

Bartosz MAJEWSKI
Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

INWESTYCJE Z ZAKRESU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POZNANIU W KONTEKŚCIE REALIZACJI ZAŁOŻEŃ POLITYKI TRANSPORTOWEJ MIASTA ORAZ PERSPEKTYWICZNYCH PRIORYTETÓW W PRZESTRZENNYM ROZWOJU POZNANIA

INVESTMENTS FROM THE SCOPE OF PUBLIC TRANSPORT NETWORK IN POZNAŃ IN THE CONTEXT OF THE IMPLEMENTATION ASSUMPTIONS OF THE CITY TRANSPORT POLICY AND PERSPECTIVE PRIORITIES OF THE POZNAŃ SPATIAL DEVELOPMENT

ABSTRACT: The article presents investments from the scope of public transport, which had been made in Poznan in the context of the implementation assumptions of the city transport policy (1999), along with presentation of actions taken to integrate public transport in the area of Poznan agglomeration and investments plans for the construction of new tram routes in Poznan.

KEY WORDS: transport investments, implementation city transport policy, public transport development, spatial development

Wprowadzenie

Poznań, liczący na koniec grudnia 2012 r. 550,7 tys. osób (co stanowi niecałe 62% populacji całej aglomeracji poznańskiej, która wynosi 895,5 tys. mieszkańców¹), należy do najbardziej zatłoczonych komunikacyjnie miast w Polsce. Liczba zarejestrowanych aut wynosi prawie 382 tys., z czego prawie 298 tys. to samochody osobowe. Wskaźnik motoryzacji w Poznaniu wynosi ponad 538 samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców i należy do najwyższych nie tylko w kraju, ale również w Europie. Dla porównania: w Berlinie w 2011 r. wyniósł on niecałe 324, w Wiedniu 394, we Frankfurcie nad Mennem niecałe 447, a w Monachium nieco ponad 457 samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców

¹ Dane GUS, <http://www.poznan.pl/mim/s8a/news/ludnosc-poznania,61993.html> (12.06.2013).

(Beim 2012). Rodzi to poważne konsekwencje związane z coraz większą kongestią na sieci ulicznej miasta i trasach łączących centrum Poznania z obszarem aglomeracji.

Długość sieci transportu publicznego w Poznaniu wynosi odpowiednio: dla komunikacji autobusowej – ponad 348 km, dla komunikacji tramwajowej – ponad 67 km; natomiast długość linii transportu zbiorowego wynosi łącznie około 1078 km, w tym: 853 km linii autobusowych oraz niecałe 225 km linii tramwajowych. Na 1039 km ulic, znajdujących się w administrowaniu Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu, łączna długość pasów przeznaczonych dla autobusów komunikacji zbiorowej (wraz ze służami autobusowymi) wynosi zaledwie 4,35 km, co powoduje, że w godzinach szczytu komunikacyjnego autobusy często stoją w korkach razem z pojazdami komunikacji indywidualnej. Zdecydowanie lepiej sytuacja przedstawia się w odniesieniu do komunikacji tramwajowej, przede wszystkim dzięki wydzieleniu większości torowisk z obszaru jezdni.

Niewątpliwie wizytówką systemu transportu zbiorowego stolicy Wielkopolski jest oddana do użytku 31 stycznia 1997 r. trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST), potocznie zwanego „Pestką”, przebiegająca bezkolizyjnie w stosunku do pozostałych elementów układu transportowego miasta i łącząca osiedla na Piątkowie z centrum Poznania. Była to pierwsza tego typu trasa miejskiej komunikacji szynowej w Polsce. Od początku cieszyła się ogromną popularnością, przede wszystkim ze względu na czas przejazdu. Trasę PST, o długości nieco ponad 6 km (od osiedla Jana III Sobieskiego do mostu Teatralnego), tramwaje pokonują w około 11 minut². „Pestka” jest obsługiwana przez cztery linie dzienne stałe, jedną szczytową oraz jedną nocną i w ciągu doby przewozi ponad 90 tys. pasażerów³.

Niemniej jednak na wielu kierunkach zdekapitalizowana sieć tramwajowa powodowała konieczność wprowadzania ograniczeń prędkości, co z kolei wpływało na wydłużenie czasu podróży pasażerów. Ponadto wiele obszarów miasta pozbawionych jest sprawnej obsługi komunikacją tramwajową, w tym przede wszystkim szybkich połączeń z centrum miasta. Dlatego też w strategicznych dokumentach planistycznych władze Poznania położyły szczególny nacisk na rozwój sieci tramwajowej i skomunikowanie obszarów peryferyjnych, o dużej gęstości zaludnienia, szynową komunikacją publiczną z centrum miasta.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zrealizowanych w ostatnich latach inwestycji z zakresu transportu zbiorowego w kontekście założeń polityki transportowej miasta oraz w kontekście perspektywicznych priorytetów w przestrzennym rozwoju Poznania.

Główne założenia polityki transportowej Poznania

W związku z rosnącą presją motoryzacyjną 18 listopada 1999 r. Rada Miasta podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania, której celem

² Wg rozkładu jazdy MPK Poznań Sp. z o.o.

³ Dane ZTM w Poznaniu.

generalnym „jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod kątem gospodarczym, przestrzennym, ekologicznym i społecznym [...]” (Polityka transportowa Poznania). Założono stworzenie optymalnego systemu transportowego nie tylko w granicach administracyjnych miasta, ale w skali całej aglomeracji. Rozwój i przekształcenia układu komunikacyjnego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego (POM) powinny uwzględniać proces rozbudowy powiązań regionalnych przy jednoczesnym zachowaniu funkcji Poznania jako centrum regionu, a rozbudowy także sieci powiązań krajowych i międzynarodowych jako czynników kształtujących wzrost gospodarczy oraz naukowo-kulturalny aglomeracji poznańskiej.

Uchwalając politykę transportową Poznania, władze miasta położyły szczególny nacisk na zmniejszanie udziału samochodów osobowych w podróżach (odrzucając tym samym opcje polityki wyłącznie prosamochodowej, uznając ją za generującą ogromne koszty dla gminy i uczestników ruchu, wywołującą konflikty społeczne, a także zagrożenia dla środowiska naturalnego i kulturowego), przy jednoczesnym zwiększaniu efektywności systemu transportu zbiorowego.

