



Transport publiczny motorem rozwoju? wyzwania i bariery dla planisty przestrzennego

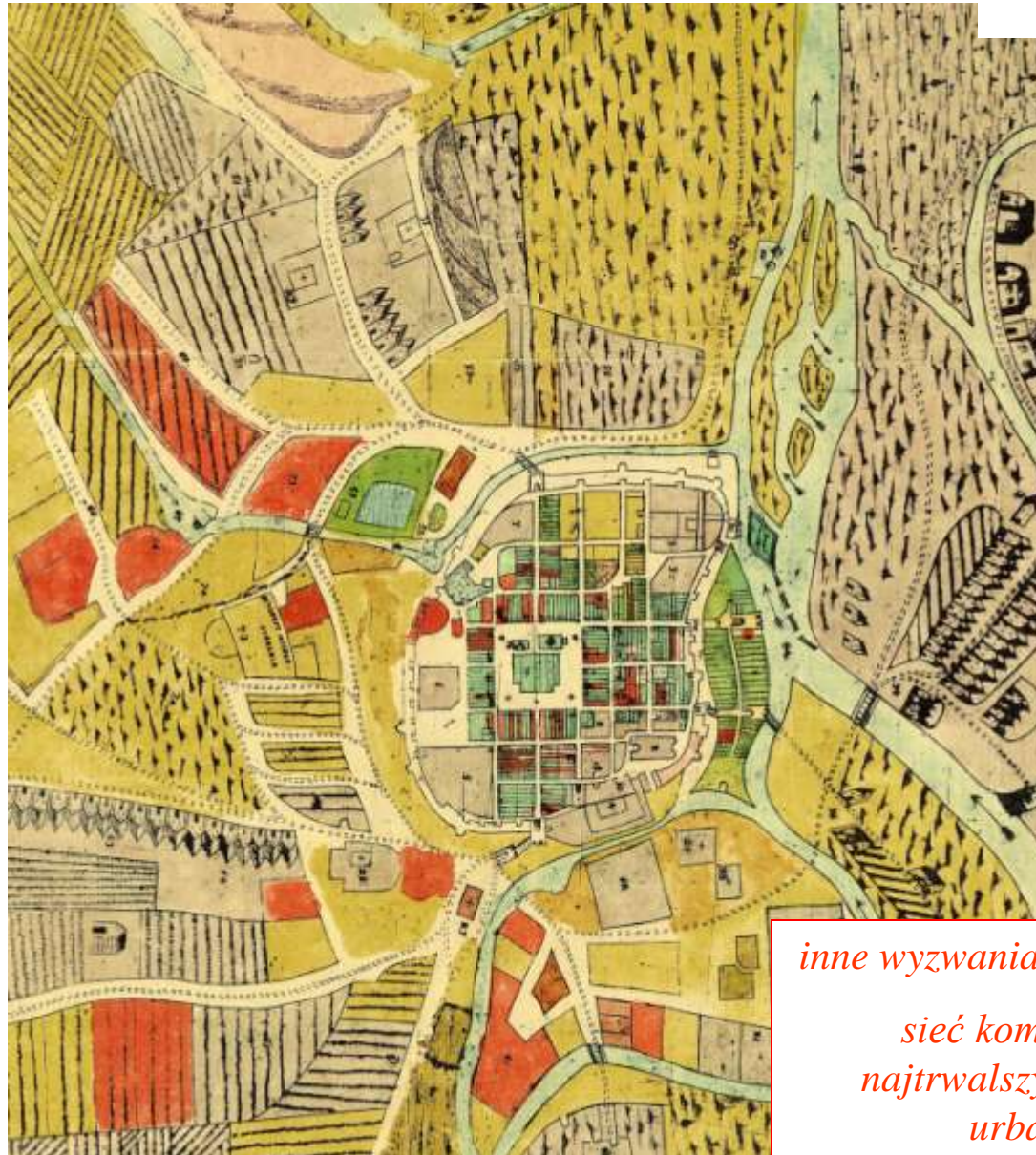
Aleksander Deskur; MPU

współpraca: Radosław Stankiewicz; MPU

wykorzystano zdjęcia internetowej Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej

Dzień Urbanisty; Poznań, 31 stycznia 2013 r.

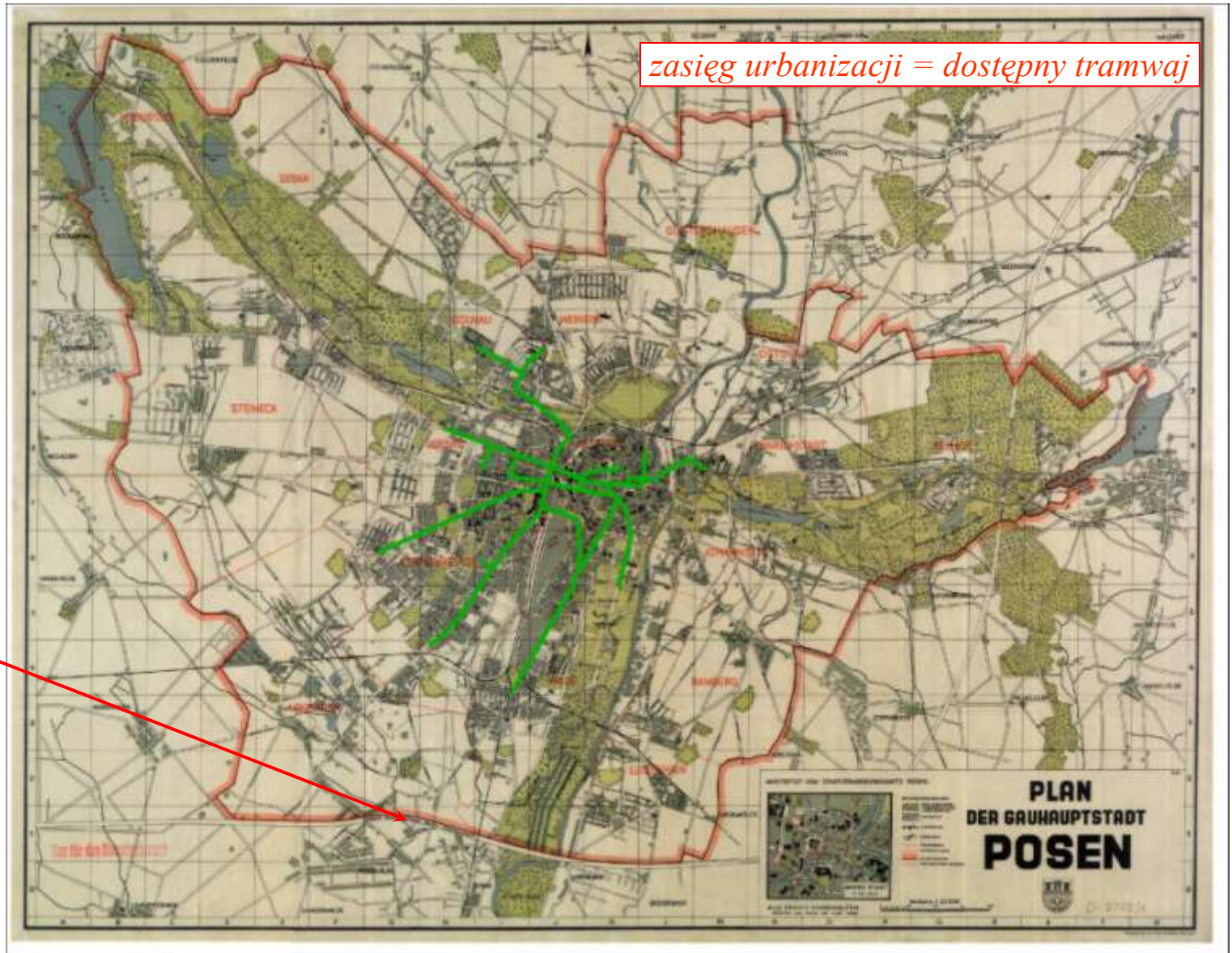
Miasto bez transportu publicznego, przed motoryzacją – (mapa z 1728 roku)



inne wyzwania; inne problemy...

*sieć komunikacyjna
najtrwalszym elementem
urbanizacji*

Miasto z transportem publicznym, niezmotoryzowane (mapa z 1940 roku)

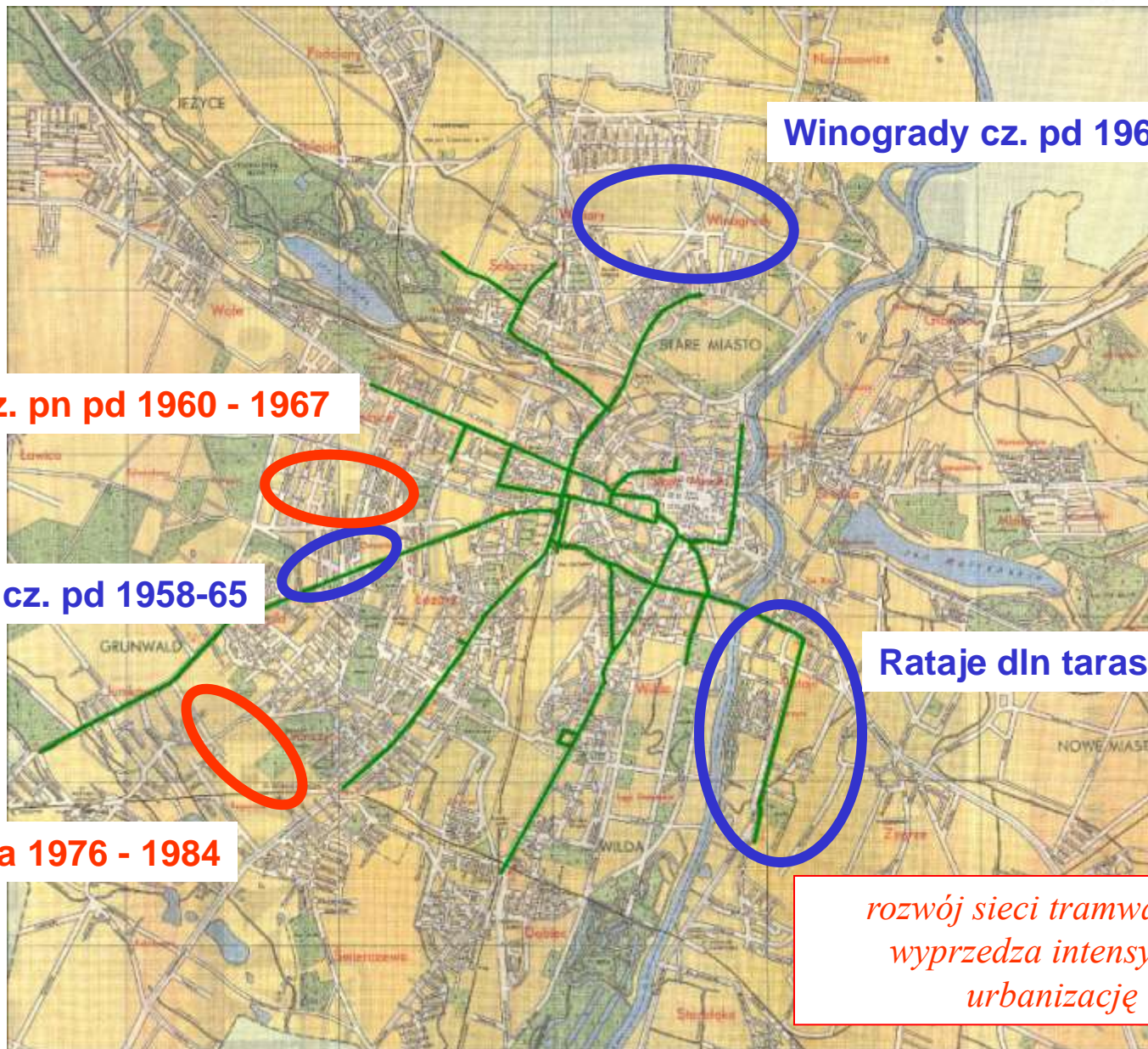


zasięg urbanizacji = dostępny tramwaj

—
sieć tramwajowa
w 1940r.

planowana
autostrada

Miasto z transportem publicznym, niezmotoryzowane (mapa z 1958 roku)



— sieć tramwajowa
w 1958r.

kolor **czzerwony**
osiedla
bez tramwaju
w 2013 r

Winogrody cz. pd 1968 - 79

Grunwald cz. pn pd 1960 - 1967

Grunwald cz. pd 1958-65

Rataje dln taras 1966 - 78

Os.M.Kopernika 1976 - 1984

*rozwój sieci tramwajowej
wyprzedza intensywną
urbanizację*

Miasto zmotoryzowane – wizja miasta pasmowego (plan z 1975 roku – na rok 1990)

SZYBKA KOLEJ
MIEJSKA → PST



ULICE OBRZEŻNE PASMA
ROZWOJOWEGO



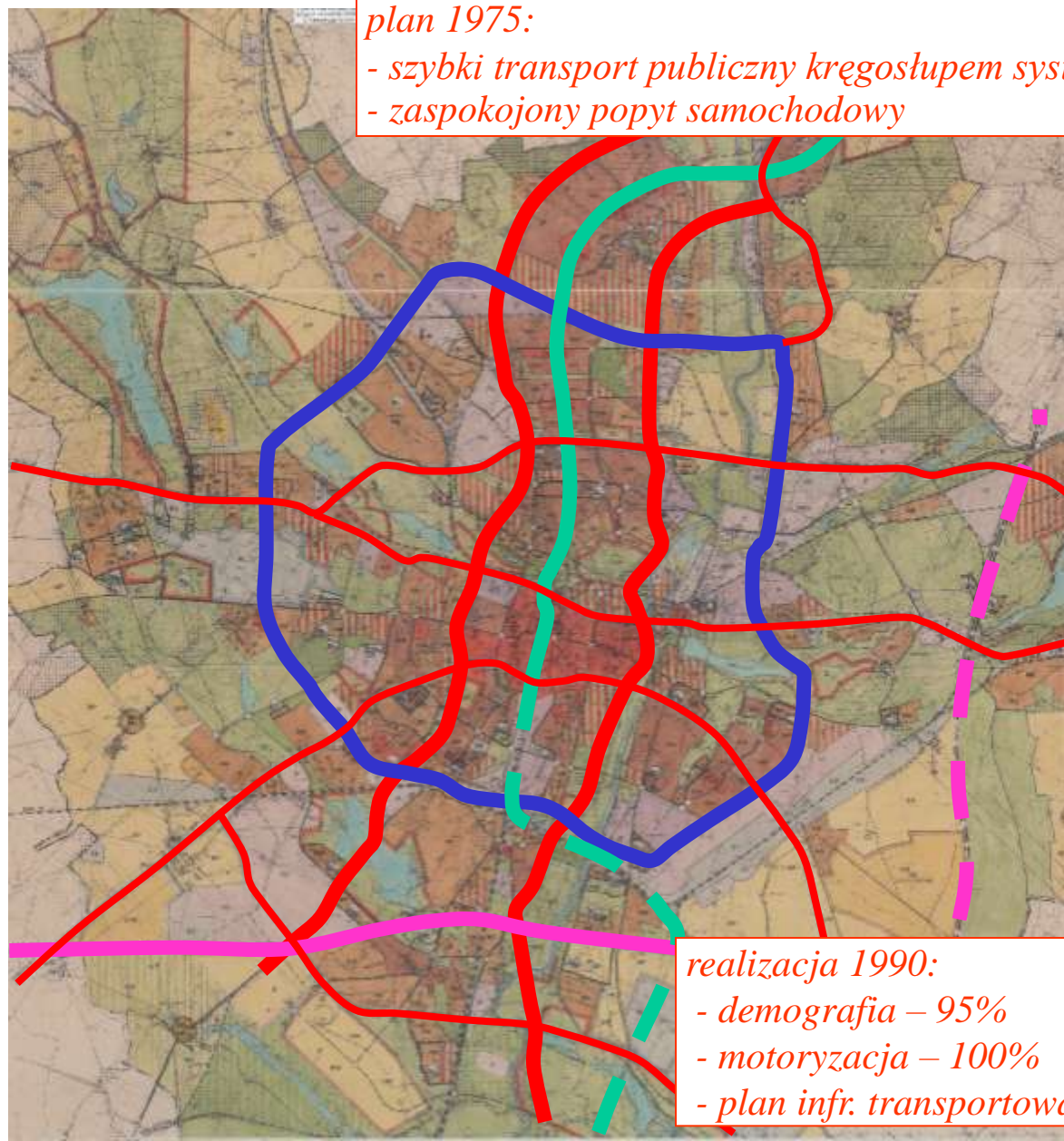
AUTOSTRADY



„OBWODNICA TOWAROWA”



