

Bartosz MAJEWSKI
Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

KONCEPCJA ROZWOJU SIECI TRAMWAJOWEJ W PÓŁNOCNYCH DZIELNICACH MIESZKANIOWO- USŁUGOWYCH POZNANIA

THE CONCEPTION OF TRAMWAY-SYSTEM DEVELOPMENT IN POZNAN'S NORTH RESIDENTIAL-SERVICES DISTRICTS

ABSTRACT: This paper describes possibilities of tramway-system development in the north part of Poznan, according to the necessity of inculcate sustainable development in urbanizing city's space. The paper was made on the basis of current city's urban studies as well as based on the Author's conceptions. The analysis was made with reference to the main assumptions of Development Strategy for the City of Poznan up to year 2030, according to which it is necessary to aim at rational development of transport adopting sustainable option. Moreover, this Strategy provides strong preferences for public transport and, at the same time, introducing restrictions on car traffic.

KEY WORDS: public transport development, accessibility of public transport, tramway to Naramowice, extension of PST line, organization of the connection's network

Wprowadzenie

Komunikacja jest obecnie jednym z najważniejszych czynników regulujących funkcjonowanie współczesnych miast i bezpośrednio wpływa na ich dalszy rozwój. Kierunek rozwoju przestrzennego miasta jest nierozzerwalnie związany z rozbudową układów transportowych.

Aby nie dopuścić do zjawiska nadmiernej kongestii transportowej w mieście, należy stawiać na rozwój transportu publicznego i jego uprzywilejowaną pozycję wobec motoryzacji indywidualnej. Już dawno dostrzeżono, że rozbudowa dróg to działanie jedynie doraźne, bardzo kosztowne i nieefektywne, albowiem prędzej czy później zwiększona pojemność ulic czy węzłów zostaje „wchłonięta” przez wzrastający ruch samochodowy. Ponadto samochód jest środkiem transportu zdecydowanie bardziej obciążającym środowisko naturalne niż pojazdy komunikacji masowej, a niekontrolowany rozwój

motoryzacji indywidualnej generuje także ogromne koszty społeczne, związane z leczeniem ofiar wypadków czy ze zwiększonym hałasem, co w konsekwencji powoduje obniżenie jakości życia w mieście.

Nawet tak prosmochodowe społeczeństwo jak Amerykanie zaczyna dostrzegać, że rozwój nowych form urbanistycznych aglomeracji miejskich (new urbanism) powinien być zorientowany na transport publiczny (Wesołowski 2008). Z proekologicznych rozwiązań słynie m.in. miasto Portland (Oregon), z nowoczesną infrastrukturą tramwajową w centrum oraz polityką przestrzenną władz lokalnych rygorystycznie walczących ze zjawiskiem suburbanizacji (Swolkień 2008/2009).

Dobrym przykładem jest także polityka przestrzenna prowadzona przez władze Freiburga (Breisgau) w Niemczech, gdzie wdrożono koncepcję miasta zwartej, w którym transport oparty jest na komunikacji publicznej, a trasy tramwajowe prowadzi się środkiem osiedli, dzięki czemu każdy ma stosunkowo blisko do tramwaju (fot. 1).



Fot. 1. Freiburg (Breisgau), Niemcy – trasa tramwajowa prowadzona centralną częścią osiedla

Niestety, w warunkach polskich rozwój systemu transportowego – zwłaszcza komunikacji zbiorowej – nie nadąża za rozwojem urbanistycznym miast i zmianami społeczno-przestrzennymi, jakie zachodzą na poziomie całych aglomeracji. Za przykład mogą tutaj posłużyć stale rozbudowujące się poznańskie Naramowice, które wraz z terenami kampusu uniwersyteckiego na sąsiednim Morasku są obecnie istotnym

elementem ruchotwórczym. Na przestrzeni ostatnich 15 lat liczba ludności osiedla Naramowice prawie podwoiła się, rosnąc z poziomu około 5,5 tys. osób w 1995 r. do ponad 9 tys. osób w 2009 r.¹ Dynamiczny przyrost ludności odnotowały również sąsiednie osiedla, jak np. Umultowo czy Wilczy Młyn. Mimo intensywnego charakteru prowadzonej rozbudowy, dzielnica ta nie posiada sprawnej obsługi komunikacją publiczną. Jest to obecnie jeden z najpoważniejszych, nierozwiązanych jak do tej pory problemów komunikacyjnych miasta.

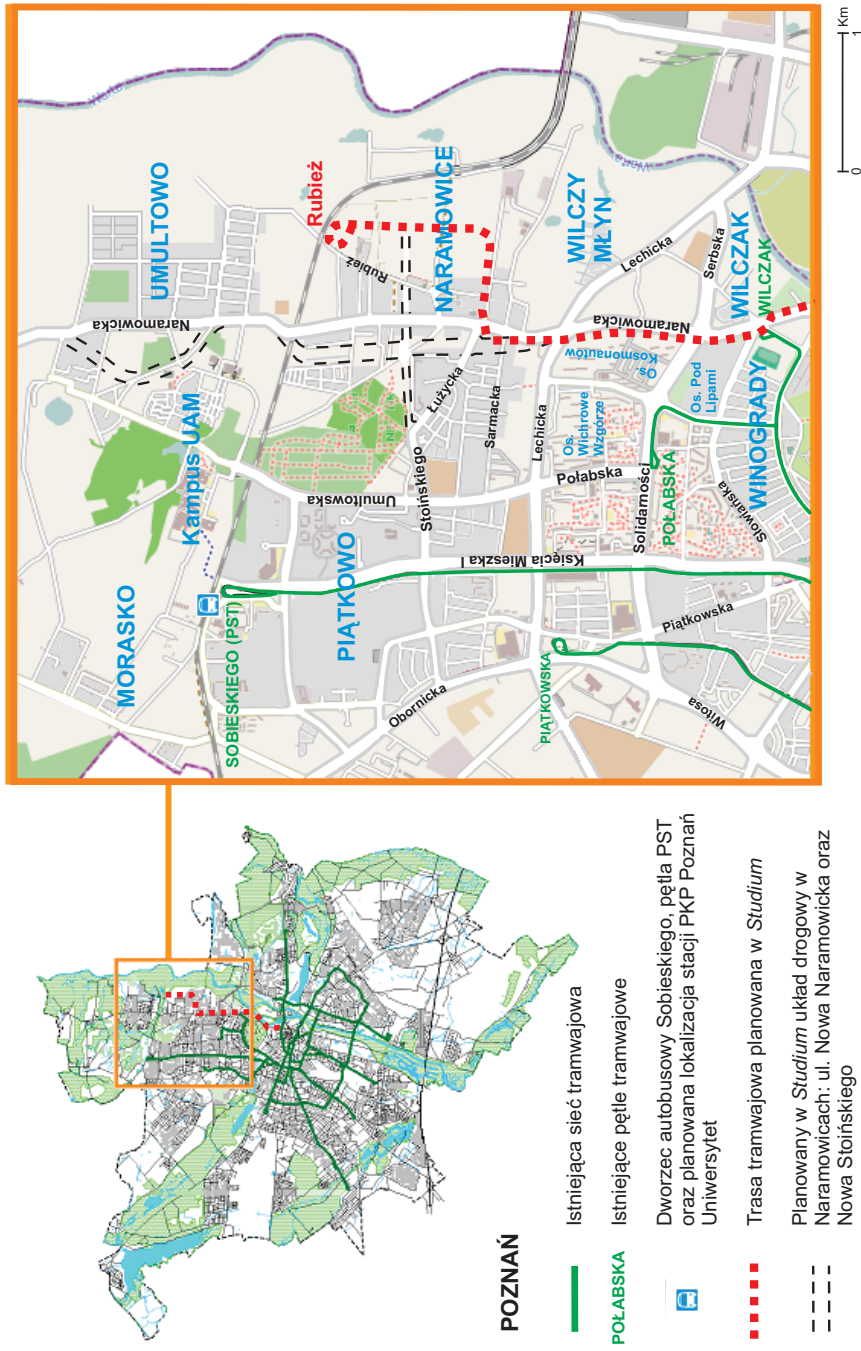
W chwili obecnej z centrum do Naramowic prowadzi praktycznie jedna wąska ulica. Od strony Piątkowa osiedla naramowickie mają też połączenie z ul. Księcia Mieszka I, jednakże niewydolny układ drogowy generuje ogromne zatory, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego. Ma to negatywny wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego, ponieważ omawiany obszar jest wyłącznie obsługiwany przez komunikację autobusową, która nie posiada wydzielonych dla siebie pasów ruchu i przez to odnotowuje się spore opóźnienia w kursowaniu autobusów miejskich w stosunku do rozkładu jazdy.

