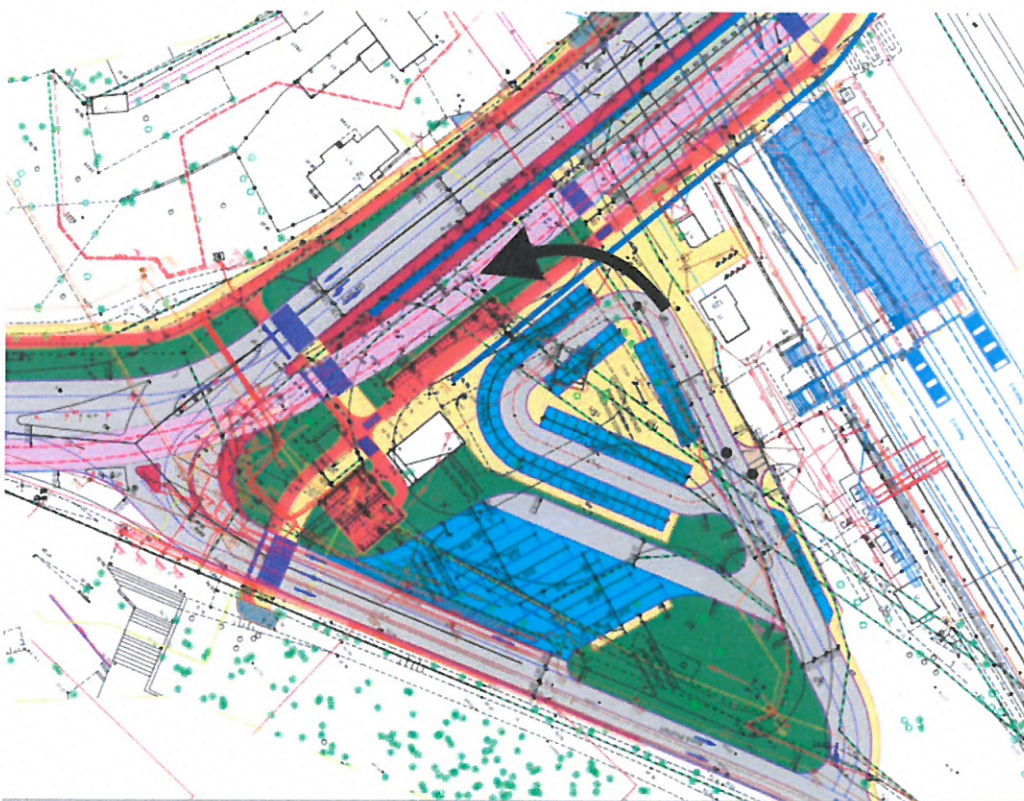
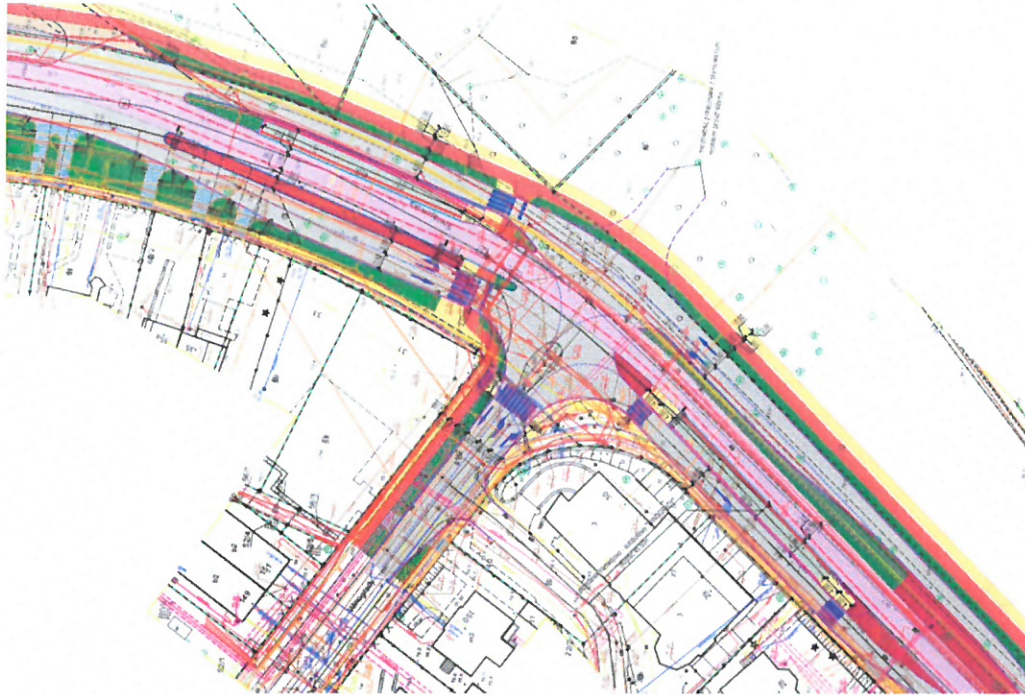


