

Koncepcja trasy tramwajowej „Poznań Wschód”



Osiedle Główna, na terenie którego zlokalizowane zostały liczne tereny aktywności gospodarczej, w ostatnich latach rozwinęło się także pod względem zabudowy mieszkaniowej. W konsekwencji spowodowało to przyrost natężenia ruchu samochodowego (doprowadzając do kongestii drogowej), a także związanych z nim uciążliwości (m.in. w zakresie poziomu natężenia hałasu czy emisji zanieczyszczeń do powietrza), zwłaszcza na terenach położonych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, negatywnie wpływając na jakość oraz komfort życia mieszkańców.

Jak dotąd przedmiotowy obszar jest obsługiwany publicznym transportem autobusowym, który bez wydzielonych pasów ruchu (tzw. „buspasów”) podatny jest na wspomniane powyżej zatory komunikacyjne, co może wpływać na istotne wydłużenie czasu podróży. Potencjalny wzrost ilości pasażerów transportu publicznego w przyszłości może doprowadzić do sytuacji, w której komunikacja autobusowa przestanie być efektywna. Zgodnie z zapisami Polityki Transportowej Poznania z 1999 roku, zasadniczy kierunek rozwoju komunikacji miejskiej powinien opierać się na modernizowanej infrastrukturze tramwajowej i rozbudowie jej sieci, natomiast komunikacja autobusowa powinna pełnić rolę uzupełniającą. Ponadto obecnie brakuje odpowiedniego skomunikowania miasta ze stacją kolejową Poznań Wschód, dlatego jej potencjał jest znacząco ograniczony.

Jednym z głównych celów projektu jest polepszenie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę sytuacji transportowej na tym obszarze, dzięki budowie trasy tramwajowej wraz ze zintegrowanym węzłem przesiadkowym w pobliżu stacji kolejowej Poznań Wschód. Rozwiązania te mają w założeniu m.in. umożliwić dogodną przesiadkę między koleją metropolitalną a komunikacją miejską i podmiejską. Planowana trasa tramwajowa spowoduje zwiększenie bezpośredniej dostępności do szybkiego i niskoemisyjnego środka transportu publicznego, nie tylko dla lokalnej społeczności objętej bezpośrednim jej oddziaływaniem, ale także dla mieszkańców całego Poznania oraz pobliskich miejscowości, takich jak np. Czerwonak czy Koźiegłowy. Ponadto zgodnie z obowiązującymi w Poznaniu dokumentami strategicznymi z zakresu planowania przestrzennego miasta oraz rozwoju jego układu transportowego, po wschodniej stronie ul. Krańcowej zaplanowano także parking typu Park&Ride (P+R), mający na celu powstrzymanie ruchu samochodowego z obszarów peryferyjnych do centrum miasta (w tym również ruchu tranzytowego przez osiedle Główna). Lokalizacja powyższego obiektu zapewni możliwość multimodalnych podróży oraz zachęci użytkowników do skorzystania z przesiadki na transport publiczny. Przyniesie również pozytywny efekt w postaci zmniejszenia ruchu samochodowego oraz związanych z nim uciążliwości (m.in. nadmiernego hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza).

Ponadto 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. Jednocześnie podążając za przykładem miast francuskich (m.in. Dijon i Reims) planowana inwestycja tramwajowa może stać się impulsem do rewitalizacji przedmiotowego obszaru oraz pozwolić na nowe spojrzenie w kontekście ładu

przestrzennego osiedla Główna. Dodatkowo budowa trasy tramwajowej w przyszłości zwiększy dostępność transportową tej części miasta, jednocześnie stając się wartością dodaną w kontekście dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego przedmiotowego obszaru.

Zamysł poprowadzenia trasy tramwajowej z pętli Zawady do stacji kolejowej Poznań Wschód znajduje się w dokumentach planistycznych Miasta Poznań od wielu lat, a jej przebieg został ujęty m.in. w:

- Miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 1994 roku,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 1999 i 2008 roku, a także w aktualnie obowiązującym, które zostało przyjęte przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 roku (Studium),
- Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Obszaru Główna” część A przyjętym Uchwałą nr LII/693/V/2009 Rady Miasta Poznania z dnia 7 kwietnia 2009 roku (Mpzp – <http://www.archiwum.mpu.pl/plany.php?s=6&p=190>).