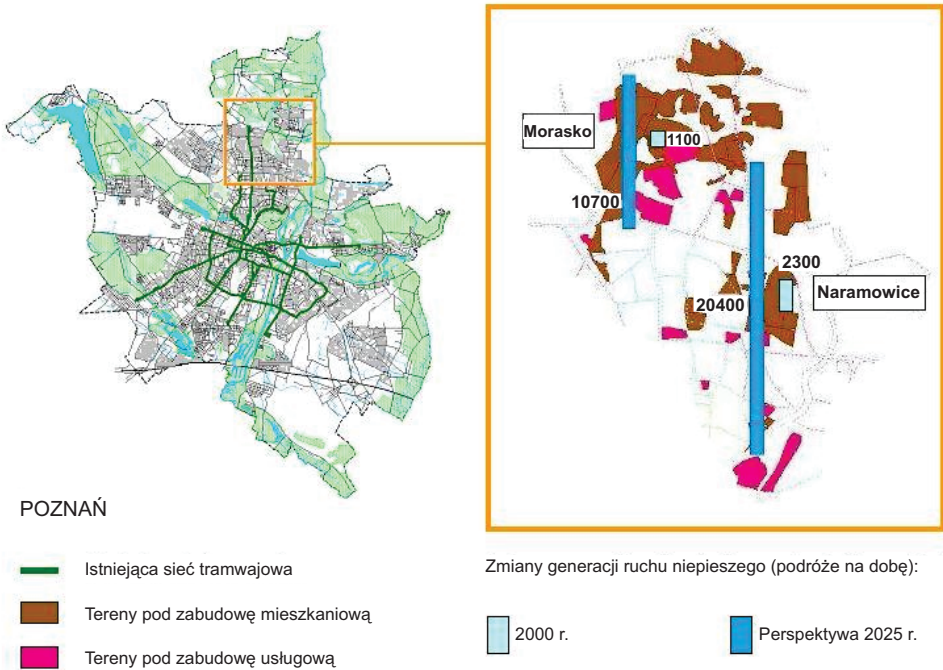
Potwierdzeniem małej atrakcyjności komunikacji zbiorowej w tym rejonie miasta są wyniki badań ankietowych, przeprowadzonych przez Biuro Inżynierii Transportu (BIT) (*Wielowariantowa koncepcja...* 2010), które dowiodły, że najwięcej samochodów przyjeżdża do śródmieścia Poznania właśnie z północnych obrzeży miasta (m.in. Morasko, Umultowo, Naramowice).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2008 r. (w skrócie Studium) przewiduje powstanie torowiska z centrum do Naramowic, z pętlą w sąsiedztwie ul. Rubież, gdzie zaplanowano rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Zakończenie trasy planuje się przed torowiskiem magistrali kolejowej, która oddziela m.in. kampus uniwersytecki oraz osiedla na Umultowie od reszty miasta. Studium nie przewiduje niestety przeprowadzenia miejskiej komunikacji szynowej w projektowanej ul. Nowej Naramowickiej na Umultowo, przez silnie zurbanizowane w ostatnich latach zachodnie Naramowice, ani przedłużenia w przyszłości linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) za północną obwodnicę kolejową w pobliżu budynków dydaktycznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (UAM) na Morasku. Tak więc, według uchwalonej w 2008 r. „konstytucji przestrzennej” miasta Poznania, tramwaj nie będzie odgrywać praktycznie żadnej roli w obsłudze transportowej miasteczka uniwersyteckiego oraz okalających go osiedli mieszkaniowych.

Zgodnie z zapisami *Zrównoważonego planu rozwoju transportu publicznego na lata 2007–2015* (2006) w aglomeracji poznańskiej dodatkowe problemy komunikacyjne może w przyszłości wywołać rozwój zabudowy mieszkaniowej m.in. w Naramowicach oraz na Morasku. Identyfikacja problemów z punktu widzenia potrzeb przewożonych i stanu zagospodarowania przestrzennego, w tym również rozwoju zabudowy mieszkaniowo-usługowej planowanej w *Studium*, pokazuje, iż obsługa transportem zbiorowym północnych dzielnic Poznania jest niewystarczająca.

¹ Dane jednostek pomocniczych Urzędu Miasta Poznania.





