

Zastępca Prezydenta  
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.19.2016  
Lotus: 170216 - 1757

Pan  
Michał Boruckowski  
Radny Miasta Poznania

Poznań, 17.02. 2016 r.

Szanowny Panie Radny,

w związku ze złożoną przez Pana Radnego w dniu 29 stycznia 2016 r. interpelacją w sprawie nowych tras tramwajowych, którą Prezydent Miasta przekazał mi celem udzielenia odpowiedzi, uprzejmie informuję:

Miasto Poznań już od wielu lat prowadzi politykę transportową opartą na zrównoważonym rozwoju. W jej efekcie powstały nowe drogi i ulice zgodnie z przyjętymi dokumentami planistycznymi oraz zbudowano lub modernizowano trasy tramwajowe. W ostatnim czasie zintensyfikowano prace na rzecz usprawnienia ruchu rowerowego w mieście. Ponadto w ramach działalności Stowarzyszenia Metropolia Poznań trwają prace nad uruchomieniem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.

Plany transportowe Miasta Poznania, odnośnie przewidzianych do realizacji tras tramwajowych, znajdują się w następujących, przyjętych przez Radę Miasta Poznania, dokumentach o charakterze strategicznym i planistycznym:

- 1) Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030;
- 2) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania;
- 3) Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 - 2025.

Zaproponowana przez Pana Radnego lista tras tramwajowych, obejmuje następujące propozycje:

- 1) od przystanku „INEA Stadion” ul. Jugosłowiańską i ul. Ściegiennego aż do ul. Głogowskiej – orientacyjna długość proponowanej trasy to: 2,2 km ;

- 2) z pętli na Ogrodach ul. Szpitalną i ul. Grochowską aż do ul. Grunwaldzkiej (przystanek „Grochowska”) i dalej ul. Grochowską aż do ul. Hetmańskiej - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 3 km;
- 3) z pętli Górczyn do pętli Dębiec, z pętli Dębiec do pętli Starołęka - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 4 km;
- 4) ul. Ratajczaka od Placu Wolności do ul. Wierzbędice - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 0,6 km;
- 5) z pętli na Miłostowie trasą pomiędzy Młyńskim Stawem a Nowym Zoo (np. ul. Warszawską – Wandy – Ziemowita – Sędziwoja – Browarna – Piwna (do końca Piwnej) – odcinek między Piwną a Folwarczną) aż do pętli na Franowie - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 4,4 km;
- 6) od Ronda Solidarności – ul. Murawa do skrzyżowania z ul. Lechicką – fragmentem obok ogródków działkowych im. F. Roosevelta aż do ul. Naramowickiej – ul. Naramowicką na północ aż do skrzyżowania z ul. Rumiankową i tam postawienie małej pętli - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 4,8 km;
- 7) od pętli Zawady - ul. Hlonda do skrzyżowania z ul. Główną – ul. Główną do trójkąta Główna/Wiejska/Krańcowa – dalej ul. Krańcowa na południe (w tym pod torami) aż do ul. Warszawskiej (przystanek Krańcowa) - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 3,3 km;
- 8) od pętli Piątkowska przez Rondo Obornickie – ul. Lutycka aż do skrzyżowania z ul. Strzeszyńską, na północ ul. Strzeszyńską aż do ronda z ul. Kosowską – ul. Kosowską do torów kolejowych – pod torami wzdłuż ul. Stachury do ul. Literackiej – zakończona małą pętlą - orientacyjna długość proponowanej trasy to: 4 km.

**Pyt.1. Które z w/w tras tramwajowych są już zaplanowane do utworzenia? W przypadku, gdyby któraś z nich nie była w planach, proszę niniejsze pismo potraktować również jako wniosek o ujęcie poszczególnych w/w tras tramwajowych w planie realizacji (w Kierunkach rozwoju systemu transportowego).**

Z wymienionej powyżej listy tras tramwajowych trzy z nich (tzn. numer 2, 4 i 6) znajdują się, jako wskazany korytarz transportu publicznego, w przywołanych dokumentach planistycznych Miasta. Jedna z nich, czyli trasa w kierunku Naramowic, poprowadzona powyżej dzisiejszych pętli Piątkowska i Wilczak, jest w trakcie opracowywania koncepcji oraz prac przygotowawczych dla dokumentacji budowlanej i wykonawczej. Pozostałe propozycje tras, zgodnie z zapisami punktu 6 rozdziału 6.3.1. Sieć tramwajowa Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania – KIERUNKI w brzmieniu: „Niezależnie od tras tramwajowych pokazanych na rysunku Studium pt. „Kierunki”, dopuszcza się planowanie innych połączeń, o ile analizy funkcjonalne, techniczne i ekonomiczne wykażą możliwość i celowość takiej inwestycji” oraz punktem 13 rozdziału 4 Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu

Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 - 2025 (treść analogiczna do Studium), mogą być traktowane jako potencjalnie możliwe do realizacji, po spełnieniu wskazanego wyżej kryterium.

