

Poznań, dnia 05 kwietnia 2017 roku

## **Podsumowanie konsultacji społecznych koncepcji projektowej**

dla zadania:

„Budowa trasy tramwajowej na os. Kopernika wzdłuż ul. Arcyszewskiego i Rembertowskiej”

### **(Projekt Copernicus)**

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, w związku z zakończonym procesem konsultacji społecznych uprzejmie informuje, iż wszystkie uwagi, sugestie oraz postulaty zgłoszone przez stronę społeczną zostały poddane szczegółowym analizom. W związku z powyższym, m.in. został zmodyfikowany przebieg trasy tramwajowej w ulicy Pogodnej, tak aby spełniał wymagania funkcjonalne (przede wszystkim pod kątem przewidywanych inwestycji), zgodnie z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania. Przeanalizowano również wariant alternatywny torowiska w ulicy Ściegiennego.

Postulaty mieszkańców w znacznej części dotyczyły zmiany przebiegu trasy tramwajowej, a przeważającym głosem były wnioski o budowę trasy w ciągu ulicy Jawornickiej, zgodnie z jedną z propozycji tzw. „Chybkiego tramwaju”. ZTM (przy wsparciu Projektanta) przeanalizował możliwość realizacji tego wariantu, pomimo że przebieg trasy tramwajowej na osiedle Kopernika został wyznaczony wiele lat temu i znalazł odzwierciedlenie w strategicznych dokumentach Miasta dotyczących zagospodarowania przestrzennego, a także realizowanej zabudowy. Przebieg wg koncepcji „Chybkiego tramwaju” został odrzucony z uwagi na brak możliwości technicznych podłączenia trasy na węźle Grunwaldzka / Jawornicka, z powodu wybudowanych wiaduktów nad przyszłą III Ramą Komunikacyjną, istniejącą okoliczną zabudowę oraz zapisy Miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Mpzp). Opracowanie przygotowane w ramach koncepcji „Chybkiego tramwaju” zostało dokładnie przeanalizowane pod kątem technicznym. Promienie

Łuków torów tramwajowych z ulicy Jawornickiej w ulicę Grunwaldzką zostały zaprojektowane jako nienormatywne ( $R = 22$  m). Według Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie promień łuku w planie toru tramwajowego na skrzyżowaniu oraz na rozjazdach i pętlach powinien być nie mniejszy niż  $R = 25$  m. Używanie nienormatywnych łuków wiąże się z szybszym zużyciem szyn (co w konsekwencji wymusza częstsze prowadzenie remontów) oraz potencjalnym zagrożeniem zwiększonej emisji hałasu. Na projektowanych trasach tramwajowych nie powinno się także stosować łuków odwrotnych, zwłaszcza o tak małym promieniu, jak w przedstawionym opracowaniu. Ponadto na rozjazdach stosuje się zwrotnice o  $R_{\min} = 50$  m, a zatem należy stosować łuki przejściowe o  $R = 50$  m, przed docelowym (minimalnym) promieniem skrętu ( $R = 25$  m). Platformy przystankowe powinny być odsunięte od rozjazdów o co najmniej 6 m (wg wymogów MPK dla wozów typu Modertrans/Tatra RT6 MF06 AC), natomiast w ciągu torowisk wydzielonych zwrotnice nie powinny być lokalizowane w przestrzeni przeznaczonej dla ruchu samochodowego (co również nie spełnia wymogów MPK Poznań, a także Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Kolejnym ważnym problemem jest fakt, iż zaproponowana trasa przebiega po działkach ewidencyjnych będących własnością prywatną, co dodatkowo potęguje koszty inwestycji.

Alternatywne rozwiązania dla budowy trasy tramwajowej na ulicy Jawornickiej wraz z włączeniem w ulicę Grunwaldzką, które były analizowane w ramach Projektu Copernicus zostały odrzucone ze względu na:

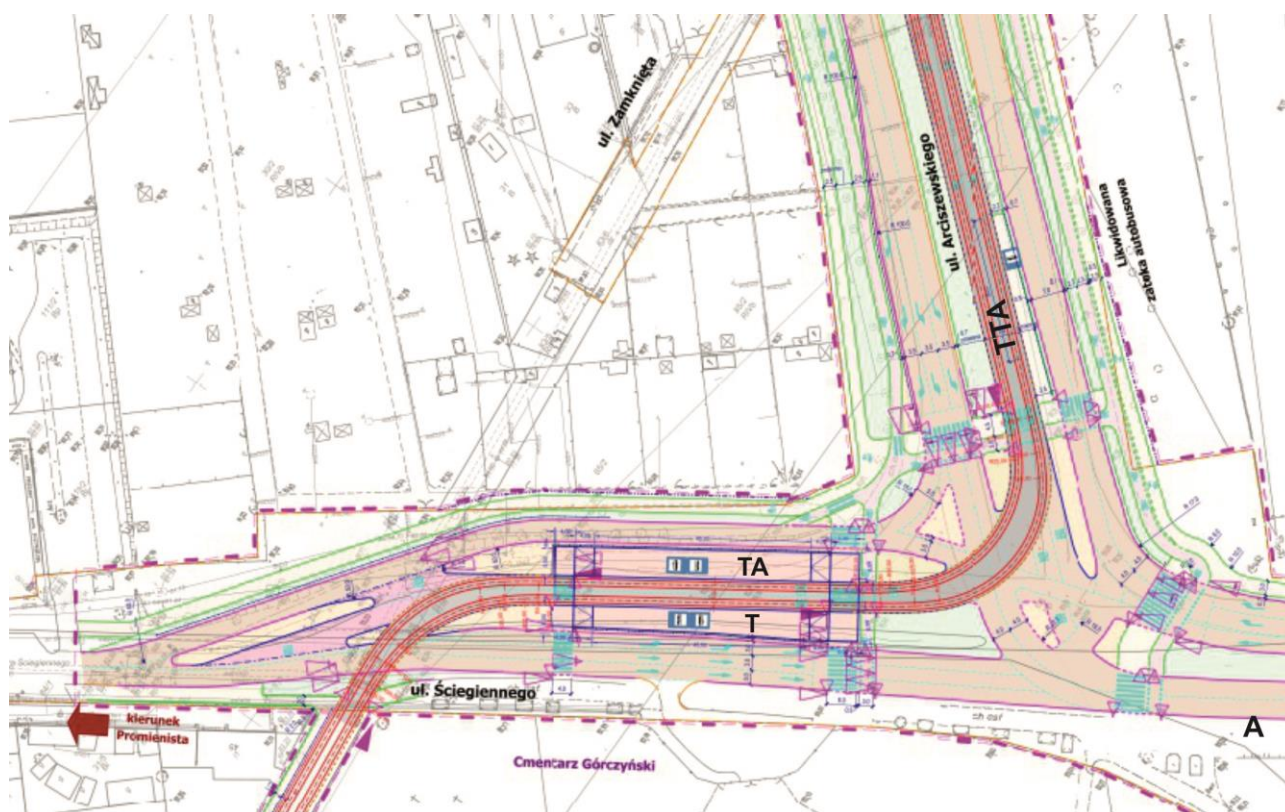
- brak możliwości włączenia torowiska w innym miejscu z uwagi na otaczającą zabudowę oraz planowaną zabudowę;
- niezgodność przebiegu ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania i Mppz (aktem prawa miejscowego).

W związku z powyższym ZTM nie rekomenduje projektu „Chybki tramwaj” do realizacji w zaproponowanym kształcie.

W procesie konsultacji społecznych m.in. zaproponowano, aby trasę zaprojektować w tunelu (wzorem trasy tramwajowej na Franowo), podważono sensowność torowiska tramwajowo-autobusowego w ciągu ulicy Arciszewskiego, a także zaproponowano uwzględnienie wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych w ciągu ulic Ściegiennego i Promienistej.

Budowa tunelu tramwajowego wiąże się ze znacznym wzrostem kosztów inwestycji oraz pogorszeniem dostępności trasy, w związku z czym ZTM nie rekomenduje tego rozwiązania. Torowisko tramwajowo-autobusowe w ciągu ulicy Arciszewskiego przewiduje obsługę linii autobusowych nr 82 i 93, dzięki czemu pasażerowie zyskują możliwość wygodnej przesiadki w ramach jednego przystanku („drzwi w drzwi”), a także usprawnienie transportu publicznego w okresie Wszystkich Świętych. Na dalszym etapie prac projektowych zostanie rozważona możliwość zmiany konstrukcji trasy tramwajowej, umożliwiająca prowadzenie ruchu autobusowego po wspólnym torowisku tramwajowo-autobusowym w ciągu ulicy Promienistej, co również było podnoszone podczas procesu konsultacji społecznych.

Zaprojektowanie wspólnego przystanku na ulicy Ściegiennego wiąże się ze zmianą przebiegu torowiska, co również zostało przeanalizowane w ramach alternatywnego wariantu koncepcyjnego.