Rys. 2. Identyfikacja problemów komunikacyjnych w północnych dzielnicach Poznania w kontekście istniejącej sieci tramwajowej

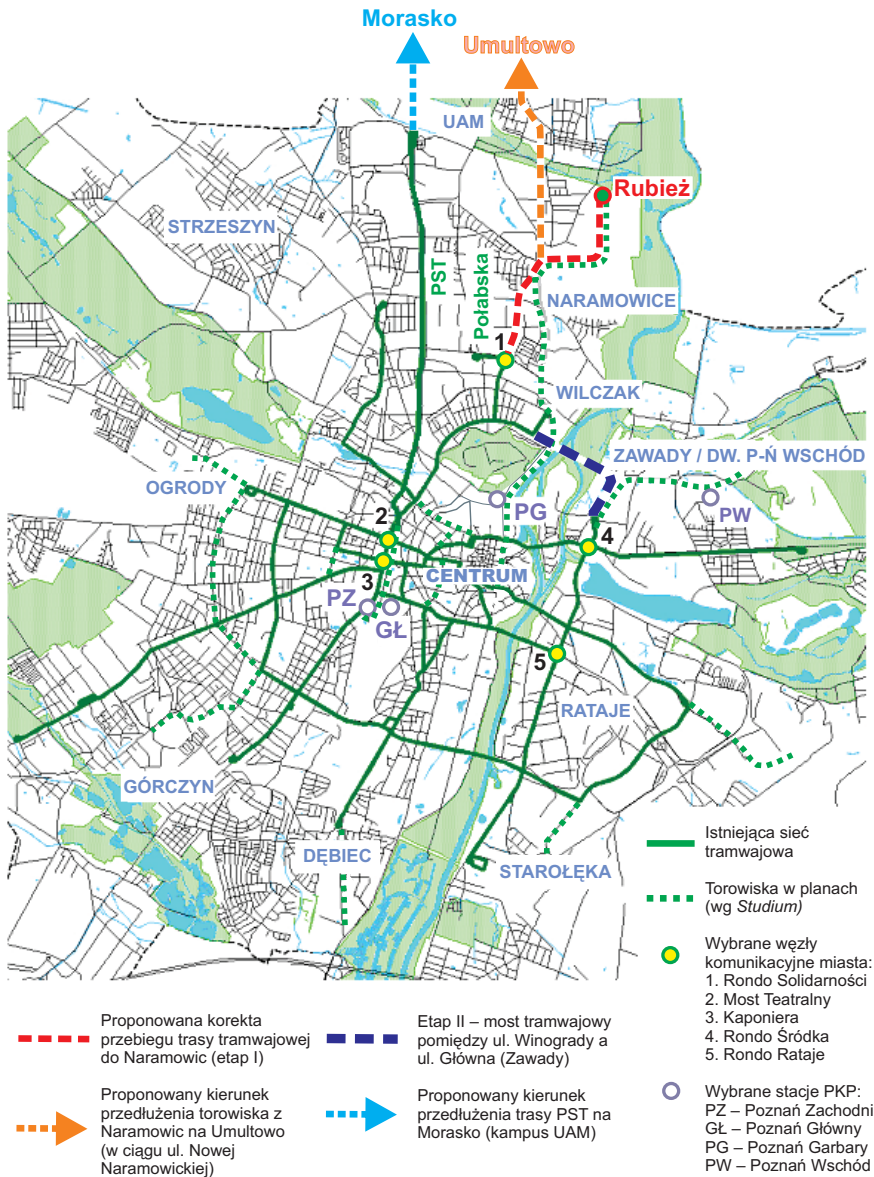
Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Zrównoważonego planu rozwoju transportu publicznego na lata 2007–2015*, podkład MPU w Poznaniu.

Koncepcja rozwoju sieci tramwajowej w północnych dzielnicach mieszkaniowo-usługowych Poznania

W celu powstrzymania wzrostu ruchu samochodowego i zachęcenia nowych mieszkańców omawianych tu terenów do korzystania z usług komunikacji miejskiej należałoby zrealizować przynajmniej dwie inwestycje z zakresu rozwoju sieci tramwajowej. Pierwszą z nich jest budowa trasy tramwajowej do Naramowic, której realizacja powinna nastąpić jak najszybciej, natomiast drugą jest przedłużenie torowiska PST na Morasko, przez tereny kampusu UAM, której realizację należałoby powiązać z rozbudową miasteczka uniwersyteckiego.

Trasa tramwajowa do Naramowic

Przedstawiana koncepcja została podzielona na dwa etapy (odcinki). Zaproponowano także jeden wariant uzupełniający, do rozważenia w dalszym procesie planistycznym. Proponowany poniżej przebieg torowiska do Naramowic częściowo różni się od koncepcji zawartych w *Studium*. Zmianie powinien ulec przebieg planowanego torowiska



Rys. 3. Schemat proponowanych przebiegów tras tramwajowych w północnym Poznaniu oraz nowego połączenia z prawobrzeżną częścią miasta, w kontekście istniejącego układu komunikacyjnego

Źródło: Opracowanie własne; podkład: MPU w Poznaniu.

na południe od Naramowic, gdzie trasa powinna zostać skierowana do ul. Murawa, a nie wzdłuż ul. Naramowickiej na Wilczak, tak jak proponuje *Studium*. W etapie I niniejszej koncepcji nowa trasa, na rondzie Solidarności, łączyłaby się z istniejącym torowiskiem