**Pyt.2. Czy Miasto posiada ocenę potrzeb transportowych w kontekście ilości przepływu mieszkańców i w jaki sposób przekłada się to na planowanie (w tym kolejność budowy) nowych tras tramwajowych? Jak potrzeby transportowe kształtują się w kontekście zaproponowanych wyżej tras tramwajowych?**

Ocena i prognoza potrzeb przewozowych dla Miasta Poznania została wykonana w 2013 roku i jest elementem przywołanego już wcześniej dokumentu pn. Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 - 2025 (strona 71 – 79). Analizy danych zebranych podczas badań zachowań transportowych mieszkańców Poznania w maju/czerwcu 2013 roku oraz zweryfikowanie ich w oparciu o nowy model ruchu, pozwalają stwierdzić, że obecne zapotrzebowanie na transport publiczny jest zaspokajane zaplanowaną pracą przewozową (autobusy i tramwaje). W związku z wykazanymi prognozami wielkości popytu na przewozy w dokumencie znalazł się plan wdrażania inwestycji rozwojowych. Kształt sieci publicznego transportu zbiorowego został określony na podstawie szeregu kryteriów (m.in. dostępności, czasu podróży, bezpośredniości, itp.) z uwzględnieniem zapisów Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 i realnych możliwości inwestycyjnych w okresie do 2025 r. Ujęte w Planie transportowym inwestycje rozwojowe uzyskały najlepsze wyniki analizy ruchowej i występowały w wariantcie rozwoju sieci, który otrzymał najwyższe oceny w przygotowanej analizie.

**Pyt.3. Które z w/w tras tramwajowych mogłyby powstać i w jakim terminie?**

Według zapisów Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014 - 2025 trasa tramwajowa łącząca obszar Naramowic z Centrum i połączona z obecną siecią (propozycja 6), powinna powstać do roku 2025. Podobny termin realizacji wyznaczono dla realizacji inwestycji tramwajowej w ulicy Niezłomnych i Ratajczaka (propozycja 4). Po roku 2025 zaplanowano wykonanie odcinka w ulicy Grochowskiej i Szpitalnej, łączącego pętlę Ogrody z ul. Hetmańską (propozycja 2). Pozostałe propozycje tras tramwajowych nie były dotychczas planowane.

Należy podkreślić, że inwestycja pn. Budowa trasy tramwajowej na Naramowice - prace projektowe – Polepszenie obsługi komunikacyjnej osiedli na Naramowicach w Poznaniu i połączenie tramwajem północnych osiedli mieszkaniowych z centrum miasta, znalazła swoje odzwierciedlenie w zadaniu nr ZTM/P/021, jako wydatki (łącznie 2,5 mln złotych w roku 2016 i 2017) zapisane w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

**Pyt.4. Jakie byłyby szacunkowe (rzęd wielkości, bez szczegółowych wyliczeń) koszty budowy każdej z w/w tras tramwajowych?**

Na podstawie opisu przebiegu tras zaproponowanych przez pana Radnego Wydział Transportu i Zieleni dokonał orientacyjnego obliczenia długości dla każdej z tras (wartości podano razem z listą na początku pisma). Wynika z tego, że łącznie jest to ok. 26 km. Przy założeniu, że jeden kilometr torowiska podwójnego z trakcją (jako inwestycja liniowa, bez wykupów gruntów, obiektów inżynierskich oraz infrastruktury towarzyszącej tj. usuwanie kolizji, przebudowa skrzyżowań, budowa pętli itp.) kosztuje ok. 20 mln złotych, wszystkie wskazane inwestycje kosztowałyby, co najmniej 520 mln złotych i jest to kwota z pewnością bardzo zaniżona biorąc pod uwagę przebieg (ilość kolizji i trudności przestrzennych) wymienionych tras tramwajowych.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA  
MIASTA POZNANIA  
Maciej Wudarski

Do wiadomości:

Przewodniczący Rady Miasta