Rys.: alternatywny przebieg trasy tramwajowej przez ulicę Ściegiennego

Projektant zwraca uwagę, że zaproponowany w wariantcie alternatywnym układ geometryczny trasy tramwajowej nie jest korzystny z uwagi na wprowadzenie dwóch łuków poziomych, o bardzo małych promieniach, co czyni trasę tramwajową droższą w utrzymaniu (ze względu na szybsze zużycie szyn) i może powodować zwiększenie poziomu emisji hałasu. Zmiana przebiegu trasy tramwajowej skutkuje koniecznością wprowadzenia korekty w układzie drogowym na przedmiotowym skrzyżowaniu. Zdaniem projektanta powstanie duże, rozległe skrzyżowanie o nietypowym i nieczytelnym rozwiązaniu, dodatkowo skomplikowanym włączaniem i wyłączaniem się autobusów z przystanku zintegrowanego (oznaczonego na rysunku jako „TA”) przy Cmentarzu Górczyńskim. Kształt i wielkość skrzyżowania pociągają za sobą długie drogi ewakuacji i dojazdu pojazdów, a co za tym idzie jest to rozwiązanie nieefektywne pod kątem sterowania sygnalizacją świetlną (długie czasy międzycielone = czas tracony w sygnalizacji) oraz niebezpieczne, ponieważ będzie zachęcać kierujących (i pieszych) do łamania przepisów (ignorowanie sygnału „czerwonego”). Pomimo iż wariant alternatywny skutkuje korzystnym przybliżeniem peronów tramwajowych do wejścia głównego na cmentarz (choć w wariantcie przez ulicę Zamkniętą perony też są zlokalizowane stosunkowo blisko), to jednocześnie wprowadza dysfunkcjonalność węzła przesiadkowego w kontekście peronów autobusowych. Autobusy jadące na Górczyn zatrzymywałyby się na przystanku za skrzyżowaniem (oznaczonym na rysunku jako „A”), natomiast te jadące w przeciwnym kierunku – na zintegrowanym przystanku autobusowo-tramwajowym („TA”). Autobusy jadące z Górczyna i wjeżdżające w torowisko tramwajowo-autobusowe w ulicy Arciszewskiego (oznaczone na rysunku jako „TTA”) zatrzymywałyby się za skrzyżowaniem, co powodowałoby konieczność dwukrotnego zatrzymywania się tramwajów (przed i za skrzyżowaniem).

Wariant alternatywny (opracowany w ramach aneksu nr 1 do koncepcji) został poddany szczegółowej analizie funkcjonalno-technicznej, w wyniku której uznano, że korzystniejszy pod względem ruchowym i ukształtowania przystanków jest wariant zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania (czyli przez ulicę Zamkniętą). Ponadto koszty utrzymania bieżącej trasy będą niższe z uwagi na mniejszą ilość łuków poziomych oraz łagodniejszy promień skrętu. Szacowany czas przejazdu też będzie krótszy niż przez duże i trudne do wysterowania sygnalizacją świetlną skrzyżowanie ulic Arciszewskiego i Ściegiennego.

Możliwość zaprojektowania trasy tramwajowej w ciągu ulicy Grochowskiej, na odcinku między ulicami Hetmańską i Grunwaldzką, zostanie przeanalizowana na dalszym etapie prac koncepcyjnych, m. in. ze względu na konieczność przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści pod

kątem ewentualnej zmiany trasy linii tramwajowej nr 1, która spowodowałaby pozbawienie możliwości przesiadki na zintegrowanym węźle „Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego”.

Wyposażenie przystanków, jak i skrzyżowań w obrębie opracowania w nadzór miejskiej sieci monitoringu wizyjnego oraz wprowadzenie systemu głosowego powiadamiania pasażerów na przystankach są uwzględnione w koncepcji i zostaną wprowadzone do dokumentacji technicznej na dalszym etapie prac.

Układ komunikacji zbiorowej po realizacji inwestycji zostanie przeanalizowany pod kątem oczekiwań pasażerów. Dzięki przeprowadzonym konsultacjom społecznym, w ramach których odbyło się badanie ankietowe, uzyskano informacje o najczęstszych kierunkach podróży mieszkańców, dzięki czemu układ publicznego transportu zbiorowego zostanie dopasowany do zdiagnozowanych potrzeb pasażerów.