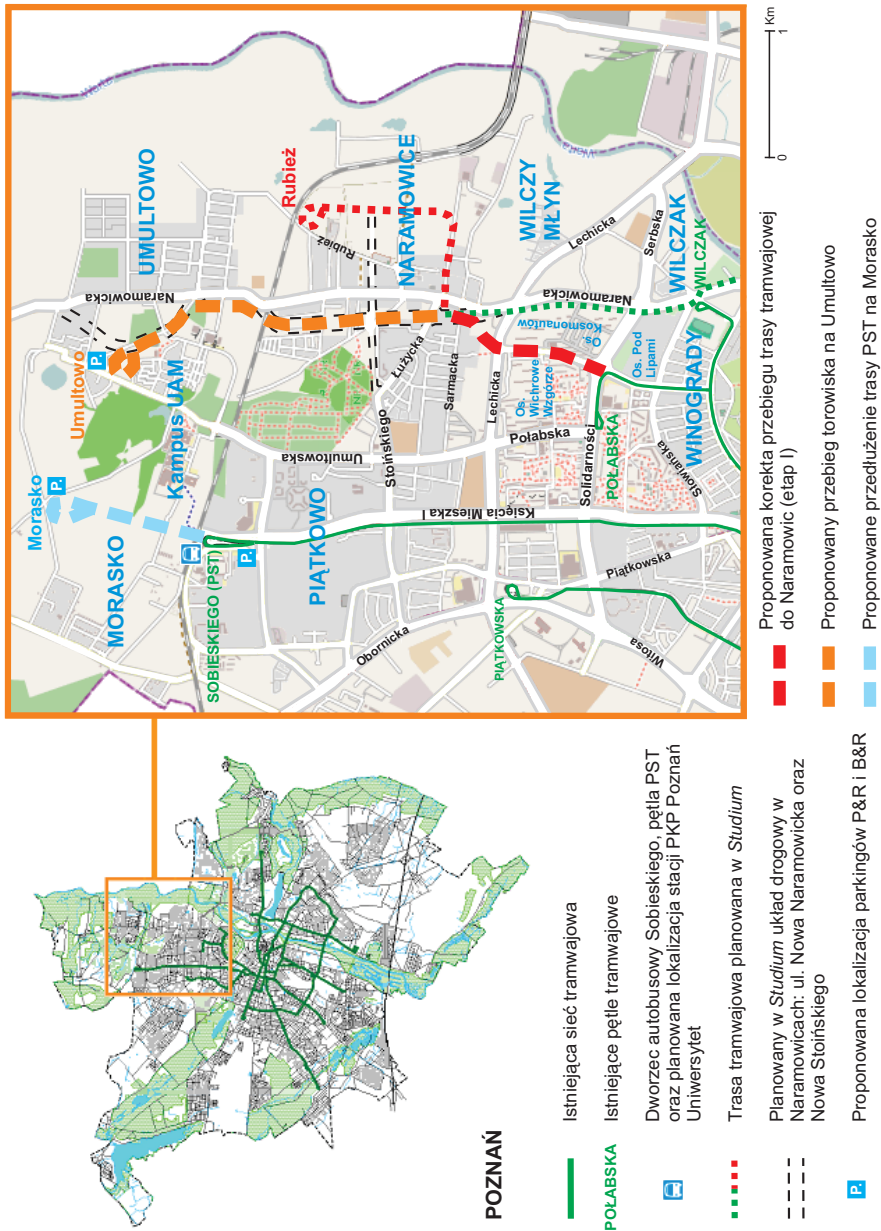
w ul. Murawa i dalej przez Winogrody biegłaby do centrum (most Teatralny, Kaponiera). Takie rozwiązanie ma bardzo istotną zaletę generowania dodatkowych potoków pasażerskich oraz punktów przesiadkowych, dzięki przebiegowi trasy przez środek dużych zespołów mieszkaniowych (osiedla Wichrowe Wzgórze, Kosmonautów, Pod Lipami), a więc bliżej potencjalnych pasażerów, podczas gdy trasa wzdłuż ul. Naramowickiej biegłaby jedynie na obrzeżach tychże osiedli. Odwrócenie tramwaju niejako „plecami” do mieszkańców spowoduje mniejszą jego popularność i spadek efektywności ekonomicznej. Wzdłuż ul. Naramowickiej natomiast powinna zostać utrzymana komunikacja autobusowa, oczywiście po wprowadzeniu korekty tras i optymalizacji ich przebiegu.



Fot. 2. Poznań, ul. Murawa, w ciągu której proponuje się przeprowadzenie torowiska

Proponowane przedłużenie torowiska od ronda Solidarności w kierunku północnym pozwoliłoby zamknąć dzisiejszą pętlę Połabska, ponieważ zakłada się, że linie tramwajowe kończące obecnie swój bieg przy ul. Połabskiej (nr 4 i 10); zostałyby skierowane do Naramowic. Dzięki temu bezpośrednio połączono by północne dzielnice mieszkaniowe z południowymi (Dębiec, Starołęka), nie omijając jednocześnie centrum miasta. Istniejąca pętla miałaby wówczas charakter jedynie torowiska technicznego, awaryjnego.

Wariant uzupełniający to koncepcja poprowadzenia dodatkowej trasy tramwajowej na Umultowo, w ciągu projektowanej ul. Nowej Naramowickiej; trasa ta zahaczałaby o budynki Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM, i miałaby pętlę przy



Rys. 4. Proponowany przebieg tras tramwajowych w północnym Poznaniu

Źródło: Jak w rys. 1.

ul. Umultowskiej, za obiektami sportowymi uniwersytetu, gdzie swoją lokalizację powinny również znaleźć parking przesiadkowy typu Park&Ride (P&R) oraz Bike&Ride (B&R). Jest to bardzo ważne zagadnienie z punktu widzenia kompleksowej obsługi transportowej dużego zespołu mieszkaniowo-usługowego na północnych peryferiach Poznania, a także przejmowania przez transport zbiorowy potoków komunikacyjnych generowanych przez motoryzację indywidualną na przedmieściach.

Inwestycja ta powinna być realizowana przed budową ul. Nowej Naramowickiej, aby przyzwyczaić mieszkańców do korzystania z tramwaju i w ten sposób kształtować prawidłowe zachowania komunikacyjne społeczeństwa. Poprowadzenie trasy tramwajowej w ciągu projektowanej drogi wiązałoby się z pewnym ograniczeniem jej przepustowości, ponieważ szerokość pasa terenu rezerwowanego pod przyszłą ul. Nową Naramowicką w największym miejscu wynosi zaledwie niecałe 40 m.

Niestety, zaproponowany przebieg nowej trasy tramwajowej, choć niezmiernie potrzebny, wymusza zmiany w *Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego...* (2006) aktualnie obowiązującym dla tego obszaru, w którym nie przewiduje się realizacji torowiska w północnej części ul. Nowej Naramowickiej.

Realizacja trasy tramwajowej do osiedli północnych byłaby korzyścią dla układu transportowego całego miasta. Ociążeniu uległby zarówno układ drogowy, jak i trakcja autobusowa, a także częściowo linie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, które obec-



Fot. 3. Pas terenu przeznaczony w planie miejscowym na ul. Nową Naramowicką

nie są mocno przeciążone, zwłaszcza w godzinach szczytu komunikacyjnego, ponieważ dzisiaj wielu pasażerów dojeżdża autobusami z Naramowic, Moraska czy Umultowa do stacji PST, gdzie przesiada się na szybki tramwaj do centrum.

Etap II opisywanej inwestycji to propozycja realizacji nowego mostu tramwajowego na Warcie na wysokości ul. Winogrady i Główna na Zawadach, dzięki któremu skomunikowano by szybką szynową komunikacją publiczną północne dzielnice Poznania z niemalże całą prawobrzeżną częścią miasta. Oprócz Śródki czy Rataj, połączono by także z Naramowicami i Winogradami planowany Dworzec Poznań Wschód, który ma w przyszłości pełnić funkcje węzła przesiadkowego, integrującego kolej i autobusy regionalne z transportem miejskim. Na marginesie można dodać, że bez sprawnego i wielokierunkowego włączenia planowanego węzła przesiadkowego na Zawadach w sieć miejskiej komunikacji zbiorowej, Dworzec Wschodni, ze względu na swój ograniczony potencjał (zwłaszcza lokalizację), będzie mógł odgrywać jedynie niewielką rolę w zakładanej integracji transportowej.