Zapisano także konieczność utrzymania wysokiego stopnia zwartości miasta, szczególnie w korytarzach dobrej obsługi transportem zbiorowym, i – poprzez właściwą politykę przestrzenną miasta – przeciwdziałania procesom dekoncentracji (w tym również suburbanizacji). Ponadto, celem jak najlepszego wykorzystania istniejącego potencjału, zarekomendowano organizację i sterowanie ruchem preferując bardziej wydajne niż samochód osobowy środki lokomocji: transport publiczny oraz ruch pieszy i rowerowy – zwłaszcza w warunkach deficytu przestrzeni transportowej.

„Zasadniczy kierunek rozwoju komunikacji miejskiej Poznania powinien się opierać na modernizowanej komunikacji tramwajowej i rozbudowie jej sieci [...]” (Polityka transportowa Poznania). Założono, że sieć miejskiej komunikacji szynowej stanowić będzie kręgosłup transportowy Poznania, natomiast autobus będzie pełnił głównie rolę uzupełniającą (poza obszarami pozbawionymi dostępu do tramwaju, gdzie transport autobusowy pozostanie podstawową formą obsługi komunikacyjnej). „Decydującą rolę w programie rozwoju komunikacji tramwajowej Poznania powinna odegrać rekonstrukcja istniejącej sieci [...]” (Polityka transportowa Poznania). Duży nacisk położono również na stworzenie systemu śluz dostępności i wydzielonych pasów ruchu dla autobusów miejskich, a także na integrację różnych podsystemów transportowych, przede wszystkim w ramach węzłów i parkingów przesiadkowych (typu „Parkuj i Jedź”), oraz na ujednoczenie taryfy biletowej w skali aglomeracji.

Inwestycje z zakresu transportu zbiorowego w Poznaniu w kontekście realizacji założeń polityki transportowej miasta

W okresie obowiązywania polityki transportowej Poznania zrealizowano szereg inwestycji komunikacyjnych zarówno z zakresu sieci drogowej, jak również z zakresu infrastruktury torowo-sieciowej i ułatwień dla autobusów miejskich. Powstały m.in.

liczne śluzy (fot. 1), dające pierwszeństwo autobusom na skrzyżowaniach czy przy wyjeździe z przystanków, a także odcinki pasów przeznaczonych wyłącznie dla pojazdów komunikacji masowej, np. w 2012 r. na śródmiejskim odcinku ul. Bukowskiej, w ramach jej remontu, wyznaczono „buspasy” oraz wybudowano śluzy autobusowe.

W omawianym okresie rozpoczęto także proces integracji systemów transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji poznańskiej.

Najważniejszymi inwestycjami dotyczącymi komunikacji zbiorowej, zrealizowanymi w latach 2000–2013 są:

1. Trasa tramwajowa od ul. Jana Pawła II przez most św. Rocha (łączy Stare Miasto z Piotrowem, na którym znajduje się m.in. kampus Politechniki Poznańskiej) do ulicy Podgórznej. Jest to najważniejsza inwestycja dotycząca komunikacji tramwajowej od czasu oddania do użytku (w 1997 r.) trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Jest to bezpośrednie i najkrótsze z możliwych połączenie tramwajem Rataj, czyli największej poznańskiej „dzielnicy-sypialni” ze śródmieściem. Czas przejazdu między np. osiedlem Lecha a Starym Rynkiem (przystanek „Wrocławska”) wynosi zaledwie 8 minut⁴. Koszt zrealizowanej w latach 2005–2007 inwestycji wyniósł ponad 55,3 mln zł, z czego dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej wyniosło ponad 27,6 mln zł. W ramach



Fot. 1. Śluza autobusowa na skrzyżowaniu ul. Szelągowska/Garbary

Źródło: fot. autora.

⁴ Wg rozkładu jazdy MPK Poznań Sp. z o.o.

inwestycji zrealizowano torowisko w otulinie z profili gumowych, o najwyższych parametrach tłumienia drgań i hałasu, zmodernizowano nawierzchnię dróg i chodników, wybudowano drogę rowerową i nasadzono zielen. Zamknięto także dla ruchu kołowego ciąg ul. Podgórna – plac Bernardyński – Dowbora-Muśnickiego.

2. Zintegrowany dworzec autobusowy na osiedlu Jana III Sobieskiego, wybudowany w latach 2006–2008 (fot. 2). Zlokalizowany jest przy pętli Poznańskiego Szybkiego Tramwaju i obsługuje linie autobusowe zarówno miejskie, jak i podmiejskie. Na jego terenie znajduje się także wypożyczalnia rowerów Zarządu Transportu Miejskiego, z której przede wszystkim korzystają studenci dojeżdżający do pobliskiego kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (UAM) na Morasku. Koszt inwestycji wyniósł około 13,7 mln zł, w tym ponad 5,2 mln zł udało się pozyskać z funduszy Unii Europejskiej.



Fot. 2. Dworzec miejski na os. Jana III Sobieskiego

Źródło: fot. autora.

3. Przebudowana w latach 2008–2010 ul. Winogrady, której elementy (torowisko tramwajowe, jezdnia, instalacje podziemne) przed modernizacją były w bardzo złym stanie technicznym. Torowisko biegło bokiem pasa drogowego, przez co wiele wjazdów na posesje przecinało tory, a wsiadanie do tramwajów odbywało się z poziomu ulicy. W ramach modernizacji torowisko posadowiono w osi pasa drogowego i wydzielono je z jezdni przeznaczonej dla ruchu samochodowego. Przystanki tramwajowe połączono bezpośrednio z chodnikiem, przysuwając je do torowiska, dzięki czemu umożliwiono skorzystanie z tramwajów w tej części miasta osobom niepełnosprawnym, a także ułatwiono wsiadanie i wysiadanie osobom starszym czy matkom z wózkami dziecięcymi.

Kierowców zmuszono do objeżdżania tych wysuniętych na pas ruchu peronów (tzw. antyzatoki), po torowisku, przy czym ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną dającą pierwszeństwo tramwajom (fot. 3). Dzięki temu ruch kołowy na tej ulicy zmalał, co pozytywnie wpłynęło na komfort życia okolicznych mieszkańców, tramwaje kursują zdecydowanie szybciej i sprawniej, a dzięki zastosowaniu technologii tzw. cichego torowiska i wibroizolacji – także ciszej. Koszt całego przedsięwzięcia wyniósł około 100 mln zł, z czego część torowo-sieciowa, o wartości ponad 37,5 mln zł, została dofinansowana w kwocie ponad 11,7 mln zł z funduszy Unii Europejskiej.



