

Opis „Projekt Copernicus”

Przebieg trasy tramwajowej do osiedla Kopernika został wyznaczony wiele lat temu przez obszar gęstej zabudowy mieszkaniowej wzdłuż ulic: Arcyszewskiego, Pogodnej i Promienistej, leżącej w granicach administracyjnych Osiedla Grunwald Południe, które zamieszkuje około 25 tysięcy osób. Bezpośrednim oddziaływaniem tej trasy będą także objęte okoliczne obszary m.in. Junikowa czy Górczyna, choć „Projekt Copernicus” będzie miał również pozytywny wpływ na całą strukturę funkcjonalno-przestrzenną oraz komunikacyjną stolicy Wielkopolski.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014 – 2025 (tzw. Plan transportowy), przyjętego uchwałą Rady Miasta Poznania nr LXIV/1010/VI/2014 z dnia 18.03.2014 r., osiedle Kopernika zostało uznane za jeden z ważniejszych generatorów ruchu na obszarze miasta, natomiast budowa trasy tramwajowej została uznana za istotną z powodu zwiększenia dostępności tramwaju na tym obszarze.

Aktualnie obszar będący przedmiotem opracowania obsługiwany jest wyłącznie komunikacją autobusową. W pewnym oddaleniu od osiedla Kopernika, w ulicy Grunwaldzkiej, przebiega trasa tramwajowa, która w latach 2012 – 2013 została kompleksowo zmodernizowana. Z uwagi na swoje położenie trasa ta nie obsługuje bezpośrednio osiedla, a dotarcie na przystanek wymaga pokonania od 500 do nawet 1500 metrów drogi pieszej lub dojazdu autobusem, przy czym przesiadki na żadnym węźle krzyżującym ruch autobusowy z tramwajowym nie są zorganizowane w systemie „drzwi w drzwi”, co powoduje, że atrakcyjność komunikacji miejskiej znacząco spada i wzrasta presja motoryzacyjna z przedmiotowego obszaru.

Przebieg trasy tramwajowej na osiedle Kopernika został ujęty w strategicznych dokumentach planistycznych z zakresu m.in. rozwoju urbanistycznego (np. w Miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 1994 roku, czy w późniejszych Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania), a także znalazł odzwierciedlenie w układzie realizowanej (w kolejnych latach) zabudowy. Będący również przedmiotem analizy alternatywny wobec miejskich planów przebieg torowiska wzdłuż ulicy Jawornickiej (po śladzie III Ramy Komunikacyjnej) został odrzucony m.in. z uwagi na:

- brak możliwości podłączenia trasy na węźle Grunwaldzka/Jawornicka ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu (np. wiadukty w ciągu ulicy Grunwaldzkiej),
- brak możliwości alternatywnego włączenia torowiska z uwagi na otaczającą zabudowę oraz planowaną zabudowę – zgodnie z Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla terenu w rejonie ulicy Babimojskiej,
- niezgodność przebiegu ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania i MPZP (prawem miejscowym).

Do dalszych prac koncepcyjnych przyjęto zatem korytarz rezerwowany dla trasy tramwajowej w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, natomiast lokalizację pętli tramwajowo-autobusowej wyznaczono przy ulicy Promienistej, zgodnie z ustaleniami MPZP dla tego obszaru.

Główne elementy projektowanej infrastruktury:

- trasa tramwajowo – autobusowa rozpoczynająca się od skrzyżowania ulic Reymonta / Hetmańska, wraz z budową węzła rozjazdowego „Hetmańska / Arciszewskiego”, biegnąca wzdłuż ulicy Arciszewskiego,
- trasa tramwajowa biegnąca ulicami Zamkniętą, Pogodną, Rembertowską, Promienistą
- pętla tramwajowo-autobusowa „Os. Kopernika”.

W ramach zadania zakłada się wykonanie dwutorowej trasy tramwajowej o długości całkowitej liczącej około 3,3 km (niecałe 6,6 km toru pojedynczego), przebiegającej praktycznie w całości w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej oraz dodatkowo terenów: Rodzinnych Ogrodów Działkowych, Cmentarza Górczyńskiego i parku ks. Józefa Jasińskiego. Nie mniej jednak nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony w ramach obszarów „Natura 2000”. Natomiast w ramach „Projektu Copernicus” zakłada się zagospodarowanie odpowiednich terenów nową zielenią, zarówno niską jak i wysoką.

Przystanki zostały zlokalizowane w miejscach największych potoków ruchu pieszego. Dzięki temu dostępność do tramwaju w promieniu do 500 metrów uzyska np. całe osiedle Kopernika, zabudowania na Raszynie czy przy ulicy Arciszewskiego, a dzięki zlokalizowaniu przystanku przy ulicy Zamkniętej (na terenach obecnych ogródków działkowych) bezpośrednią obsługę tramwajem uzyska też Cmentarz Górczyński, będący znaczącym generatorem ruchu w mieście. Średnia odległość pomiędzy projektowanymi przystankami wynosi około 400 metrów, co sprawia, że dostępność do tramwaju z okolicznych terenów będzie bardzo wysoka, a droga pieszka do poszczególnych peronów – możliwie optymalna. Natomiast funkcjonalność węzłów przesiadkowych zapewni wysokiej jakości infrastruktura, dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz brak istotnych barier architektonicznych, utrudniających dostęp pieszym do przystanków. Ponadto na wspólnym ciągu tramwajowo-autobusowym w ulicy Arciszewskiego przesiadki pomiędzy autobusami i tramwajami będą dokonywane w systemie „drzwi w drzwi”.