POZOSTAŁE ULICE
BEZKOLIZYJNE



plan 1975:

- szybki transport publiczny kręgosłupem systemu
- zaspokojony popyt samochodowy

realizacja 1990:

- demografia – 95%
- motoryzacja – 100%
- plan infr. transportowa – 5%

Wizja miasta zwartego w obowiązującym Studiumzagospodarowania przestrzennego m. Poznania

POZNAŃSKI SZYBKI
TRAMWAJ



TRASY TRAMWAJU
TRADYCYJNEGO



AUTOSTRADA



OBWODNICA MIEJSKA
- „III RAMA”



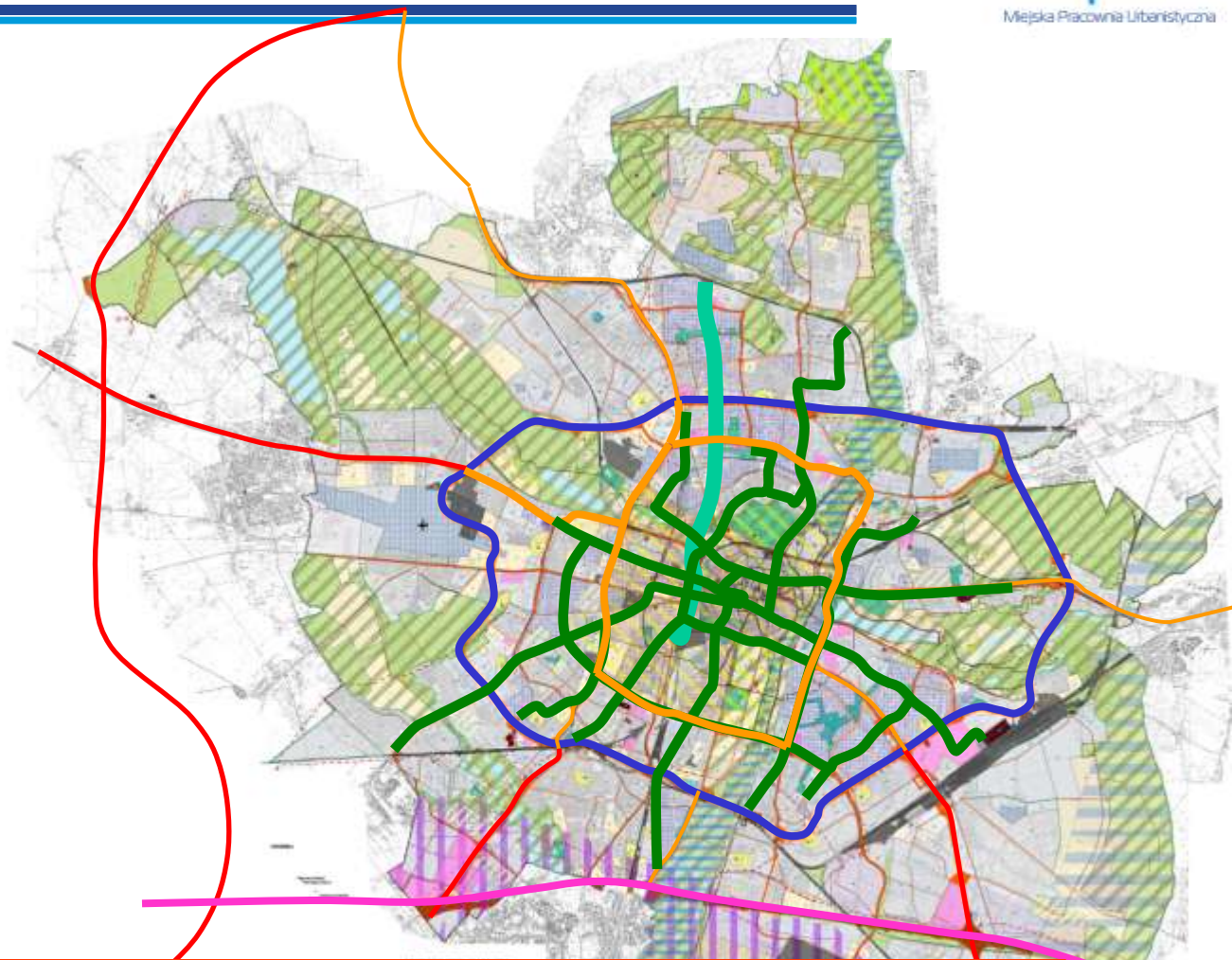
DROGI KLASY S i ULICE KLASY
GP Z WĘZŁAMI



OBWODNICA ŚRÓDMIEŚCIA
- „II RAMA”

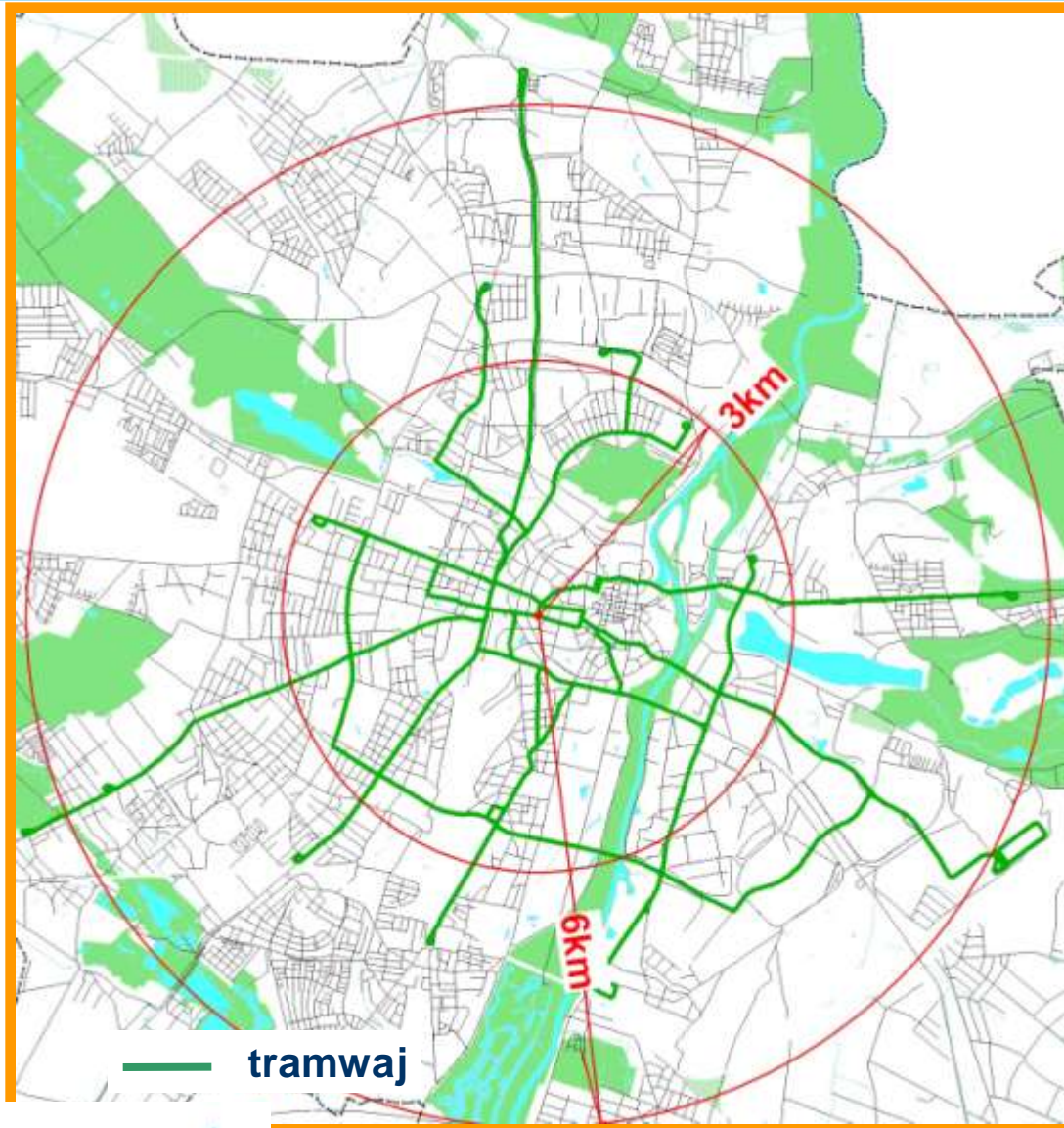


POZOSTAŁE DROGI
I ULICE KLASY GP



plany 1994; 1999; 2008; polityka transportowa 1999:

- transport tramwajowy podstawą obsługi miasta zwartego
- priorytety dla transportu publicznego
- uspokajanie ruchu wewnątrz „ram”
- względna swoboda ruchu samochodowego na zewnątrz III ramy



łączna długość torów
na 17 trasach:
145,9km pojedynczego toru
(p.t.)

odległość od „środka” miasta
(skrzyżowanie
Św. Marcin – Gwarna):

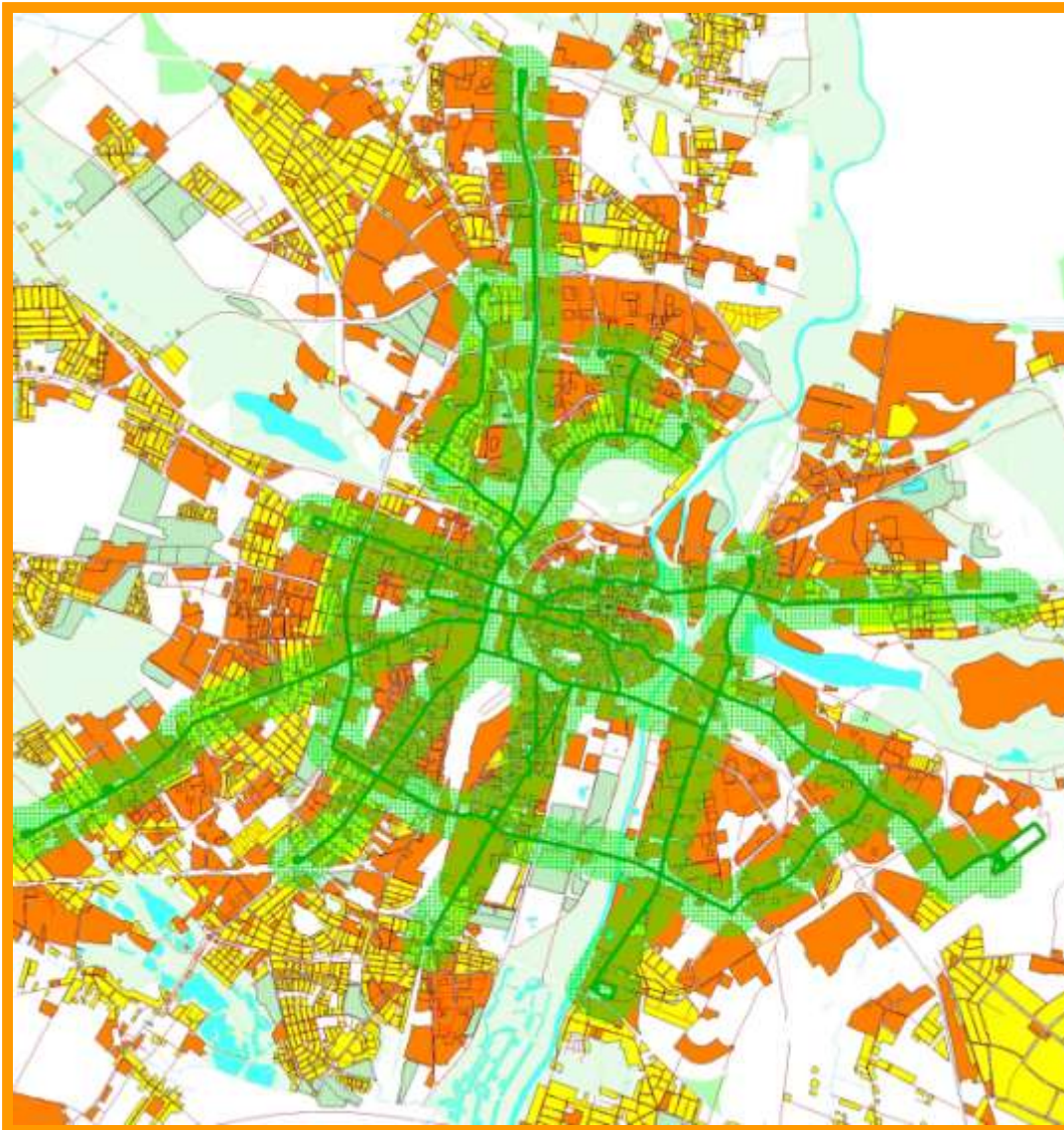
pętla Zawady – 2,5km




pętla Ogrody – 2,9km

...