Przedmiotem konsultacji społecznych jest koncepcja trasy tramwajowej „Poznań Wschód”, a proces ten ma charakter wyprzedzający w stosunku do szczegółowych rozwiązań projektu w przyszłości. Jego celem jest zapoznanie się zarówno z wnioskami, pomysłami czy oczekiwaniami mieszkańców, jak również z ich uwagami dotyczącymi rozpatrywanego dwuwariantowo przebiegu nowej trasy tramwajowej. Pierwszy wariant (W1) jest zgodny z przebiegiem zaproponowanym w obowiązującym Mpszp dla tego terenu, natomiast drugi wariant (W2) przedstawia alternatywę wobec dotychczasowych planów zaproponowaną przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM). Uwarunkowania formalno-prawne, wynikające z obowiązującego Mpszp na przedmiotowym obszarze, nie wykluczają możliwości poprowadzenia trasy w zaproponowanym przez ZTM korytarzu transportowym. Jednocześnie należy zaznaczyć, że przedstawiony wariant alternatywny nie powoduje dodatkowych wyburzeń istniejącej zabudowy ponad te, które określono w akcie prawa miejscowego (w ramach planowanej w Mpszp drogi oznaczonej symbolem 22KD-D). Zaletą przedmiotowego rozwiązania (W2) jest zwiększenie dostępności do komunikacji tramwajowej mieszkańcom ul. Główniej, a także rozwijających się obszarów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej m.in. przy ul. Smolnej, ul. Nadolnik (w odległości ok. 350 m dościa pieszego), w przeciwieństwie do wrysowanej trasy w Mpszp, poprowadzonej skrajem tej dzielnicy, wydłużając drogę dościa pieszego do ok. 500 m, równocześnie omijając np. rejon Rynku Wschodniego – jej umownego centrum.

W obu rozwiązaniach projektowana trasa rozpoczyna się od pętli tramwajowej na Zawadach (gdzie planowane jest jej włączenie do istniejącego torowiska w ul. Podwale) i przebiega pod wiaduktem kolejowym w ciągu ul. Zawady, dalej ul. Główną do ul. św. Michała, a następnie dwuwariantowo:

- 1) wariant 1 (W1 – zgodny z rysunkiem Mpszp) przewiduje poprowadzenie trasy tramwajowej poprzez nowy ciąg komunikacyjny oznaczony w Mpszp symbolem 3KD-Lt (przy istniejącym dyskoncie spożywczym), a następnie wzdłuż północnej granicy boiska klubu sportowego;
- 2) wariant 2 (W2 – alternatywny) zakłada poprowadzenie trasy tramwajowej w ciągu ul. Główniej, obsługując rejon Rynku Wschodniego, a następnie nową ulicą oznaczoną w Mpszp symbolem 22KD-D, która ma powstać w przybliżeniu w połowie odcinka między ul. Harcerską a ul. Wiejską.

Oba warianty na dalszym odcinku przebiegają w ciągu ul. Wschodniej w rejonie stacji kolejowej Poznań Wschód, gdzie zaplanowane jest powstanie również nowej pętli autobusowej, tworząc tym samym zintegrowany węzeł przesiadkowy bus-tramwaj-kolej. Docelowo planowana jest także budowa torowiska tramwajowego w kierunku ul. Gnieźnieńskiej, w wyznaczonym w obowiązującym Mppz korytarzu transportowym, wzdłuż istniejącej linii kolejowej. Jego realizacja jest jednak uzależniona m.in. od planowanej budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Krańcowej, przebiegającego nad linią kolejową, pod którym miałyby się także znaleźć odcinek omawianej trasy tramwajowej. W związku z powyższym zakłada się możliwość etapowania przedmiotowej inwestycji w tym zakresie.