Fot. 3. Ul. Winogrody z priorytetem dla tramwajów

Źródło: fot. autora.

4. Przebudowane w latach 2011–2012 rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego wraz z torowiskiem w ul. Grunwaldzkiej od ronda do skrzyżowania z ul. Bukowską/Roosevelta. Był to jeden z etapów projektu o wartości ponad 225 mln zł pn. „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. Na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego powstał nowoczesny węzeł komunikacyjny ze zintegrowanymi w ramach torowiska tramwajowo-autobusowego (TTA) przystankami typu TA. Dzięki temu autobusy miejskie omijają zatory drogowe jadąc swobodnie po torowisku, natomiast dzięki

wspólnym przystankom zintegrowano przesiadki pomiędzy tramwajami i autobusami. Jezdnia TTA umożliwia także szybki przejazd służbom ratowniczym (np. pogotowia ratunkowego) w sytuacjach alarmowych (tzw. pas życia). W celu ułatwienia wjazdu karetkom do znajdującego się przy rondzie szpitala klinicznego utworzono specjalną służbę z TTA na teren szpitala (fot. 4, rysunek 1).

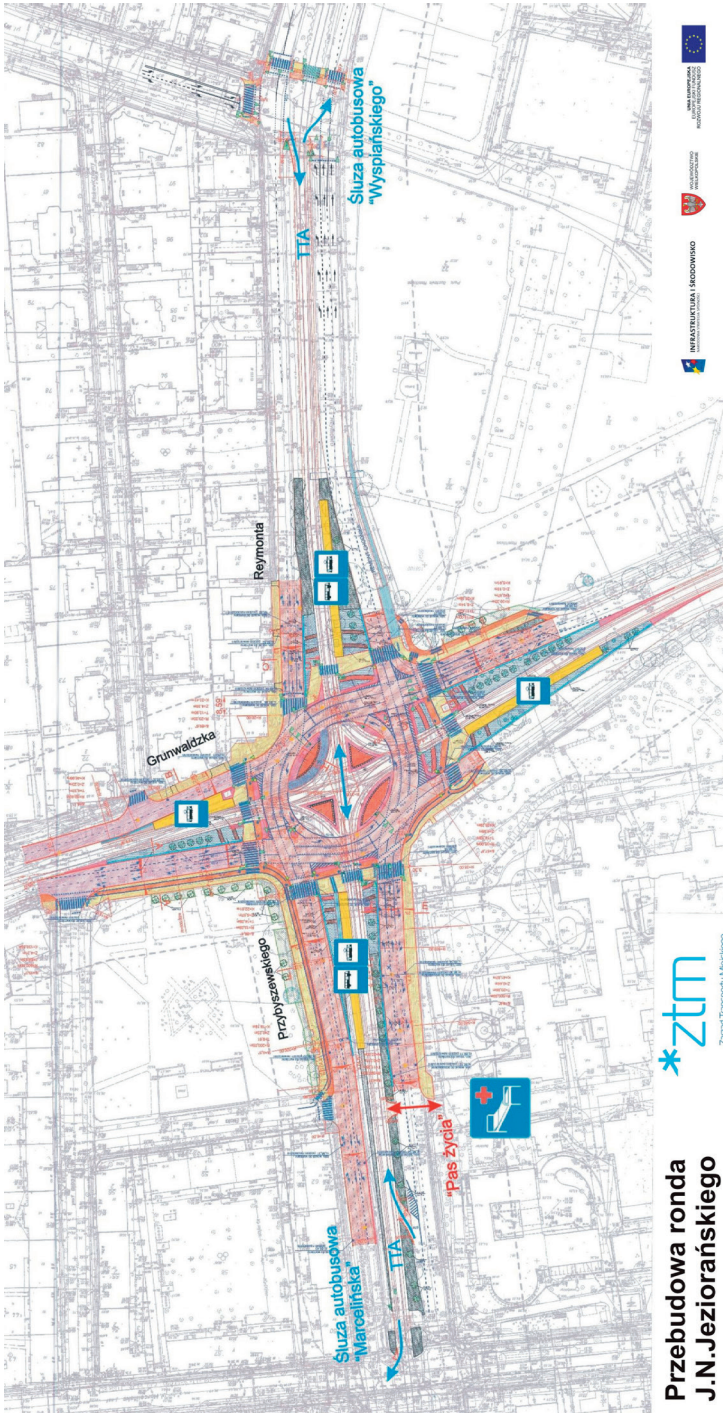


Fot. 4. Zintegrowane przystanki TA na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego

Źródło: fot. autora.

5. Uruchomiona 18 kwietnia 2012 r., w kooperacji z firmą Nextbike, która jest operatorem systemu, sieć automatycznych wypożyczalni rowerów pn. „Poznański Rower Miejski” (PRM). W 2013 r. jednoślady można było wypożyczyć na jednej z siedmiu stacji zlokalizowanych w ścisłym centrum miasta, przejechać nimi do obranego celu i odstawić w innej stacji, bez konieczności powrotu do miejsca rozpoczęcia podróży. Przejazd do 20 minut jest bezpłatny. Warunkiem skorzystania z systemu jest rejestracja na stronie operatora i uiszczenie opłaty inicjacyjnej. Planowany jest rozwój sieci stacji rowerowych w kolejnych latach.