pętla Franowo – 6,1km,
pętla Sobieskiego – 6,5km

pętla Junikowo – 6,6km



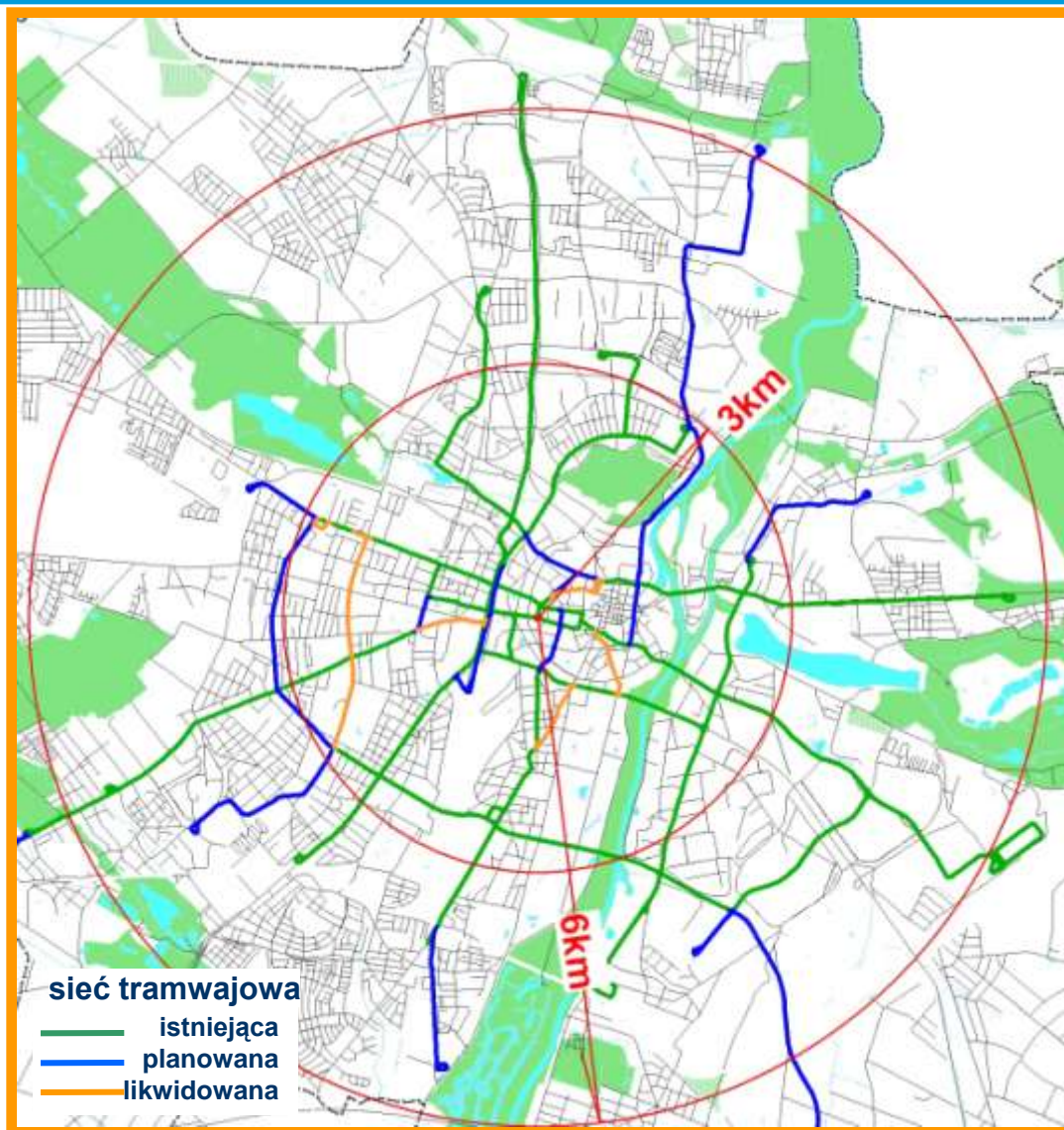
-  istniejąca sieć tramwajowa
-  strefa 300m od istn. sieci tramwajowej
-  tereny zab. wielorodzinnej, usług, produkcji, baz itp.

35% ww. terenów w strefie 300m

50% ww. terenów w strefie 500m

60% ww. terenów w strefie 700m

-  tereny zab. jednorodzinnej



tory istniejące na 17 trasach:

145,9 km p.t.

tory planowane na 12 (13) trasach:

50,7 (58,1) km p.t.

tory likwidowane na 7 trasach:

12,1 km p.t.

docelowa długość torów:

184,5 (191,9) km p.t.

(przyrost o 30%)

odległość od „środka” miasta
(skrzyż. Św. Marcin – Gwarna):

pętla Połabska – 3,2km

pętla al.Polska – 3,8km

pętla dw.Wschód – 4,1km

...

pętla Franowo – 6,1km,

pętla Naramowice – 6,1km pętla

Sobieskiego – 6.5km

ew. pętla Garaszewo – 7,2 km

pętla Os.Kwiatowe – 7,4km



- planowana sieć tramwajowa
- ▤ strefa 300m od plan. sieci tramwajowej
- istn. tereny zab. wielorodzinnej, usług, produkcji, baz itp.

42% ww. terenów w strefie 300m

60% ww. terenów w strefie 500m

70% ww. terenów w strefie 700m

- tereny zab. jednorodzinnej

sieć tramwajowa w 1958
(bez odc. później zlikw.)

inwestycje 1960 - 1970

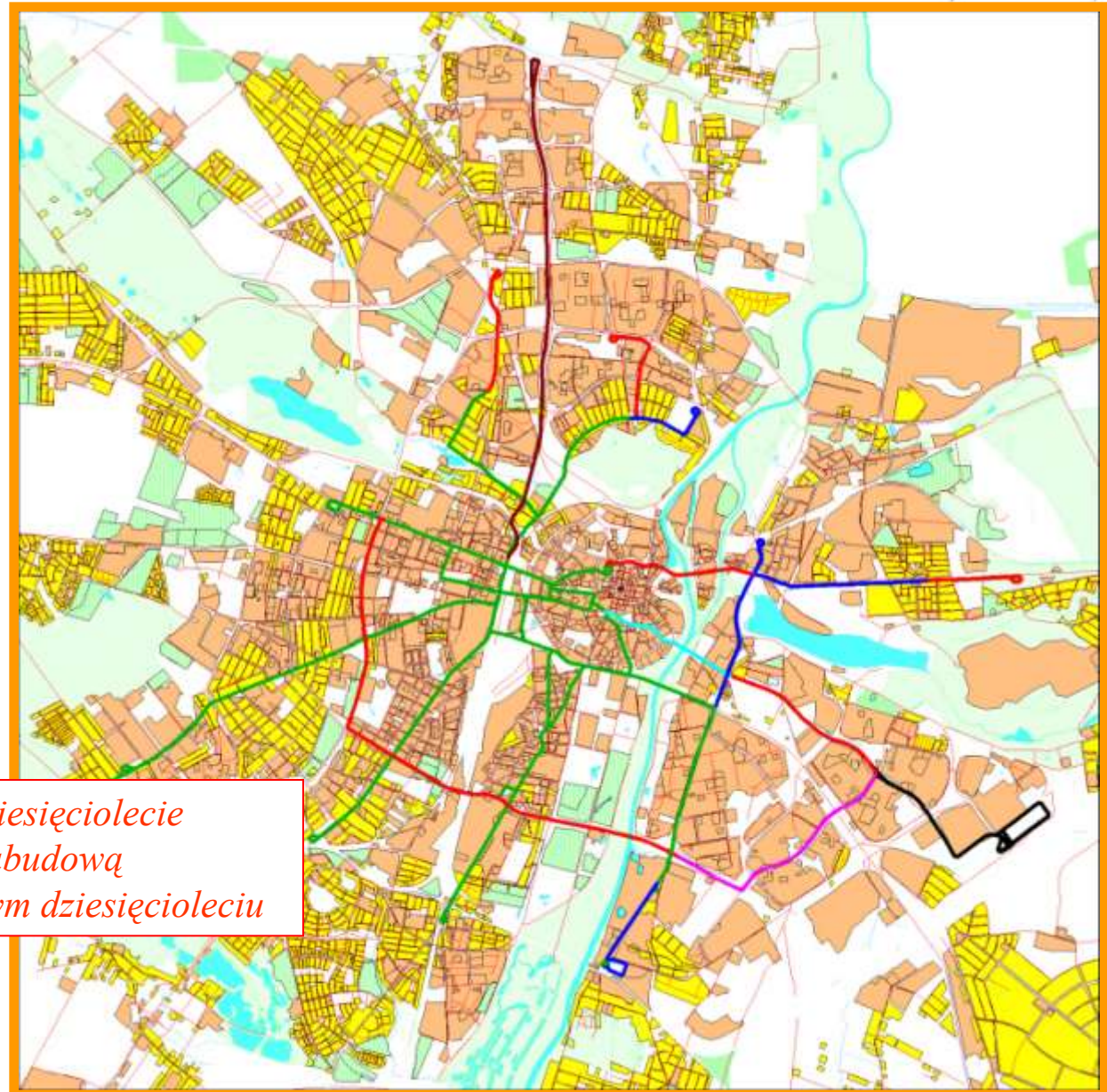
inwestycje 1971 - 1980

inwestycje 1981 - 1990

inwestycje 1991-2000

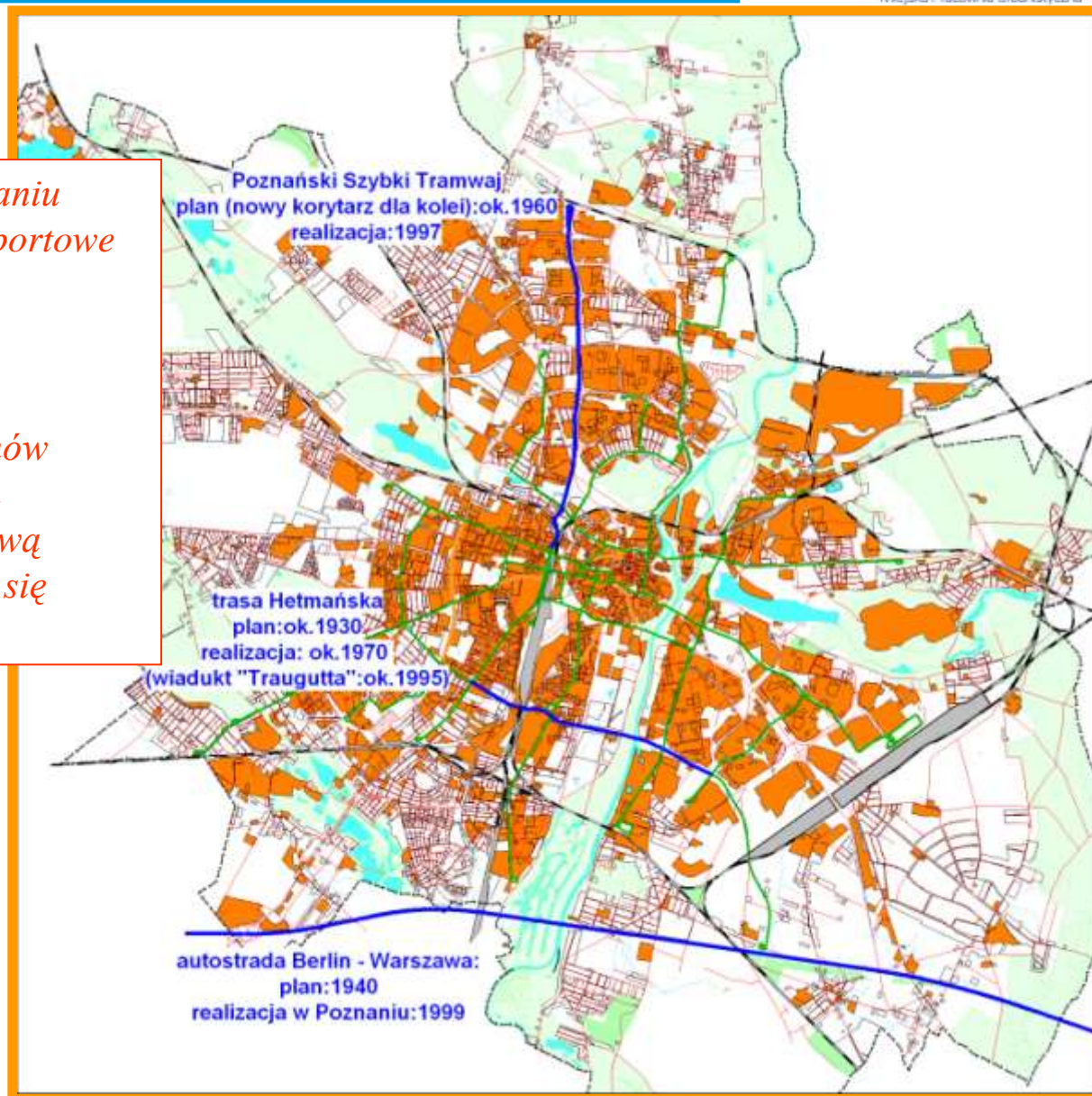
inwestycje 2001-2010

inwestycje po 2010



- po 1980 roku – 1 trasa na dziesięciolecie
- rozwój sieci nie nadąża za zabudową
- co najmniej 2 trasy w obecnym dziesięcioleciu

- *dzięki konsekwentnemu planowaniu niezabudowane korytarze transportowe umożliwiają inwestycje „w następnych pokoleniach”*
- *brak zrozumienia ustawodawcy dla odmiennej perspektywy planów ekonomicznych i przestrzennych – jak wyliczyć prognozę finansową dla inwestycji, która rozpocznie się za 30-50 lat??*