Odpowiadając na wniosek lokalizacji parkingu typu „Park & Ride” (P+R) w rejonie pętli autobusowo-tramwajowej „Os. Kopernika”, informujemy iż w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania wskazano potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu parkingów P+R, a jedną z przewidzianych lokalizacji jest teren na osiedlu Kopernika, przy węźle przyszłej III Ramy Komunikacyjnej. Utworzenie parkingu P+R ma być poprzedzone budową przedmiotowej trasy tramwajowej, ulicy Nowej Arciszewskiego oraz odcinka III Ramy Komunikacyjnej pomiędzy Górczynem a ulicą Grunwaldzką. Jednakże w Mppz dla obszaru „III Rama Komunikacyjna odcinek południowo-zachodni” w Poznaniu nie określono dokładnej lokalizacji dla parkingu P+R „Kopernika”. Dopuszczono jedynie wydzielenie stanowisk postojowych z wjazdem od ulicy Jawornickiej na terenach zieleni urządzonej zaplanowanej pomiędzy III Ramą Komunikacyjną a ulicą Jawornicką oraz od strony osiedla Kopernika. Mając powyższe na uwadze, a przede wszystkim z powodu braku harmonogramu realizacji III Ramy Komunikacyjnej oraz ulicy Nowej Arciszewskiego, odstąpiono w koncepcji od wskazywania szczegółowej lokalizacji ewentualnego parkingu P+R.

Podczas konsultacji zwrócono uwagę, iż w Poznaniu tworzy się zbyt dużą ilość sygnalizacji świetlnych, które znacząco spowalniają ruch pojazdów publicznego transportu zbiorowego. Postulatem mieszkańców jest budowa sygnalizacji świetlnych z uwzględnieniem priorytetu przejazdu dla komunikacji zbiorowej, w miejscach gdzie jest ona niezbędna, co jest zbieżne z założeniami przedmiotowej koncepcji.

Uwzględniając postulaty strony społecznej w zakresie ochrony środowiska, tj.: terenów zielonych, emisji nadmiernego poziomu hałasu oraz przewidywaną degradację Parku im. Ks. J. Jasińskiego informujemy, że mając na względzie dostępne technologie wykonania torowisk tramwajowych, należy stwierdzić, iż będzie ono przyjazne zarówno dla mieszkańców, jak i środowiska. Należy zauważyć, iż inwestycja nie ingeruje w obszar parkowy i dzięki zastosowaniu ww. technologii nie powinna mieć negatywnego wpływu na przedmiotowy obszar.

Mieszkańcy w procesie konsultacji społecznych podkreślali, że budowa trasy tramwajowej na osiedle Kopernika przyczyni się do ułatwienia podróży w kierunku centrum miasta. Pojawiały się również głosy, iż tramwaj jest jedyną alternatywą, zarówno dla komunikacji indywidualnej, jak i autobusów, które często ulegają skutkom kongestii drogowej. Warte uwagi są opinie sugerujące, aby w celu podniesienia efektywności planowanej trasy, tereny ogródków działkowych przeznaczyć na cele zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Dodatkowo pozytywnie wypowiedano się o pomysłе uporządkowania rejonu Cmentarza Górczyńskiego, dzięki zaprojektowaniu ciekawego obiektu architektonicznego w trójkącie ulic Zamknięta, Ściegiennego i Arciszewskiego. Mimo pozytywnych głosów nt. budowy nowej trasy tramwajowej na osiedle Kopernika wyrażano także opinię, że w chwili obecnej priorytetową inwestycją komunikacyjną dla Poznania jest trasa tramwajowa na Naramowice i to ona powinna zostać wybudowana w pierwszej kolejności. Zaproponowano również, aby w przyszłości konsultacjom społecznym poddawać większą liczbę wariantów, aby mieszkańcy mieli wybór, jednakże w tym przypadku należy mieć na uwadze zarówno uwarunkowania techniczno-funkcjonalne, jak również obowiązujące dokumenty planistyczne.

Odpowiadając na zapytanie społeczeństwa nt. spodziewanych potoków pasażerskich należy przytoczyć analizę przepływu pasażerów opracowaną na potrzeby koncepcji „Chybki tramwaj” przez Wydział Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania w 2015 roku. Według przedmiotowej analizy wynika, że jednym z najbardziej efektywnych rozwiązań jest wariant zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, a więc zgodny także z koncepcją opracowaną na zlecenie ZTM. Według przeprowadzonych badań wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej w ciągu ulicy Promienistej wyniesie około 1800 pasażerów więcej w ciągu doby.