Natomiast ze względu na uwarunkowania fizyczno-geograficzne oraz trudności techniczne należałoby zrezygnować z planowanej w *Studium* budowy odcinka torów między Wilczakiem a Garbarami.

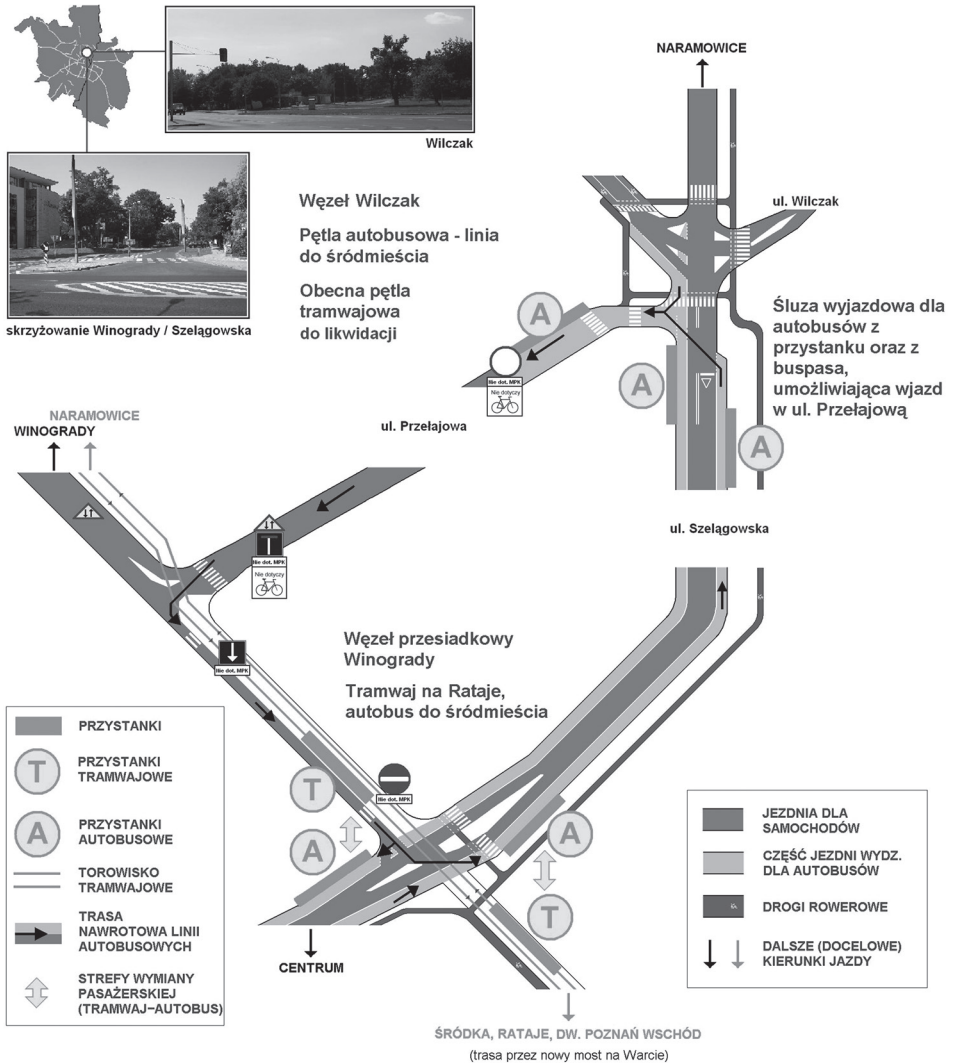
W momencie powstania nowego mostu tramwajowego na Warcie, Winogrady stałyby się ważnym węzłem przesiadkowym nowej trasy, którego organizacja powinna być jak najbardziej zbliżona do modelu „drzwi w drzwi” (rysunek 5), pozwalającego na przesiadkę bez konieczności nadmiernego przemieszczania się, w tym pokonywania ruchliwych skrzyżowań. Ważna jest również synchronizacja rozkładów jazdy poszczególnych linii.

W związku z realizacją trasy tramwajowej do Naramowic (etapy I i II) zmianie mógłby ulec przebieg niektórych linii autobusowych kursujących w tym rejonie miasta. Jedne z nich, jak np. nr 67 czy podmiejską 918, należałoby skrócić, tak, by ich trasy nie pokrywały się z nowymi liniami tramwajowymi, natomiast przebieg i częstotliwość kursowania innych można by poddać korekcie.

W przypadku realizacji etapu II zamknięciu uległaby dzisiejsza pętla tramwajowa Wilczak, która (podobnie jak ta przy ul. Połabskiej) pełniłaby funkcję wyłącznie trasy rezerwowej.

Dzięki połączeniom tramwajowym z Naramowic i Winograd, rondo Śródka stałoby się jeszcze ważniejszym węzłem komunikacyjnym miasta niż jest obecnie. Na wzór mostu Teatralnego i Kaponiery (jednocześnie odciążając je z części ruchu tramwajowego z kierunku północnego) Śródka mogłaby rozprowadzać potoki pasażerskie do ścisłego centrum miasta oraz na osiedla ratajskie. Byłoby to tym bardziej korzystne, że w chwili obecnej wszystkie linie tramwajowe z kierunku północnego (w tym również PST) prowadzą przez węzeł Most Teatralny, który jest swoistym wąskim gardłem układu torowego miasta. Każda awaria czy remont na tym niewralgicznym skrzyżowaniu powoduje odcięcie od komunikacji tramwajowej całej północnej części miasta.

Ponadto wzrost rangi węzła przesiadkowego Śródka wpisuje się w koncepcję rewitalizacji najstarszej, obecnie mocno zdegradowanej dzielnicy miasta wraz z Ostrowem Tumskim.



Rys. 5. Proponowany schemat organizacyjny węzła przesiadkowego Wilczak – Winogrody

Źródło: Opracowanie własne.