Na długości planowanej trasy zlokalizowano 6 zespołów przystankowych:

- skrzyżowanie ul. Hetmańska / Arciszewskiego;
- przed skrzyżowaniem z ul. Palacza;
- ul. Zamknięta – przed ul. Ściegiennego;
- ul. Pogodna – przystanek zlokalizowany w połowie odcinka prostego torowiska;
- ul. Promienista – pomiędzy łukiem Promienista / Rembertowska a kościołem;
- ul. Promienista – przed skrzyżowaniem z ul. Jawornicką („Os. Kopernika”).

W projekcie zakłada się przystanki tramwajowe o minimalnej długości krawędzi peronowej równej 45 metrom, umożliwiające w przyszłości obsługę trasy dłuższymi i bardziej pojemnymi tramwajami, co ma bezpośredni wpływ na wzrost komfortu podróży pasażerów.

W zakresie infrastruktury pasażerskiej, zgodnie z wytycznymi ZTM Poznań, zakłada się realizację m.in. możliwie szerokich platform przystankowych, adekwatnych do prognozowanych potoków pasażerskich, natomiast 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. Kształtując infrastrukturę przystankową uwzględniono konieczność kreowania wobec osób mniej sprawnych przestrzeni umożliwiającej ich samodzielne funkcjonowanie, zgodnie z polityką ukierunkowaną na wyzwalamie zasobów własnych poszczególnych jednostek, przy jednoczesnym uwzględnieniu ich potrzeb, zwłaszcza funkcjonalnych.

Zakłada się, że 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. Ponadto 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.

W wyniku budowy torowiska, sieci trakcyjnej i stacji prostownikowej oraz przebudowie układu drogowego, wraz z systemem sterowania sygnalizacją świetlną, objętego zakresem projektu, stworzone zostaną zdecydowanie bardziej dogodne warunki dla ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej (m.in. priorytet na skrzyżowaniach), dzięki czemu poprawie ulegnie wskaźnik punktualności oraz jakość świadczonych usług z zakresu przewozów pasażerskich. Wzrośnie także konkurencyjność komunikacji publicznej 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 środowisku zurbanizowanym. Przyjęte założenie powstrzymywania nadmiernego ruchu samochodowego w obrębie miasta i zachęcania do przesiadki na tramwaj, jest zgodne z obowiązującymi w Poznaniu dokumentami strategicznymi z zakresu planowania przestrzennego oraz rozwoju urbanistycznego – w tym układu komunikacyjnego – miasta.

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. W sąsiedztwie m.in. zabudowy mieszkaniowej projektowana trasa tramwajowa będzie bezwzględnie wykonana w technologii tzw. cichego torowiska.

W ramach inwestycji zakłada się też dostosowanie układu ciągów pieszych i ruchu rowerowego do obowiązujących wytycznych Miasta Poznań z zakresu kształtowania oraz wyposażenia przestrzeni publicznej Poznania (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/), w tym również remont nawierzchni chodników zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej trasy.

W związku z realizacją tej inwestycji, pomiędzy przystankiem tramwajowym w ulicy Zamkniętej a skrzyżowaniem ulic Arciszewskiego i Ściegiennego (przy Cmentarzu Górczyńskim), powstanie teren, który może zostać zagospodarowany pod targowisko dla handlarzy akcesoriami cmentarnymi (pawilony lub stoiska m.in. z kwiatami i zniczami), dzięki czemu uwolniona zostanie przestrzeń stosunkowo wąskiego chodnika wzdłuż ogrodzenia cmentarza, co ułatwi poruszanie się pieszych. Alternatywnie (lub uzupełniająco) na przedmiotowym obszarze można również wyznaczyć miejsca postojowe dla samochodów osobowych (dodatkowy parking obsługujący cmentarz).

Produkty i parametry inwestycji	
Dwutorowa trasa tramwajowa (długość)	około 3,3 km
Pętla tramwajowo-autobusowa (lokalizacja)	ul. Promienista
Budynek obsługi ruchu na pętli (funkcja)	tylko techniczny
Nowa podstacja trakcyjna (występowanie)	tak
Przebudowana infrastruktura towarzysząca (występowanie)	tak
Plac publiczny, targowisko i/lub parking przy ul. Zamkniętej (opcja)	tak

Tab.: zestawienie wybranych (najważniejszych) produktów i parametrów „Projektu Copernicus” (opracowanie: ZTM Poznań)

W przyjętych rozwiązaniach technicznych „Projektu Copernicus” uwzględniono także możliwość przedłużenia w przyszłości torowiska tramwajowego z ulicy Hetmańskiej w kierunku Ogrodów (zgodnie z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania), tj. m.in. w ciągu ulicy Grochowskiej.

ZTM Poznań, w ramach swoich kompetencji, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, prowadzi obecnie wstępne prace przedprojektowe mające na celu przygotowanie niezbędnych dokumentów pozwalających na ubieganie się o dofinansowanie budowy trasy tramwajowej do osiedla Kopernika z funduszy Unii Europejskiej.

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).