Obszary intensywnej urbanizacji poza zasięgiem tramwaju

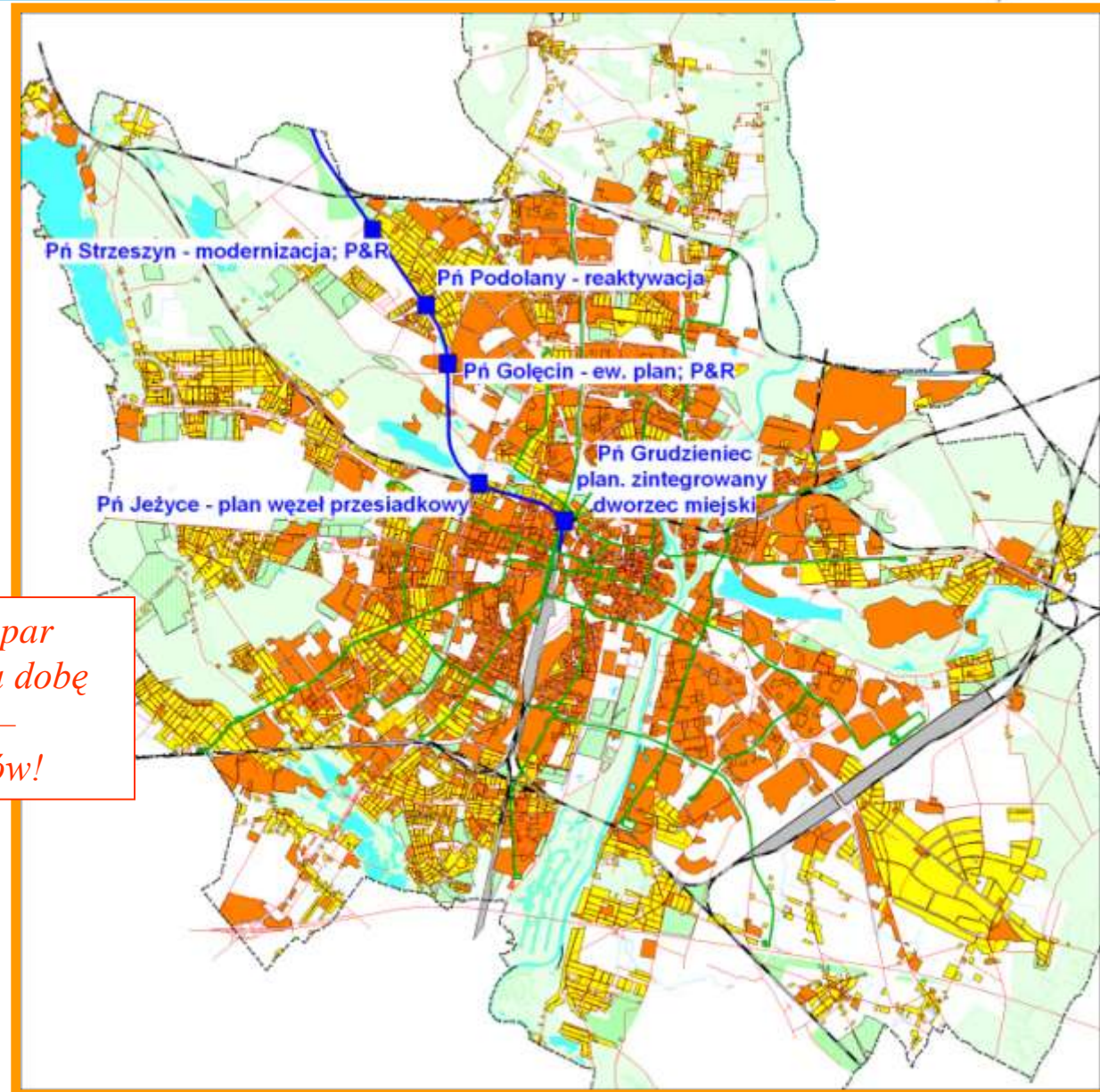
-  obszary wyłączeń z rozwoju urbanizacji
-  obszary predestynowane do rozwoju
-  tereny intensywnej urbanizacji w XXI w.

- tereny pod zabudowę w Studiach gmin 2-3 krotnie przewyższają najoptymistyczniejsze prognozy demograficzne
- plan POM pierwszą próbą skoordynowania planowania po 1990 roku
- deklarowana wola podpoznańskich gmin do „samoograniczenia”



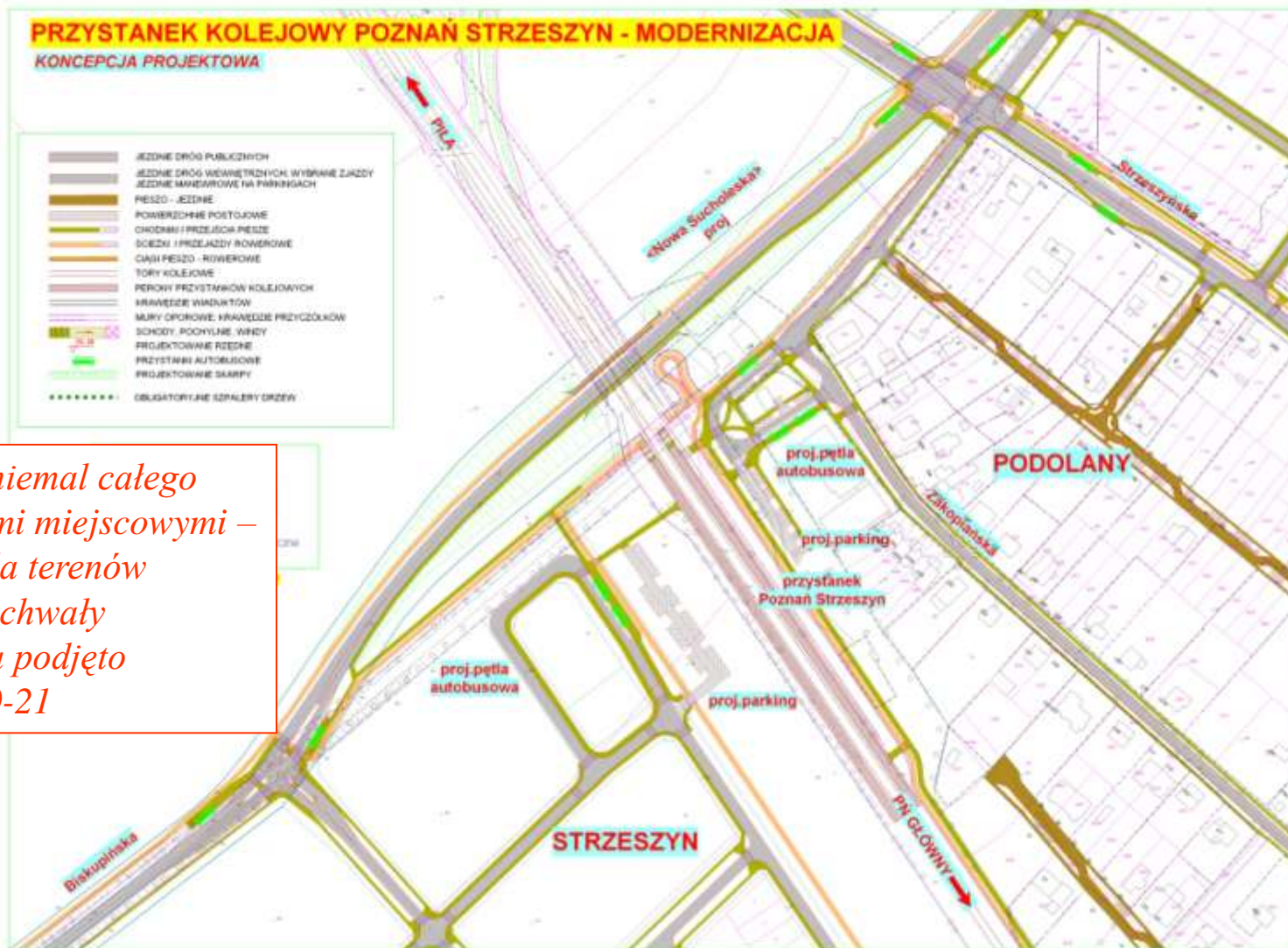
wykorzystano rysunek:
Predyspozycje i ograniczenia dla rozwoju urbanizacji z projektu planu zag. prz. poznańskiego obszaru metropolitalnego; WBPP 2012

Przygotowanie planistyczne dla kolei metropolitalnej - udostępnienie linii Poznań - Piła



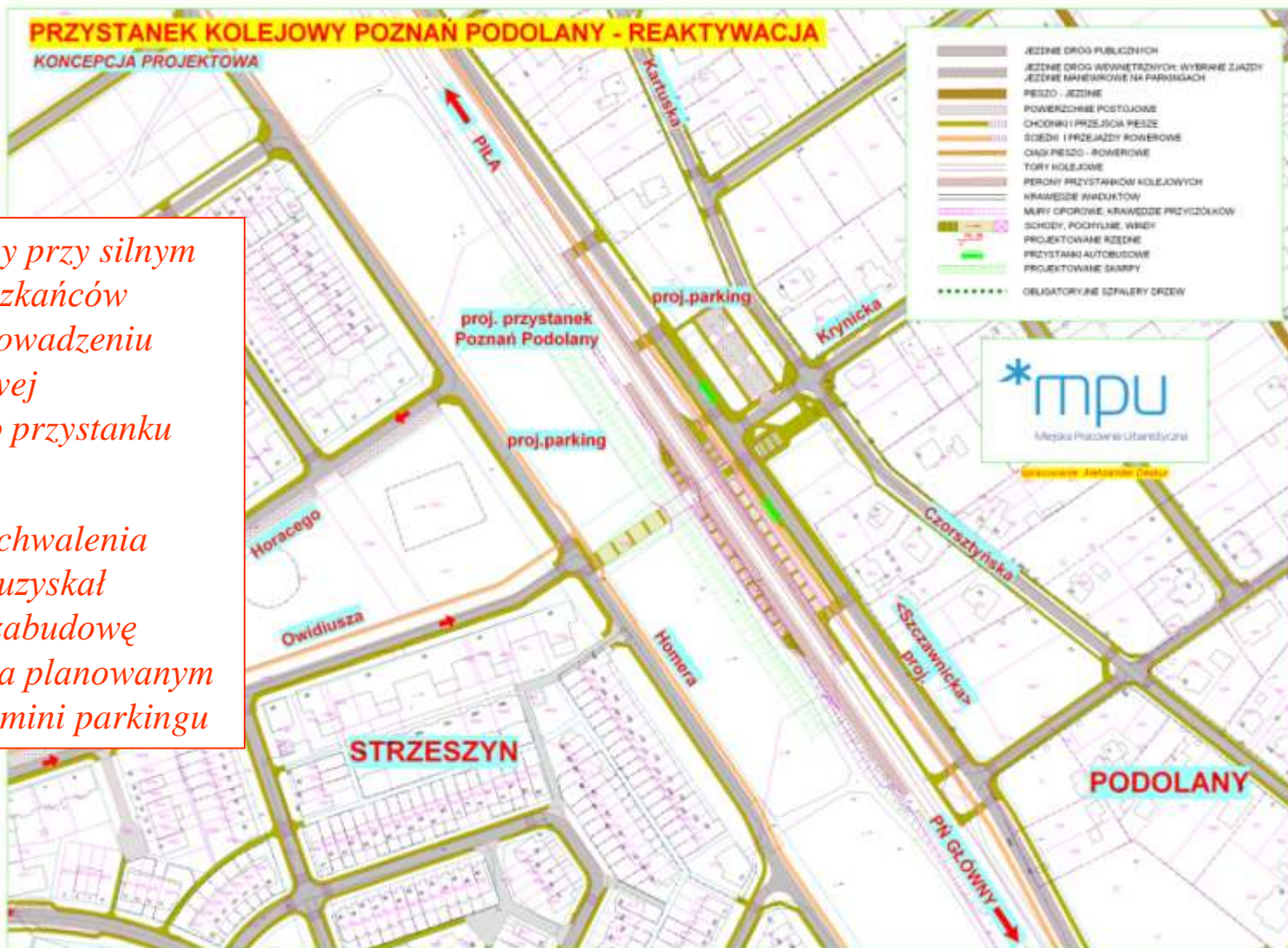
- obecnie na linii kursuje 8 par pociągów regionalnych na dobę
- ok.8 km trasy Pn Główny – Strzeszyn – bez przystanków!

Przygotowanie planistyczne dla kolei metropolitalnej - Fragment opracowania „Poznań planowany układ transportowy...”



mimo objęcia niemal całego obszaru planami miejscowymi – brak ustaleń dla terenów kolejowych – uchwały o przystąpieniu podjęto przed 2010-10-21

Przygotowanie planistyczne dla kolei metropolitalnej - Fragment opracowania „Poznań planowany układ transportowy...”



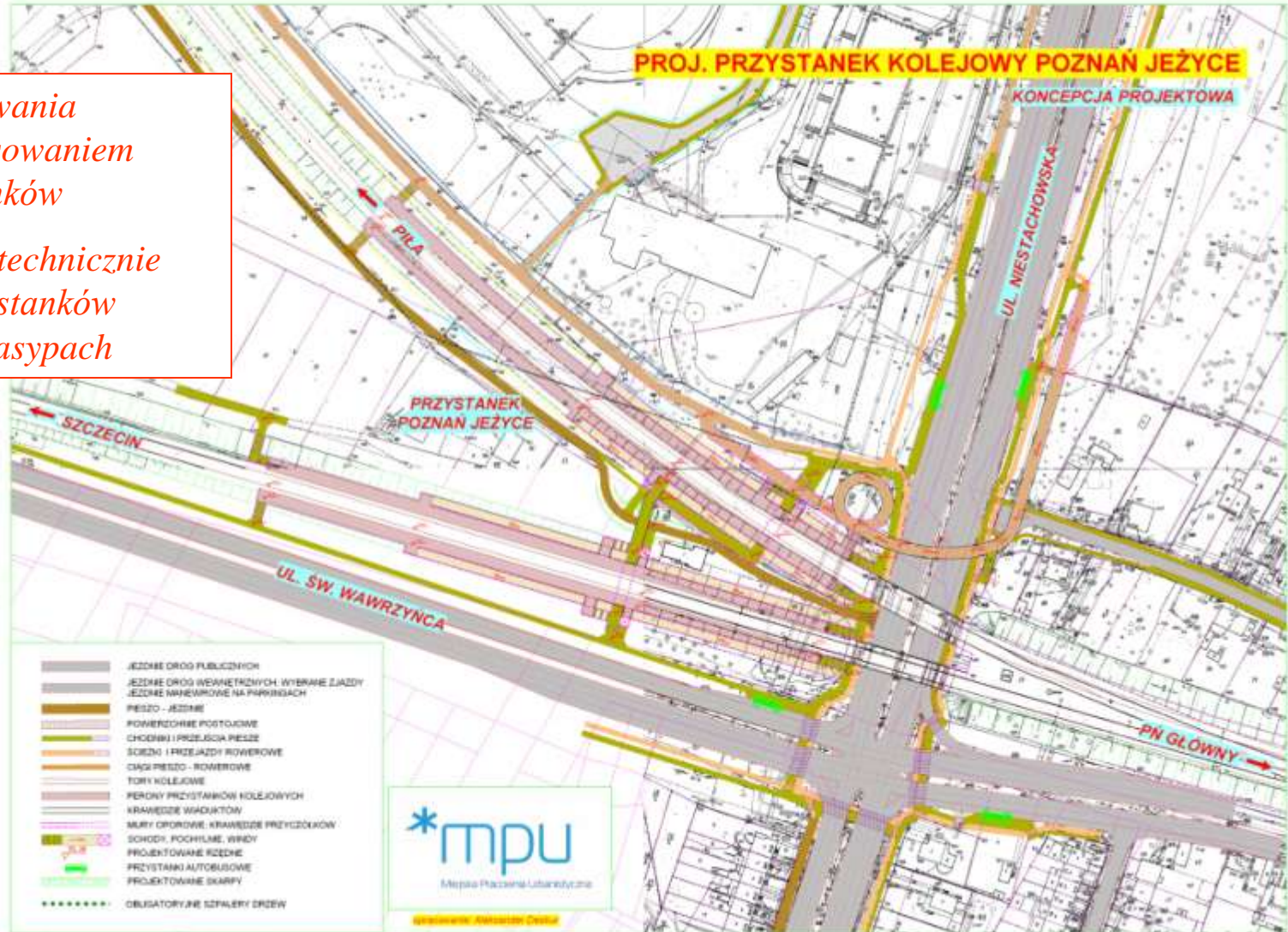
- *mpzp uchwalony przy silnym sprzeciwie mieszkańców przeciwko doprowadzeniu trasy autobusowej do planowanego przystanku kolejowego;*

