

## Analiza w zakresie wykonania łuku z ul. Ratajczaka/ Św. Marcin

- 1) Możliwość wykonania prawoskrętu tramwajowego z ul. Ratajczaka w ul. Św. Marcin analizowano już w projekcie - koncepcji z roku 2000 (autor Jan Lełonek z zespołem) gdzie wskazano, że dla funktjonalności tego rozwiązania konieczne jest „podcięcie” narożnikowej kamienicy, w związku z tym potraktowano to raczej jako ciekawostkę niż możliwość.
- 2) Rozpisanie konkursu zostało poprzedzone konsultacjami społecznymi, które odbyły się w pierwszym półroczu 2015 r.

Informacja na temat potencjalnych przekształceń sieci tramwajowej w „Centrum”



Rycina 1 – Materiał z konsultacji społecznych – maj 2015 r.

Zgodnie z powyższą ryciną jako podstawową siatkę połączeń z ul. Ratajczaka (kolor czerwony) wskazano:

- a. Jednotorową relację w ul. Ratajczaka od ul. Św. Marcin wraz z lewoskrętem w ul. 27 Grudnia;
- b. Prawoskręt z ul. Św. Marcin w ul. Ratajczaka, wraz z dwutorową relacją w kierunku ul. Matyi / Królowej Jadwigi;

Prawoskręt tramwajowy z ul. Ratajczaka w ul. Św. Marcin, jak i drugi tor w ul. Ratajczaka na relacji z ul. 27 Grudnia – św. Marcin, został wskazany wyłącznie jako „dodatkowa opcja projektowa” (kolor żółty).

Jeśli chodzi natomiast o raport z przedmiotowych konsultacji społecznych, z którego wyciąg załączono do wytycznych konkursowych, wskazano iż oczekiwania społeczne względem komunikacji tramwajowej są następujące:

□

Zastosować zielone torowisko,

- Stosować trakcję podwieszoną na słupach jednostronnych z wysięgnikiem,
- Wykonać dodatkowy przystanek tramwajowy w ul. Św. Marcin przed ul. Ratajczaka; były również głosy że przystanek powinien być za skrzyżowaniem,
- Zawęzić torowisko do 3,0 m i wykonać pas rowerowy w jezdni,
- Opinie dotyczące budowy nowej linii tramwajowej w ul. Ratajczaka były zarówno pozytywne jak i negatywne,
- Propozycja prowadzenia tramwaju, rowerzysty i pieszego w jednym poziomie posadzek – nawierzchni,
- Uczestnicy wskazali możliwość korekty przebiegu osi tramwaju w tym: - prowadzenia tramwaju „środkiem” na odcinku ulicy Św. Marcin (ul. Fr. Ratajczaka – Piekary).

3) Zgodnie z wytycznymi do konkursu (rycina 2 - poniżej), oczekiwany układ rozwiązań tramwajowych w obrębie skrzyżowania św. Marcin / Ratajczaka nie przewidywał modelowania połączenia relacji ul. Ratajczaka – św. Marcin (prawoskręt).



Rycina 2 – Fragment z wytycznych do konkursu urbanistyczno-architektonicznego Poznań-Centrum Od Nowa – sierpień 2015 r.

4) Zwycięska praca konkursowa autorstwa Studia ADS (rycina 3 - poniżej), odzwierciedlała układ siatki komunikacji tramwajowej, narzucony w wytycznych konkursowych o których mowa w pkt. 3.



Rycina 3 – Fragment koncepcji zaproponowanej w pracy konkursowej – listopad 2015 r.

5) Kluczowe ustalenia dotyczące ostatecznego układu sieci tramwajowej w omawianym obszarze, miały miejsce w lipcu 2016 r. na spotkaniu w siedzibie MPK, z którego zawarto w następujące ustalenia:

1. Wykonawca zaprezentował założeń pracy konkursowej w zakresie komunikacji tramwajowej i przebiegu torowiska.
2. Wykonawca zwrócił uwagę na trudności z wbudowaniem podwójnego torowiska w ul. Ratajczaka pomiędzy ul. 27 Grudnia a Św. Marcin ze względu na stosunkowo niewielką szerokość ulicy na tym odcinku.
3. Omówiono możliwości połączeń nowych i istniejących linii tramwajowych w kontekście projektowanej trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka.
4. MPK wskazał konieczność dodania relacji skrętnej z ul. Św. Marcin w ul. Ratajczaka za nowoprojektowanym przystankiem. Jednocześnie dyskusji poddano potrzebę wykonania torowiska relacji południowej w ul. Ratajczaka pomiędzy ul. 27 Grudnia a Św. Marcin. ADS 2 wskazał, że ze względów podanych w pkt. 2 postuluje rezygnację z drugiego toru.
5. Wykonawca poinformował, że prace projektowe związane z układem torowiska na węźle przy Okrąglaku są w toku, analizowana jest techniczna możliwość dodania wszystkich pożądaných relacji skrętnych.
6. Wykonawca sygnalizuje, że przełożenie punktów montażu trakcji tramwajowej z elewacji budynków na słupy będzie miejscami technicznie trudne lub niemożliwe. Wykonawca przeanalizuje w których miejscach w zakresie opracowania projektu trakcja tramwajowa musi pozostać zamocowana do budynków.