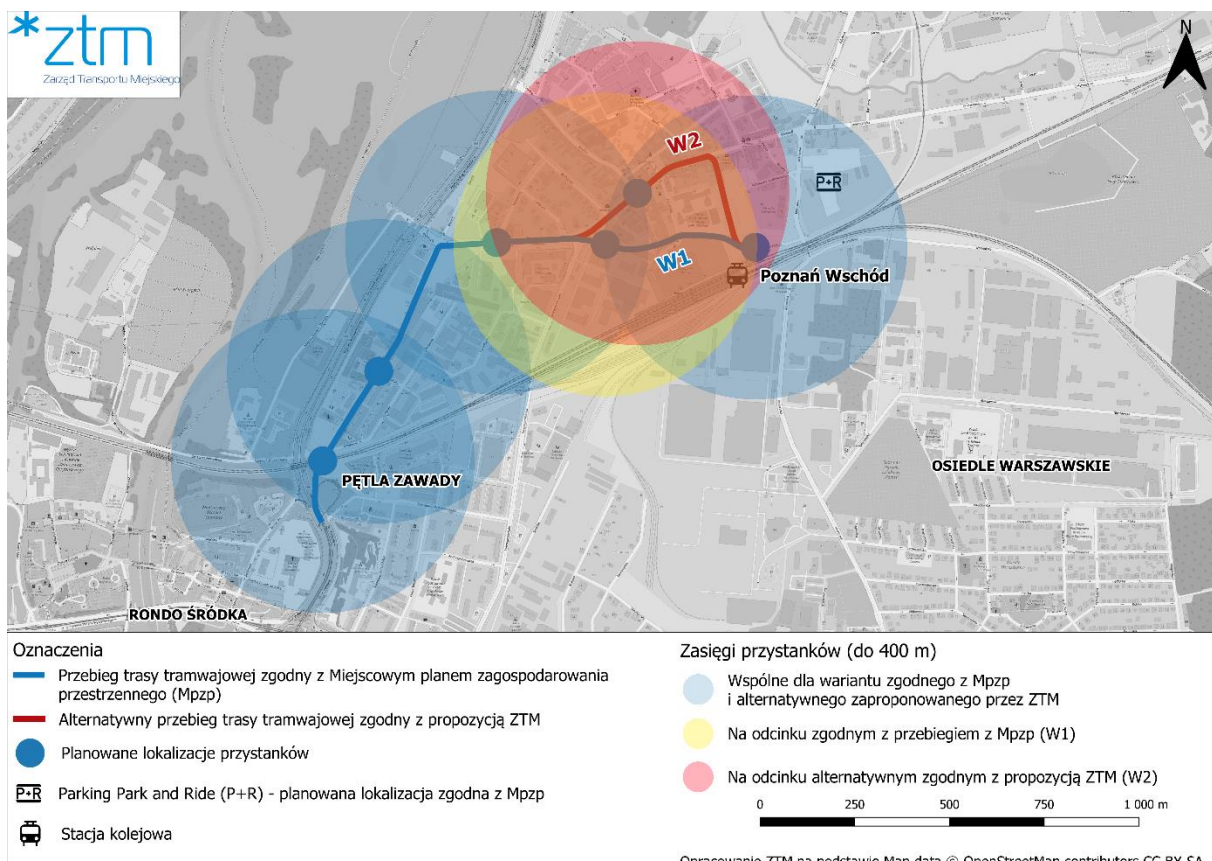


Orientacyjny przebieg planowanej trasy tramwajowej „Poznań Wschód” w obydwu rozpatrywanych wariantach

Zgodnie z wytycznymi ZTM, wszystkie przystanki tramwajowe (i tramwajowo-autobusowe) będą projektowane o minimalnej długości krawędzi peronowej równej 45 m, umożliwiając w przyszłości obsługę trasy dłuższymi i bardziej pojemnymi tramwajami, co przyczyni się do wzrostu komfortu podróży pasażerów. Ponadto uwzględniona zostanie integracja przesiadek „drzwi w drzwi” w ramach wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych (TA), w tym m.in. stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego przy stacji kolejowej Poznań Wschód, umożliwiającego wygodną przesiadkę np. z autobusów podmiejskich kursujących z ościennych miejscowości lub pociągów przyjeżdżających z kierunku Wągrowca, Gniezna czy Konina do tramwajów jadących do centrum miasta. Zespoły przystankowe w ciągu przedmiotowej trasy (wstępnie) zaplanowano:

- w pobliżu ul. Chlebowej – pod wiaduktem kolejowym,
- na ul. Zawady – przy skrzyżowaniu z ul. Koronkarską,
- na ul. Głównej – na wysokości ul. Studziennej,
- w wariacie nr 1 – na wysokości dyskontu spożywczego,
- w wariacie nr 2 – na wysokości Rynku Wschodniego (TA),
- na ul. Wschodniej – zintegrowany węzeł przesiadkowy przy stacji kolejowej Poznań Wschód (TA),
- w pobliżu ul. Gnieźnieńskiej – przystanek końcowy (w wariacie docelowym).

