

Opis koncepcji trasy tramwajowej na Klin Dębicki w Poznaniu

Zakres projektu koncepcyjnego obejmuje przebudowę torowiska od ul. Pamiątkowej do istniejącej pętli „Dębiec” (o długości ok. 1,7 km) oraz budowę nowej trasy tramwajowej (o długości ok. 1,6 km) do Klina Dębickiego, zlokalizowanego przy ulicach: 28 Czerwca 1956 r., Samotnej i Dolna Wilda. W tym miejscu planowane jest stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego. Całość inwestycji zakłada również kompleksową przebudowę układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz przebudowę infrastruktury podziemnej.

Planowana inwestycja w sposób istotny uporządkuje zagospodarowanie obszaru Dębca, a jednocześnie usprawniając lokalny układ transportowy, przyczyni się do wzmocnienia roli zbiorowej komunikacji miejskiej w codziennych podróżach, zwiększając tym samym atrakcyjność tej części miasta. Dzięki kompleksowej modernizacji, nowy blask zyska Targowisko „Racjonalizatorów”, dając tym samym mieszkańcom nowoczesną przestrzeń publiczną o wysokiej jakości architekturze.

Celem projektu jest poprawa sytuacji transportowej mieszkańców południowych obszarów Poznania poprzez rozbudowę sieci tramwajowej oraz budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego. Rozwiązania te mają w założeniu zmniejszyć liczbę samochodów nie tylko w rejonie Klina Dębickiego, ale i całego Poznania (węzeł ma strategiczne znaczenie ponieważ znajduje się w pobliżu autostrady).

Pomysł na realizację trasy tramwajowej wzdłuż ul. 28 Czerwca 1956 r. znajduje się w planach Miasta od bardzo dawna (obsługę publicznym transportem szynowym tego obszaru planowano już w 1975 r.) i zapisany został w wielu strategicznych dokumentach miejskich, kształtujących politykę przestrzenną Poznania, m.in.:

- w Miejskowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania z 1994 r.,
- w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania z 1999 r. i 2008 r.,
- w obecnie obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania, które zostało uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.,
- w Miejskowym planie zagospodarowania przestrzennego „Rejon ulicy Samotnej” w Poznaniu uchwalonym w 2009 r.

W ramach projektu zakłada się kształtowanie jak najbardziej dogodnych węzłów przesiadkowych, w miarę możliwości w oparciu o zasadę „drzwi w drzwi”, integrujących w możliwie jak największym stopniu komunikację autobusową i tramwajową, a w przypadku węzłów integracji z koleją – również kolejową.

W obrębie projektowanego węzła „Klin Dębiecki”, oprócz zintegrowanej pętli tramwajowo-autobusowej, powstaną również parkingi typu Park&Ride i Bike&Ride, a także miejsca krótkiego postoju typu Kiss&Ride oraz dla autobusów dalekobieżnych. Dzięki temu mieszkańcy gmin ościennych zlokalizowanych na południe od Poznania (np. Luboń, Mosina, Puszczykowo) będą mieli możliwość sprawnej przesiadki na tramwaj do centrum miasta.

W przedmiotowej koncepcji (w miarę możliwości) wprowadzono liczne udogodnienia dla ruchu tramwajowego – np. zaprojektowano udrożnienie przejazdu tramwajów w ciągu ul. 28 Czerwca 1956 r., na dojeździe do skrzyżowania z ul. Hetmańską, gdzie obecnie powstają zatory drogowe, a samochody (stojąc w korku na torowisku) blokują swobodny przejazd tramwajów. Na całej długości planowanej inwestycji zakłada się także dostosowanie układu ciągów pieszych i rowerowych do obowiązujących wytycznych Miasta z zakresu kształtowania oraz wyposażenia przestrzeni publicznej Poznania (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/). Zakłada się również poprawę nawierzchni chodników oraz nowe nasadzenia zieleni w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy. Na ewentualnym dalszym etapie prac projektowych zostanie przygotowana m.in. szczegółowa dokumentacja z zakresu zagospodarowania terenu zielenią niską i wysoką, w tym możliwości realizacji nowych układów alejowych drzew.