- *w przededniu uchwalenia planu inwestor uzyskał pozwolenie na zabudowę jednorodzinną na planowanym przy przystanku mini parkingu*

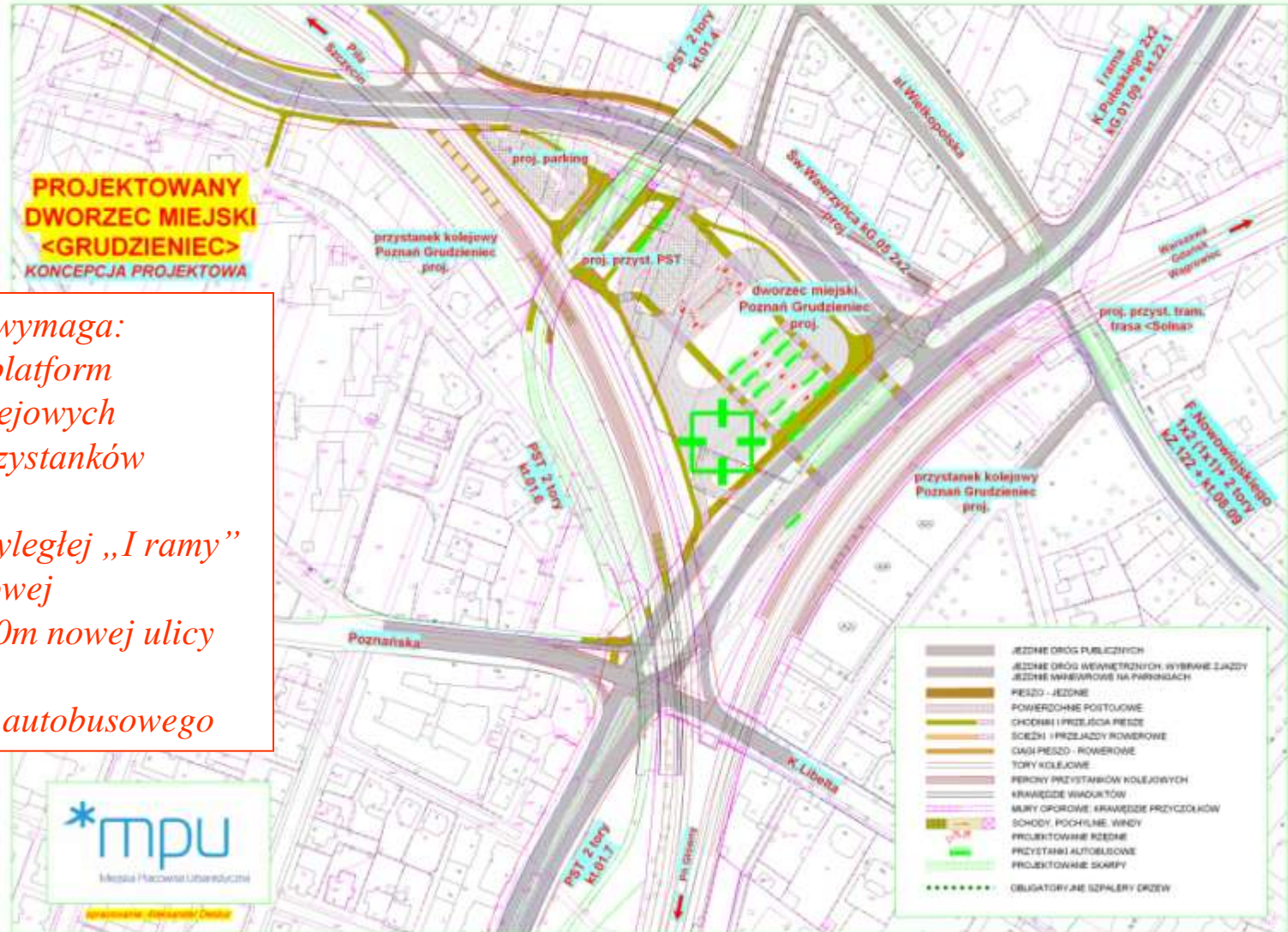
Przygotowanie planistyczne dla kolei metropolitalnej

- Fragment opracowania „Poznań planowany układ transportowy...”

- brak zainteresowania PKP PLK finansowaniem nowych przystanków
- skomplikowane technicznie sytuowanie przystanków przy wysokich nasypach



Przygotowanie planistyczne dla integracji podsystemów transportowych - Fragment opracowania „Poznań planowany układ transportowy...”

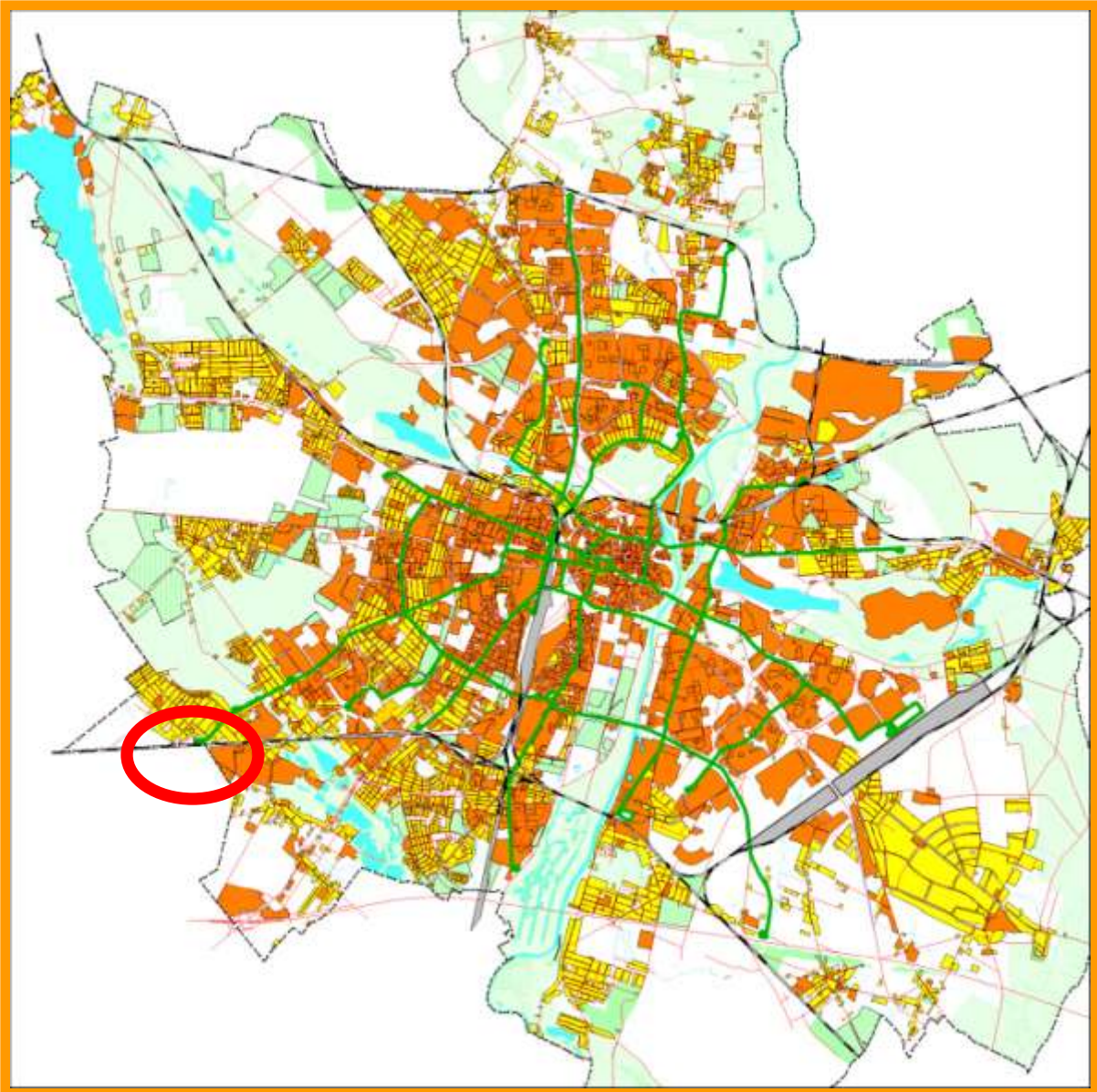


**PROJEKTOWANY
DWORZEC MIEJSKI
<GRUDZIENIEC>
KONCEPCJA PROJEKTOWA**

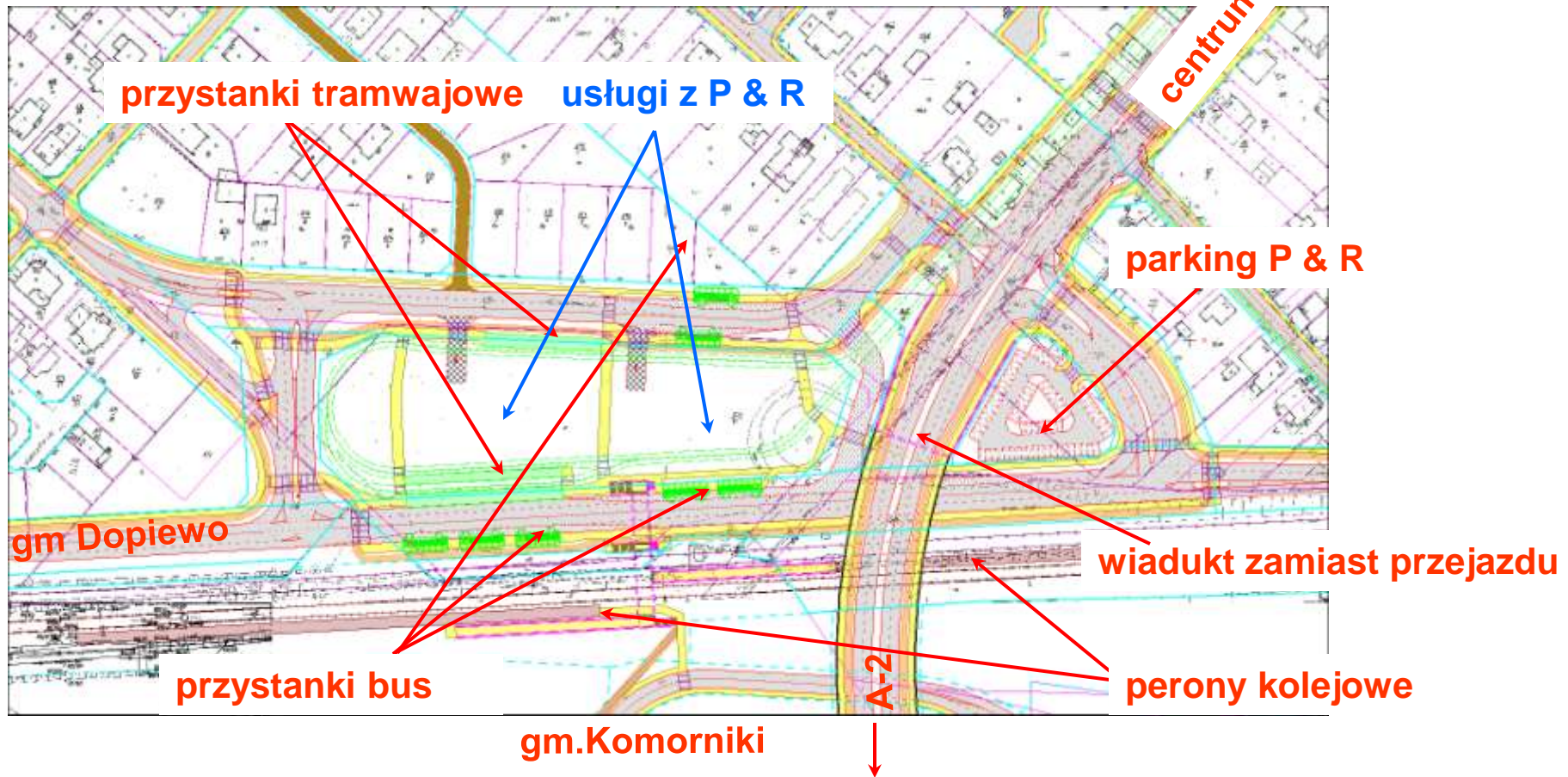
pełna integracja wymaga:

- budowy min. 2 platform przystanków kolejowych
- budowy pary przystanków przy PST
- przebudowy przyległej „I ramy” i trasy tramwajowej
- budowy ok..1700m nowej ulicy głównej
- budowy dworca autobusowego

Integracja różnych środków transportu – plan.(?) dworzec Os.Kwiatowe



Próba współpracy z inwestorem prywatnym – plan. dworzec Os.Kwiatowe



- mimo modernizacji linii Warszawa- Berlin PKP pozostawia istniejący przejazd
- analiza wielokryterialna wykazuje zasadność budowy dworca ok. roku 2025;
- niemal cały obszar projektu na gruntach prywatnych – ograniczone narzędzia do „rezerwowania terenu”
- SKO na wniosek inwestora unieważnia tymczasowość wzzt;
- projekt na granicy 2 gmin; gminy zainteresowane jedynie nowym wiaduktem i nową ulicą do Poznania
- radni Poznania uznają za pilniejsze inne inwestycje – wstrzymanie projektowania wiaduktu



- istniejąca sieć tramwajowa
 - ▒ strefa 300m od istn. sieci tramwajowej
 - tereny zab. wielorodzinnej
 - tereny zab. jednorodzinnej
- 4900** średnia cena 1m² (lata 2010-2011) w mieszkaniu 50-65m² na osiedlu z wielkiej płyty (20 lat i więcej)