Uwagi Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania do koncepcji II etapu trasy tramwajowej na Naramowice

1. **Węzeł przesiadkowy Garbary:** Należy zadbać / skoordynować prace z koleją (rozbudowa trasy Poznań Główny – Poznań Wschód do trzech lub czterech torów), tak by z przystanków zlokalizowanych pod wiaduktem kolejowym w ul. Garbary można było dostać się bezpośrednio na perony kolejowe.
2. **Węzeł przesiadkowy Garbary:** w związku z coraz wyższymi temperaturami w okresie letnim, należy zapewnić na placu (węźle przesiadkowym) przed dworcem jak najwięcej zieleni wysokiej, by uniknąć tzw. „patelni”.
3. **Węzeł przesiadkowy Garbary:** wnioskujemy o dodanie awaryjnego wyjazdu autobusów na północ z pętli Garbary. Aby nie wprowadzać dodatkowej fazy świateł na skrzyżowaniu z ul. Armii Poznań, można np. wprowadzić możliwość lewoskrętu dla autobusów od strony „pętli parkingowej” w torowisko, zaraz za przystankiem w kierunku północnym, przez projektowany krótki pas zieleni [rysunek]. Ewentualnie dodać miejsce postojowe/przystanek dla autobusu w rejonie ww. „pętli parkingowej”.



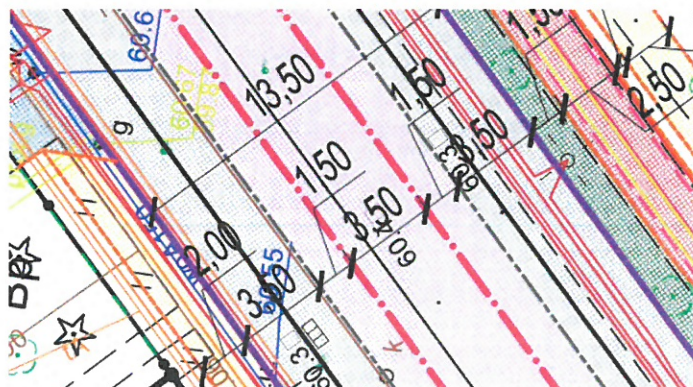
4. **Okolice węzła Garbary:** brak przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego po północnej stronie skrzyżowania Garbary/Szelągowska/Armii Poznań. Takie przejście bardzo ułatwiłoby komunikację pieszą i rowerową z rejonu Wartostrady w stronę Cytadeli.
5. **Przystanek „Winogrody”** ma niespotykany [niekorzystny] układ dojść do peronów:
 - przystanek w kierunku centrum: dojścia jedynie od strony zachodniej!
 - przystanek w kierunku Naramowic: brak dojść od strony północnej



Zdajemy sobie sprawę z niewielkiego popytu na wspomniane brakujące dojścia. Zwracamy jednak uwagę, że będą to przejścia przez jeden pas ruchu (możliwe, że węższy niż 3,5 metra – o czym piszemy niżej), więc takie przejścia można zrealizować bez sygnalizacji świetlnej (w razie konieczności na zasadzie odstępstwa) a co za tym idzie – bez zbędnego wstrzymywania ruchu przy braku pieszych chętnych do przejścia. Tym samym nie będziemy zmuszali spacerowiczów chcących z tych przystanków skorzystać do nakładania drogi. Może więc warto rozpatrzyć chociażby pełne dojścia do przystanku południowego?

6. **Szerokość pasów ruchu na ul. Garbary i Szelągowskiej:** 3,5 metra na ul. Garbary od Aquanetu na północ, 3,5 metra na pas ruchu na ul. Szelągowskiej.

Czy torowisko będzie tramwajowo-autobusowe? Jeśli tak, to w jakim celu poszerzenie ww. pasów ruchu dla pozostałych samochodów? Dziś jadąc ulicą Szelągowską na północ mamy szacunkowo pasy szerokości 3-3,25 metra. Z ulicy korzystają autobusy, po przebudowie – nie będą. Jeśli tak duża szerokość pasa ruchu wynika z dostosowania do aktualnej kategorii drogi ul. Szelągowskiej („G”), to przy okazji tak dużej przebudowy (która zmieni oblicze tych ulic na lata) należy poczynić starania, by tę kategorię obniżyć do „Z” (droga zbiorcza). Ulica Szelągowska, jak podaliśmy we wstępie, dzierży niechlubny rekord – to na niej zarejestrowano najwyższą w Poznaniu prędkość w terenie zabudowanym. Stosowanie zbyt szerokich pasów ruchu (nieadekwatnych do obowiązującego ograniczenia prędkości) sprzyja przecież takim niebezpiecznym zachowaniom.



