

Koncepcja trasy tramwajowej na Marcelin w Poznaniu



Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, w ramach swoich kompetencji jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, prowadzi wstępne prace przedprojektowe, mające na celu rozpoznanie możliwości technicznych i zapoznanie się z opinią mieszkańców w zakresie koncepcji trasy tramwajowej na Marcecin w Poznaniu, w analizowanym aktualnie przebiegu. Jednocześnie nie wyklucza się podjęcia dalszych analiz w zakresie innych, możliwych korytarzy transportowych dla tego terenu.

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. 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. 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 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 Marcecińskiej. 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 Marcecinie.

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 kierunku północnym, na Ogrody w przyszłości (zgodnie z ustaleniami obowiązującego Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru). Ponadto, w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025, przyjmuje się jako priorytet promowanie działań na rzecz wzmocnienia roli transportu publicznego. Realizacja przedmiotowego zadania wpisuje się w jeden z podstawowych celów polityki transportowej miasta, polegający na rozbudowie sieci połączeń tramwajowych i zwiększeniu ilości osób poruszających się komunikacją publiczną.

Aktualnie część miasta będąca przedmiotem opracowania, w zakresie transportu zbiorowego, obsługiwana jest głównie komunikacją autobusową. W pewnym oddaleniu od obszaru Marcelina, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, przebiega trasa tramwajowa, która jednakże 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).

Przedmiotem koncepcji jest trasa tramwajowa na Marcelin w Poznaniu, rozpatrywana w dwóch wariantach przebiegu (grafika poglądowa poniżej). W obu wariantach planowana trasa rozpoczyna się od skrzyżowania ulic Grunwaldzkiej i Grochowskiej, gdzie projektowane jest włączenie jej do istniejącego torowiska w ciągu ulicy Grunwaldzkiej. Następnie trasa przebiega ulicą Grochowską do ulicy Marcelesińskiej, a dalej w kierunku zachodnim, w stronę ulicy Bułgarskiej. Dalszy przebieg torowiska rozpatrywany jest dwuwariantowo:

- wariant 1 (W1) przewiduje poprowadzenie trasy tramwajowej w ulicy Bułgarskiej i Łubieńskiej do ulicy Kolorowej, tworząc „pętlę uliczną” przez ulice Pastelową i Jasną;

- wariant 2 (W2) zakłada poprowadzenie trasy tramwajowej w ulicy Marcelińskiej i zakończenie jej „końcówką czołową” za skrzyżowaniem z ulicą Kolorową (obsługa trasy w tym wariantcie odbywałaby się wyłącznie taborem dwukierunkowym).

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.



*Ryc.: koncepcyjny przebieg trasy tramwajowej na Marcelin
Opracowanie: ZTM Poznań*

Szczegółowy przebieg koncepcyjny trasy tramwajowej na Marcelin:

- odcinek wspólny dla obu wariantów – w ciągu ulicy Grochowskiej do skrzyżowania z ulicą Marcelińską oraz dalej ulicą Marcelińską do ulicy Bułgarskiej zaprojektowano torowisko w osi jezdni, jako tramwajowo-autobusowe. Rozwiązania koncepcyjne przewidują maksymalne wykorzystanie geometrii istniejącej jezdni, natomiast poprzez zwężenie 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;

- wariant 1 (W1) – torowisko w ciągu ulicy Bułgarskiej 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) – torowisko tramwajowe na odcinku za skrzyżowaniem ulic Marcelińska/Bułgarska zostało zaplanowane po północnej stronie jezdni ulicy Marcelińskiej, jako wydzielone i zakończone „końcówką czołową”. W przypadku wyboru tego wariantu, z uwagi na brak możliwości przestrzennych dla lokalizacji klasycznej pętli nawrotowej, na Marcelein będą mogły kursować wyłącznie tramwaje dwukierunkowe.

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. 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. 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 mniej sprawnych przestrzeni umożliwiającej ich samodzielne funkcjonowanie, zgodnie z polityką ukierunkowaną na wyzwalenie 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, mających na celu rozpoznanie możliwości technicznych i zapoznanie się z opinią mieszkańców w zakresie koncepcji 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 szeregu 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 nie tylko od wyników partycypacji społecznej przy ustalaniu jej szczegółowego przebiegu, ale również od możliwości finansowych miasta Poznań oraz ewentualnego pozyskania zewnętrznego źródła finansowania.

	Wariant 1 (W1)	Wariant 2 (W2)
Lokalizacja końcówki	ul. Kolorowa	ul. MarceLińska
Długość torowiska (toru pojedynczego)	4 383 m	3 490 m
Długość trasy (proj. układu transportowego)	2,5 km	1,6 km
Liczba peronów przystankowych (proj. w ramach koncepcji)	10	8

*Tab.: podstawowe parametry koncepcji trasy tramwajowej na MarceLin
Opracowanie: ZTM Poznań, lipiec 2020 rok*