

Koncepcja trasy tramwajowej na Marcelin w Poznaniu



Aktualnie obszar będący przedmiotem opracowania obsługiwany jest komunikacją autobusową, która bez wydzielonych pasów ruchu (tzw. buspasów), podatna jest na zatory komunikacyjne, co znacząco wpływa na wydłużenie czasu przejazdu. Ponadto, na przedmiotowym obszarze znacząco zwiększa się ilość zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej, co generuje dodatkowy ruch samochodowy oraz potęguje związane z nim uciążliwości. Jednocześnie wzrasta również ilość pasażerów transportu publicznego, co może doprowadzić do sytuacji, w której komunikacja autobusowa – z biegiem czasu – przestanie być efektywna. Ponadto w pewnym oddaleniu od obszaru Marcelina, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, przebiega trasa tramwajowa, która z uwagi na swoje położenie nie obsługuje bezpośrednio tego terenu (dotarcie do najbliższych przystanków tramwajowych wiąże się z pokonaniem kilkuset metrów drogą pieszą lub wymaga dojazdu komunikacją autobusową, przez co atrakcyjność tramwaju w codziennych podróżach znacząco spada).

Zgodnie z zapisami dokumentów planistycznych i strategicznych Miasta Poznania, podstawę systemu transportu stanowi sieć tramwajowa, uzupełniona głównymi liniami autobusowymi. Dlatego też planowana trasa tramwajowa w sposób istotny pozwoli na zwiększenie możliwości przewozowych na przedmiotowym obszarze oraz usprawni lokalny układ transportowy, a także przyczyni się do wzmocnienia roli zbiorowej komunikacji miejskiej w codziennych podróżach, zwiększając tym samym atrakcyjność tej części miasta. Celem projektu jest poprawa sytuacji transportowej mieszkańców tego obszaru, poprzez rozbudowę sieci tramwajowej.

Działając w oparciu o strategiczne dokumenty miasta Poznania z zakresu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju systemu transportu, przedstawiona koncepcja jest częścią analizy zasadności i możliwości poprowadzenia miejskiej komunikacji szynowej na obszarze Marcelina. Zgodnie z obowiązującym (na czas opracowywania przedmiotowej koncepcji) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania z 2014 roku (Studium) oraz obowiązującym Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru GRUNWALD część C w Poznaniu, wskazany jest przebieg części odcinka wspólnej planowanej trasy tramwajowej, tj. od skrzyżowania ulic Grunwaldzkiej i Grochowskiej do ulicy Marcelińskiej. Jednocześnie w Studium zarekomendowano do dalszych analiz funkcjonalnych, technicznych i ekonomicznych, które pozwolą przesądzić o zasadności realizacji inwestycji, również przebieg trasy