Trasa tramwajowa na Morasko

Realizacja przedłużenia trasy szybkiego tramwaju na Morasko jest niezbędna do prawidłowej obsługi terenów uniwersyteckich i okolicznych osiedli mieszkaniowych. Przeprowadzona w 2008 r. analiza atrakcyjności czasowej transportu zbiorowego w Poznaniu (Majewski 2008) potwierdziła rażący brak sprawnej i szybkiej obsługi transportem publicznym kampusu UAM, mimo funkcjonującej trasy PST. Znaczne zawyżenie



Fot. 4. Poznań, rondo Śródka; w dalszym planie – Katedra na Ostrowie Tumskim

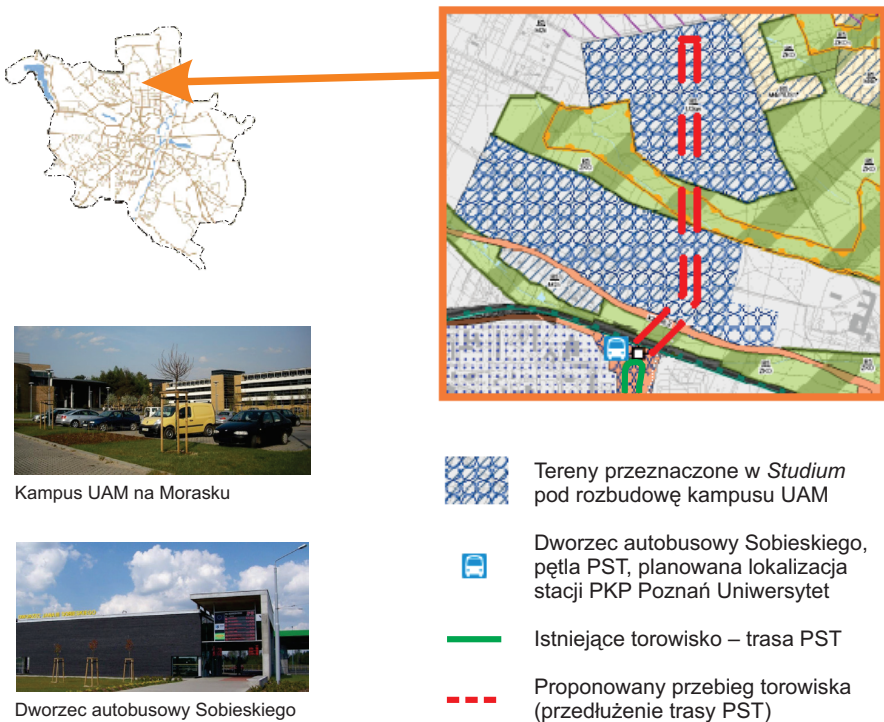
łącznego czasu podróży powoduje konieczność dojścia pieszego z pętli tramwajowej lub wcześniejsza przesiadka na autobus, który często jest mocno zatłoczony.

Ewentualne przedłużenie trasy PST w kierunku północnym wymusza przebudowę Dworca Sobieskiego. Najbardziej pożądana byłaby taka konstrukcja dworca, która umożliwiałaby obsługę podróżnych na dwóch poziomach, tzn. na poziomie 0 znajdowałyby się obecny terminal autobusowy, natomiast na poziomie minus 1 – terminal tramwajowy. Wymiana podróżnych odbywałaby się ciągami ruchomych schodów oraz windami. Ponadto takie rozwiązanie konstrukcyjne korespondowałoby z przeprowadzeniem torowiska PST pod istniejącą magistralą kolejową i planowaną stacją PKP Poznań Uniwersytet. Dzięki takiemu rozwiązaniu powstałby zintegrowany węzeł transportu publicznego, umożliwiający w przyszłości sprawne dokonywanie przesiadek z kolei aglomeracyjnej na szybki tramwaj do centrum, który dodatkowo obsługiwałby tereny kampusu. Utrzymana zostałaby także obecna pętla tramwajowa przy osiedlu Sobieskiego, ponieważ nie wszystkie linie PST dojeżdżałyby do kampusu.

Ze względu na potencjalnie mniejsze zapotrzebowanie na połączenia tramwajowe na Morasku w okresie letnim, kiedy nie odbywają się zajęcia dydaktyczne, takt linii obsługującej uniwersytet można by wydłużyć, np. do 20 minut, choć w przypadku ewentualnego powstania parkingu typu Park & Ride na Morasku, a także ze względu na pracowników dojeżdżających do kampusu oraz zapewnienie mobilności transportu zbiorowego przez cały rok nie należałoby całkowicie zawieszać takiego połączenia.

Poprowadzenie nowego odcinka trasy PST przez tereny rezerwowane pod dalszą rozbudowę kampusu UAM (rysunek 6) pozwoliłoby w przyszłości na sprawną obsługę miasteczka uniwersyteckiego szybkim i przyjaznym pasażerom transportem publicznym i skomunikowałoby oddalony od centrum kampus ze śródmieściem Poznania. Sam proces inwestycyjny powinien być skoordynowany z postępującą rozbudową miasteczka uniwersyteckiego. Należałoby także zapewnić możliwość dalszego wydłużenia trasy szybkiego tramwaju w kierunku północnym w przyszłości.

Dyslokacja dotychczasowego potencjału funkcji centrum miasta, m.in. poprzez ulokowanie obiektów dydaktycznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Morasku, wymusza organizację sprawnego połączenia śródmieścia Poznania z kampusem UAM. Jest to istotne zagadnienie z punktu widzenia zarówno samej dostępności kampusu, jak i przeciwdziałania zjawisku urban sprawl i dalszej, postępującej degradacji dzielnic centralnych miasta na korzyść obszarów peryferyjnych. Szybsze i sprawniejsze połączenie „dzielnic nauki” i okolicznych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta spowoduje także wzrost dostępności śródmieścia Poznania.



Rys. 6. Proponowany przebieg trasy tramwajowej na Morasko w kontekście terenów rezerwowanych pod dalszą rozbudowę kampusu UAM w Poznaniu

Źródło: Opracowanie własne; podkład: MPU w Poznaniu (*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 2008).

Analiza kosztów inwestycyjnych w odniesieniu do poszczególnych wariantów

W szacunkowej wycenie kosztów realizacji proponowanych odcinków tras tramwajowych, które zestawiono w tabeli 1, uwzględniono, oprócz kosztów robót budowlanych, także koszty obsługi inwestycji i wykonania dokumentacji projektowej (łącznie 8% wartości całego zadania inwestycyjnego), natomiast nie uwzględniono kosztów ewentualnego wykupu gruntów. Szacunkową wycenę kosztów realizacji proponowanego w niniejszej koncepcji – skorygowanego wobec wcześniejszych planów miasta – przebiegu torowiska do Naramowic zestawiono z wariantem trasy tramwajowej według Studium i szacunkowych kosztów jej realizacji (na podstawie danych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Poznaniu Sp. z o.o. z 2008 r.).

