

1. Przedmiotową inwestycję należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami oraz zasadami wiedzy technicznej. Podczas projektowania należy mieć na uwadze opracowania dotyczące przedmiotowej inwestycji przekazane w ramach etapu I, a także wyciągu z opracowania „Analiza możliwości poprowadzenia trasy tramwajowej na Naramowice z ukształtowaniem punktów przesiadkowych. Część 2”, którą opracował zespół w składzie: dr inż. Jeremi Rychlewski, mgr inż. Elżbieta Plucińska oraz mgr inż. Damian Kosicki (wg założeń pkt. 5 „Wybrany wariant”).

Projektowane rozwiązania techniczne powinny być oparte o:

- ❖ wytyczne ZTM, Zarządu Dróg Miejskich (ZDM) i warunki techniczne Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o. (MPK) – w zakresie układu torowo-sieciowego i drogowego;
- ❖ warunki techniczne poszczególnych gestorów, uwarunkowania prawne i Polskie Normy – w zakresie infrastruktury towarzyszącej;
- ❖ ewentualne wytyczne Plastyka Miejskiego i innych jednostek miejskich (np. WTIZ).

Zakres rzeczowo-przestrzenny projektu obejmuje budowę trasy tramwajowej oraz przebudowę układu drogowego na następujących odcinkach sieci drogowej miasta Poznania:

- skrzyżowanie ul. Wilczak, Szelągowska, Słowiańska, Naramowicka wraz z dowiązaniem projektowanej infrastruktury do układu zaprojektowanego w ramach prac nad etapem I inwestycji oraz istniejącego otoczenia infrastrukturalnego;
- ul. Szelągowska na odcinku od skrzyżowania z ulicami Wilczak, Naramowicka, Słowiańska do skrzyżowania z ulicami Garbary i Armii Poznań wraz z niezbędnym dowiązaniem do istniejącej infrastruktury w ul. Winogrody oraz Armii Poznań;
- ul. Garbary na odcinku od skrzyżowania z ulicami Armii Poznań i Szelągowską do skrzyżowania z ulicą Dominikańską – dowiązanie do stanu istniejącego;
- skrzyżowanie ul. Garbary, Małe Garbary i Estkowskiego, wraz z niezbędnym dowiązaniem do stanu istniejącego w kierunku mostu Chrobrego;
- ul. Małe Garbary i Wolnica, wraz z niezbędnym dowiązaniem do stanu istniejącego w ul. Solnej oraz na obszarze Pl. Wielkopolskiego.

Za niezbędne części opracowania uważa się (zgodnie ze Wskazaniem do Realizacji):

- Program funkcjonalno-użytkowy (PFU);
- Studium wykonalności (SW);
- Dokumentację środowiskową (wraz z uzyskaniem prawomocnej Decyzji).

2. Wytyczne do projektowania:

I. Ogólne:

- należy projektować wydzielone torowiska tramwajowe i tramwajowo-autobusowe (dopuszcza się wydzielenie wyłącznie organizacją ruchu), z uwzględnieniem

optymalnego dowiązania do istniejącej infrastruktury znajdującej się poza obszarem opracowania;

- przebudowę towarzyszącego układu drogowego inwestycji należy w miarę możliwości minimalizować, ale w uzgodnieniu z ZDM;
- należy projektować obustronne dojścia do przystanków transportu publicznego, a w przypadku gdy jest to niezasadne lub niemożliwe do zrealizowania, należy wykazać argumenty uzasadniające odstępianie od tej zasady w części opisowej opracowania (PFU).

II. Odcinek pętla Wilczak – ul. Garbary:

- zaprojektowanie przystanku tramwajowego na ul. Naramowickiej, dla którego przewidziano rezerwę terenową podczas prac nad etapem I o długości krawędzi peronowej = 45 m;
- torowisko należy prowadzić środkiem ul. Szelągowskiej;
- należy przewidzieć przystanek autobusowo-tramwajowy w okolicy skrzyżowania ul. Szelągowska i Winogrody (zgodnie z dokumentacją opracowaną przez zespół dr inż. Jeremiego Rychlewskiego).

III. Odcinek ul. Garbary – Małe Garbary:

- przystanek tramwajowo-autobusowy (o długości krawędzi peronowej = 45 m) należy zlokalizować zgodnie z dokumentacją opracowaną przez zespół dr inż. Jeremiego Rychlewskiego – z peronami symetrycznie zlokalizowanymi względem osi linii kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą pozwalającą na zminimalizowanie czasu przesiadki pomiędzy wszystkimi środkami transportu w ramach węzła „Poznań Garbary”;
- należy przeprowadzić analizę optymalnej lokalizacji torowiska tramwajowo-autobusowego w przekroju ul. Garbary pod kątem lokalizacji przystanku autobusowo-tramwajowego bezpośrednio pod wiaduktem kolejowym oraz w kontekście dalszego zagospodarowania ul. Garbary;
- z uwagi na istniejącą zabudowę w ciągu ul. Garbary na odcinku od ul. Grochowe Łąki do skrzyżowania z ulicami Małe Garbary i Estkowskiego dopuszcza się możliwość prowadzenia torowiska tramwajowego razem z ruchem pojazdów samochodowych, jednakże wyłącznie w kierunku Wilczaka.

IV. Skrzyżowanie ulic Małe Garbary/Garbary/Estkowskiego

- w obrębie skrzyżowania wszystkie przystanki należy projektować w formie przystanków tramwajowo-autobusowych o długości krawędzi peronowej = 65 m, w każdym kierunku za skrzyżowaniem, przy czym ich lokalizacja powinna być możliwie maksymalnie przybliżona do tarczy skrzyżowania;
- geometrię skrzyżowania należy wariantować w oparciu o lokalizację torowiska na odcinku ul. Małe Garbary – Wolnica – Solna opisanego w pkt. 2 V;

- należy przewidzieć możliwość prowadzenia trasy tramwajowej w ciągu ul. Garbary w kierunku Pl. Bernardyńskiego w przyszłości;

V. Odcinek ul. Małe Garbary – Wolnica – Solna

- lokalizację torowiska należy wariantować względem pozostawienia w istniejącej formie (wariant I) oraz względem przeniesienia w pas rozdziału w okolicy Pl. Wielkopolskiego (wariant II);
- należy zaprojektować przystanek: w wariantcie I – tramwajowy, w wariantcie II – tramwajowo-autobusowy w rejonie skrzyżowania z ulicami Św. Wojciecha / Wroniecka / Bóźnicza, oba na możliwie prostym odcinku trasy tylko w kierunku Śródky;

VI. Odcinek ul. Estkowskiego – Chwaliszewo (dowiązanie do istn. infr.)

- należy zaprojektować wjazd i wyjazd z torowiska tramwajowo-autobusowego w rejonie ul. Szyperskiej;
- należy zaprojektować przystanek tramwajowo-autobusowy w kierunku Śródky za skrzyżowaniem z ul. Garbary (w ramach skrzyżowania – pkt. 2 IV);

VII. Odcinek ul. Garbary – Dominikańska (dowiązanie do istn. infr.)

- należy zaprojektować przystanek autobusowy (z uwzględnieniem rezerwy terenowej na realizację w przyszłości przystanku tramwajowo-autobusowego o długości krawędzi peronowej = 65 m) w kierunku Pl. Bernardyńskiego, za skrzyżowaniem z ul. Małe Garbary / Estkowskiego (w ramach skrzyżowania – pkt. 2 IV).

Z-CA DYREKTORA
ds. Publicznego Transportu Zbiorowego
i Inwestycji
Henryk Spychalski