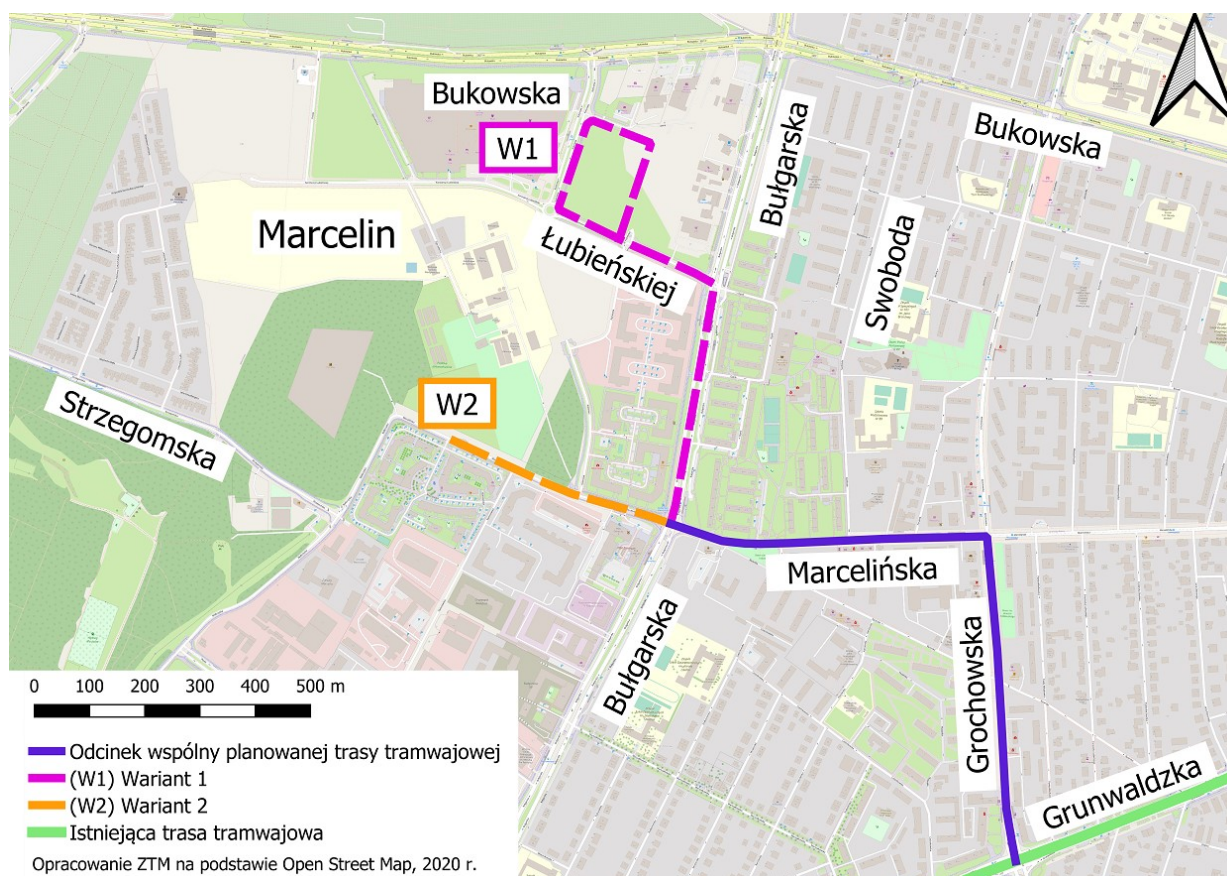
w ulicy Bułgarskiej, z dopuszczeniem innego alternatywnego sposobu przybliżenia sieci tramwajowej do terenów intensywnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej na Marcelinie.

Przedmiotowa koncepcja wpisuje się w powyższe założenia Studium i stanowi alternatywę dla przebiegu torowiska w osi ulicy Bułgarskiej, skracając potencjalny czas przejazdu do centrum miasta, co wynika ze wstępnych analiz przeprowadzonych w momencie podejmowania decyzji o przystąpieniu do wykonania przedmiotowego opracowania. Ponadto, proponowana trasa tramwajowa przebiega przez gęsto zaludniony obszar Grunwaldu, charakteryzujący się zwartą zabudową mieszkaniową wielorodzinną i usługową, co spowoduje zwiększenie bezpośredniej dostępności mieszkańców do szybkiego i niskoemisyjnego środka transportu publicznego, a także przyniesie pozytywny efekt w postaci zmniejszenia ruchu samochodowego oraz związanych z nim uciążliwości (m.in. nadmiernego hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza). Założenia przyjęte w koncepcji są zgodne z celami polityki ograniczania emisji zanieczyszczeń, określonych w strategicznych programach dotyczących ochrony środowiska, m.in. Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu PM10 oraz B(a)P dla strefy aglomeracja poznańska, a także polepszenia klimatu akustycznego, zgodnie z Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania. Dodatkowo, wykorzystanie częściowo zarezerwowanego dla trasy tramwajowej korytarza w ciągu ulicy Grochowskiej pozwoli na dalszy jej rozwój (w przyszłości) w kierunku północnym na Ogrody (zgodnie z zapisami Studium oraz ustaleniami obowiązującego Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru).