Tabela 1

Szacunkowy koszt realizacji inwestycji

Wariant	Odcinek	Szacunkowy koszt realizacji inwestycji
Według <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego</i>	etap I: Rubież – Wilczak (wzdłuż ul. Naramowickiej)	292,3 mln PLN netto
	etap II: Wilczak – Małe Garbary (wzdłuż ul. Szelągowskiej)	
Według niniejszej koncepcji korygującej przebieg torowiska	etap I: Rubież – rondo Solidarności (w ciągu ul. Murawa)	288,1 mln PLN netto
	etap II: Winogrody – Zawady (w tym nowy most tramwajowy na Warcie)	
Według niniejszej koncepcji – wariant uzupełniający	Naramowice – Umultowo (w ciągu ul. Nowej Naramowickiej)	148,9 mln PLN netto
Według niniejszej koncepcji – przedłużenie trasy PST	Osiedle Sobieskiego – Morasko (ul. Huby Moraskie / Rumiankowa)	133,7 mln PLN netto

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego i Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Wstępne szacunki dowodzą, że koszt budowy trasy tramwajowej do Naramowic (etap I i II) według niniejszej koncepcji, wraz z realizacją nowej przeprawy mostowej na Warcie, byłby porównywalny z koncepcją budowy torowiska wzdłuż ul. Naramowickiej i Szelągowskiej zgodnie z zapisami *Studium*. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż na odcinku Wilczak – Garbary planowana w *Studium* trasa biegłaby skrajem skarpy nadrzecznej, co wymusiłoby kosztowne jej wzmocnienie lub budowę estakady wzdłuż rzeki. Ponadto torowisko miałoby przebiegać tunelem pod skrzyżowaniem ul. Szelągowskiej z Armii Poznań i Garbary, a także nowym wiaduktem pod linią kolejową, na wysokości stacji Poznań Garbary. W związku z tym uznano, że bardziej funkcjonalnym

rozwiązaniem byłaby budowa mostu, rozpiętego między ul. Winogrady a ul. Główna na Zawadach tym bardziej, że w *Studium* przewiduje się w tym miejscu most drogowy. Zgodnie z opisywaną koncepcją, przeprawę drogową zastąpiono by tramwajową, co idealnie wpisuje się w założenia programu zrównoważonego rozwoju transportu *Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030* (2010), gdzie jest mowa m.in. o silnych preferencjach dla komunikacji zbiorowej oraz wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego.

Podsumowanie

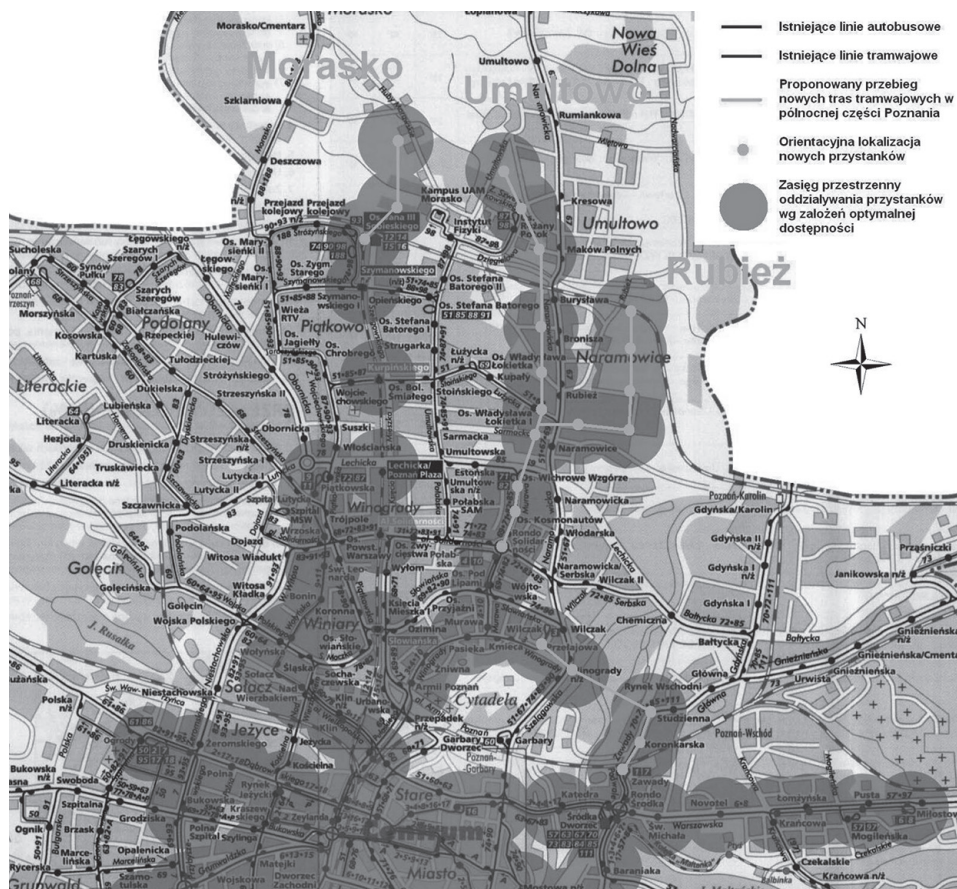
Niezapewnienie w Poznaniu sprawnej obsługi rozbudowujących się osiedli, kampusów i ośrodków naukowych przyjazną dla pasażerów i konkurencyjną wobec samochodów prywatnych komunikacją publiczną może w perspektywie kilku lat doprowadzić do paraliżu układu transportowego miasta.

Brak połączenia tramwajowego Moraska, Umultowa i Naramowic z centrum miasta to problem nie tylko studentów. Wciąż rozrastające się okoliczne osiedla oraz niewydolny układ transportowy – i to zarówno ten drogowy, jak i komunikacji publicznej – powodują, że w szczycie przewozowym ulice na tym obszarze miasta są mocno zatłoczone, wręcz zakorkowane. Wraz z rozbudową kampusu oraz okolicznych osiedli sytuacja ta będzie się z roku na rok pogarszać. Rozwiązaniem tego problemu byłoby przedłużenie trasy PST do Moraska oraz doprowadzenie miejskiej komunikacji szynowej do Naramowic i Umultowa. W ten sposób północne dzielnice mieszkaniowo-usługowe, określone w *Zrównoważonym planie rozwoju transportu...* (2006) jako tereny, na których „w porównaniu z rokiem 2000 wystąpią największe przyrosty ruchu wynikające ze zmian zagospodarowania przestrzennego”, zyskałyby dwa niezależne połączenia tramwajowe z centrum miasta.

Kształtując nowe połączenia transportem publicznym nie należy zapominać o optymalnej dostępności przyszłych pasażerów do przystanków. Dlatego też wskazane byłoby poprowadzenie nowego torowiska w ul. Murawa (zamiast wzdłuż ul. Naramowickiej), dzięki czemu bezpośrednią obsługę tramwajem zyskałby duży kompleks osiedli mieszkaniowych na Winogradach. „Odwrócenie plecami” tramwaju od mieszkańców i przeprowadzenie trasy skrajem osiedli (zamiast przez ich środek) spowoduje, że jego dostępność znacząco spadnie, a mieszkańcy będą mieli do tramwaju zdecydowanie dalej niż do własnego samochodu, zaparkowanego tuż pod blokiem.