7. Na jakiej zasadzie odbywały się będą lewoskręty z wyjazdów z posesji na odcinku pomiędzy ulicami Winogrady i Na Stoku? Przez torowisko? Czy przez skrzyżowanie z ul. Armii Poznań? (choć nie widać

tam możliwości zawracania). Wydaje się, że wszystkie relacje wyjazdowe i wyjazdowe z posesji są obsługiwane (poprzez zawracanie na skrzyżowaniu Szelągowska/Winogrady) poza właśnie odcinkiem Winogrady-Na Stoku – relacja wyjazdowa z posesji kierunek północ.

W tej samej kwestii: należy upewnić się, że „bufory” (wydzielone pasy ruchu do zawracania) na skrzyżowaniu Winogrady/Szelągowska są odpowiednio pojemne (mieszkańcy zgłaszali na spotkaniu konsultacyjnym, że ww. pasy do zawracania mogą być zbyt krótkie).

8. Jak wspomnieliśmy wyżej, uważamy, iż **ul. Szelągowska nie powinna być ulicą klasy „G”** – spełnienie standardów szerokości i kolizyjności dla drogi klasy G jest kosztowne i niewspółmierne do roli, jaką ta droga będzie pełniła po wybudowaniu linii tramwajowej (zwykła droga międzydzielnicowa). Wnioskujemy o podjęcie działań mających na celu obniżenie kategorii drogi do drogi zbiorczej („Z”), a co za tym idzie:
 - rezygnację z budowy drogi serwisowej wzdłuż ul. Szelągowskiej od numeru 43 do 65 (w konsekwencji pozostawienie rosnących przed posesjami drzew!)
 - gdzie to możliwe zastosowanie szerokości pasów ruchu 3-3,25 m.
 - w związku z rezygnacją z drogi serwisowej, wydłużenie pasa do zawracania na skrzyżowaniu Szelągowska / Winogrady od strony północnej (na przykład przez zmniejszenie wyspy oddzielającej torowisko od jezdni na wysokości przystanku)
9. Do czego będzie wykorzystywany **nowy krótki pas ruchu na ul. Północnej** od Garbar w kierunku zachodnim? Dojazd do bazy Alkom? Inne perspektywiczne wykorzystanie tej bazy? Czy będzie wobec tego lewoskręt Garbary – Północna patrząc od południa? Czy nie skomplikuje on zbyt ruchu na skrzyżowaniu?
10. **Północne dojsie do północnego przystanku „Małe Garbary”** – jest potrzebne z obu stron, inaczej do Starej Rzeźni będzie się szło dookoła przekraczając ul. Garbary dwa razy (jeśli po wyjściu z tramwaju pójdziemy intuicyjnie, czyli na północ). Wnioskujemy o takie przeprojektowanie północnego dojsia do północnego przystanku „Małe Garbary”, aby można było dojść na peron od północy z obu stron, a także tak, by zmieścił się pełnowymiarowy azyl dla pieszych między torowiskiem a zachodnim pasem ruchu ul. Garbary (np. kosztem lokalnego przewężenia chodnika po zach. stronie ulicy oraz późniejszego oddzielenia się dodatkowych pasów ruchu przed skrzyżowaniem).

Dalej – obecnie projektowane przejście północne (ze wspomnianego peronu na wschodnią stronę ul. Garbary) jest niebezpieczne, gdyż znajduje się w miejscu, gdzie dwa pasy ruchu na wprost zwiężają się do jednego – może skrócić prawy pas ruchu tak, by kończył się w połowie przystanku?

Tak czy inaczej – przystanek ten będzie punktem newralgicznym dla ruchu pieszego, konieczne jest wygodne dojsie do niego z każdej strony.
11. **Wniosek ogólny:** podwójne dojsia do przystanków należy rozważać jako częściowo bez sygnalizacji świetlnej (zawsze na tym „mniej ważnym” dojsiu, szczególnie jeśli przejście przecina tylko jeden pas ruchu o szerokości mniejszej niż 3,5 m). Ponadto takie dodatkowe dojsie do przystanku (oddalone o ok. 40-50 m od poprzedzającego) nie stanowi części poprzedzającego skrzyżowania, nie jest więc prawnie wymagana sygnalizacja świetlna (uzyskać odstępstwo w razie potrzeby).
12. **Węzeł Wilczak:** wnioskujemy o zbliżenie do osi skrzyżowania przejść dla pieszych przez ul. Wilczak w relacji północ-południe (niepotrzebne odgięcia, nagminnie stosowane w projektach infrastruktury drogowej). Wnioskujemy także o próbę „wyprostowania” relacji pieszej na wprost przez skrzyżowanie w ciągu ul. Wilczak (pieszy bardzo dużo nadrobi przez odsunięcie przejść od osi skrzyżowania).
13. **Węzeł Małe Garbary:** ogólne zmniejszenie zasięgu terenowego (liczby i szerokości pasów ruchu, wielkości płyty skrzyżowania) węzła Małe Garbary.