Przebieg trasy tramwajowej w rejon Marcelina został wyznaczony przez obszar ścisłej zabudowy mieszkaniowej i usługowej, wzdłuż granic administracyjnych następujących osiedli: Grunwald Południe, Stary Grunwald, Grunwald Północ i Ławica. Przedmiotem koncepcji jest trasa tramwajowa na Marcelin w Poznaniu rozpatrywana w dwóch wariantach przebiegu. Odcinek wspólny dla obu wariantów rozpoczyna się od skrzyżowania ulic Grunwaldzkiej i Grochowskiej, gdzie projektowane jest włączenie jej do istniejącego torowiska w ciągu ulicy Grunwaldzkiej. Następnie w ciągu ulicy Grochowskiej do skrzyżowania z ulicą Marcelińską oraz dalej ulicą Marcelińską do ulicy Bułgarskiej, gdzie zaprojektowano torowisko w osi jezdni, jako tramwajowo-autobusowe.

Dalszy przebieg torowiska rozpatrywany był dwuwariantowo:

- wariant 1 (W1) - przewidywał poprowadzenie trasy tramwajowej w ciągu ulicy Bułgarskiej, gdzie zostało przewidziane na początkowym odcinku po stronie wschodniej, a następnie w pasie rozdziału jezdni, jako tramwajowo-autobusowe. Pozostałą przestrzeń pasa drogowego wypełni zieleń, chodniki oraz wydzielone ścieżki rowerowe. Torowisko na „pętli ulicznej” w ciągu ulic Pastelowa, Jasna i Kolorowa przewidziano również jako tramwajowo-autobusowe i wyodrębnione z jezdni;
- wariant 2 (W2) zakładał poprowadzenie trasy tramwajowej w ulicy Marcelińskiej po północnej stronie jezdni i zakończenie jej „końcówką czołową” za skrzyżowaniem z ulicą Kolorową (obsługa trasy w tym wariantcie odbywałaby się wyłącznie taborem dwukierunkowym).



Koncepcyjny przebieg trasy tramwajowej na Marcelin

Opracowanie: ZTM Poznań

Rozwiązania koncepcyjne przewidują maksymalne wykorzystanie geometrii istniejącej jezdni, natomiast poprzez zawężenie pasów ruchu, dąży się do uspokojenia ruchu samochodowego na tym obszarze i wprowadzenia priorytetu dla komunikacji zbiorowej. W ramach budowy układu torowego przewiduje się przebudowę pasa drogowego na całej jego szerokości, z zapewnieniem optymalnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.


 TRAMWAJ MARCELIN	Wariant 1 (W1)	Wariant 2 (W2)
Lokalizacja końcówki	ul. Jasna	ul. Marcelesińska
Długość torowiska (toru pojedynczego)	4 383 m	3 490 m
Długość trasy (proj. układu transportowego)	2,5 km	1,6 km
Rekomendacja w ramach konsultacji społecznych	TAK	NIE