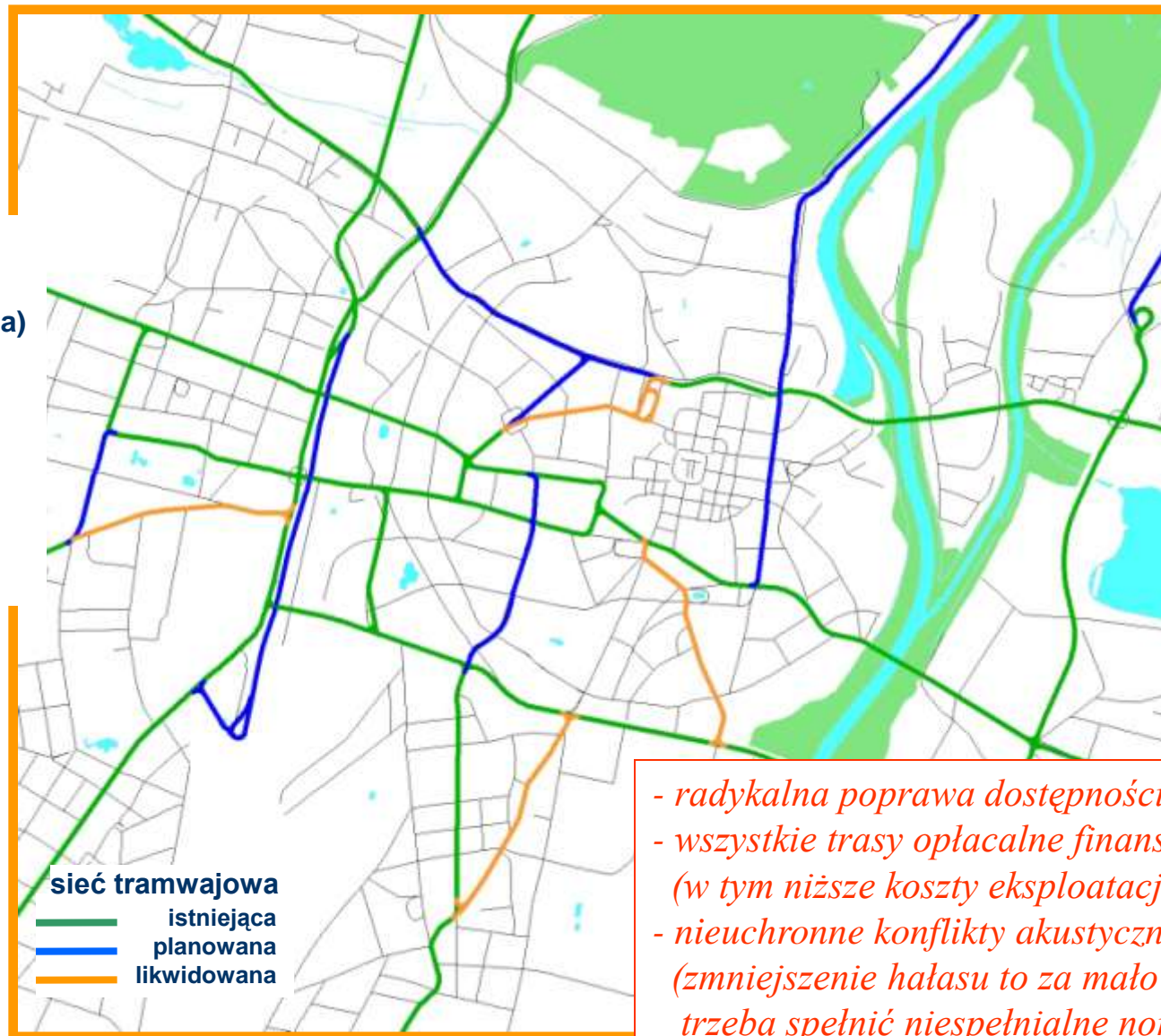
atrakcyjność mieszkań w pobliżu PST i innych tras tramwajowych – to chyba mit!

uproszczenie sieci:

- budowa 5,0 km pt (Ratajczaka, Solna, Szylinga)
- likwidacja 7,5 km pt (Strzelecka, Grn Wilda, 23 Lutego, Bukowska)

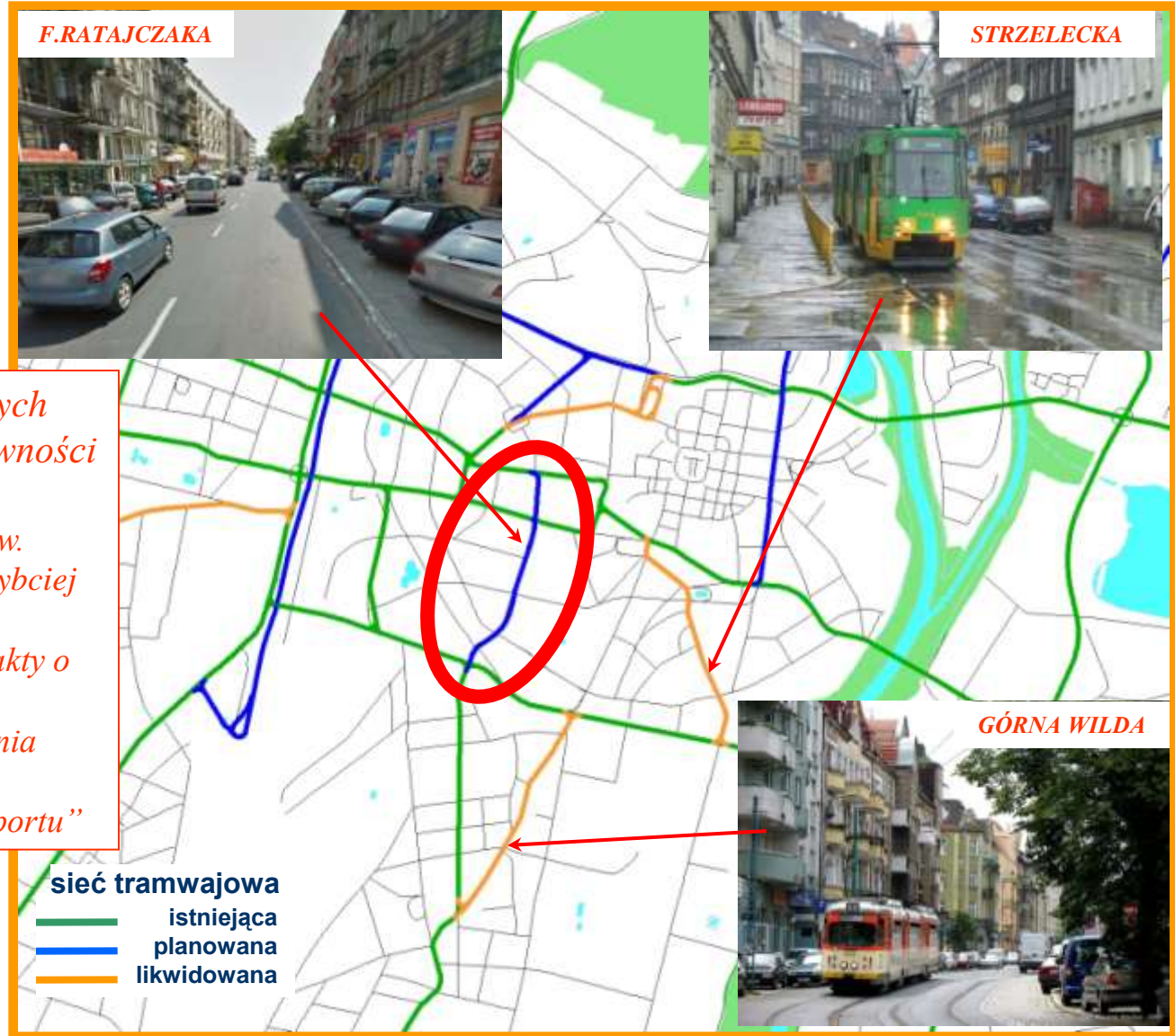
rozwój sieci:

- budowa 10,3 km pt (przedł.PST, Garbary)



- radykalna poprawa dostępności;
- wszystkie trasy opłacalne finansowo (w tym niższe koszty eksploatacji!)
- nieuchronne konflikty akustyczne (zmniejszenie hałasu to za mało – trzeba spełnić niespełnialne normy)
- efekt: petryfikacja złych rozwiązań

Poznań – tramwaj w ul. F.Ratajczaka – ekonomia kontra przyzwyczajenia



pomysł z 1 poł. lat 90-tych mimo najwyższej efektywności nie zrealizowany badania) „,wskazują, że tzw. opinia publiczna o wiele szybciej niż politycy przyjmuje do akceptującej wiadomości fakty o niemożności pogodzenia w mieście swobody użytkowania samochodu i sprawnego systemu transportu”*

)* mat. konf. Car Free Cities; Kopenhaga 1996; za mat konf na XXVI Kraj, Zjazd Komunikacji miejskiej; Łódź 1996)

Poznań – tramwaj w ul. F.Ratajczaka – estetyka kontra przyzwyczajenia

*rysunki wyk. w MPU w II poł. lat
dziewięćdziesiątych; od tego czasu:*

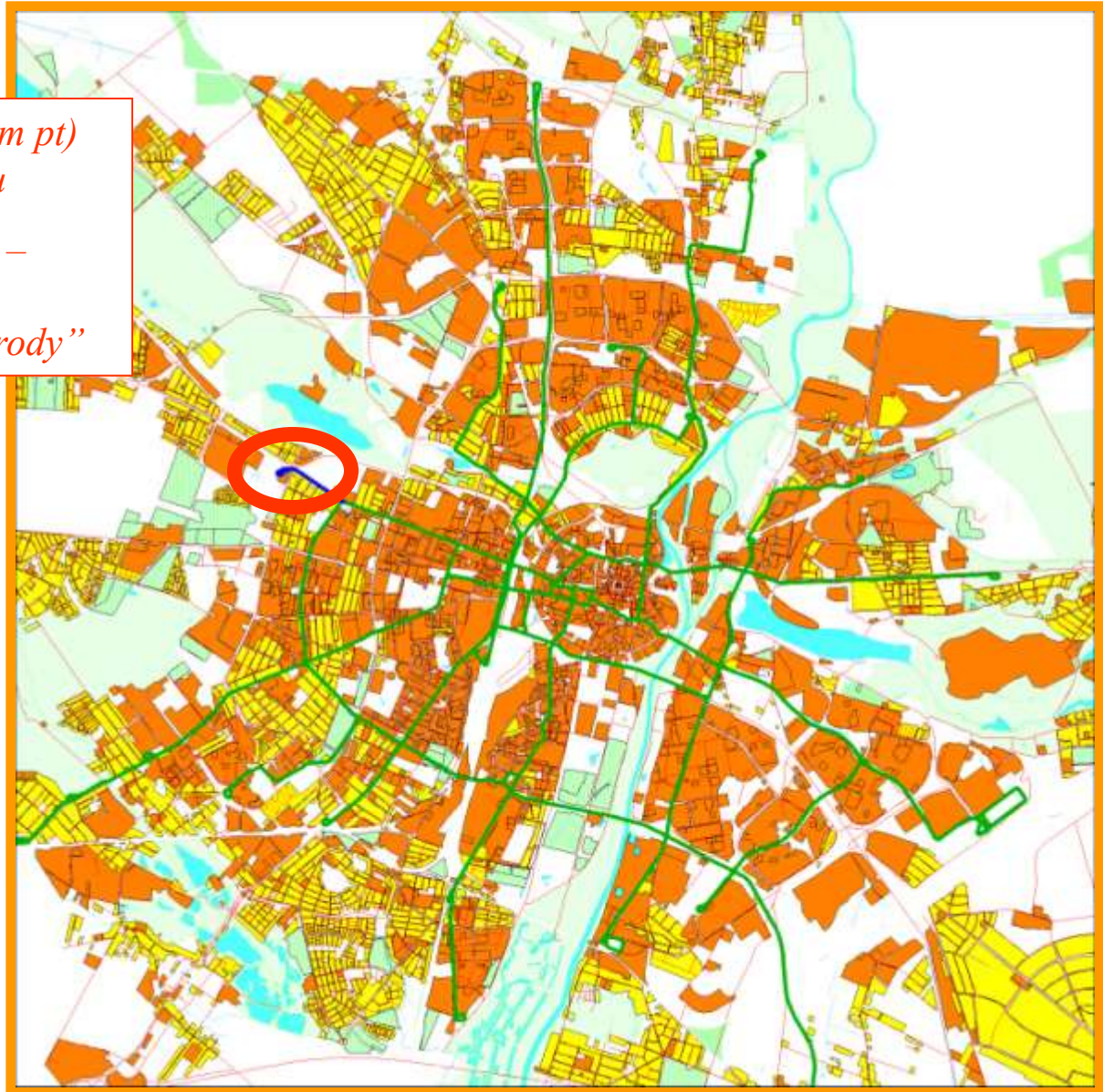
- wybudowano Stary Browar;
- zamknięto niemal co trzeci sklep
na odc. Św. Marcin - Ogrodowa



Przekrój A-A

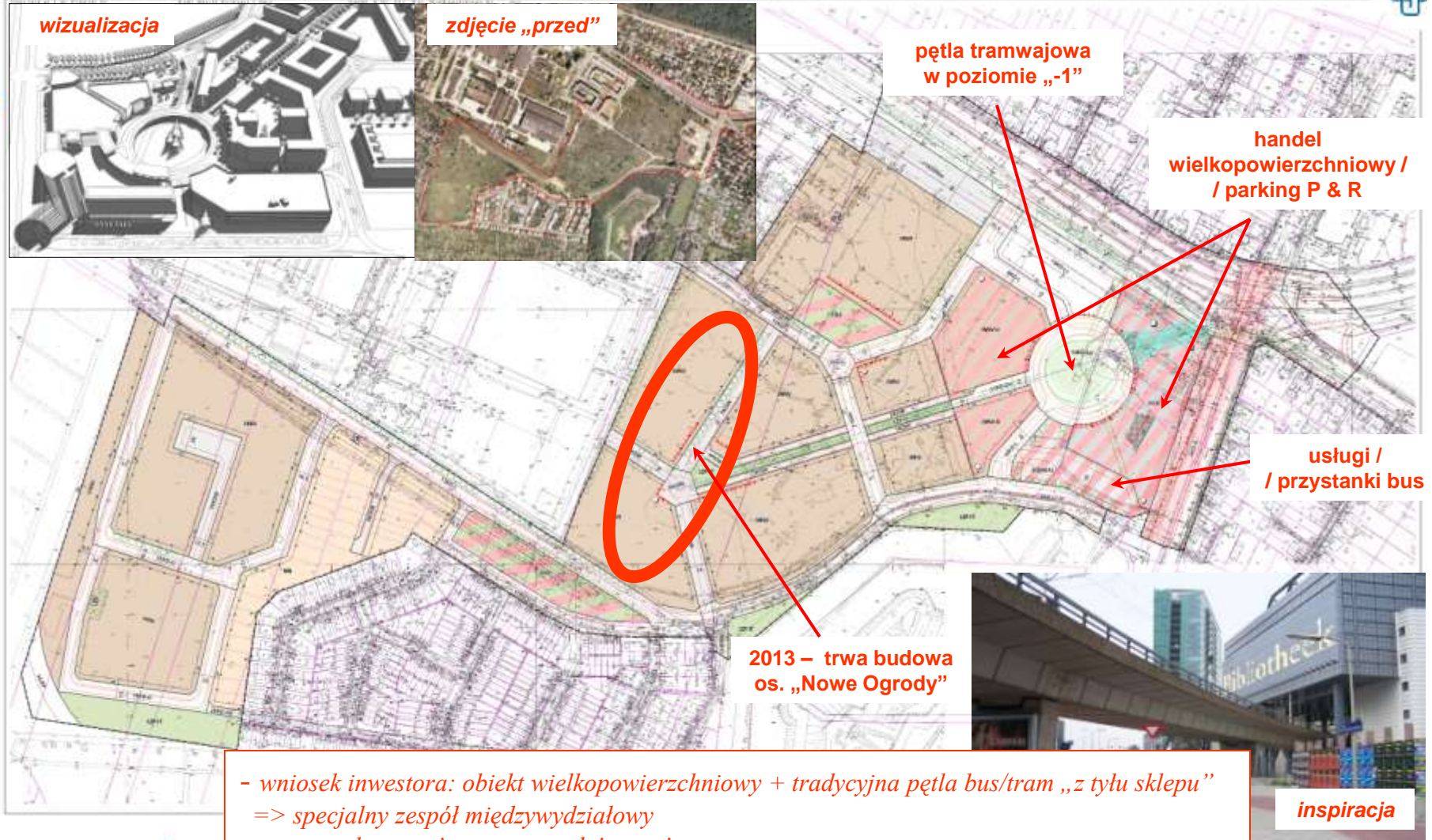


- *plan. tramwaj „Al.Polska” (2,8 km pt) nie efektywny – brak celów ruchu*
- *jedynym argumentem za budową – przeniesienie uciążliwych pętli autobusowej i tramwajowej „Ogrody”*