To skrzyżowanie jest wręcz ogromnych rozmiarów jak na centrum współczesnego miasta europejskiego – projekt jest dobrą okazją, by nadać temu skrzyżowaniu nieco bardziej ludzki wymiar (tym bardziej, że do faktycznej realizacji dojdzie prawdopodobnie za ponad 5 lat – taka koncepcja będzie wtedy jeszcze bardziej odstawać od standardów przyjętych dla obszarów śródmiejskich).

14. **Węzeł Małe Garbary:** rzuca się w oczy spore odsunięcie przejść dla pieszych od osi skrzyżowania oraz niespotykane rozsuniecie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. Z czego to wynika? Jest to kolejny czynnik wydłużający trasę pieszego przez to skrzyżowanie (i zwiększający frustrację...). Jeśli wynika to z chęci odsunięcia przejść dla pieszych od zwoznic – można przecież zastosować preselekcję kierunku jazdy (umieścić zwoznicę sporo wcześniej) i wtedy lokalizacja przejścia dla pieszych jest już od zwoznic niezależna. Wnioskujemy o możliwie maksymalne skrócenie dystansów do pokonania przez pieszych na przedmiotowym skrzyżowaniu (ograniczenie odsunięcia przejść dla pieszych od osi skrzyżowania a także wspomniane wcześniej zmniejszenie zasięgu przestrzennego).
15. **Południowy zjazd z węzła Małe Garbary:** zjazdowy przystanek autobusowy (ten w kierunku placu Bernardyńskiego) **powinien być na środku jezdni (a nie po stronie zachodniej)** – inaczej konieczna jest dodatkowa, specjalna faza świateł, która umożliwi autobusowi zjazd od północy (z torowiska położonego na środku drogi) na przystanek położony po zachodniej stronie drogi. Takie rozwiązanie naszym zdaniem utrudni ruch na tym i tak już dość skomplikowanym skrzyżowaniu, będzie miało niekorzystny wpływ na jego przepustowość, na czym ucierpią wszyscy uczestnicy ruchu.

Możliwe jest zamieszczenie pełnowymiarowego przystanku bez naruszania zabytkowego murku, o którym była mowa na spotkaniu konsultacyjnym.

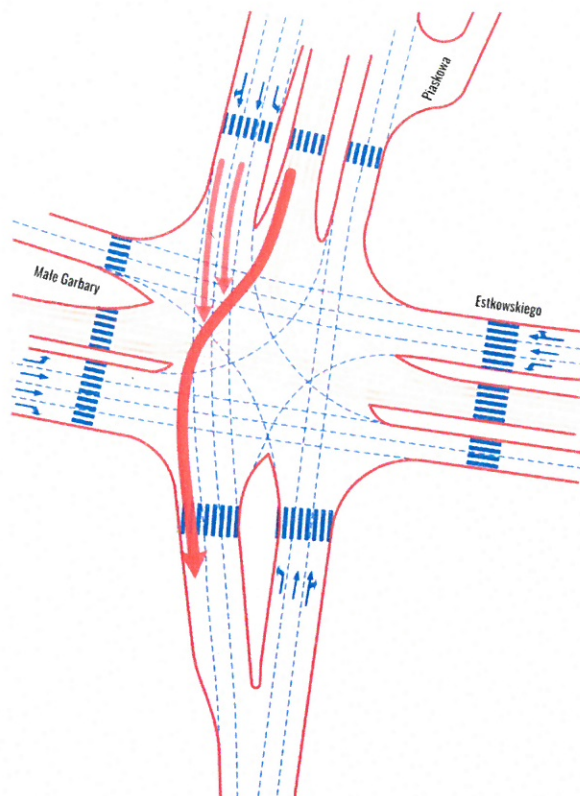


Zdjęcie: zabytkowy mur w południowej części węzła „Małe Garbary”, który wskazano jako przeszkodę dla realizacji przystanku autobusowego pośrodku jezdni

