Przestrzennego miasta Poznania w dziale „Infrastruktura techniczna – kierunki rozwoju systemu kanalizacji deszczowej i ogólnospławowej” (ZDM planuje do końca roku ogłosić przetarg na projekt),
  - poszerzenie cieku Górczynka na odcinku od Głogowej do omawianego zbiornika; obecnie ciek ma ogromne problemy z odbiorem wody deszczowej, od czasu podłączenia do niego kanalizacji

- deszczowej z ul. Bohaterów Westerplatte po każdej ulewie wylewa i zalewa m. in. ulicę Brzozową i teren działek (ZDM planuje do końca roku ogłosić przetarg na projekt techniczny).
14. [C] Dopuszczenie zabudowy jednorodzinnej lub szeregowej wzdłuż ulicy opisanej w pkt. III, 7.
  15. [C] Zachowanie terenu zielonego pomiędzy ulicami Kołłątaja, Kwiatkowskiego, Kunickiego i ulicą opisaną w pkt. III, 7 z przeznaczeniem na park.
  16. [C] Dopuszczenie zabudowy (takiej jak wzdłuż ul. Burszty) na obszarze między ulicą Stefańskiego, Kwiatkowskiego i Wojkiewicza, warto zachować przejście od ul. Grześkiewicza do Nowakowskiego (pas z chodnikiem, zielenią).
  17. [C] Zachowanie terenów sportowo-rekreacyjnych między ul. Kołłątaja, Buczka, Zamoyskiego, Wróblewskiego.
  18. [C] Teren między ulicami: Vetulaniego, Krasickiego, Lelewela jako plac zabaw.
  19. [C] Dopuszczenie budynków o funkcjach handlowo-usługowych w rejonie skrzyżowań Kołłątaja/Buczka i Buczka/Okulickiego.
  20. [C] Umieszczenie budynku o funkcjach użyteczności publicznej (osiedlowy dom kultury, biblioteka, siedziba rady osiedla) w centrum osiedla – mile widziane w rejonie skrzyżowania Kołłątaja/Buczka w połączeniu budynkiem o funkcjach handlowo-usługowych, w przypadku braku takiej możliwości w rejonie skrzyżowania Kołłątaja/Kwiatkowskiego lub Kołłątaja/Wojkiewicza.
  21. [C] Zachowanie ogródków działkowych przy ul. Leszczyńskiej (od Pszczyńskiej do Buczka).
  22. [D] Zachowanie terenów sportowo-rekreacyjnych na końcu ul. Korfantego.
  23. [D] Zachowanie zabytkowego cmentarza przy ul. Samotnej, w przypadku uruchomienia go ponownie konieczność zapewnienia odpowiednich połączeń drogowych.
  24. [D] Teren obecnego targowiska „Sielanka” (ul. Opolska/Korfantego) jako rynek owocowo-warzywny, bez możliwości handlu zwierzętami.

### **III. Układ komunikacyjny**

1. [A] ulica Czechosłowacka:
  - uwzględnienie planowanej budowy tunelu pod linią kolejową Poznań-Wrocław,
  - przystosowanie do komunikacji autobusowej (przystanki autobusowe z zatokami na skrzyżowaniach z ulicami: Górecką, Przełęcz),
  - obustronne chodniki,
  - wydzielone drogi rowerowe o naw. asfaltowej (obustronnie na odc. Opolska – Górecka, po stronie południowej na odc. Górecka – Przełęcz).
2. [A] Przedłużenie ul. Czeremchowej do ul. Grabowej i Nowej Opolskiej (ob. Jałowcowa).
3. [A+B+D] ulica Opolska:
  - w rejonie skrzyżowania z ulicą Czechosłowacką zaproponowanie nowego układu, uwzględniającego budowę tunelu i budowę ulicy Nowej Opolskiej (odc. Czechosłowacka – Hetmańska),



- ulica na całym odcinku jednojezdniowa dwupasmowa wraz z pozostawieniem rezerwy terenu na budowę linii tramwajowej (od obecnej pętli Dębiec, ulicą Opolską do Lubonia) lub bezpośrednie wpisanie trasy tramwajowej do planu.