W zakresie infrastruktury pasażerskiej, zgodnie z wytycznymi ZTM Poznań, zakłada się realizację m.in. możliwie szerokich platform przystankowych, adekwatnych do prognozowanych potoków pasażerskich, a w zakresie ochrony interesu osób z niepełnosprawnościami zakłada się stosowanie rozwiązań z jednej strony likwidujących bariery architektoniczne, a z drugiej strony poprawiających bezpieczeństwo (i wygodę) poruszania się osób z dysfunkcjami narządów ruchu, słuchu czy wzroku (zgodnie z aktualnymi standardami Miasta w tym zakresie).

W ramach projektu przewidziano również modernizację Targowiska „Racjonalizatorów”, którego nowy kształt pozwoli na dalszy rozwój funkcji handlowej tego miejsca. W ramach projektu planuje się nowe rozmieszczenie pawilonów i straganów handlowych, miejsc postojowych dla samochodów dostawczych, toalet i wiat śmietnikowych, a także nowoczesnych elementów małej architektury oraz urządzenie zieleni.

Zakres projektu koncepcyjnego został podzielony na 4 odcinki:

- odc. 1: ul. 28 Czerwca 1956 r., od ul. Pamiątkowej do ul. Opolskiej, zakładający kompleksową przebudowę ulicy, w tym istniejącego torowiska tramwajowego;

- odc. 2: nowy wiadukt nad linią kolejową oraz istniejącą pętlą „Dębiec” (nowa trasa tramwajowa), który przedstawiono w dwóch wariantach:
 - wariant 1 (W1) – obiekt inżynierski z wyłączeniem ruchu samochodowego (wiadukt tylko tramwajowy, z dopuszczeniem – po torowisku – ruchu pojazdów uprzywilejowanych – tzw. „droga życia”), przy jednoczesnym pozostawieniu ruchu kołowego przez jednopoziomowe przejazdy kolejowe,
 - wariant 2 (W2) – obiekt inżynierski z uwzględnieniem ruchu samochodowego (wiadukt tramwajowy i samochodowy – na wiadukcie torowisko w osi jezdni, oddzielone od ruchu samochodowego); ruch kołowy (tak jak tramwajowy) prowadzony bezkolizyjnie w stosunku do kolei (pasy ruchu po bokach torowiska), (w obydwu wariantach nie ma możliwości zachowania istniejącej pętli „Dębiec”; trasa tramwajowa wydłużona do nowej pętli na Klinie Dębieckim);
- odc. 3: ul. 28 Czerwca 1956 r., od ul. Czechosłowackiej do Klina Dębieckiego (nowa trasa tramwajowa), który przedstawiono w dwóch wariantach:
 - wariant 1 (W1) – wydzielone „zielone torowisko” zlokalizowane obok jezdni (wschodnia strona ul. 28 Czerwca 1956 r.),
 - wariant 2 (W2) – torowisko tramwajowe w osi jezdni oddzielone od ruchu samochodowego (pasy ruchu po bokach torowiska);
- odc. 4: zintegrowany węzeł przesiadkowy „Klin Dębiecki” (pętla tramwajowo-autobusowa, parkingi Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, miejsca krótkiego postoju dla autobusów dalekobieżnych oraz Punkt Obsługi Klienta ZTM Poznań).

W dniach 25 czerwca – 16 lipca 2019 r. przeprowadzono konsultacje społeczne, podczas których była możliwość wyrażenia swojej opinii na temat proponowanych koncepcyjnie rozwiązań. Mieszkańcy zgłosili liczne postulaty, uwagi i wnioski dotyczące m.in. układu komunikacyjnego, otoczenia urbanistycznego projektu, jak i zagospodarowania zielenią. Raport z procesu konsultacyjnego dostępny jest na stronie internetowej projektu (www.tramwajdebic.pl).