Poznań – mpzp „Brama Zachodnia” (2010) – nowa jakość przestrzeni; współpraca z inwestorem

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Brama Zachodnia” w Poznaniu



wizualizacja

zdjęcie „przed”

pętla tramwajowa
w poziomie „-1”

handel
wielkopowierzchniowy /
/ parking P & R

usługi /
/ przystanki bus

2013 – trwa budowa
os. „Nowe Ogrody”

inspiracja

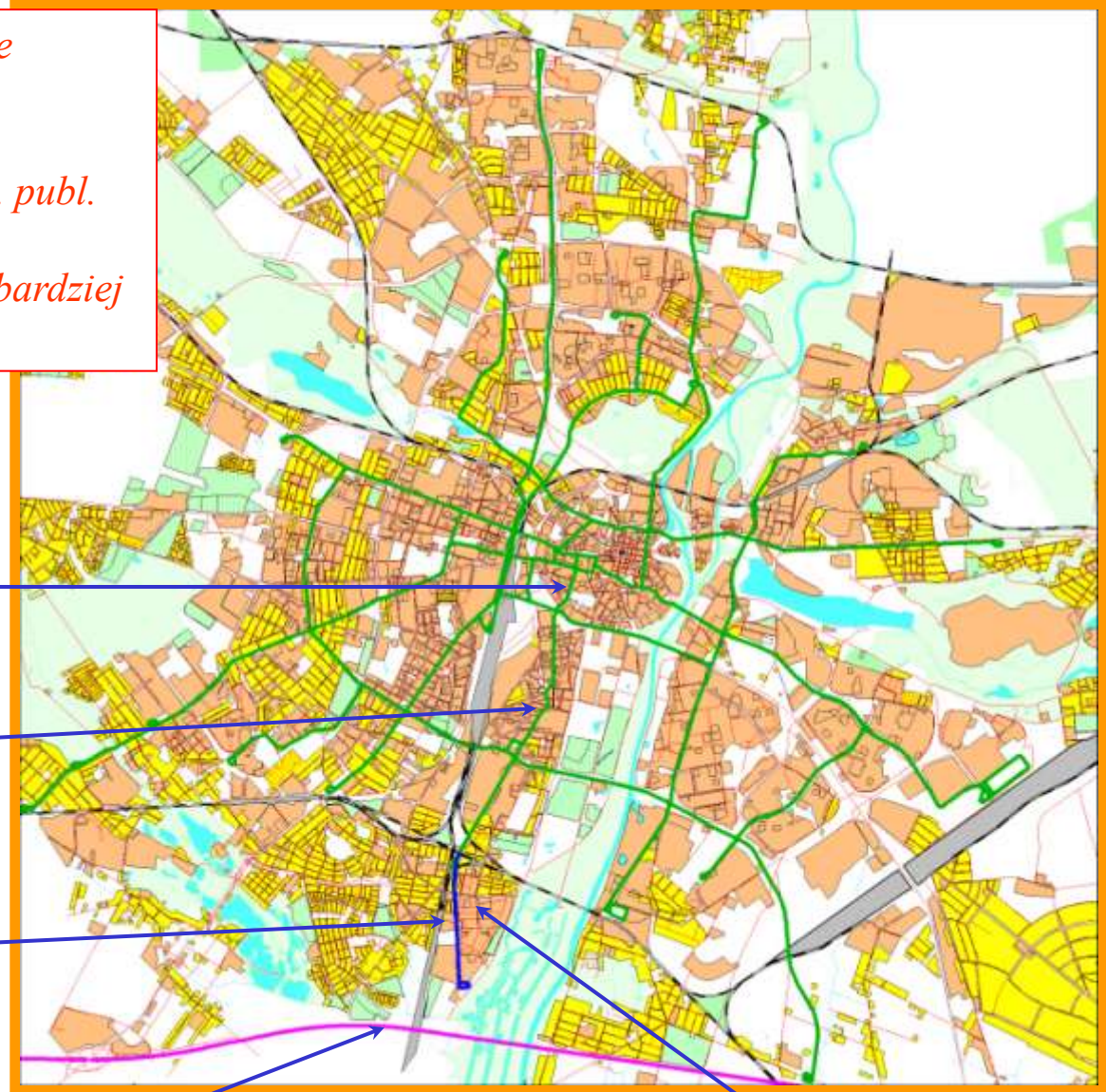
- wniosek inwestora: obiekt wielkopowierzchniowy + tradycyjna pętla bus/tram „z tyłu sklepu”
=> specjalny zespół międzywydziałowy
=> nowa koncepcja mpzp uzgodniona z inwestorem
- potencjał nowych inwestycji uzasadnia wydłużenie trasy tramwajowej

- *jedyna realna szansa na zbliżenie tramwaju do A-2*
=> *najbardziej korzystny P&R;*
- *radikalna poprawa obsługi kom. publ. dla os. „Klin Dębiecki”;*
- *szansa na rewitalizację jednej z bardziej zaniedbanych dzielnic miasta*

„tramwaj w Ratajczaka”
- szybki dostęp do ścisłego centrum

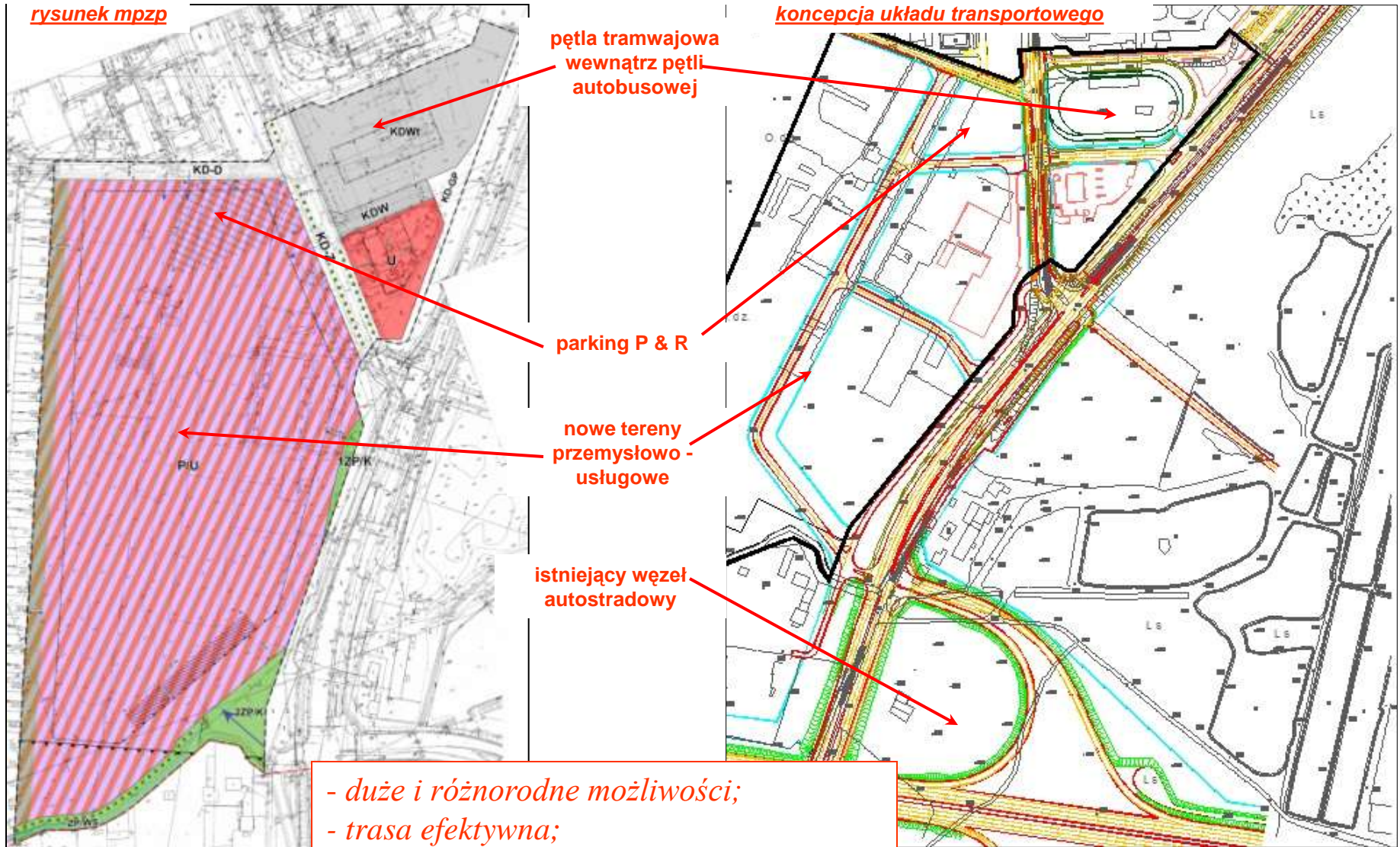
modernizacja trasy tramwajowej
– osi funkcjonalnej wymagającej rewitalizacji dzielnicy Wilda

nowa trasa tramwajowa
(4,0 km t.p.)



autostrada A-2

Os. „Klin Dębiecki” dzisiaj – bez tramwaju



- *duże i różnorodne możliwości;*
- *trasa efektywna;*
- *powszechny brak zainteresowania dla inwestycji;*

tereny cenne przyrodniczo

lasy

tereny rozbudowy os. jednorodzinnych – na dużych działkach

istn. i plan obiekty uniwersyteckie

istn. dworzec komunikacji miejskiej i podmiejskiej „Os. Jana III Sobieskiego” uniwersyteckie

WARIANTY LINII TRAMWAJOWEJ

tereny rozbudowy os. jednorodzinnych – na dużych działkach

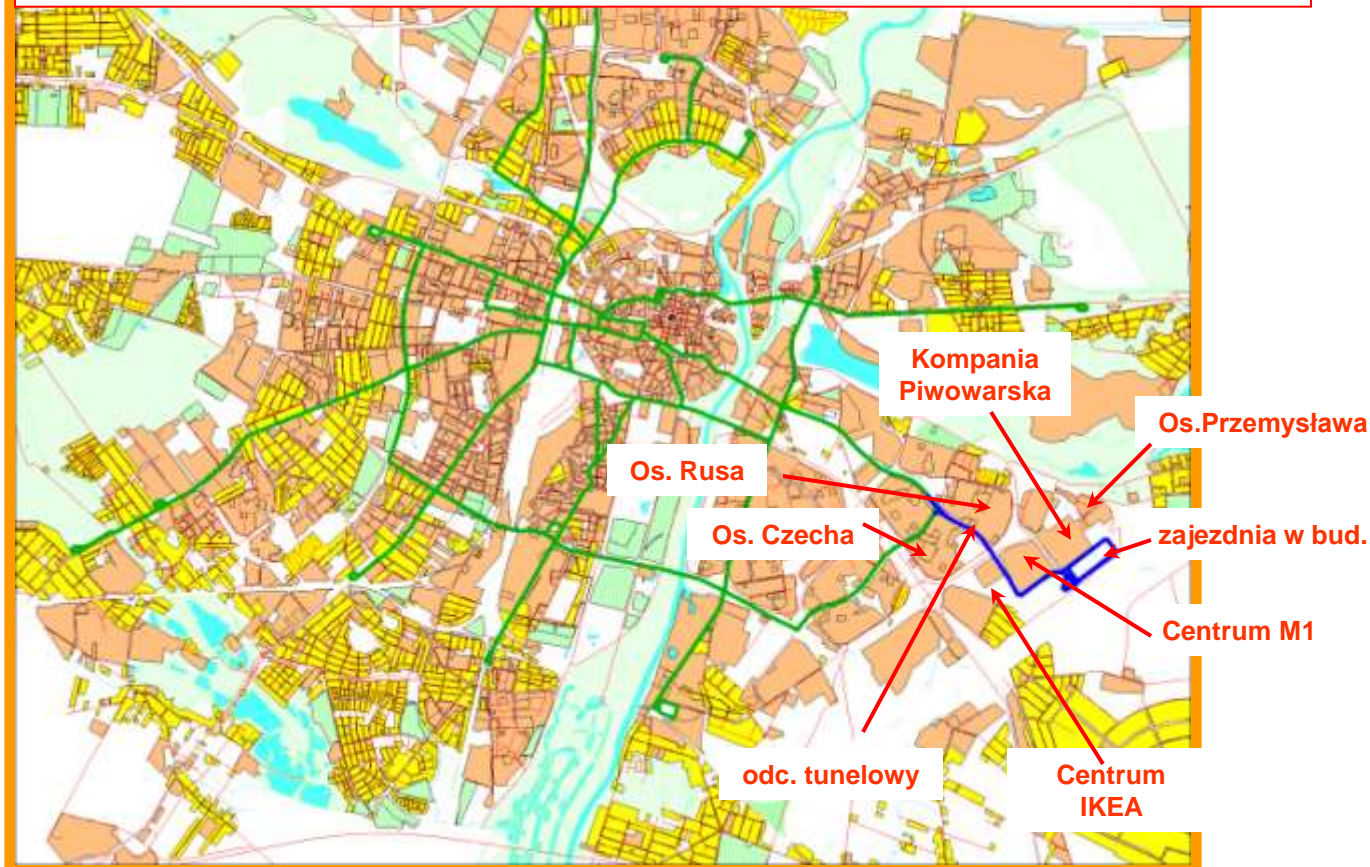
istn. zabudowa jednorodzinna

istn. os. wielo- i jedno-rodzinne „Różany Potok”