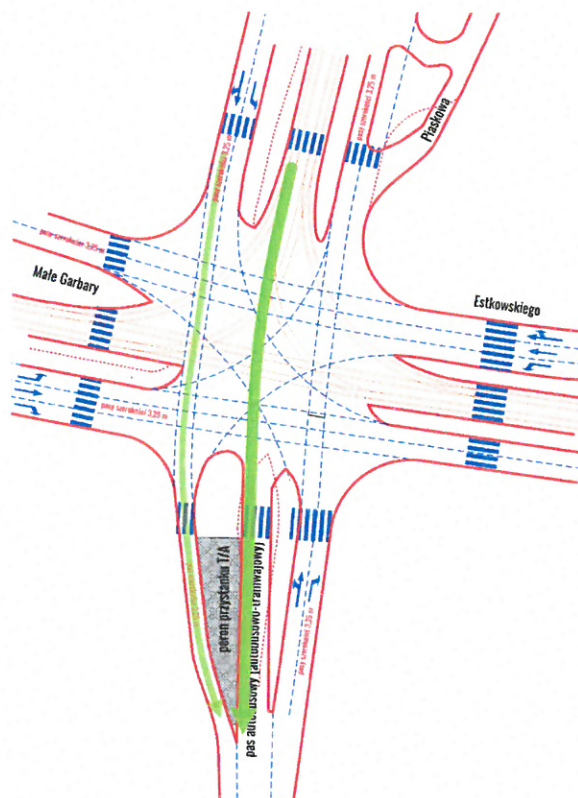
Przykładowe opcje realizacji tego zamysłu:

- budowa pełnowymiarowego przystanku o długości 45 metrów (pod przyszłe przedłużenie trasy tramwajowej w kierunku południowym)
- budowa przystanku tylko dla autobusów (ok 20-25 metrów): tutaj, jeśli się uprzeć, można nawet zachować dwa wlotowe pasy ruchu w śródmiejski odcinek ul. Garbary

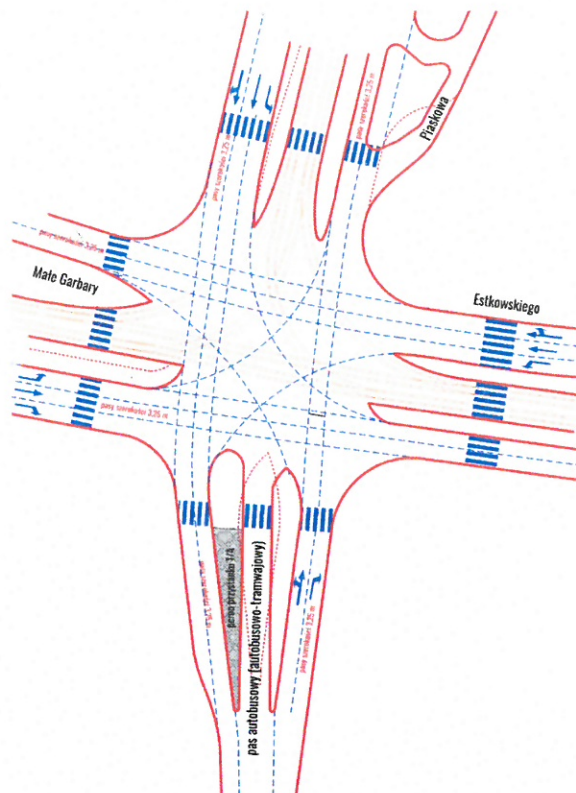
W obu ww. przypadkach autobus powinien jechać dalej wyznaczonym buspasem (nie wnikamy w szczegóły tego buspasa).



Rysunek: stan projektowany. Autobus jadący torowiskiem będzie kolizyjny wobec jadących na wprost samochodów – będzie potrzebna dodatkowa faza sygnalizacji.



Rysunek: przykładowa propozycja układu drogowego na węźle Małe Garbary uwzględniający jego „odchudzenie” oraz budowę zjazdowego przystanku autobusowego w osi jezdni. Autobus jadący na południe nie będzie kolizyjny względem jadących prosto samochodów.



Rysunek: przykładowa propozycja organizacji ruchu z zachowaniem dwóch pasów wlotowych w śródmiejski odcinek ul. Garbary

