

Radostław Bul¹

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ POZNANIA JAKO ELEMENT PROGRAMU INWESTYCYJNEGO MIASTA GOSPODARZA TURNIEJU EURO 2012

Artykuł prezentuje przegląd najważniejszych inwestycji w rozwój komunikacji tramwajowej w Poznaniu. Skupiono się przede wszystkim na projektach rozwoju sieci tramwajowej, nie zapominając jednakże o inwestycjach taborowych. W celu zaznajomienia czytelnika ze specyfiką sieci tramwajowej miasta przygotowano rozdział dotyczący stanu obecnego i planowanej rozbudowy sieci. Najważniejszym elementem artykułu jest prezentacja dwóch powstających tras tramwajowych – przedłużenia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju oraz budowy trasy na Franowo wraz z zajezdnią. Przedstawiono także pozostałe ważne projekty modernizacji infrastruktury w związku z organizacją przez Poznań turnieju EURO 2012.

Wprowadzenie

Wielkie imprezy sportowe od wielu lat stanowią silny bodziec do rozwoju i poprawy infrastruktury w państwach i miastach, które je organizują. Możliwość goszczenia dużych zawodów sportowych o znaczeniu światowym daje szansę na przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru dzięki dynamicznym procesom inwestycyjnym, które na nim zachodzą. Procesy te determinuje nie tylko konieczność przygotowania się do przyjęcia gości z wielu państw, ale również potrzeba stworzenia infrastruktury, która będzie użyteczna także po zakończeniu dużej imprezy sportowej. Najważniejszym zadaniem jest jednak wykorzystanie w taki sposób imprezy sportowej, by ta stymulowała gospodarkę nawet po zakończeniu samych rozgrywek [2]. Jak twierdzi Bale [1] „duże imprezy sportowe stają się symbolami wielu miast na całym świecie, przyczyniając się do ich promocji oraz rozwoju społeczno-gospodarczego”.

Okazja goszczenia przez polskie miasta turnieju EURO 2012 ma szansę przełożyć się na zwiększenie tempa ich roz-

woju. Dotyczy to szczególnie infrastruktury transportowej, która w Polsce jest nadal czynnikiem warunkującym prawidłowe funkcjonowanie miast i regionów. W przypadku Poznania możliwość goszczenia kibiców w ramach EURO 2012 stanowi nie tylko cel stricte prestiżowy, ale powinna być przede wszystkim stymulatorem prorozwojowym. Obok potrzeby budowy ważnych obiektów z punktu widzenia organizacji turnieju jak Stadion Miejski czy też infrastruktura społeczna (Szpital Chorób Zakaźnych, nowa siedziba Komendy Miejskiej Policji), szczególnie istotne może być wzmocnienie procesów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu miejskiego i regionalnego. Dzięki bodźcowi, jakim jest goszczenie turnieju oraz możliwości wykorzystania środków unijnych, miasto ma szansę na szybsze i większe inwestycje infrastrukturalne, niż było to możliwe do tej pory. Szczególnie ważny jest rozwój transportu miejskiego, którego najistotniejszym elementem w warunkach Polski jest komunikacja tramwajowa. Bardzo często to właśnie sieć tramwajowa stanowi podstawowy układ komunikacyjny, przez to w wielu ośrodkach miejskich tramwaj jest traktowany jako główny środek transportu publicznego. Dobrze funkcjonujący, szybki tramwaj może również stanowić alternatywę dla znacznie droższego w budowie metra, o czym mogą świadczyć przykłady tras tramwajowych w Krakowie czy Poznaniu. Zalety tego środka transportu wskazują jednoznacznie na potrzebę rozwoju komunikacji tramwajowej w Polsce.

