



Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
zarejestrowana w Sądzie Rejonowym w Poznaniu - KRS 0000067030
ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań

Studio ADS 2 sp. z o.o. s.k.
ul. Mostowa 11/11
61-854 Poznań

Poznań, dnia 11 grudnia 2017 r.

Nasz znak: IT3-072CE-9/2017

L. dz.: 437/2017

L.dz. ZWI: 1656/H

Dot.: opiniowanie „studium projektowego dla zakresu 3 w ramach projektu CENTRUM – POZNAŃ OD NOWA”

W odpowiedzi na Wasze pismo nr ADS_DVP_20_LIS_2017_MPK z dnia 20.11.2017 r. informuję, że opiniuję pozytywnie przesłane studium projektowe z uwagami, które stanowią załącznik do niniejszego pisma.

załącznik:

1. uwagi – 1 egz.

Z poważaniem

**Z-ca Dyrektora Technicznego
ds. Infrastruktury**

Adam Majchrzycki

otrzymuje:

1. adresat,
2. IT2,
3. a/a

centrala: 61 839 60 00
zarząd: 61 839 60 11
fax: 61 839 60 09
sekretariat@mpk.poznan.pl

sprawę prowadzi:
Marek Paluszkiewicz tel.: 61 839 7367

kapitał zakładowy: 362 651 500 zł
NIP: 777-00-05-132



1. W zakresie 1 nie przewiduje się wykonania odcinka torów w ul. Ratajczaka po północnej stronie ul. św. Marcin.
2. W zakresie 1 nie przewiduje się wbudowania rozjazdu i skrzyżowania torów umożliwiających skomunikowanie ul.: św. Marcina i 27 Grudnia z Ratajczaka,
3. W zakresie 2 nie przewiduje się wykonania robót w ul. Ratajczaka i ul. św. Marcin opisanych w pkt 1 i 2 (wg zapisów zawartych w studium).
4. Zakres 3 podobnie jak zakres 2 nie przewiduje robót w północnej części ul. Ratajczaka i na skrzyżowaniu z ul. św. Marcin.
5. W pkt 3 i 7 opisu przewiduje się jednorodne wykończenie /nawierzchnię/ jezdni, chodnika i dróg rowerowych. Brak informacji o nawierzchni w pasie torowiska; na rysunku nr DR-00-002 wskazuje się na nawierzchnię bitumiczną w torowisku (ul. Niezłomnych) podana opcja nie jest zgodna z opisem. Doświadczenie z Kaponiery i ul. Dąbrowskiego (odcinek Żeromskiego - Botaniczna) wskazuje na konieczność innego rozwiązania dla nawierzchni w torowisku np.: nawierzchnia betonowa.
6. W pkt 4.1 opisu na odcinku św. Marcin - Taczaka zakłada się prowadzenie ruchu samochodowego po torowisku w jednym kierunku. Istnieje obawa, że pojazdy uprzywilejowane mogą jechać w stronę przeciwną i na przystanku przy ul. Powstańców Wlkp. zamiast po torowisku pojadą po drodze rowerowej (jak po drugiej stronie na tzw. przystanku wiedeńskim). Uważamy, że oba perony powinny być typu antyzatoka lub peron wiedeński wykonać po stronie wschodniej ul. Ratajczaka. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć łuków przeciwnych na skrzyżowaniu i jednocześnie umożliwi „dosunięcie” peronów do skrzyżowania z ul. Powstańców Wlkp..
7. Brak przejścia dla pieszych z drugiej strony peronu przystanku przy ul. Powstańców Wlkp.; pasażer z tramwaju do CH Stary Browar pójdzie najkrótszą drogą; należy zastosować rozwiązanie jak na przystankach przy węźle rozjazdowym.
8. Usytuowanie przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu z ul. Powstańców Wielkopolskich (od strony Starego Browaru) powoduje marginalizację węzła rozjazdowego Wierzbicice - nie jest węzłem przesiadkowym,
9. "Rondo" na skrzyżowaniu Kościuszki - Niezłomnych - z opisu na rys. nr DR-00-002 wynika, że jego powierzchnia ma być częściowo wyniesiona. Pod taborem szynowym musi być utrzymana skrajnia budowli, która wynosi 50 mm nad główkę szyny, w praktyce w pasie 100 mm z każdej strony szyny nic nie powinno wystawać powyżej główki szyny. Parametry wyspy centralnej i jezdni wokół muszą umożliwiać ruch autobusowy.
10. Szerokość pasów ruchu jest niejednakowa i wynosi od 3,00 m. do 3,55 m.; szerokość peronów w ul. Wierzbicice wynosi 4,00 m i jest mało korzystna dla prawidłowego oznakowania poziomego dla osób z niepełnosprawnościami wg wprowadzanych standardów przez UM Poznania; dla uspokojenia ruchu samochodowego należy ograniczyć szerokość pasów ruchu do 3,00 m, która jest na większości jezdni w przedstawionym studium.
11. Na skrzyżowaniu Wierzbicice - Matyi przejścia dla pieszych zlokalizowano w pasie części ruchomych zwrotnic (iglice) najazdowych; rozwiązanie niedopuszczalne, ew. za zgodą odpowiedzialnych za ruch rowerowy można w tym miejscu prowadzić drogi rowerowe.
12. Proponujemy wykorzystać przestrzeń pomiędzy przejściami dla pieszych w ul. Matyi dla wydłużenia peronów do 60,0 m. Powyższe nie przeszkodzi w zmianie lokalizacji przejścia sygnalizowanej w pkt wyżej (10).