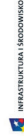
6. Trasa tramwajowa na Franowo (rysunek 2), która została oddana do użytku 11 sierpnia 2012 r. i połączyła m.in. osiedla Czecha i Rusa, a także duży kompleks handlowo-usługowy M1 i IKEA z centrum miasta; stanowi ona również dojazd do nowej



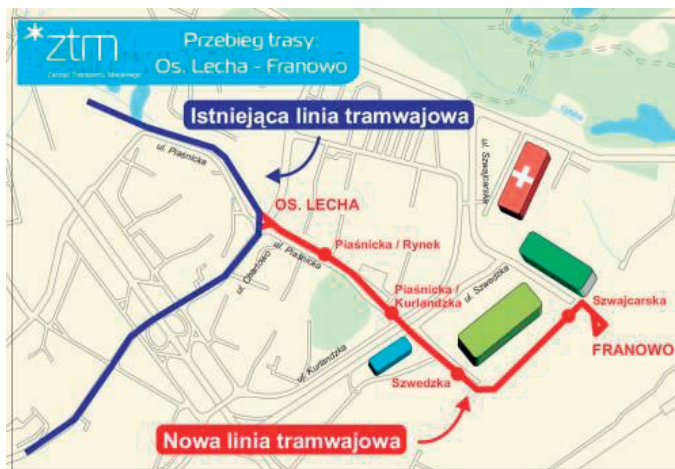
**Przebudowa ronda
J.N.Jeziorańskiego**

***zTM**
Zarząd Transportu Miejskiego

Rys. 1. Plan sytuacyjny ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.



zajezdni tramwajowej MPK na Franowie. Długość trasy wynosi ponad 2 km, w tym na odcinku około 1 km torowisko prowadzone jest w tunelu, który jest drugim tego typu obiektem inżynierskim w Polsce (po tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju) (fot. 5).



Rys. 2. Trasa tramwajowa na Franowo

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.



Fot. 5. Przystanek podziemny na trasie tramwajowej na Franowo

Źródło: fot. autora.

Trasa przebiega w większości autonomicznym układem torowym, bezkolizyjnie w stosunku do sieci drogowej miasta. Koszt inwestycji wyniósł ponad 260 mln zł, z czego około 100 mln zł pochodzi z funduszy Unii Europejskiej. Przejazd z pętli na Franowie do centrum miasta zajmuje około 14 minut⁵.

W 2010 r. Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, jako organizator systemu transportu zbiorowego, podjął działania mające na celu integrację komunikacji publicznej na obszarze aglomeracji poznańskiej. Oprócz realizacji zawartej z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu Sp. z o.o., posiadającym status operatora wewnętrznego, wieloletniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta, ZTM realizując porozumienia międzygminne, wykonuje zadania własne gmin w aglomeracji poznańskiej (Czerwonak, Swarzędz, Mosina, Kórnik, Puszczykowo, Komorniki, Dopiewo, Luboń, Suchy Las) w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, integrując ich systemy transportowe z komunikacją miejską miasta Poznania.

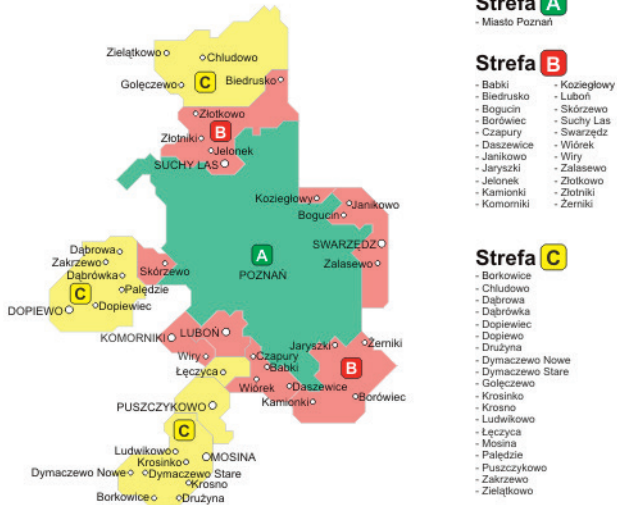
Kierunkiem dalszych działań jest dążenie do utworzenia przez zainteresowane gminy Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Poznańskiej, który docelowo stałby się nowym organizatorem transportu, funkcjonującym jako odrębna jednostka samodzielnie prowadząca politykę związaną z komunikacją publiczną na swoim terenie (również politykę taryfową).

Od 9 grudnia 2012 r., dzięki współpracy spółek kolejowych Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu, obowiązuje także nowy rodzaj biletu miesięcznego pn. „Bus-Tramwaj-Kolej – Jeden Bilet”, który obowiązuje w pociągach regionalnych wymienionych tu przewoźników w promieniu około 30 km od Poznania oraz w komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM. Obszar obowiązywania biletu jest podzielony na trzy strefy taryfowe spółek kolejowych (rysunek 3). Stacjami krańcowymi dla poszczególnych kierunków są: Oborniki Wielkopolskie, Łopuchowo, Pobiedziska, Gułtowy, Środa Wielkopolska, Howiec, Strykowo, Buk i Pamiątkowo. Strefy te można łączyć ze strefami biletowymi ZTM. Cena biletu „Bus-Tramwaj-Kolej” zależy od kombinacji kolejowych stref taryfowych oraz stref ZTM. Bilety są sprzedawane jako normalne oraz z ulgami ustawowymi 49% (uczniowie) i 51% (studenci).

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat znacznej poprawie uległa również jakość taboru poznańskiej komunikacji zbiorowej. W 2013 r. średni wiek autobusów MPK Poznań Sp. z o.o. wynosił nieco ponad 6 lat. W styczniu 2010 r. wycofano z bieżącej eksploatacji tabor wysokopodłogowy. Od tego momentu wszystkie autobusy poznańskiego MPK są przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru tramwajowego wynosi 26 lat. Spośród 228 składów tramwajowych 83 są częściowo lub w całości niskopodłogowe.

⁵ Wg rozkładu jazdy MPK Poznań Sp. z o.o.

Strefy taryfowe obowiązujące od 28 stycznia 2013 r.