W ostatnich latach w kraju niewątpliwie doszło do intensyfikacji inwestycji w rozwój tego środka transportu. Związane jest to nie tylko z okazją goszczenia turnieju EURO 2012, ale przede wszystkim z możliwością otrzymania dofinansowania z budżetu Unii Europejskiej w okresie programowania 2007–2013. To właśnie narzędzie w postaci środków unijnych jest podstawą boomu inwestycyjnego w rozwój transportu tramwajowego w kraju. Najlepszym przykładem miasta w Polsce intensywnie inwestującego w rozbudowę sieci tramwajowej jest Kraków. Pod koniec roku 2011 w mieście oddano już trzecią trasę (na Ruczaj) wybudowaną w obecnej perspektywie budżetowej UE (pozostałymi projektami są tunel KST i trasa do Małego

¹ Mgr, Zakład Systemów Osadniczych i Organizacji Terytorialnej, Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM, bul@amu.edu.pl

Płaszowa). Także inne polskie miasta rozbudowują lub planują rozbudowę swoich sieci (m.in. Bydgoszcz, Szczecin, Wrocław, Warszawa, Poznań), a nawet budowę sieci od podstaw (najbardziej zaawansowane prace w Olsztynie). Wyraźne ożywienie widoczne jest także w kwestii zakupu nowego taboru tramwajowego. Większość dużych miast w ostatnich latach zakupiło nowoczesny niskopodłogowy tabor tramwajowy zarówno od producentów krajowych (Pesa Bydgoszcz, Solaris Bus & Coach), jak i zagranicznych (Skoda, Bombardier).

Sieć tramwajowa Poznania – historia, stan obecny oraz plany rozwoju

Układ sieci tramwajowej miasta Poznania został ukształtowany w ciągu ponad 130 lat funkcjonowania w mieście tego środka transportu. Pomysłodawcami i twórcami tramwaju w Poznaniu byli dwaj berlińscy przedsiębiorcy – Otto Reymer i Otto Masch. Pierwszy regularny tramwaj konny wyruszył na ulicę miasta 21 lipca 1880 roku i obsługiwał trasę z dworca głównego na Stary Rynek. W tymże roku powstała pierwsza w mieście i funkcjonująca do końca 2010 roku zajezdnia tramwajowa w dzielnicy Jeżyce, przy obecnej ulicy Gajowej. Pierwsze tramwaje elektryczne na ulicach Poznania pojawiły się w 1898 i obsługiwały 3 linie:

- z dworca głównego na Ostrów Tumski przez Stary Rynek,
- z Rynku Jeżyckiego na Wildę,
- z dworca głównego na Garbary.

W kolejnych latach powstawały trasy na Górczyn, pl. Sapieżyński (pl. Wolności), Śródkę, Sołacz, Dębiec i Grunwald. W dwudziestolecu międzywojennym tramwaj zaczął docierać na Golęcın, Dębinę, Ogrody i Winiary (Dutkiewicz, 2005). Intensywny rozwój sieci tramwajowej nastąpił także w latach powojennych. W wyniku działań zbrojnych znaczna część infrastruktury uległa uszkodzeniu, zdecydowano się wówczas na odbudowę podstawowego szkieletu sieci, a także rozpoczęto inwestycje w celu objęcia jej zasięgiem jak największej części miasta. W latach 50. dwudziestego wieku powstały trasy na Junikowo, Starołękę, Miłostowo, Rataje, Winogrody i Wilczak, z kolei w latach 70. oddano do użytku trasy na Śródkę, Winiary oraz osiedle Lecha, a także wzdłuż ulic Hetmańskiej, Reymonta i Przybyszewskiego. Ostatnim dużym projektem oddanym przed zmianą ustroju społeczno-gospodarczego była trasa przebiegająca na tzw. Górnym Tarasie Rataj (GTR).