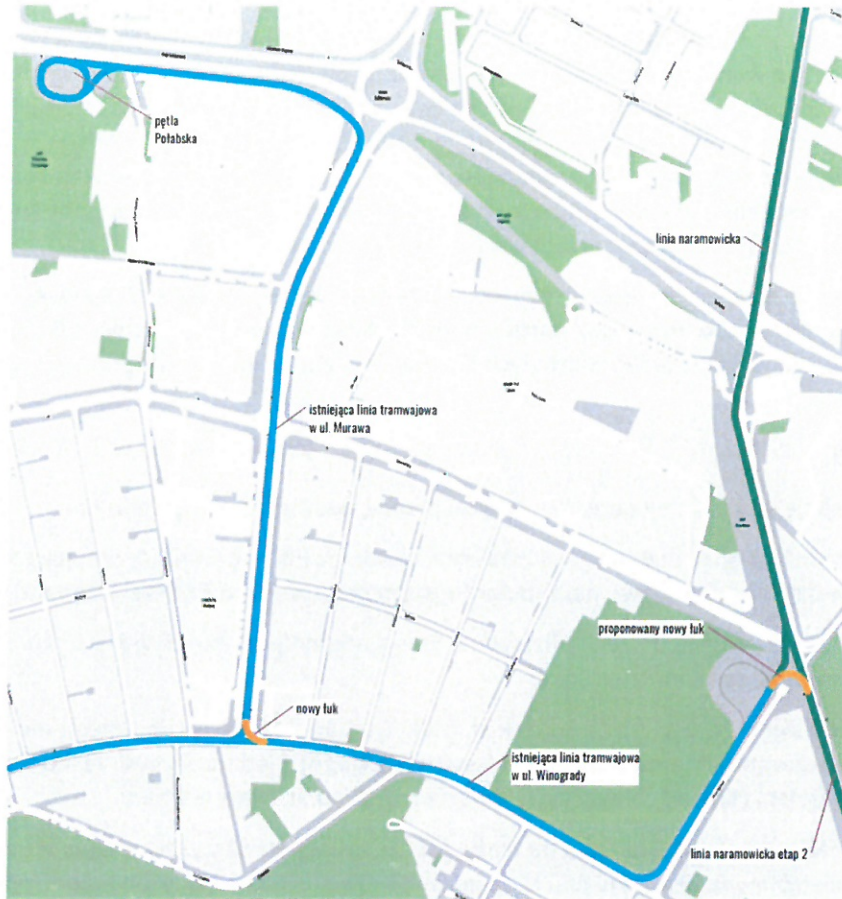
16. Brakujący łuk tramwajowy w relacji ul. Szelągowska <-> ul. Przelajowa.

Temat był poruszany na spotkaniu konsultacyjnym i okazało się, że taki łuk był rozważany, ale jest dość trudny technicznie – na chwilę obecną konieczne byłyby wyburzenia, sporo robót straconych między etapami 1 i 2, dodatkowo większe skomplikowanie układu torowego. Skutek braku ww. łuku będzie natomiast dość poważny: **odcinek od Małych Garbar do Wilczaka** (i dalej Naramowic – ale to już wiemy od jakiegoś czasu) **będzie dostępny tylko dla tramwajów dwukierunkowych!** (brak możliwości zawrócenia po drodze – nie będzie żadnej tradycyjnej pętli). Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania początkowo zakładało, że przedmiotowy łuk powstanie. Zakładało jednak też, że trasa tramwajowa poprowadzona zostanie po wschodniej stronie ulicy Szelągowskiej, po murze oporowym / estakadzie. Rozwiązanie to zostało ostatecznie odrzucone jako bardzo kosztowne, wymagające wielu wycinek drzew i nieefektywne.



Rysunek: wycinek ze Studium, które zawiera wspomniany łuk.

Jeśli na węźle Małe Garbary okaże się, że przejazd w stronę Placu Wielkopolskiego jest zablokowany, tramwaje jadące od Ronda Śródka będą mogły skręcić w prawo, w ul. Garbary w kierunku północnym. Skręcać pod warunkiem, że będą to tramwaje dwukierunkowe. Gdyby istniały łuki Szelągowska –> Przełajowa i dalej Winogrady –> Murawa, tramwaje mogłyby awaryjnie zawrócić na pętli Połabska.



Rysunek: hipotetyczna trasa objazdowa z wykorzystaniem dwóch dodatkowych relacji skrzyżnych

Naszym zdaniem taka trasa objazdowa nie miałaby żadnego potencjału liniowego (cofanie się do ul. Winogrady, gdzie brak potoków pasażerskich), jednakże możliwość wjechania tramwajem jednokierunkowym na ul. Szelągowską jest bardzo ważna!

Uważamy, że lepszą alternatywą mogłoby być zaprojektowanie (w ramach odrębnego projektu, ale w podobnych ramach czasowych) krótkiego łącznika tramwajowego pomiędzy przystankiem „Naramowicka/Serbska” a Rondem Solidarności. Na torowisko jest tam dużo miejsca, koszt budowy byłby niski.



Rysunek: przykładowy łącznik Ronda Solidarności z trasą na Naramowice

Poza umożliwieniem wjazdu na ul. Szelągowską tramwajem jednokierunkowym (i zawrócenia na pętli Połabska), zyskujemy wtedy też możliwości utworzenia stałej linii tramwajowej, np.:

Unii Lubelskiej / Starołęka – Zamenhofska – Rondo Śródka – Estkowskiego – Garbary – Szelągowska – Naramowicka – Serbska – Al. Solidarności – Połabska.