13. Likwidacja zejść w tunel pod skrzyżowaniem ulic i przebudowa trzech z czterech wejść do podziemia może być straconym kosztem o znacznej wartości - przejścia w poziomie jezdni zaborą chętnych do korzystania z przejścia podziemnego; korzystniej całą konstrukcję zasypać/zlikwidować; ew. zastanowić się nad dwoma zejściami od strony parku (Niezlomnych i Matyi) - dobudowanie konstrukcji przejścia podziemnego dla dwóch zejść czy zmiana usytuowania i wykonanie jednego zejścia,
14. W przyszłości należy spodziewać się znaczących utrudnień w organizacji ruchu samochodowego przy jeździe tramwaju na kierunku z ul. Ratajczaka. Przewidywany tabor o długości 45,0 m (wprowadzany od roku 2021 do eksploatacji) stojąc przed węzłem rozjazdowym na ul. Niezlomnych uniemożliwi wjazd samochodów w al. Niepodległości od strony ul. Królowej Jadwigi, Wierzbicice i z ul. Matyi, gdyż zablokuje skrzyżowanie Królowej Jadwigi/Niezlomnych/Niepodległości.
15. Należy zachować odpowiednią odległość słupów trakcyjnych od elementów układu drogowego – jezdni, torowiska oraz ścieżek rowerowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, w tym wytycznymi Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu.
16. Przypominamy, że zgodnie z normą PN-K-92002 dla słupa zlokalizowanego w chodniku odległość pomiędzy ścianą czołową a skrajną, najbliższą szyną musi wynosić przynajmniej 1,5 m, dla słupa na przystanku 2,5 m. Natomiast odległość słupa od strony jezdni uzależniona jest od klasy ulicy.
17. Zwracamy uwagę na konieczność zachowania swobodnego dostępu do podwieszeń na słupach trakcyjnych i dojazdu do słupów trakcyjnych (stanowiska dla pojazdów) – m.in. w kontekście projektowanej i istniejącej zieleni.
18. Nie wyrażamy zgody na umieszczanie panelów reklamowych na słupach trakcji.
19. Na słupach trakcyjnych dopuszczamy instalację oświetleniową i ewentualnie monitoring miejski (pod warunkiem, że nie znajdują się lub nie są projektowane urządzenia i osprzęt będący pod napięciem trakcji tramwajowej). Nie wyrażamy zgody na projektowanie nowych słupów i rozmieszczanie na nich wysięgników z sygnalizatorami i detektorami ruchu pojazdów oraz konstruowanie bram sygnalizacji świetlnej dla ruchu samochodowego na słupach trakcyjnych (nie dotyczy ew. sygnalizatorów dla ruchu tramwajowego). Takie rozwiązania kolidują mechanicznie z podwieszeniami sieci oraz stwarzają dodatkowe zagrożenia i utrudnienia przy eksploatacji, konserwacji i naprawach. Dopuszczamy umieszczenie sygnalizatorów bez wysięgów w zakresie wysokości jak dla sygnalizatorów dla pieszych i rowerzystów. Zabrania się: łączenia konstrukcji słupa z przewodami PE, N lub PEN.
20. Sygnalizację świetlną wraz z konstrukcjami wsporczymi zaprojektować starając się maksymalnie wyprowadzić poza strefę odciągów (poprzeczek) ze szczególnym uwzględnieniem elementów trakcji będących pod napięciem.
21. Wszelkie dodatkowe urządzenia na słupach trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych (szczegółowo techniczne mocowania) muszą być uzgodnione w MPK Poznań Sp. z o.o.
22. Dodatkowo zwracamy uwagę, że w istniejących rozwiązaniach zdarza się, że poprzeczki zlokalizowane w strefie wideodetekcji ruchu samochodowego powodują zakłócenia informacji.
23. Na terenie parku Kasprowicza znajduje się kanalizacja kablowa (ze studniami kablowymi) dla kabli trakcyjnych, które zostały wyprowadzone na słup trakcyjny w międzytorzu na wysokości przystanków w ul. Matyi. Dla proponowanego układu słupów trakcyjnych kabel należy przeprojektować wraz z wyprowadzeniem na słup trakcyjny.
24. W opracowaniu sterowania ruchem prosimy o uwzględnienie konieczności zlokalizowania w torowisku pętli „dalekich”, które pełniłyby pomocniczo i awaryjnie funkcję detekcji dla potrzeb sygnalizacji świetlnej (utrzymania płynności ruchu tramwajowego).

25. Projekt budowlany w zakresie infrastruktury torowo - sieciowej m.in. z uwzględnieniem sieci trakcyjnej oraz układu zasilania i sterowania zwrotnic należy uzgodnić w MPK Poznań Sp. z o.o. na zasadach jak w przedłożonych warunkach dla pozostałych zakresów przebudowy „Centrum – Poznań od Nowa”.