Na poniższej rycinie przedstawiono orientacyjną dostępność planowanej trasy tramwajowej „Poznań Wschód”, poprzez wykreślenie zasięgów poszczególnych przystanków do 400 m dojścia pieszego dla obydwu rozpatrywanych wariantów jej przebiegu. Wariant alternatywny (W2) charakteryzuje się lepszą dostępnością z terenów zabudowy mieszkaniowej (m.in. w rejonie ul. Smolnej), przede wszystkim dzięki planowanej lokalizacji przystanku przy Rynku Wschodnim, czyli w centralnym punkcie dzielnicy, podczas gdy w wariacie nr 1 analogiczny przystanek wypada u zbiegu ul. Głównej i św. Michała, tj. w odległości około 200 m od Rynku Wschodniego. Ponadto w wariacie nr 2 byłby to przystanek zintegrowany, tramwajowo-autobusowy, ułatwiający ewentualne dokonywanie przesiadek przez pasażerów, które na określonych relacjach mogłyby się odbywać w obrębie jednego peronu („drzwi w drzwi”).



Orientacyjne zasięgi przystanków w promieniu do 400 m dojścia pieszego w obydwu rozpatrywanych wariantach

W zakresie infrastruktury pasażerskiej planuje się realizację m.in. możliwie szerokich platform przystankowych adekwatnych do prognozowanych potoków pasażerskich. Zakłada się również, iż wszystkie stosowane elementy wyposażenia przystanków będą tworzyć spójną kompozycyjnie i wizualnie całość, a także będą charakteryzować się funkcjonalnością w celu zapewnienia wysokiego komfortu pasażerom oczekującym na przystankach publicznego transportu zbiorowego. W realizacji nowej infrastruktury przystankowej, która ma ogromny wpływ na zagospodarowanie funkcjonalne oraz estetyczne przestrzeni publicznej miasta, zakłada się stosowanie produktów jak najlepszej jakości, ergonomicznych mebli miejskich, które będą dobrze (i możliwie długo) służyły mieszkańcom.

Generalnym założeniem jest wykonanie infrastruktury torowej o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, gwarantujących m.in. trwałość, stabilność, bezpieczeństwo oraz ograniczenie emisji hałasu i drgań do otoczenia, a także poprawiających komfort podróżowania pasażerów. Na wszystkich wyodrębnionych z jezdni odcinkach trasy tramwajowej planuje się zastosowanie tzw. „zielonego torowiska” zwiększającego zarówno walory estetyczne, jak i ekologiczne tej części miasta. Ponadto zakłada się, że przedmiotowa trasa będzie bezwzględnie wykonana w technologii tzw. „cichego torowiska”.

W ramach inwestycji planuje się również przebudowę istniejących oraz budowę nowych ciągów pieszych (wraz z elementami małej architektury), a także ruchu rowerowego, zgodnie z obowiązującymi w Poznaniu standardami technicznymi i wykonawczymi w tym zakresie. Całość projektowanej infrastruktury będzie zgodna z obowiązującymi wytycznymi miasta Poznania, dotyczącymi kształtowania przestrzeni publicznej (<https://www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/>). Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że dostępność do przystanków będzie bardzo wysoka, a funkcjonalność węzłów przesiadkowych zapewni wysokiej jakości infrastruktura, dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz nie posiadająca istotnych barier architektonicznych, utrudniających dostęp pieszym do przystanków.

W zakresie ochrony interesu osób z niepełnosprawnościami zakłada się stosowanie rozwiązań z jednej strony likwidujących bariery architektoniczne, a z drugiej poprawiających bezpieczeństwo (i wygodę) poruszania się osób m.in. z dysfunkcjami narządów ruchu, słuchu czy wzroku. Kształtując infrastrukturę przystankową uwzględniono konieczność kreowania przestrzeni umożliwiającej pasażerom samodzielne funkcjonowanie, zgodnie z polityką ukierunkowaną na wyzwalamie zasobów własnych poszczególnych jednostek, przy jednoczesnym uwzględnieniu ich potrzeb, zwłaszcza funkcjonalnych, działając w oparciu o obowiązujące Standardy dostępności miasta Poznania dla osób z niepełnosprawnościami.

Przedmiotowa koncepcja jest częścią prowadzonych przez ZTM (w ramach swoich kompetencji jako organizatora publicznego transportu zbiorowego) działań przedprojektowych, mających na celu rozpoznanie możliwości technicznych i zapoznanie się z opinią mieszkańców w zakresie koncepcji trasy tramwajowej „Poznań Wschód”. Ewentualna decyzja o budowie tej trasy zapadnie w przyszłości, po przeprowadzeniu dodatkowych analiz, więc obecnie brak jest harmonogramu rzeczowej realizacji tej inwestycji, która uzależniona jest nie tylko od wyników procesu partycypacji społecznej (m.in. w zakresie jej szczegółowego przebiegu), ale również od możliwości finansowych miasta Poznań oraz ewentualnego pozyskania zewnętrznego źródła finansowania (np. w ramach funduszy Unii Europejskiej).