Tabela: Porównanie poglądowe obydwu analizowanych wariantów

Obydwa warianty zostały poddane ocenie mieszkańców w ramach konsultacji społecznych, które odbyły się w terminie od 17 sierpnia do 11 września 2020 roku, za pośrednictwem strony internetowej projektu: <https://tramwajmarcelin.pl/>. Proces partycypacji społecznej jest bardzo ważnym elementem prac koncepcyjnych, a głos mieszkańców ma istotny wpływ na kształtowanie przestrzeni publicznej miasta. W czasie trwania procesu konsultacyjnego wypełniono 2641 ankiet na stronie internetowej projektu, natomiast do ZTM wpłynęło łącznie 47 wniosków, w tym 42 w formie elektronicznej oraz 5 w formie pism doręczonych na adres ZTM. Spośród biorących udział w konsultacjach społecznych aż 70% stwierdziło, że budowa trasy tramwajowej na Marcelin jest potrzebna, natomiast 59% z nich uznało jej przebieg w wariacie 1 za lepszy niż w wariacie 2, co miało duży wpływ na rekomendację ZTM dla dalszych analiz, wskazującą na preferowany przebieg torowiska wg wariantu 1. Stosunkowo spory odsetek osób postulował również o jego przebieg w osi ulicy Bułgarskiej, który nie był przedmiotem niniejszej koncepcji.

Jednakże zaproponowane w koncepcji warianty są wyłącznie propozycją otwierającą dyskusję nad ostatecznym przebiegiem przedmiotowej trasy, co nie wyklucza podjęcia dalszych prac w zakresie innych, możliwych korytarzy transportowych dla tego obszaru, w tym przede wszystkim dla preferowanego w konsultacjach korytarza w ciągu ulicy Bułgarskiej.

Generalnym założeniem koncepcji jest wykonanie torów o nowoczesnych parametrach technicznych i funkcjonalnych, gwarantujących m.in. trwałość, stabilność, bezpieczeństwo i ograniczenie emisji hałasu oraz poprawiających komfort podróżowania (m.in. zaprojektowano tzw. ciche torowisko). Wysoka jakość planowanych do zastosowania materiałów i nowoczesnych rozwiązań, w odniesieniu do projektowanej konstrukcji jezdni oraz torowiska, w znacznym stopniu ograniczą także możliwość powstawania drgań podłoża.

W koncepcji zaprojektowano przystanki tramwajowe (i tramwajowo-autobusowe) o minimalnej długości krawędzi peronowej równej 45 metrom, umożliwiając w przyszłości obsługę trasy dłuższymi i bardziej pojemnymi tramwajami, co ma bezpośredni wpływ na wzrost komfortu podróży pasażerów. Ponadto, w koncepcji uwzględniona została integracja przesiadek „drzwi w drzwi” w ramach wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych, w tym m.in. stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego „Ognik”, umożliwiającego wygodną przesiadkę np. z tramwajów jadących z centrum miasta na autobusy kursujące w osi ulicy Bułgarskiej. W zakresie infrastruktury pasażerskiej, zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu, zakłada się realizację m.in. możliwie szerokich platform przystankowych, adekwatnych do prognozowanych potoków pasażerskich, a także, iż wszystkie stosowane elementy wyposażenia przystanków będą tworzyć spójną kompozycyjnie i wizualnie całość oraz 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 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 wobec osób z niepełnosprawnościami przestrzeni umożliwiającej ich 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. W ramach projektu zakłada się także przebudowę istniejących oraz budowę nowych ciągów pieszych (wraz z elementami tzw. 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 (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/).

Jak zaznaczono na wstępie przedmiotowa koncepcja o charakterze funkcjonalno-przestrzennym, jest częścią prowadzonych działań przedprojektowych i miała na celu rozpoznanie możliwości technicznych i zapoznanie się z opinią mieszkańców w zakresie poprowadzenia trasy tramwajowej na Marcelin w Poznaniu. Jednocześnie nie wyklucza się podjęcia dalszych prac w zakresie innych, możliwych korytarzy transportowych dla tego obszaru, a ewentualna decyzja o budowie tej trasy zapadnie w przyszłości, po przeprowadzeniu analiz, mając na uwadze m.in. uwarunkowania techniczno-przestrzenne, funkcjonalne oraz społeczno-ekonomiczne.

W związku z powyższym (obecnie) brak jest harmonogramu rzeczowej realizacji tej inwestycji, która uzależniona jest m.in. od możliwości finansowych miasta Poznań oraz ewentualnego pozyskania zewnętrznego źródła finansowania.