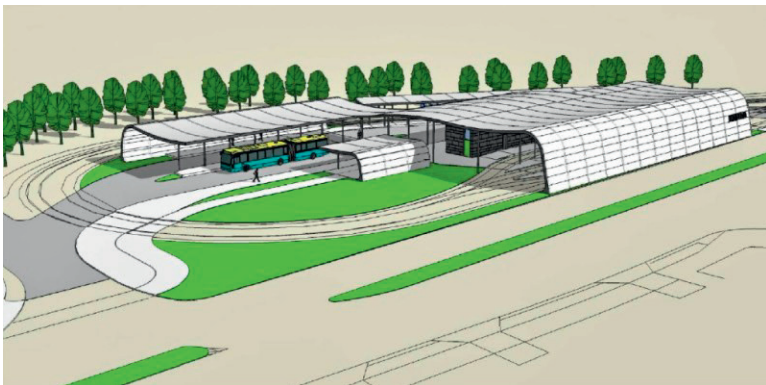
UWAGA: Strefy A, B i C dotyczą wyłącznie linii organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu
 Dla strefy B są to linie: 53, 55, 70, 72, 73, 237, 243, 527, 602, 603, 610, 611, 614, 616, 651, 701, 702, 718, 719, 801, 902, 904, 905, 907, 911
 Dla strefy C są to linie: 651, 691, 718, 719, 905, 907

Rys. 3. Strefy taryfowe aglomeracji poznańskiej

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

W 2013 roku trwały ostatnie prace wykończeniowe i roboty uzupełniające na realizowanych (przy wsparciu środków z funduszy Unii Europejskiej) inwestycjach:

1. Modernizacja trasy tramwajowej na Junikowo wraz z budową zintegrowanej pętli tramwajowo-autobusowej (w tym parking Bike & Ride) (rysunek 4).
2. Przedłużenie trasy PST do Dworca Zachodniego PKP. W ramach tej inwestycji, której koszt wynosi ponad 130 mln zł, powstały m.in.: przystanek tramwajowy przy



Rys. 4. Wizualizacja kompleksu Dworca Junikowo

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

peronie 7 dworca kolejowego, pętla tramwajowa umożliwiająca uruchomienie wewnętrznej linii PST, a także łącznica z istniejącym torowiskiem w ulicy Głogowskiej. Dzięki realizacji tego przedsięwzięcia podróż z północnych „sypialni” Poznania na dworzec kolejowy (stanowiący najważniejszy element zintegrowanego centrum komunikacyjnego Poznań Główny), a także na trasie Sobieskiego–Górczyn uległa znaczącemu skróceniu, natomiast skomunikowanie obszarów obsługiwanych przez szybki tramwaj bezpośrednio z dworcem kolejowym polepszyło integrację różnych systemów transportu zbiorowego w skali całej aglomeracji poznańskiej. Ponadto uruchomienie tego torowiska znacząco odciążę węzeł tramwajowy na moście Teatralnym oraz trasę w ciągu ul. Roosevelta, na której – ze względu na dużą kongestię tramwajową – często dochodziło do zatorów, a przez to wydłużał się czas podróży pasażerów. Efekt ten zostanie w pełni osiągnięty po zakończeniu prac związanych z remontem ronda Kaponiera, które planuje się oddać do użytku w 2015 r.

Trwają również prace związane z budową inteligentnego systemu transportowego (ITS) na obszarze miasta zamkniętego ulicami: Dąbrowskiego – Roosevelta – Głogowska – zachodnia granica Poznania. Głównym celem projektu pn. „System ITS Poznań” jest usprawnienie zarządzania ruchem drogowym i transportu publicznego. Całkowita wartość projektu wynosi ponad 103 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej wynosi około 80 mln zł. W ramach systemu na poznańskiej sieci ulic zostanie opracowany i wdrożony model ruchu umożliwiający krótkookresowe prognozowanie i dynamiczne (w czasie zbliżonym do rzeczywistego) zarządzanie ruchem miejskim. Ma to na celu przede wszystkim przeciwdziałanie i rozładowywanie korków ulicznych. Powstanie również serwis podróży, a na wybranych przystankach komunikacji zbiorowej pojawią się tablice informujące o rzeczywistym czasie przybycia danego pojazdu. Docelowo planuje się objęcie działaniem ITS obszar całego miasta.

Od kilku lat (także przy wsparciu środków z funduszy Unii Europejskiej) wdrażana jest Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna (PEKA), która umożliwi skorzystanie z wielu usług. Oprócz ujednoczenia systemu płatności za przejazdy środkami komunikacji publicznej różnych niezależnych przewoźników działających na obszarze aglomeracji poznańskiej karta PEKA będzie pełnić m.in. funkcje biletu Strefy Płatnego Parkowania, portmonetki elektronicznej czy elektronicznego identyfikatora cyfrowego (np. w bibliotece). Projekt zakłada również wprowadzenie funkcji biletu jednorazowego jako aplikacji na karcie PEKA, która będzie umożliwiała rejestrację przejazdów w systemie *check-in/check-out* i płatność za faktycznie przejechaną odległość mierzoną liczbą przystanków.

Plany inwestycyjne dotyczące budowy nowych tras tramwajowych

Założony w 2008 r. w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania rozwój przestrzenny, będący odzwierciedleniem wcześniejszych tendencji rozwojowych miasta, spowoduje, że w granicach stolicy Wielkopolski pojawią się nowe obszary stanowiące znaczące źródła i cele podróży.

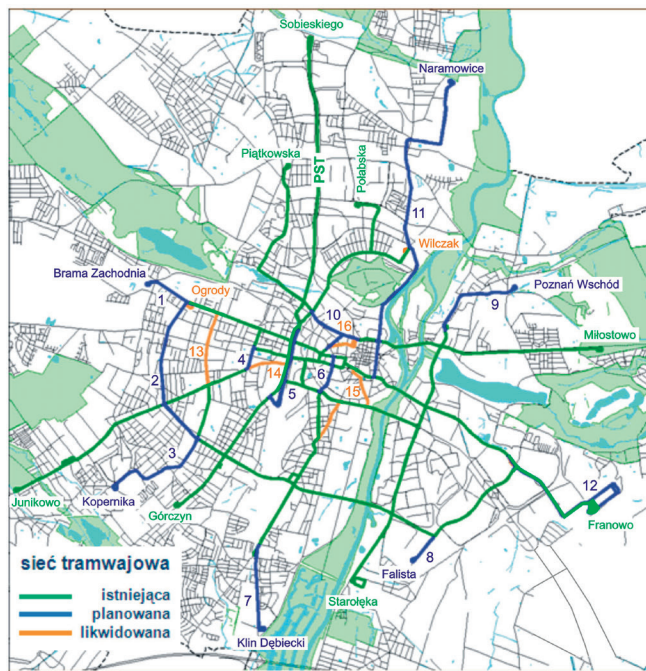
W Zrównoważonym planie rozwoju transportu publicznego aglomeracji poznańskiej na lata 2007–2015 (Urząd Miasta Poznania 2006), którego podstawowym celem była „aktualizacja priorytetów realizacji założeń polityki transportowej miasta jako centrum regionu w skali odniesienia do całej aglomeracji poznańskiej i w powiązaniu z aktualnymi możliwościami zamknięcia planu finansowego”, wskazano rejony, w których perspektywicznie wystąpią największe przyrosty niepieszego ruchu dobowego. Oprócz centrum miasta są to przede wszystkim obszary północnego Poznania (Naramowice, Morasko, Strzeszyn), a także Łacina (gdzie planuje się budowę nowego centrum handlowo-usługowego i rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej), Stomil (gdzie ma powstać m.in. nowe osiedle) czy Fabianowo.

