



Opis „Projekt Copernicus”

Przebieg trasy tramwajowej do osiedla Kopernika został wyznaczony przez obszar gęstej zabudowy mieszkaniowej wzdłuż ulic: Arciszewskiego, Pogodnej i Promienistej, leżącej w granicach administracyjnych Osiedla Grunwald Południe, które zamieszkuje około 25 tys. osób, natomiast oddziaływanie trasy rozciąga się m.in. na okoliczne obszary Osiedli Junikowo oraz Górczyn.

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 została w latach 2012 – 2013 kompleksowo zmodernizowana. Z uwagi na położenie trasa tramwajowa nie obsługuje bezpośrednio osiedla, a dotarcie na przystanek wymaga pokonania od 500 m do nawet 1500 m 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 tego obszaru.

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. Będący przedmiotem analizy alternatywny wobec miejskich planów przebieg torowiska wzdłuż ulicy Jawornickiej (po śladzie III Ramy Komunikacyjnej) został odrzucony z uwagi na:

- brak możliwości podłączenia trasy na węźle Grunwaldzka / Jawornicka z uwagi na wybudowane wiadukty nad przyszłą III Ramą Komunikacyjną oraz istniejącą okoliczną zabudowę,
- 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 szczegółowej analizy przyjęto korytarz trasy tramwajowej zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania oraz lokalizację pętli tramwajowo-autobusowej przy ulicy Promienistej, zgodnie z MPZP.

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 przewiduje się wykonanie trasy tramwajowej o długości całkowitej liczącej około 3,3 km (6 584,38 m toru pojedynczego) przebiegającej praktycznie w całości w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej oraz dodatkowo: ogródków działkowych (ul. Arciszewskiego i ul. Jawornicka), terenów parkowych i Cmentarza Górczyńskiego (ul. Pogodna i ul. Rembertowska).

Przystanki ulokowano w miejscach największych potoków ruchu pieszego. Dzięki temu dostępność do tramwaju w promieniu do 500 metrów uzyska 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 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 jest bardzo wysoka, a droga pieszka do poszczególnych peronów jest optymalna (średni czas dojścia szacuje się na 5 minut).

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 niepełnosprawnych 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.

W zakresie infrastruktury pasażerskiej, zgodnie z wytycznymi ZTM Poznań, zakłada się realizację m.in. możliwie szerokich platform przystankowych, adekwatnych do prognozowanych potoków pasażerskich, a w zakresie ochrony interesu osób niepełnosprawnych 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 wyzwalanie 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 i stacji prostownikowej oraz przebudowie sterowania sygnalizacji ulicznej ruchu samochodowego (przewidzianej w ramach przedmiotowej inwestycji) stworzone zostaną zdecydowanie bardziej dogodne warunki dla pojazdów komunikacji zbiorowej (m.in. priorytet na skrzyżowaniach) i podniesiona zostanie jakość przewozów pasażerskich.

Generalnym założeniem jest wykonanie torów o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, gwarantujących m. in. trwałość, stabilność, bezpieczeństwo i ograniczenie hałasu oraz poprawiających komfort podróżowania. W sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej trasa tramwajowa będzie wykonana w technologii tzw. cichego torowiska.

W ramach projektu zakłada się także dostosowanie układu ciągów pieszych i ruchu rowerowego do wymogów budowanej infrastruktury komunikacji publicznej oraz poprawę nawierzchni chodników w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej trasy.

W związku z realizacją tej trasy, pomiędzy przystankiem tramwajowym w ulicy Zamkniętej a skrzyżowaniem ulic Arciszewskiego i Ściegiennego (przy Cmentarzu Górczyńskim), zostanie wygospodarowany teren, który może stanowić ciekawą przestrzeń publiczną. Powstały plac może stanowić teren pod targowisko dla handlarzy akcesoriami cmentarnymi (stoiska z kwiatami i zniczami), dzięki czemu uwolniona zostanie przestrzeń stosunkowo wąskiego chodnika wzdłuż ogrodzenia cmentarza, co ułatwi poruszanie się pieszych. Alternatywnie na obszarze placu można wyznaczyć miejsca postojowe dla samochodów osobowych (dodatkowy parking obsługujący cmentarz).

W projekcie zabezpieczono możliwość przedłużenia w przyszłości torowiska z ulicy Hetmańskiej do Ogrodów, poprzez ulicę Grochowską i Szpitalną (wg założeń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania).

produkt	(parameter)	“Projekt Copernicus”
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 lub parking przy ul. Zamkniętej (opcja)		tak

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, w ramach swoich kompetencji, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, prowadzi 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 finansowych Miasta Poznań oraz ewentualnego pozyskania zewnętrznego źródła finansowania (np. w ramach programów wsparcia Unii Europejskiej).