Chociaż trasa taka nie jest wpisana do Studium Miasta Poznania ani dla uchwalonego przed 2 laty *MPZP Do – „Terenów w rejonie ulic: Opolskiej, Stefana Okrzei i cieku Górczynka”*, warto pomyśleć o zarezerwowaniu terenu na jej realizację. Obecnie Luboń gwałtownie rozbudowuje się - ma już ponad 30 tys. mieszkańców (co stawia Luboń ex aequo ze Swarzędzem na pierwszym miejscu największych miast powiatu poznańskiego), a liczba ta stale wzrasta. Największe zagęszczenie ludności w Luboniu jest wzdłuż ulicy Żabikowskiej, czyli na przedłużeniu ulicy Opolskiej – osiedla „Lubonianka” przy ul. Źródlanej oraz tzw. nowe centrum Lubonia, przy ul. Wschodniej. Osiedlom tym należy zapewnić właściwy dojazd do centrum miasta – dla komunikacji indywidualnej, samochodowej, powinna być przeznaczona zmodernizowana ulica Głogowska oraz planowana do poszerzenia do dwóch pasów ulica Dolna Wilda, natomiast ulica Opolska powinna być zarezerwowana dla transportu publicznego. Tak duża liczba ludności Lubonia, ale i także samego Świerczewa (w rejonie ulicy Opolskiej mieszka już teraz kilka tys. ludzi, ponadto planowana jest budowa blokowiska w rejonie ulic Opolskiej i Okrzei – osobny plan) sprawia, że budowa tramwaju naszym zdaniem jest uzasadniona. Obsługa tak znacznej grupy mieszkańców nie może się odbywać jedynie za pomocą komunikacji autobusowej, która może okazać się niewydolna, lub za pomocą kolei podmiejskiej, ponieważ sama linia kolejowa jest zlokalizowana w znacznej odległości od skupisk ludności. Chociaż wiadomo, że sam tramwaj nie powstanie w ciągu najbliższych 10-15 lat ze względów finansowych, to warto myśleć przyszłościowo i zarezerwować teren na ten cel. Przy tworzeniu planów dla Świerczewa nie można powielić błędów popełnionych w planie *MPZP Do – „Terenów w rejonie ulic: Opolskiej, Stefana Okrzei i cieku Górczynka”*, gdzie środek osiedla mieszkaniowego rozcięto dwupasmową drogą, nie mającą logicznego uzasadnienia i kontynuacji. Nawet gdyby na terenie całego Świerczewa zaplanowano dwupasmową ulicę Opolską (której rozbudowa także nie jest realna w najbliższych kilkunastu latach), to na terenie Lubonia nie ma miejsca na poszerzenie ulicy Żabikowskiej. Spowoduje to więc jedynie, że korki samochodowe przesuną się w inne miejsce. Obecnie największym problemem komunikacyjnym dla tego ciągu jest zbyt małe Rondo Żabikowskie w Luboniu, sama ulica Opolska jest drożna także w godzinach szczytu komunikacyjnego, więc nie ma potrzeby jej poszerzenia. Wpisanie teraz do planu dwóch jezdni ulicy Opolskiej lub zezwolenie na zabudowę do samej krawędzi pasa drogowego na zawsze przekreśli możliwość zapewnienia Świerczewu i Luboniowi komunikacji szynowej w postaci tramwaju i w dalszej perspektywie sprawi, że rejon te staną się niewydolne komunikacyjnie. Jako Rada Osiedla bardziej skłaniamy się ku ulicy Opolskiej o charakterze podobnym do wyremontowanej ulicy Winogrady, która jest przyjazna dla okolicznych mieszkańców, a nie dla tranzytu.

- w ciągu ulicy przynajmniej jednostronna asfaltowa droga rowerowa na całej długości po stronie zachodniej, w przypadku miejsca w pasie drogowym także po stronie wschodniej lub droga pieszo-rowerowa,