W Studium generalnie przyjęto, że kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego zostały określone w załączniku do Uchwały Rady Miasta Poznania Nr XXIII/269/III/99 z dnia 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania. W związku z powyższym zawarte w Studium zapisy odnoszą się przede wszystkim do przeznaczenia określonych terenów na obszarze miasta pod infrastrukturę transportową i są wiążącą podstawą do tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego stanowiących akt prawa miejscowego (Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Zaplanowano rozwój sieci tramwajowej zarówno w centrum, jak również na obrzeżach miasta (rysunek 5). Dopuszczono również wyznaczanie nowych, nieprzewidzianych w Studium odcinków tras tramwajowych, „o ile analiza funkcjonalna uwzględniająca aspekty: ekonomiczne, techniczne oraz konserwatorskie i środowiskowe wykaże celowość takiej inwestycji” (Studium uwarunkowań...).

W Studium założono, że zmodernizowana i rozbudowana sieć tramwajowa docelowo osiągnie parametry tramwaju „szybszego”, ze średnią prędkością komunikacyjną powyżej 20 km/h. Uznano także potrzebę „zapewnienia maksymalnych priorytetów przestrzennych i ruchowych na dojeźdżach pieszych do przystanków” (Studium uwarunkowań... 2008).

W związku z powyższym władze miasta rozważają możliwość przeprowadzenia m.in. modernizacji mocno zdegradowanej trasy tramwajowej w ul. Dąbrowskiego, Wierzbicie i 28 Czerwca 1956 roku, a także Trasy Kórnickiej i torowiska na Górnym Tarasie Rataj w ramach nowej perspektywy funduszy pomocowych Unii Europejskiej przewidzianej na lata 2014–2020. W 2015 r. zostanie przebudowany węzeł komunikacyjny Dąbrowskiego/Żeromskiego do standardu węzła zintegrowanego typu TA (rysunek 6). Planuje się także realizację kolejnych odcinków torowisk tramwajowo-autobusowych w przyszłości (m.in. w ul. Przybyszewskiego czy w obrębie ronda Rataje). Trwają również prace koncepcyjne nad przyszłą budową torowisk w ul. Ratajczaka, do stacji Poznań Wschód, czy nad przedłużeniem trasy tramwajowej z pętli „Ogrody” do planowanego u zbiegu ul. Dąbrowskiego/Polska zintegrowanego dworca przesiadkowego „Brama Zachodnia” (rysunek 7).

Niewątpliwie jedną z najpilniejszych inwestycji z zakresu miejskiej komunikacji szynowej jest realizacja trasy szybkiego transportu zbiorowego na poznańskie Naramowice.



Trasy planowane w Studium:

1. Brama Zachodnia
2. Grochowska–Szpitalna
3. Os. Kopernika
4. Szylinga
5. Przedłużenie trasy PST
6. Ratajczaka
7. Klin Dębiecki
8. Falista
9. Poznań Wschód
10. Solna–Młyńska
11. Naramowice
12. Zajezdnia tramwajowa MPK Poznań Sp. z o.o.

Łączna długość: 48,3 km t.p.

Trasy przewidziane w Studium do likwidacji:

13. Przybyszewskiego
14. Grunwaldzka – odc. Roosevelta–Matejki
15. Dolna Wilda–Strzelecka
16. 23 Lutego.

Łączna długość: 11,9 km t.p.

Docelowa długość torowisk tramwajowych: 182,5 km t.p.

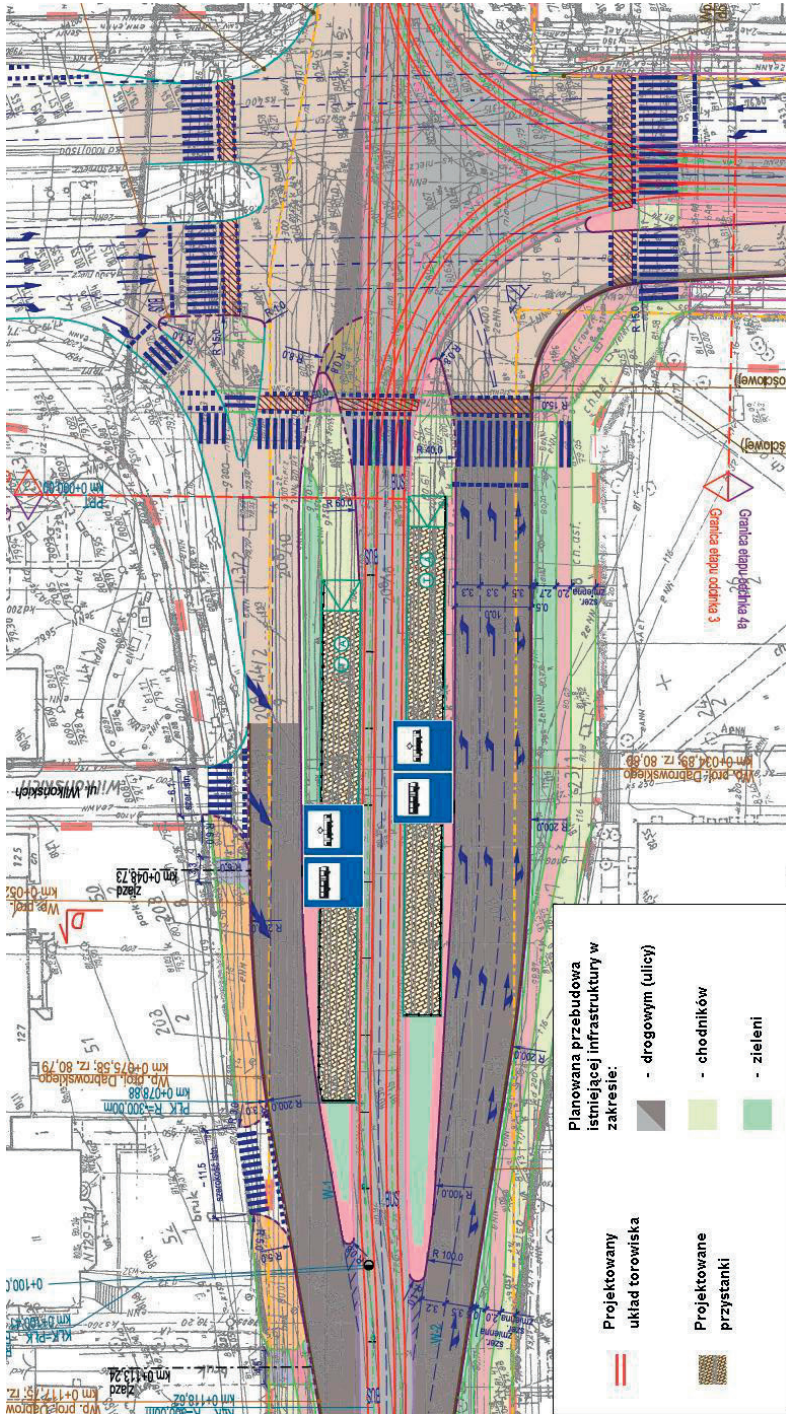
Rys. 5. Trasy tramwajowe w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania (2008)