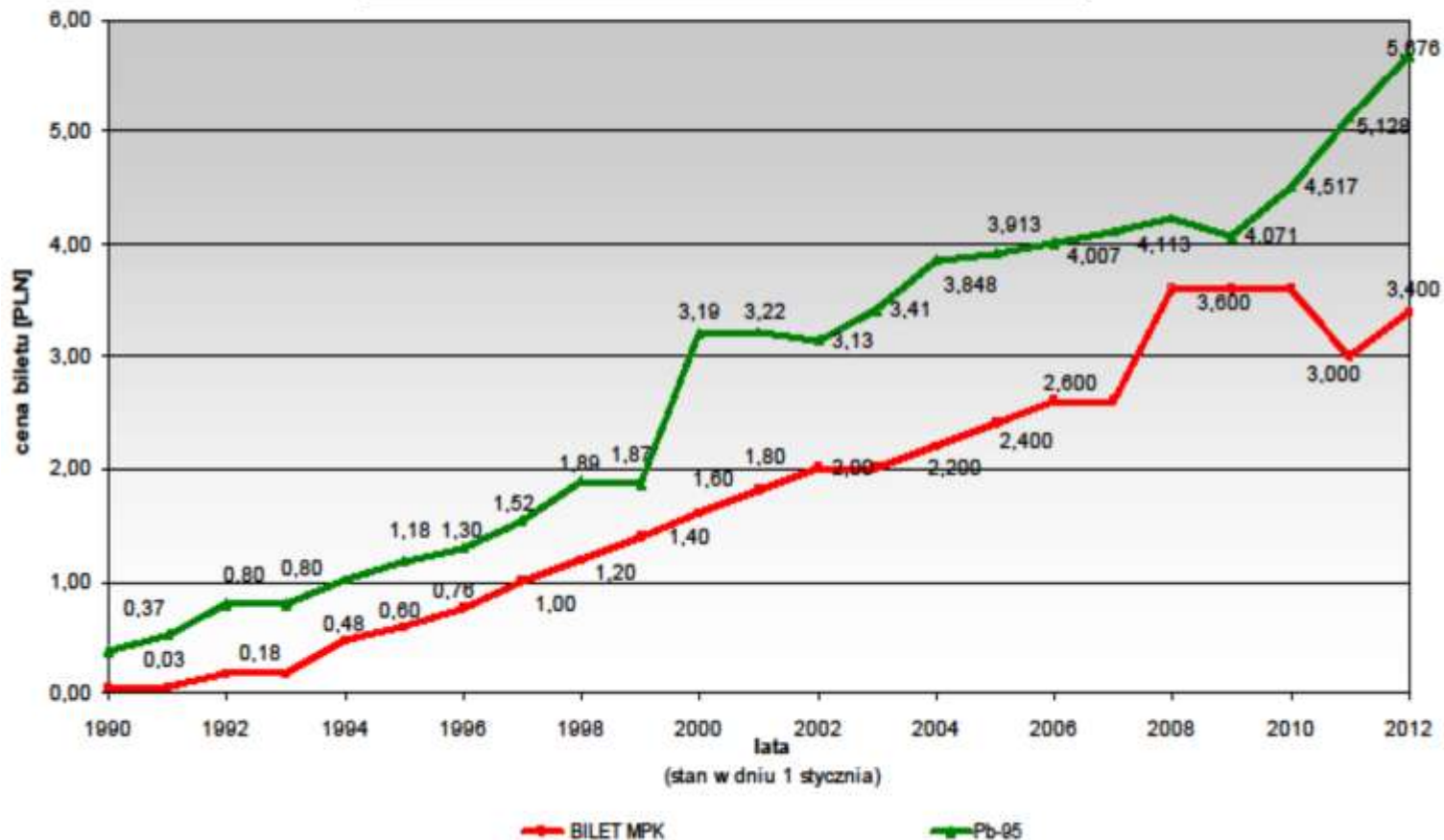
- jeden z najbardziej promowanych kierunków rozwoju sieci tramwajowej; (media; wnioski mieszkańców i samorządów pomocniczych);
- brak zgody Uniwersytetu na wprowadzenie tramwaju w „oś centralną”;
- wielowariantowa analiza wykazuje bezwzględny brak efektywności wydłużania PST;
- powszechny (w tym niektórych specjalistów) brak akceptacji dla wyników analizy;
- brak inicjatyw do wykonania kontreksperytyzy



- radykalna poprawa dostępności do osiedli mieszkaniowych; centrum handlowego i dużego zakładu pracy
- zapewnienie dojazdu do nowej zajezdni;
- możliwość zintegrowania z koleją;
- pierwszy tunel tramwajowy w Poznaniu;
- brak skomunikowania z Os.Przemysława;
- tunel – wymuszony „ekologicznie” - radykalnie przewyższył koszty;
- dotacja europejska zmienia rachunek ekonomiczny

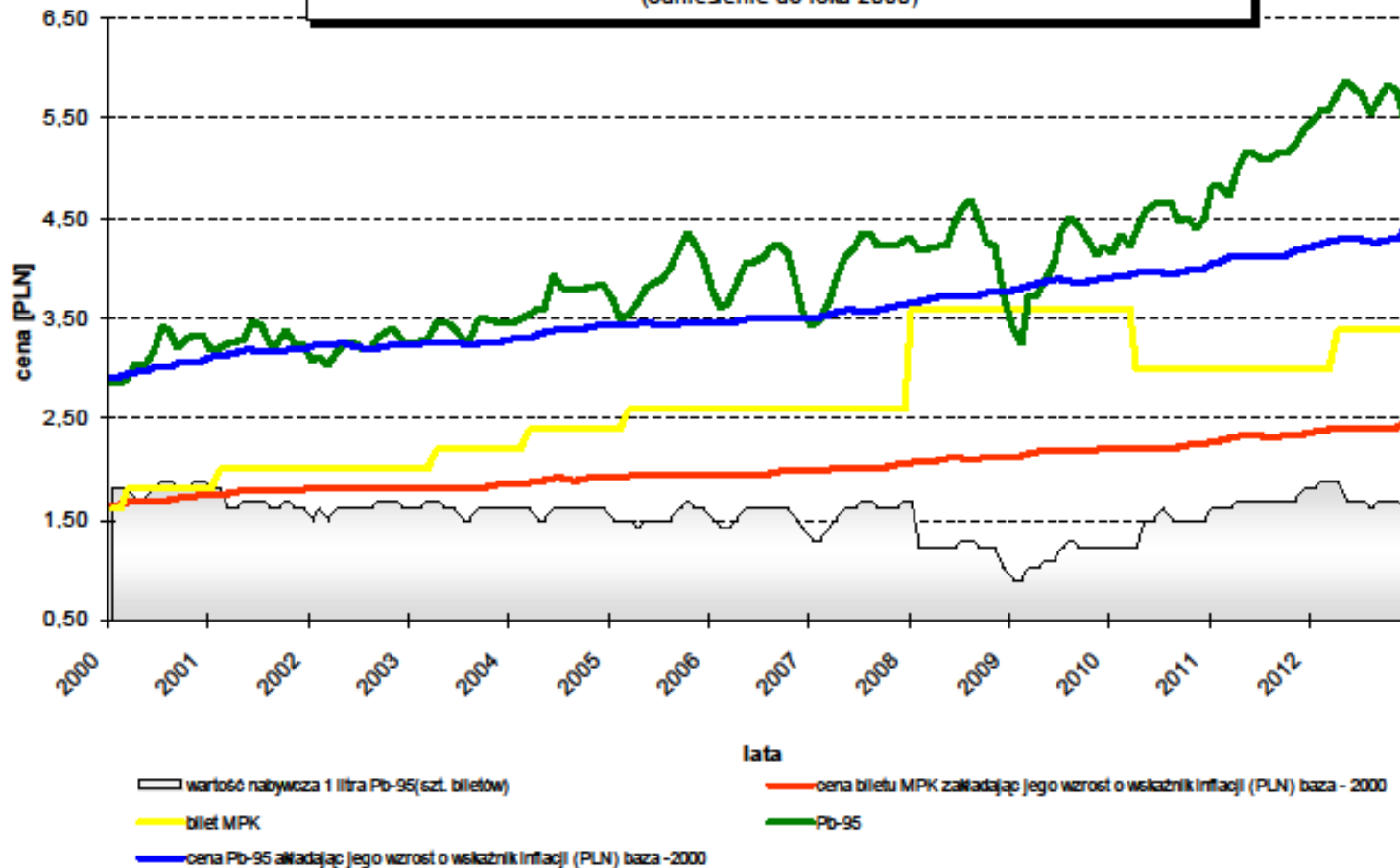


CENY BILETU MPK MIASTA POZNAŃ I Pb-95



- proporcjonalny, stały wzrost kosztów użytkowania samochodu i kom. publicznej;
- wzrost dotacji miasta do przewozów pasażerskich z ok.40 % w połowie lat 90-tych do 60% w 2012 r.

Rozkład rzeczywistej ceny biletu MPK miasta Poznania i ceny etyliny Pb-95, w porównaniu z cenami wg. inflacji liczonej od roku 2000 (odniesienie do roku 2000)



- wzrost kosztów użytkowania samochodu i kom. publicznej szybszy od inflacji....

Wyzwania:

- sieć komunikacyjna najtrwalszym elementem urbanizacji;
- planowanie transportu w perspektywie 50 i więcej lat;
- międzygminna koordynacja planowania;
- „wciągnięcie” kolei do obsługi przewozów miejskich i metropolitalnych;
- planowanie przestrzenne na terenach kolejowych w nowych warunkach prawnych;
- wysokie wymagania techniczne dla miejskich projektów transportowych (zwłaszcza dla węzłów integracyjnych);
- kompleksowość planów przestrzennych wobec cząstkowych projektów realizacyjnych;
- konieczność wsparcia eksperckiego przy niewielkich możliwościach finansowych samorządów;
- współpraca z inwestorami prywatnymi;
- wykorzystanie sprzyjającej atmosfery dla transportu publicznego (opinia publiczna; fundusze UE);
- tworzenie projektów zwiększających atrakcyjność otoczenia (rewitalizacja i rozwój);
- promocja transportu publicznego;

Bariery

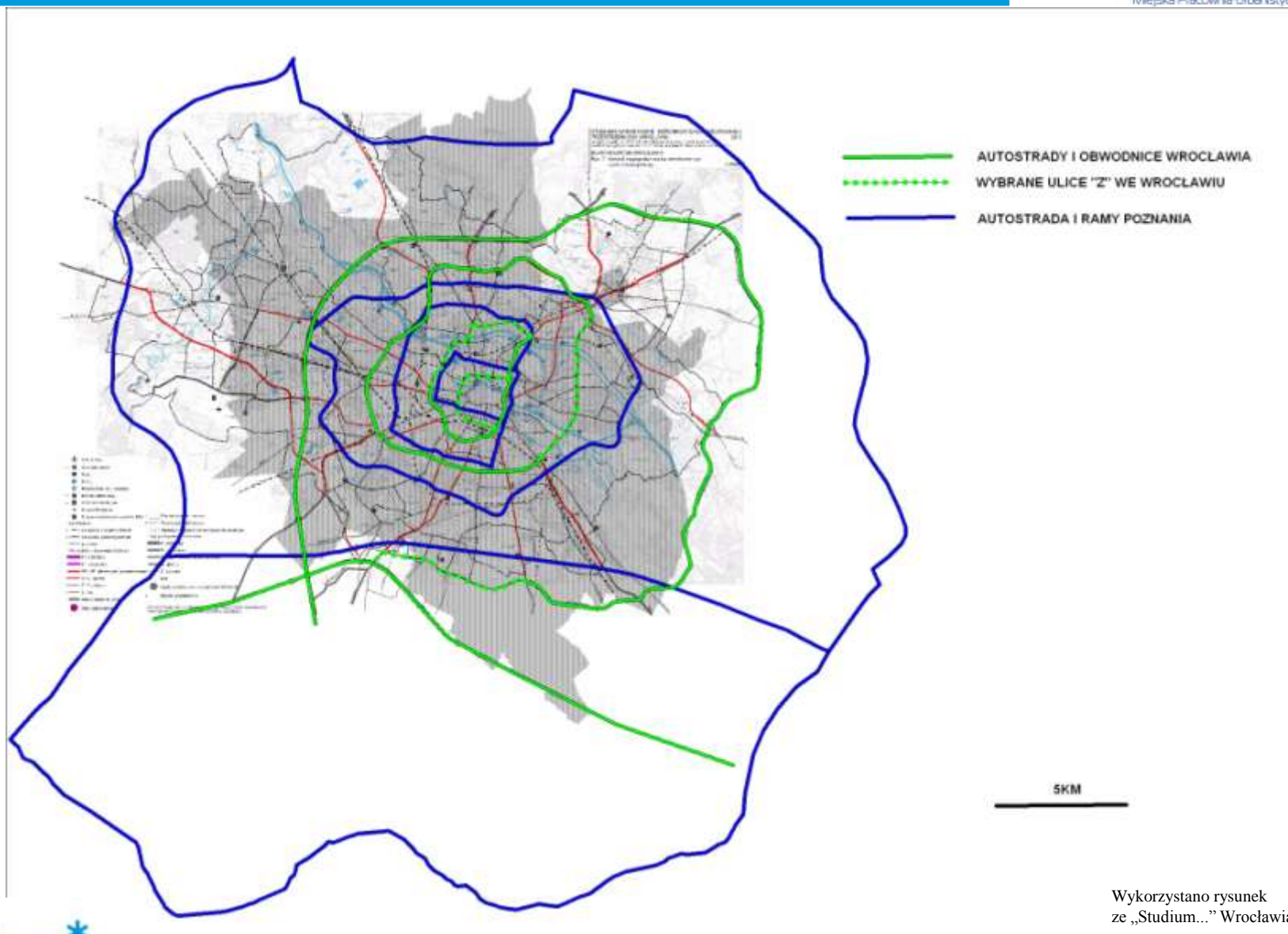
- *rozwój sieci komunikacji szynowej nie nadążający za zabudową;*
- *niedostrzeżona przez ustawodawcę rozbieżność czasookresu planowania przestrzennego i finansowego;*
- *niejasny status planowania metropolitalnego;*
- *rozmyta odpowiedzialność władzy za organizację i finansowanie przewozów metropolitalnych;*
- *„inercja” i rozbitcie organizacyjne służb kolejowych;*
- *zbyt kosztowne dla gmin mechanizmy prawne dla rezerwowania terenów pod infrastrukturę;*
- *brak wsparcia budżetów ponadgminnych dla transportu lokalnego;*
- *deklarowane poparcie dla rozwoju transportu publicznego często pozorne (NIMBY - „not in my backyard”);*
- *partykularyzm – inwestorski, lokalny (grup mieszkańców), branżowy, gminny i in.*
- *populistyczne oceny projektów; lekceważenie ekspertyz;*
- *lekceważenie planów przestrzennych przez administracje branżowe, posługujące się „specustawami”*
- *normy akustyczne blokujące stopniową poprawę – w środowisku i w obsłudze transportowej;*
- *koszty transportu publ. rosnące szybciej od inflacji i kosztów użytkowania samochodu;*

Woda Życia nie istnieje,
Ale zawsze warto po nią iść.

(Jacek Kaczmarek)

* Dziękujemy

Każde miasto jest inne – Obwodnice Wrocławia i Poznania



Wykorzystano rysunek
ze „Studium...” Wrocławia

Każde miasto jest inne – Obwodnice Wrocławia, Krakowa i Poznania