Wychodząc naprzeciw zgłoszonym oczekiwaniom społeczności lokalnej (70% mieszkańców biorących udział w konsultacjach), w ciągu ul. 28 Czerwca 1956 r. na odcinku 3 (od ul. Czechosłowackiej do Klina Dębieckiego) zdecydowano o wyborze wariantu 1 – wydzielone „zielone torowisko” obok jezdni (po wschodniej stronie ulicy) – zwiększając tym samym walory nie tylko estetyczne, ale także ekologiczne tej części miasta. Zastosowanie tego typu nawierzchni torowiska tramwajowego m.in. zmniejsza poziom emisji hałasu, co pozytywnie wpływa na jakość życia w bezpośrednim jego otoczeniu.

Na podstawie m.in. wydanych opinii miejskich jednostek organizacyjnych, na odcinku 2 zdecydowano o wyborze wariantu 1, tj. obiektu inżynierskiego nad linią kolejową nr 802

z wyłączeniem ruchu samochodowego (wiadukt tramwajowy z dopuszczeniem ruchu pojazdów uprzywilejowanych – tzw. „droga życia” – oraz autobusów komunikacji miejskiej). Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwe będzie zachowanie cennych historycznie obiektów przy ul. 28 Czerwca 1956 r., a co za tym idzie ograniczenie ingerencji w zabytkowy układ dawnej wsi Dębiec. Dla przykładu, podobna estakada wyłącznie tramwajowa (z „drogą życia” oraz wzdłużnym ciągiem pieszo-rowerowym) funkcjonuje od 2015 roku pomiędzy ul. Wielicką i Lipską w Krakowie, przebiegając nad peronami dworca kolejowego „Kraków Płaszów”, z którym jest zintegrowana w zakresie możliwości dokonywania przesiadek. Kraków to oczywiście nie jedyny przykład tras tramwajowych prowadzonych przez obszar zurbanizowany na estakadach, które z powodzeniem sprawdzają się zarówno w wielu miastach europejskich (np. Dublin, Berlin, Paryż czy Londyn), jak również w aglomeracjach amerykańskich czy azjatyckich, pozwalając na znaczne przyspieszenie podróży środkami transportu publicznego.

Celem usprawnienia ruchu komunikacji tramwajowej na projektowanym odcinku oraz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w skali całego miasta jest uatrakcyjnienie go i dalszy wzrost jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego, który jest najbardziej tereno- i kosztochłonną formą przemieszczania się (zwłaszcza na obszarze aglomeracji miejskiej), zdecydowanie bardziej obciążającą środowisko naturalne niż komunikacja publiczna, generującą także ogromne koszty społeczne (np. związane z leczeniem ofiar wypadków drogowych), co w konsekwencji – łącznie – wpływa na obniżenie jakości życia w mieście. Przyjęte założenie powstrzymywania nadmiernego ruchu samochodowego do śródmieścia i zachęcania do przesiadki na tramwaj (m.in. poprzez projektowany peryferyjnie w pobliżu węzła autostradowego parking Park&Ride) jest zgodne z obowiązującymi w Poznaniu dokumentami strategicznymi z zakresu planowania przestrzennego miasta oraz jego rozwoju urbanistycznego (w tym rozbudowy układu komunikacyjnego).

ZTM Poznań, w ramach swoich kompetencji jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, przeprowadził wstępne prace przedprojektowe, mające na celu rozpoznanie możliwości technicznych i zapoznanie się z opinią mieszkańców w zakresie koncepcji poprowadzenia trasy tramwajowej na Klin Dębiecki w Poznaniu, nie wykluczając jednocześnie podjęcia dalszych prac koncepcyjnych dla tego obszaru (ewentualna decyzja o budowie tej trasy zapadnie w przyszłości, po przeprowadzeniu dodatkowych analiz, mając na uwadze m.in. uwarunkowania techniczno-przestrzenne, funkcjonalne oraz społeczno-ekonomiczne).

W związku z powyższym obecnie brak jest szczegółowego harmonogramu rzeczowej realizacji inwestycji, która uzależniona jest od możliwości budżetowych Miasta Poznań oraz ewentualnego pozyskania zewnętrznego źródła finansowania (np. w ramach funduszy Unii Europejskiej).