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (na podstawie materiałów Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu).

Obszar ten, na którym wciąż powstają nowe osiedla mieszkaniowe, pozbawiony obecnie sprawnej obsługi komunikacyjnej, został określony w ZPRTP jako największy generator ruchu pieszeżego na dobę w perspektywie do 2020 roku (zob. Majewski 2012).

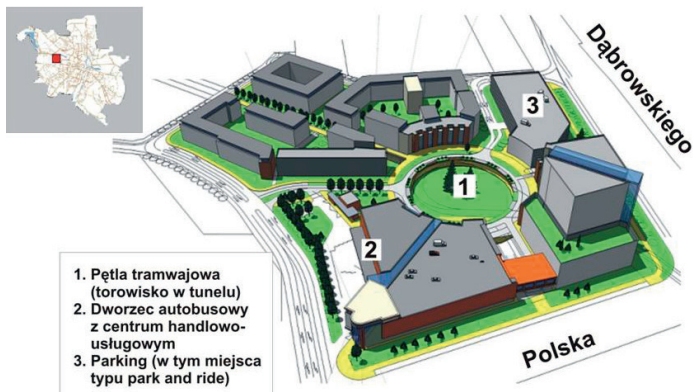
Należałoby także ponownie przeanalizować zapisy Studium dotyczące korytarzy, w których ciągu planuje się rozwój miejskiego transportu szynowego. Twardą ocenę w tym zakresie wystawił Beim (2007), pisząc, że „grzechem pierworodnym Poznania jest oddzielenie rozwoju przestrzennego miasta od rozwoju szybkiego transportu zbiorowego, zwłaszcza tramwajów”. Przede wszystkim należałoby – w strategicznych dokumentach miasta kształtujących jego rozwój przestrzenny – zabezpieczyć teren pod ewentualne wydłużenie niektórych tras tramwajowych do granic miasta w przyszłości (wraz z budową sieci parkingów typu „Parkuj i Jedź”).

Wartymi rozważenia inwestycjami perspektywicznymi byłyby: przedłużenie trasy tramwajowej z Franowa na Michałowo i Szczepankowo, gdzie planuje się rozwój budownictwa mieszkaniowego, wydłużenie trasy PST w kierunku północnym na Morasko, gdzie znajduje się kampus UAM, poprowadzenie torowiska w ciągu planowanej ulicy Nowej Naramowickiej na Umultowo czy z planowanej w Studium pętli „Falista” w kierunku Garaszewa i Krzesin, pod warunkiem powstania na tym obszarze znaczą-



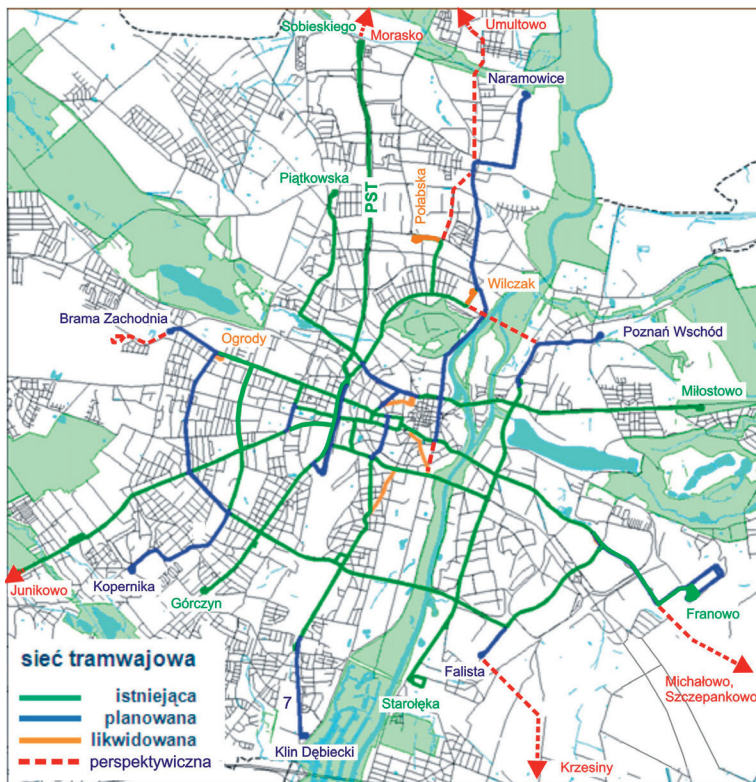
Rys. 6. Planowana przebudowa węzła Dąbrowskiego/Zeromskiego – integracja przesiadek tramwaj/autobus w ramach TTA

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.



Rys. 7. Planowany zintegrowany węzeł przesiadkowy „Brama Zachodnia”

Źródło: Urząd Miasta Poznania.