- wzdłuż ulicy nasadzenia drzew (jednak nie w pasie między jezdnią a drogą rowerową i chodnikiem, tylko za chodnikiem – ma to na celu poprawienie bezpieczeństwa i zwiększenie widoczności),
  - przystanki autobusowe z zatokami.
4. [B] ulica Bohaterów Westerplatte:
- skrzyżowanie ulic Górecka/Bohaterów Westerplatte/Jesionowa – rondo,
  - brak uwag do nowego, istniejącego układu drogowego,
  - konieczność zapewnienia komunikacji autobusowej w ciągu ulicy Bohaterów Westerplatte.
5. [B+C] ulica Karola Buczka:
- wykorzystanie wolnej przestrzeni jako pas zieleni,
  - przedłużenie ulicy od skrzyżowania z ul. Sempołowskiej/Burszty do skrzyżowania z Opolską,
  - ze względu na strefę ograniczenia prędkości do 30 km/h rezygnacja z wydzielonych dróg rowerowych – dopuszczone jedynie pasy rowerowe w jezdni ulicy,
  - chodnik – przynajmniej jednostronny, na odc. Leszczyńska – Kołłątaja po str. południowej, na odc. Kołłątaja – Burszty po str. północnej oraz ciąg pieszo-spacerowy po stronie południowej (teren sportowo-rekreacyjny), na odc. Sempołowskiej – Opolska po str. południowej,
  - budowa kanalizacji deszczowej.
6. [C] ulica Hugona Kołłątaja:
- przystosowanie do komunikacji autobusowej (przystanki autobusowe na skrzyżowaniach z ulicami: Kwiatkowskiego, Buczka, Winiarskiego),
  - obustronne chodniki na całej długości ulicy,
  - ze względu na strefę ograniczenia prędkości do 30 km/h rezygnacja z wydzielonych dróg rowerowych – dopuszczone jedynie pasy rowerowe w jezdni ulicy,
  - budowa kolektora deszczowego.
7. [C] Wyznaczenie nowej ulicy wzdłuż obecnej ulicy bez nazwy (końcówki ulic: Trąmpczyńskiego, Gołuchowskiej, Żerkowskiej, Lelewela, Wielichowskiej, Krasickiego, Zygałskiego, Pietrusińskiego, Okulickiego i Kunickiego – przesunięcie jej na południe, w środek niezabudowanego pasa, możliwość nawiązania do osi ulicy Wojkiewicza.
8. [C+D] ulica Leszczyńska:
- brak uwag do istniejącego układu na odc. Koźmińska – Kozaka,
  - przy skrzyżowaniu z ul. Opolską ulica w miarę możliwości ulica powinna mieć zmieniony przebieg w kierunku północnym, aby dochodziła prostopadle do jezdni ul. Opolskiej,
  - budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Opolskiej i Leszczyńskiej,
  - droga rowerowa po stronie zachodniej na całej długości,
  - przystanki autobusowe z zatokami.
9. [D] Konieczność umieszczenia w planie kładki pieszo-rowerowej nad torami linii Poznań-Wrocław na południe od ulicy Samotnej

Obecnie w tym miejscu znajduje się nielegalne przejście przez tory, jednak jak można zauważyć po szerokości tego skrótu, jest ono bardzo potrzebne okolicznym mieszkańcom. Jego znaczenie wzrośnie w kontekście planowanej przez Miasto budowy linii tramwajowej na osiedle Dębina oraz

budowy osiedla bloków komunalnych w ciągu ulicy Opolskiej, w miejscu dzisiejszych baraków. Opierając się o zapisy Studium Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania, które stanowią: „w celu ograniczenia oddziaływania bariery przestrzennej, jaką są linie kolejowe rozdzielające Świerczewo od struktur urbanistycznych Dębca (...) wymaga się w miarę możliwości zwiększenia ilości przejazdów albo przejść pieszych przez tory.”, umieszczenie kładki jest uzasadnione.

10. [D] Wpisanie do planu przystanku kolejowego „Poznań Świerczewo” na linii Poznań-Wrocław na wysokości omawianej w powyższym punkcie kładki lub na wysokości ulicy Korfanteo; jest to ważne ze względu na planowane przez miasto uruchomienie kolei aglomeracyjnej i wykorzystanie pociągów osobowych jako środka transportu publicznego; warto się zastanowić nad doprowadzeniem ulicy z komunikacją autobusową w celu połączenia osiedla z tym przystankiem.
11. [B+C+D] Rozpatrzenie możliwości przystosowania ulic wewnątrz osiedla (poza takimi ulicami jak np. Kołtąta, Buczka, Kwiatkowskiego, Vetulaniego, Sempołowskiej, Kocha, Okrzei) do wprowadzenia strefy zamieszkania – ulice jako pieszo-jezdnie bez wyznaczonych chodników.
12. [A+B+C+D] Zapisanie konieczności stosowania na ulicach wewnątrz osiedla (wszystkie poza Opolską, Czechosłowacką, Jesionową, Górecką, Bohaterów Westerplatte czy Leszczyńską) elementów wymuszających uspokojenie ruchu (strefa ograniczonej prędkości, progi zwalniające, szykany, skrzyżowania równorzędne, skrzyżowania z wyniesioną powierzchnią, itd.)