Oczywiście w perspektywie taka trasa w Al. Solidarności mogłaby być przedłużona do pętli „Piątkowska” z przebudową wiaduktu nad PST. Na dziś jest to co najwyżej do wpisania w Studium, bo jednak sam odcinek Połabska – Naramowicka/Serbska wydaje się dużo łatwiejszy do realizacji (i priorytetowy w kontekście „ślepej” trasy Szelągowskiej). Nie wnikamy w potencjalne późniejsze zastosowanie i wydłużenia tego łącznika, proponujemy go jedynie w kontekście stworzenia możliwości wjazdu na ul. Szelągowską tramwajem jednokierunkowym (i to takiej możliwości, która mogłaby być wykorzystana liniowo). To ok. 700 metrów toru w łatwym terenie z jednym przystankiem.

17. Bardzo prosimy o zamieszczanie w ramach konsultacji społecznych **plików lżejszych, czytelniejszych, zawierających mniej zbędnych informacji** – najlepiej plików graficznych zamiast PDF. Analiza wielowarstwowych plików pdf z przedmiotowych konsultacji na „zwykłym” komputerze jest mocno utrudniona.

Ocena koncepcji

Przedstawioną koncepcję generalnie oceniamy dobrze, przede wszystkim ze względu na:

- maksymalne zbliżenie tramwaju do kolei (dworzec Poznań Garbary mający szansę zostać, także dzięki tramwajowi, najpopularniejszym przystankiem PKM w Poznaniu)
- zbliżenie tramwaju do rewitalizowanej Starej Rzeźni (przystanek w kierunku południowym niemalże na samym dziedzińcu)
- przeniesienie torowiska na środek ul. Małe Garbary (pod przyszłe połączenie z torowiskiem w Al. Wielkopolskiej przez ul. Solną i Nowowiejskiego) z jednoczesnym zachowaniem obecnego pasa zieleni (drzew!) biegnących w pasie rozdziału ul. Małe Garbary
- rozmieszczenie przystanków na węźle Małe Garbary (za skrzyżowaniami, ale z dodatkowymi jednostronnymi przystankami tam, gdzie do przystanku za skrzyżowaniem byłoby daleko)
- ograniczenie niebezpiecznych wyjazdów z posesji w lewo w ul. Szelągowską (tu jednak wymagane jest doprecyzowanie szczegółów, także w porozumieniu z mieszkańcami).

Realizacja samej trasy tramwajowej jest bardzo pilna pod kilkoma względami:

- dojazd z Naramowic i wschodnich Winograd do centrum najprostszą drogą tj. ulicą Szelągowską to dziś najbardziej obciążona relacja autobusowa w mieście,
- nie ma prostszej i bardziej logicznej trasy dla połączenia Naramowic ze śródmieściem,
- tramwaj w ul. Szelągowskiej będzie pierwszym połączeniem północy miasta z centrum, które ominie węzeł Most Teatralny (najbardziej tramwajowo obciążony węzeł komunikacyjny w Europie!) i wreszcie uniezależni północną część miasta od sprawności tego węzła.