Rys. 8. Perspektywny rozwój sieci tramwajowej w Poznaniu – propozycje do rozważenia w dalszym procesie planistycznym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu i Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu.

cych generatorów ruchu w przyszłości (rysunek 8). Należałoby także przybliżyć sieć tramwajową do granic miasta, w szczególności w kierunku południowym i zachodnim. W centrum miasta należałoby przeanalizować zasadność poprowadzenia trasy tramwajowej ulicą Garbary, a także na przedłużeniu ulicy Winogrady, przez nowy most na Warcie oraz obszar planowanej zabudowy na Ostrowie Tumskim, do Zawad i na Śródkę (zob. Majewski 2012).

Należałoby także zrewidować plany zamknięcia niektórych ze wskazanych w Studium torowisk, np. powinno się utrzymać trasę tramwajową w ul. Przybyszewskiego, przy której w ostatnich latach powstało wiele obiektów ruchotwórczych, m.in. kampus Uniwersytetu Medycznego, zwłaszcza, że planuje się przebudowę tego torowiska do standardu jezdni autobusowo-tramwajowej, a także torowisko na odcinku ul. Grunwaldzkiej, między ul. Matejki a zbiegiem ul. Bukowska/Roosevelta, ze względu na perspektywiczną możliwość bezkolizyjnego połączenia tej trasy z nowym odcinkiem PST.

Podsumowanie

Podsumowując, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na wysoką jakość merytoryczną dokumentu z 1999 r. określającego politykę transportową Poznania, który to dokument właściwie określa cele, do jakich powinien dążyć Poznań, a także priorytety rozwoju poznańskiego systemu komunikacyjnego.

Jednakże pomimo wielu znaczących inwestycji z zakresu rozwoju transportu publicznego, przede wszystkim budowy nowych tras tramwajowych w okresie obowiązywania polityki transportowej miasta, nakłady inwestycyjne na drogi były ponad dwukrotnie większe niż na realizowane w tym samym czasie inwestycje torowo-sieciowe. Pomimo deklarowanego odrzucenia opcji polityki wyłącznie prosamochodowej liczba zarejestrowanych aut na terenie Poznania systematycznie wzrasta, z poziomu niecałych 268,3 tys. pojazdów w 2000 r., poprzez ponad 297,6 tys. pojazdów w 2006 r., do prawie 382 tys. pojazdów w 2011 r. W tym samym okresie średnia prędkość komunikacyjna w sieci drogowej miasta spadła z poziomu 25 km/h w 2000 r. do 19 km/h w 2011 r.⁶, co świadczy o wzrastającym poziomie kongestii. Z danych MPK wynika, że od 2006 r. średnia prędkość komunikacyjna autobusów i tramwajów utrzymuje się mniej więcej na podobnym poziomie, co oznacza, że wprowadzane usprawnienia dla pojazdów komunikacji zbiorowej niwelują jedynie spadek ogólnej prędkości komunikacyjnej w mieście. Aby zyskać uznanie pasażerów, należałoby podjąć zdecydowane działania mające na celu podniesienie średnich prędkości w komunikacji zbiorowej poprzez m.in. ustanowienie bezwzględnego priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach czy wyznaczenie kolejnych odcinków „buspasów”, których obecna łączna długość (4,35 km) nie jest wystarczająca dla sprawnego prowadzenia ruchu autobusowego w godzinach

⁶ Dane ZTM w Poznaniu.

szczytu komunikacyjnego. Należałoby również zintegrować przesiadki na węzłach (najlepiej w oparciu o zasadę „drzwi w drzwi”), a także stworzyć sieć parkingów buforowych (typu „Parkuj i Jedź”), umożliwiających pozostawienie samochodu na rogatkach miasta i sprawne dotarcie do centrum środkami transportu masowego. Niezbędne jest także szersze włączenie kolei w obsługę transportową miasta i aglomeracji poznańskiej.

Jak pisze Rusak (2012) „jeżeli chcemy, aby więcej mieszkańców korzystało z transportu publicznego, to musimy zwiększyć jego dofinansowanie kosztem np. budowy nowych dróg”, a także „trzeba zrobić tak, by tramwaj pomiędzy przystankami jechał non stop, nawet kosztem kierowców samochodów osobowych”.

Korzystając z doświadczeń krajów Europy Zachodniej należy uznać, że „próby zaradzenia kongestii drogowej przy pomocy zwiększania przepustowości tras są jak leczenie nadwagi przez popuszczanie pasa” (Wesołowski 2008), należy więc wdrażać nowoczesne rozwiązania z zakresu transportu zbiorowego jako skuteczną odpowiedź na wzrastającą presję motoryzacyjną.

Bibliografia

- Beim M., 2007, *Tramwaje bez promocji*, „Gazeta Wyborcza” z 25–26 VIII.
- Beim M., 2012, *Trendy w transporcie pasażerskim*, Kurier Kolejowy, Instytut Sobieskiego, Warszawa.
- Majewski B., 2012, *Koncepcja rozwoju sieci tramwajowej w północnych dzielnicach mieszkaniowo-usługowych Poznania*, „Studia Miejskie” 8.
- Polityka transportowa Poznania, Uchwała Nr XXIII/269/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 18 listopada 1999 r.
- Rusak Z., 2012, *Bilety i polityka*, „Gazeta Wyborcza” z 16 XI.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, Uchwała Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r.
- Urząd Miasta Poznania, 2006, *Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego aglomeracji poznańskiej na lata 2007–2015*, Poznań.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717).
- Wesołowski J., 2008, *Miasto w ruchu*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź.
- www.poznan.pl/mim/s8a/news/ludnosc-poznania,61993.html (12.06.2013).

INWESTYCJE Z ZAKRESU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POZNANIU W KONTEKŚCIE REALIZACJI ZAŁOŻEŃ POLITYKI TRANSPORTOWEJ MIASTA ORAZ PERSPEKTYWICZNYCH PRIORYTETÓW W PRZESTRZENNYM ROZWOJU POZNANIA

ABSTRAKT: Artykuł przedstawia zrealizowane w Poznaniu inwestycje z zakresu publicznego transportu zbiorowego w kontekście realizacji założeń polityki transportowej miasta (1999), a także podjęte działania zmierzające do integracji komunikacji publicznej na obszarze aglomeracji poznańskiej oraz plany inwestycyjne dotyczące budowy nowych tras tramwajowych w Poznaniu.

SŁOWA KLUCZOWE: inwestycje transportowe, realizacja polityki transportowej, rozwój komunikacji publicznej, rozwój przestrzenny