## **Podsumowanie i analiza uwag zgłoszonych po terminie konsultacji społecznych**

Zgłoszone dodatkowo uwagi i postulaty dotyczyły przede wszystkim: wyznaczenia dodatkowego przejścia dla pieszych przy przystanku „Trębacka”, budowy dodatkowych pasów przeznaczonych do relacji skrętnych na skrzyżowaniu ulic Hetmańska / Reymonta / Arciszewskiego / Grochowska, potencjalnego niebezpieczeństwa związanego ze skrętem tramwaju z ulicy Arciszewskiego w ulicę Zamkniętą przy niedziałającej sygnalizacji świetlnej, ruchu rowerowego, lokalizacji przystanku „Palacza”, torowiska tramwajowo-autobusowego w ulicy Reymonta i Arciszewskiego, a także skrzyżowania ulic Promienistej i Jawornickiej.

Możliwość wprowadzenia drugiego przejścia dla pieszych w rejonie przystanku „Trębacka” (od strony ulicy Rembertowskiej, została wstępnie odrzucona przez projektantów z uwagi na występujący tam łuk poziomy, który – w połączeniu z lokalizacją przystanku autobusowego – powoduje brak widoczności, a w związku z tym stwarza niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Niemniej jednak kwestia ta zostanie raz jeszcze przeanalizowana na dalszym etapie prac projektowych, w kontekście ewentualnej możliwości korekty układu drogowego celem wprowadzenia tego przejścia.

Dodatkowe pasy przeznaczone do relacji skrętnych na skrzyżowaniu ulic Hetmańska / Reymonta / Arciszewskiego / Grochowska nie były przedmiotem opracowania koncepcji i zostaną szczegółowo przeanalizowane na dalszym etapie prac projektowych. Należy jednak pamiętać, że ze względu na istniejącą zabudowę szerokość pasa drogowego jest ograniczona, a w związku z tym realizacja niektórych dodatkowych pasów może się wiązać z likwidacją azylu dla pieszych, czego skutkiem będzie bardzo mocno ograniczona możliwość optymalizacji sygnalizacji świetlnej.

Poruszony problem bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu tramwajów na skrzyżowaniu ulic Arciszewskiego i Zamkniętej w przypadku niedziałającej sygnalizacji świetlnej, z uwagi na swój incydentalny charakter, powinien być rozwiązany przez właściwe zachowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Dodatkowo należy zauważyć, że podobne rozwiązanie funkcjonuje na trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (wyjazd za przystankiem „Most Teatralny” w kierunku Piątkowa), na odcinku o wiele bardziej obciążonym ruchem tramwajowym niż przedmiotowe skrzyżowanie. Ponadto w szczególnych przypadkach może reagować służba Nadzoru Ruchu MPK Poznań.

Pojawiające się uwagi dotyczące sposobu prowadzenia ruchu rowerowego w ciągu ulicy Ściegiennego w znacznym stopniu wykraczały poza zakres opracowania. Natomiast wszystkie uwagi zostaną przeanalizowane na dalszym etapie prac projektowych i w miarę możliwości zostaną wprowadzone do dokumentacji, w uzgodnieniu z Oficerem Rowerowym. Połączenie drogi rowerowej z jezdnią ulicy Junackiej w Poznaniu zostało zapewnione poprzez układ ulic lokalnych: Jugosłowiańska oraz Promienista.

Lokalizacje przystanków zostały zatwierdzone po przeprowadzonym procesie konsultacji społecznych, natomiast do rozważenia pozostaje sugerowana zmiana lokalizacji peronu w kierunku południowym przystanku „Palacza” za skrzyżowanie.

Próba wprowadzenia torowiska tramwajowo-autobusowego na całej długości ulicy Reymonta została przeprowadzona na etapie sporządzania dokumentacji dla inwestycji pn. „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu”, jednakże ze względu na przeprowadzone analizy, których wynikiem było stwierdzenie, iż występują liczne kolizje z drzewami i konieczna byłaby znaczna wycinka, odstąpiono od realizacji tego pomysłu.

Jezdnie autobusowa oraz torowisko tramwajowo-autobusowe między ulicą Palacza a Ściegiennego eliminuje konieczność przeplatania się autobusów przez dwa pasy ruchu po opuszczeniu dotychczasowej zatoki autobusowej na ulicy Arciszewskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Ściegiennego (podobnie dla kierunku przeciwnego). Ponadto prowadzenie autobusów wydzieloną jezdnią umożliwi wprowadzenie priorytetu dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego w sterowaniu sygnalizacjami świetlnymi na skrzyżowaniach.

Projekt skrzyżowania ulicy Promienistej z Jawornicką zakłada dowiązanie nowej lub przebudowywanej infrastruktury do stanu istniejącego i jest zgodne z ustaleniami Mppz. Nie oznacza to jednak zablokowania możliwości korekty tego układu w przyszłości.