Oprócz dostępności, jedną z najważniejszych miar konkurencyjności komunikacji publicznej wobec motoryzacji indywidualnej jest łączny czas przejazdu. Dzięki proponowanej trasie tramwajowej przez nowy most na Warcie, która połączyłaby (na zasadzie szybkiego tramwaju) północne dzielnice mieszkaniowo-usługowe Poznania z prawobrzeżną częścią miasta, skróceniu uległby czas podróży z Naramowic czy Winograd na Śródkę i Rataje. W związku z tym reorganizacji można by poddać układ linii autobusowych dublujących nowy tramwaj, co pozwoliłoby uzyskać realne oszczędności

eksploatacyjne. Odciążono by także mocno przeładowany obecnie węzeł komunikacyjny Most Teatralny, przerzucając część potoków pasażerskich zmierzających do centrum z kierunku północnego na rondo Śródka. Ponadto wzrost znaczenia tego węzła przesiadkowego z pewnością przyczyniłby się także do szybszego procesu rewitalizacji bezcennej historycznie i kulturowo najstarszej części miasta Poznania.



Rys. 7. Proponowany przebieg nowych tras tramwajowych w północnej części Poznania, wraz z potencjalnym rozmieszczeniem przystanków oraz zasięgiem ich oddziaływania przestrzennego, określonym w okregu do 400 m, co odpowiada optymalnej dostępności pieszej do przystanku dla potencjalnego pasażera na obszarze zabudowanym (wg W. Loose, *Flächennutzungsplan 2010 Freiburg – Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen*, Freiburg 2001).

Źródło: Jak w rys. 5.

Uatrakcyjnienie transportu zbiorowego poprzez zwiększenie jego dostępności, funkcjonalności i stałe podnoszenie komfortu i szybkości przejazdu ma również konkretny wymiar społeczno-ekologiczny (wzrost jakości życia w mieście, ochrona środowiska).

Na zakończenie warto wspomnieć, że budowa trasy tramwajowej do Naramowic (w wariantcie zapisanym w *Studium*) znalazła się na liście głównych zadań programu strategicznego *Zrównoważony rozwój transportu*, zawartego w *Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030* (2010). Przedstawione w niniejszym artykule główne założenia przestrzenno-funkcjonalne dotyczące proponowanego przebiegu torowisk w północnym Poznaniu wpisują się w co najmniej kilka zakładanych w cytowanej *Strategii* efektów realizacji programu. Są to m.in.: „wzrost zasięgu sieci tramwajowej”, „wzrost przewozów pasażerskich w transporcie miejskim i zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu pieszym [...]” czy „zwiększenie prędkości komunikacyjnej transportu publicznego [...]”.

Niestety, ze względu na ograniczenia budżetowe, mało realne jest rozpoczęcie realizacji przedstawionych projektów w najbliższym czasie. Niepokojący jest również brak zabezpieczenia (zarezerwowania) terenów pod przyszłe inwestycje z zakresu infrastruktury tramwajowej w *Studium* oraz planach miejscowych (np. Morasko, Umultowo). W przyszłości może to skutkować brakiem technicznych możliwości przeprowadzenia tych tras, lub też bardzo kosztownymi inwestycjami: tunele czy wywłaszczenia i wyburzenia chaotycznie dziś stawianych budynków. Warto zaznaczyć, że dzięki takim rezerwacjom terenu, dokonywanym jeszcze w poprzednim systemie polityczno-gospodarczym, realizuje się obecnie budowę np. trasy tramwajowej łączącej osiedle Lecha z Franowem w Poznaniu.

Bibliografia

- Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku*, red. T. Jakimowicz, Wyd. Miejskie, Poznań 2005.
- Loose W., 2001, *Flächennutzungsplan 2010 Freiburg – Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen*, Öko-Institut e.V., Freiburg.
- Majewski B., 2008, Dostępność i rozwój systemu komunikacji publicznej w Poznaniu, Uniwersytet A. Mickiewicza, Poznań, praca magisterska wykonana pod kier. prof. UAM dra hab. W. Ratajczaka.
- Majewski B., 2008, *Konkurencyjność transportu publicznego w Poznaniu w ujęciu czasowym – studium przypadku: północne dzielnice*, „Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM w Poznaniu”: *Rozwój regionalny i polityka regionalna*, nr 4.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Ulica Nowa Naramowicka – część południowa w Poznaniu*, 2006, uchwała Rady Miasta Poznania nr XCIX/1121/IV/2006 z dnia 11 lipca.
- Strategia rozwoju miasta Poznania do roku 2030*, 2010, uchwała Rady Miasta Poznania nr LXXII/990/V/2010, z 11 maja.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 2008, uchwała Rady Miasta Poznania nr XXXI/299/V/2008 z 18 stycznia.
- Swolkień O., 2008/2009, *Polityka transportowa*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- Wesołowski J., 2008, *Miasto w ruchu*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- Wielowariantowa koncepcja uruchomienia linii tramwajowej Centrum przebiegającej w rejonie parkingów buforowych w Poznaniu*, 2010, Biuro Inżynierii Transportu, Zarząd Transportu Miejskiego, Poznań.
- Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego na lata 2007–2015*, 2006, uchwała Rady Miasta Poznania nr CVI/1266/IV/2006, z dnia 24 października.

KONCEPCJA ROZWOJU SIECI TRAMWAJOWEJ W PÓŁNOCNYCH DZIELNICACH MIESZKANIOWO-USŁUGOWYCH POZNANIA

ABSTRAKT: Mając na uwadze konieczność wdrażania rozwoju zrównoważonego w urbanizującej się przestrzeni miasta przedstawiono w artykule możliwości rozwoju sieci tramwajowej w północnej części Poznania. Opracowanie wykonano na podstawie zarówno obowiązujących dokumentów planistycznych miasta, jak i badań oraz koncepcji własnych autora. Analiza została dokonana w odniesieniu do głównych zapisów *Strategii rozwoju miasta Poznania do roku 2030*, według której należy dążyć do racjonalnego rozwoju transportu, przyjmując opcję zrównoważoną. Program ten zakłada silne preferencje dla komunikacji zbiorowej przy jednoczesnym wprowadzaniu ograniczeń dla ruchu samochodowego.

SŁOWA KLUCZOWE: rozwój transportu publicznego, dostępność transportu publicznego, przedłużenie trasy PST, tramwaj do Naramowic, organizacja sieci połączeń.