Wady koncepcji i komentarz

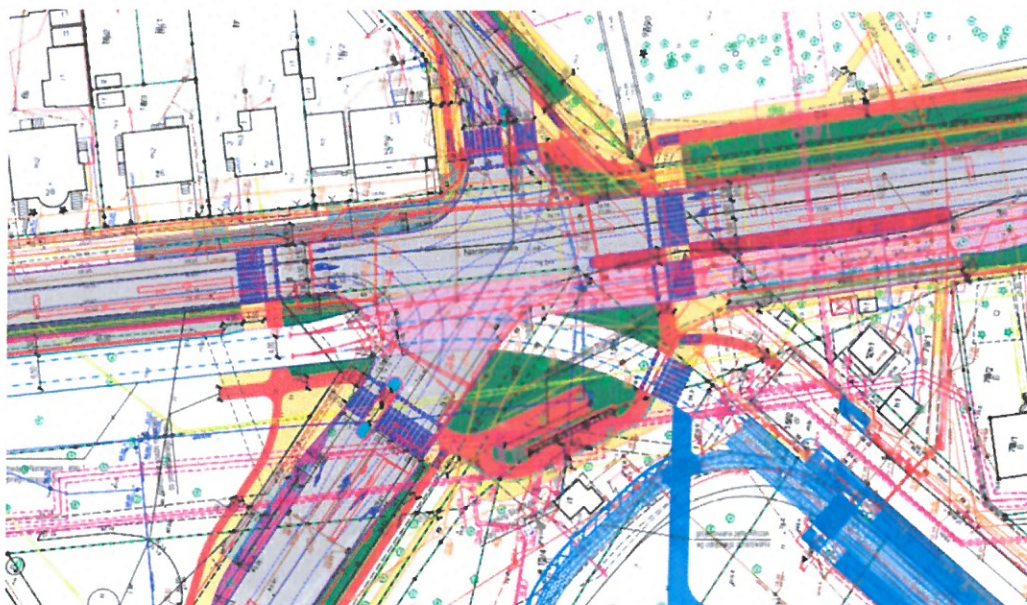
Jeśli chodzi o wady koncepcji, to wynikają one naszym zdaniem z wciąż panującego w Poznaniu podziału na „drogowców” i „komunikację publiczną” (tzn. ZDM i ZTM) – w przeciwieństwie do np. Łodzi, gdzie transportem publicznym i drogami zarządza jedna jednostka miejska. Wynika z tego brak spójnej polityki transportowej i widocznych priorytetów – budujemy trasę tramwajową, która zrewolucjonizuje dojazd do wschodniego centrum z północnej części Poznania, ale mimo to pozostawiamy przeskalowane rozwiązania drogowe oraz „ustępstwa” wydłużające pasażerom drogę do przystanków (za to zwiększają przepustowość samochodową). W porównaniu z podobnymi koncepcjami nowych tras tramwajowych, które znamy z innych miast europejskich, charakterystyczne jest właśnie przeskalowanie węzła „Małe Garbary” (bardzo duża liczba pasów ruchu na wlocie zachodnim, bardzo duża powierzchnia płyty skrzyżowania, wydłużanie tras pieszych, odsuwanie przejść dla pieszych od skrzyżowania...).

Tak duże węzły drogowe są dziś już niespotykane w rewitalizowanych centrach miast. Standardem dziś już są też podwójne dojeżdżenia do przystanków tramwajowych, z każdej strony. W koncepcji widzimy, że poczyniono w tej kwestii „kompromisy” – gdzieś tam dodano dojeżdżenie do przystanku z drugiej strony peronu, ale z kolei np. tylko z jednej strony ulicy. W wyniku powyższego układ końcowy jest dość niespójny i niektóre dojeżdżenia do przystanków mogą pasażerów zaskakiwać. Zaskakują też aż trzyipółmetrowe pasy ruchu na ulicy Szelałgowskiej (zwracamy uwagę, że jadąc samochodem osobowym 50 km/h po tak szerokim pasie ma się wrażenie bardzo powolnej jazdy i nieświadomie przyspiesza się), dodatkowo – to przecież na ul. Szelałgowskiej padł swego czasu poznański rekord prędkości w terenie zabudowanym (146 km/h!

<https://www.codziennypoznan.pl/artukul/2012-05-31/jechal-146-km-na-godzine-po-szelagowskiej>).

Jesteśmy zdania, że jeżeli faktycznie do realizacji projektu ma dojść dopiero co najmniej za 5 lat, to powyższe rozwiązania drogowe będą niekwestionowanymi anachronizmami jeszcze przed fizycznym rozpoczęciem przebudowy. Trudno je już będzie wówczas usunąć! Natomiast samo torowisko, jak pisaliśmy wyżej, uważamy za bardzo pilnie niezbędne uzupełnienie poznańskiej sieci tramwajowej.

Jeszcze jedna uwaga dodatkowa. Udostępnione w ramach konsultacji społecznych pliki pdf są ciężkie i trudno czytelne, przeciętny komputer biurowy ma spore problemy z ich wyświetleniem, nie mówiąc już o przesuwaniu (na sprzęcie typu Macbook Air trzeba czekać nawet kilkanaście sekund aż przesunięty dokument ponownie się wczyta!). Pdf-y zawierają mnóstwo niepotrzebnych warstw (jak np. sieci podziemne, kable), które dla przeciętnego Kowalskiego wyglądają jak losowe kreski rozsiane po planszy i utrudniają jej odczytanie. Nam nie udało się nawet znaleźć legendy do plików. O zbytnim skomplikowaniu udostępnianych plików pisaliśmy już w 2013 r. przy „konsultacjach” społecznych układu drogowego wokół nowego dworca kolejowego. Już wtedy uważaliśmy, że tak złożone, ciężkie pliki, z dużą ilością niepotrzebnych informacji przyczyniają się jedynie do odstraszenia mieszkańców od brania udziału w konsultacjach. Szkoda, że od tego czasu niewiele się w tej kwestii zmieniło – a przecież edycja pliku pdf, usunięcie zbędnych warstw i ewentualna konwersja do formatu graficznego to dla profesjonalisty niewiele pracy.



Rysunek: chaos na planszy projektowej (wokół pętli Wilczak)

