

## Poznań: kolejny etap trasy na Naramowice

Utworzono: środa, 13, luty 2019 11:34

---



Poznańskie Inwestycje Miejskie przygotowały już większość najważniejszych dokumentów i mogą składać wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla drugiego etapu trasy tramwajowej na Naramowice. To kluczowy moment - dzięki temu będzie można dokładniej oszacować koszty i ubiegać się o unijne dofinansowanie inwestycji.

Kolejnym etapem działań będą konsultacje społeczne, dotyczące proponowanych przez wykonawcę koncepcji rozwiązań.

Gotowa dokumentacja pozwoli PIM złożyć wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji drugiego etapu najważniejszej inwestycji komunikacyjnej Poznania, jaką jest budowa trasy tramwajowej na Naramowice. Od rozpoczęcia prac nad koncepcją i programem funkcjonalno-użytkowym minęło zaledwie pół roku.

Tymczasem zasadniczy kształt pasa drogowego oraz przebieg trasy tramwajowej na odcinku od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do skrzyżowania ul. Estkowskiego i Małe Garbary jest już znany i uzgodniony z jednostkami miejskimi (ZDM, ZTM, MIR i MPK). W najbliższym czasie będzie też uzgadniany z Wydziałem Urbanistyki i Architektury UMP oraz z Miejskim Konserwatorem Zabytków.

- To bardzo ważny moment w procesie projektowania kolejnego odcinka linii tramwajowej na Naramowice, to jest z Garbar do pętli Wilczak - podkreśla Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta Poznania. - Przygotowywane dokumenty pozwolą nie tylko dokładniej oszacować koszty drugiego etapu inwestycji, ale też umożliwią skoordynowanie go z powstającym obecnie pierwszym etapem tramwaju na Naramowice. Decyzja uzyskana na podstawie tej dokumentacji pozwoli nam skutecznie ubiegać się o unijne dofinansowanie na drugi etap tej trasy. Nasze działania poprzedzą oczywiście konsultacje społeczne.

Planowana trasa tramwajowa od pętli Wilczak przez ul. Szelągowską do

## Poznań: kolejny etap trasy na Naramowice

Utworzono: środa, 13, luty 2019 11:34

---

skrzyżowania ul. Estkowskiego i Małe Garbary zagwarantuje priorytet komunikacji publicznej. Poruszanie się po niej będzie efektywne i funkcjonalne dla wszystkich użytkowników. Skrzyżowania zaplanowano tak, by ich przepustowość była jak najlepsza.

Podczas przygotowania niezbędnej dokumentacji konieczne było ustalenie przebiegu torowiska tramwajowego pod wiaduktem kolejowym Poznań Garbary. Co ważne, budowa torowiska w tym miejscu nie będzie oznaczała konieczności całkowitego zamknięcia linii kolejowej E20 z Berlina do Warszawy. Przy planowaniu tego elementu uwzględniono zarówno przeprowadzoną już modernizację dworca Poznań Garbary, jak i możliwą w przyszłości, analizowaną przez PKP, budowę trzeciego i czwartego toru kolejowego.

Pod wiaduktem kolejowym Poznań Garbary znajdzie się przystanek tramwajowo-autobusowy, który będzie pełnił funkcję węzła przesiadkowego w pełnym tego słowa znaczeniu. W tym miejscu będzie można korzystać nie tylko z komunikacji tramwajowej i autobusowej, lecz również z kolejowej i rowerowej. W pobliżu powstaną miejsca postojowe dla samochodów i rowerów.

Torowisko pod wiaduktem kolejowym to nie jedyny trudny odcinek, z którym musieli poradzić sobie projektanci. Do skomplikowanych zadań należało również ustalenie jej przebiegu przez tzw. wąskie gardło - między ul. Grochowe Łąki a Estkowskiego i Małe Garbary. Niełatwe było też zaprojektowanie skrzyżowania ul. Estkowskiego i Małe Garbary tak, by ominąć i ocalić istniejący obecnie klin zieleni. Układ tego skrzyżowania stworzy również możliwość wyprowadzenia w przyszłości trasy tramwajowej w ul. Garbary.

Dokumentacja przygotowana do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drugiego etapu trasy tramwajowej na Naramowice ma również duże znaczenie dla prac związanych z trwającą już realizacją pierwszego etapu tej inwestycji. Odcinki obu etapów łączą się na wysokości skrzyżowania ul. Słowiańskiej, Naramowickiej i Wilczak. Koordynacja projektowych założeń ich połączenia obniży koszt przebudowy tego skrzyżowania przed uruchomieniem całej linii.

Kolejnym etapem działań będą konsultacje społeczne, dotyczące proponowanych przez wykonawcę koncepcji rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych. Ich przeprowadzenie planowane jest na drugi kwartał 2019 r.

Źródło: PIM