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu podkreślał możliwość wykorzystywania przedmiotowego łuku przy trasach objazdowych. Dla jego efektywnego działania niezbędna byłaby lokalizacja przystanku Ratajczaka w kier. północnym na ul. Ratajczaka przed skrzyżowaniem z ul. Św. Marcin.

Ustalony stan rzeczy, w dalszej kolejności miał swoje odzwierciedlenie, w koncepcji pokonkursowej jak wielobranżowej, stanowiących odpowiednio stan przedstawiony na rycinie 4 i 5.



Rycina 4 – Fragment koncepcja pokonkursowa z 22.08.2016 r.



Rycina 5 – Fragment koncepcjai pokonkursowa z 29.09.2016 r.

Obrazowo rzecz ujmując, **ustalone rozwiązania są tożsame, ze schematem projektowanego układu linii tramwajowych (kolor czerwony) zaprezentowanego na konsultacjach społecznych w 2015 r.** (rycina 1).

- 6) Koncepcja wielobranżowa, o której mowa w pkt. 5 była uzgodniona zarówno przez organizatora transportu publicznego (ZTM) jak i przewoźnika (MPK) następującymi pismami:
  - a. ZTM przekazał do ADS w dniu 14.10.2016 r. (pismo ZTM.TU.40216.306.2016) docelowy układ linii tramwajowych, z którego wynika, że ulicą Ratajczaka będzie jeździć jedna linia – nr 9. Dla linii tej nie jest wymagany łuk prawoskrętny na skrzyżowaniu ŚW. Marcin – Ratajczaka.
  - b. Koncepcja wielobranżowa została zaopiniowana pozytywnie przez MPK w piśmie IT3-72 CE-1-2/17 z dnia 27.02.2017.
  
- 7) Na podstawie koncepcji wielobranżowej powstał projekt budowlany dla Zakresu 1, obejmujący obszar skrzyżowania ulic św. Marcin / Ratajczaka, który został zaakceptowany przez:

- a. MPK (pismo IT3-72 CE-4/17 z dnia 16.03.2017 r.)
- b. ZTM (pismo ZTM.TI.0520.2.1.2017 z dnia 3.03.2017 r.)

8) Kwestia konieczności zaprojektowania relacji tramwajowej z ul. Ratajczaka w ul. Św. Marcin, nie została również podniesiona przez MPK czy ZTM, na etapie wydawania warunków technicznych i uzgadniania projektu budowlanego dla aktualnie opracowywanego Zakresu 2.2.

9) Odnosząc się natomiast do technicznej możliwości zaprojektowania prawoskrętu tramwajowego relacji ul. Ratajczaka – św. Marcin, zamieszczono poniżej analizę autorstwa Studia ADS.



Rycina 6 – Analiza wprowadzenia prawoskrętu z ul. Ratajczaka w ul. Św. Marcin

Zaprezentowane rozwiązania techniczne oparto na zastosowaniu łuku torowiska o promieniu  $R=25$  m z odcinkami przejściowymi o promieniu  $R=50$  m w rejonie zwrotnic. Na chwilę obecną nie analizowano możliwości wbudowania samej zwrotnicy, jak i potencjalnych kolizji z zaprojektowanym wcześniej (zakres 1 i 2.2) uzbrojeniem technicznym. Studio ADS będące autorem zwycięskiej pracy konkursowej jak i Projektu Budowlanego dla Zakresu 1 i 2.1 do 2.2, wskazuje, iż wprowadzenie omawianej relacji tramwajowej, generuje następujące problemy związane z założoną funkcjonalnością oraz bezpieczeństwem układu drogowego, w kontekście wszystkich jego użytkowników:

- a. **niedostateczna ilość miejsca dla pieszych** przy narożnej kamienicy tj. ok 2,8-2,9 m, co dodatkowo zawężają zewnętrzne schody do lokalu użytkowego;
- b. **klienci narożnikowego lokalu, będą wychodzili na torowisko tramwajowe;**
- c. **łuk torowiska pod bardzo niekorzystnym kątem przecina kontrapas** rowerowy, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, gdy tramwaj jedzie za lub równoległe z rowerzystą i zaczyna skręcać w prawo;

- d. sugerowane przejście dla pieszych przez Św. Marcin musiałyby być przesunięte w kierunku wschodnim;
- e. problematyczne będzie przeprowadzenie będzie w sposób bezpieczny i funkcjonalny „ścieżki” dla osób niewidomych;
- f. tramwaj skręcający w prawo (Ratajczaka – św. Marcin) pomijał będzie węzeł przesiadkowy św. Marcin – Ratajczaka – 27 Grudnia. Obsługa pasażerska takiej linii odbywała się będzie na peronach przy centrum handlowym „Stary Browar”, a następnie na al. Marcinkowskiego.