Największą inwestycją w transport zbiorowy w historii miasta była budowa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, który przez mieszkańców zwany jest Pestką (nazwa pochodzi od skrótów PST). Trasa, która powstała jako alternatywa dla znacznie droższego metra, według wstępnej koncepcji miała mieć charakter premetra i stanowić samodzielny system transportowy. Budowa PST rozpoczęła się w 1981 roku i początkowo zakładano, że będzie ona trwała około 4 lat. Niestety ze względu na problemy z finansowaniem inwestycji czas budowy PST uległ wydłużeniu. Zmieniła się także koncepcja wykorzystania trasy. Zrezygnowano z utwo-

żenia niezależnego systemu transportowego, odrzucono także pomysł zintegrowania PST z siecią kolejową. Ostatecznie trasa została włączona do istniejącej infrastruktury tramwajowej. Należy w tym miejscu dodać, iż linia spełnia w zasadzie wszystkie parametry środka transportu zwanego premetrem. Jest w 100% bezkolizyjna, przebiega w głębokim wykopie i na prawie kilometrowej estakadzie. Tramwaj pokonuje 6,1 kilometra trasy PST w ciągu 12 minut, co daje średnią prędkość ponad 30 km/h. Pozwala to zaklasyfikować PST jako szybki tramwaj. Trasa została oddana do użytku w lutym 1997 (wg MPK Poznań).

Ostatnią inwestycją w sieć tramwajową w mieście było oddanie w 2007 trasy łączącej ulicę Kórnicką z placem Wiosny Ludów. Odcinek ten wraz z istniejącą wcześniej trasą Kórnicką zwany jest Ratajskim Szybkim Tramwajem. W przeciwieństwie jednak do trasy PST nie jest on całkowicie bezkolizyjny, co wpływa na znacznie niższą prędkość handlową odcinka, w porównaniu z trasą szybkiego tramwaju na Piątkowo.

Obecna sieć tramwajowa Poznania obsługiwana przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne liczy łącznie 135,4 kilometra pojedynczego toru. Ogólna długość wszystkich torów, łącznie z torami zajezdniowymi i na pętlach tramwajowych, wynosi 158,3 kilometra [5]. Dane te wskazują, że poznańska sieć jest jedną z najdłuższych w kraju, po warszawskiej, górnośląskiej, krakowskiej, łódzkiej i wrocławskiej. Łączna długość tras wynosi 65,6 kilometra, a długość 19 dziennych linii tramwajowych liczy 216,7 kilometra. Dodatkowo należy wspomnieć o jednej linii nocnej, kursującej po trasie PST, której długość wynosi 8 kilometrów.

Analizując układ poznańskiej sieci pod kątem topologii, należy stwierdzić, że poznańska sieć tramwajowa jest układem mieszanym, któremu najbliższym do układu gwiazdowego. Punktem centralnym sieci jest niewątpliwie rondo Kaponiera, w którym krzyżują się trasy 12 spośród 19 linii dziennych. Poznański układ można także zaklasyfikować jako układ z punktem centralnym rozciągniętym na 3 węzły (zwany czasami jako układ – drzewo). Obok ronda Kaponiera dwoma węzłami, które pełnią podobne funkcje, są skrzyżowania przy moście Teatralnym (13 linii na północ od Kaponiery) oraz moście Dworcowym (8 linii – na południe od Kaponiery). Analizując sieć pod kątem topologii, można dostrzec również załączki innego układu – pierścieniowego. Tworzy ją trasa zataczająca półokrąg od Ogrodów, ulicami Żeromskiego, Przybyszewskiego, Reymonta na zachodzie, od południa ulicą Hetmańską i Chartowo od wschodu, aż do pętli na osiedlu Lecha.

Gęstość sieci w ścisłym centrum miasta (liczonym jako obszar wewnątrz I ramy komunikacyjnej) jest wysoka (w niektórych miejscach wręcz zbyt wysoka, co czyni ją nieefektywną) i wynosi 6,8 kilometra pojedynczego toru/km² powierzchni (dla całego miasta wskaźnik ten wynosi 0,51 km/km²). W celu poprawy efektywności planuje się zmiany ukształtowania sieci. Podstawowym problemem poznańskiej sieci jest jej zbyt mały zasięg przestrzenny. Wynika to z faktu, że Poznań bardzo dynamicznie rozwijał się po II

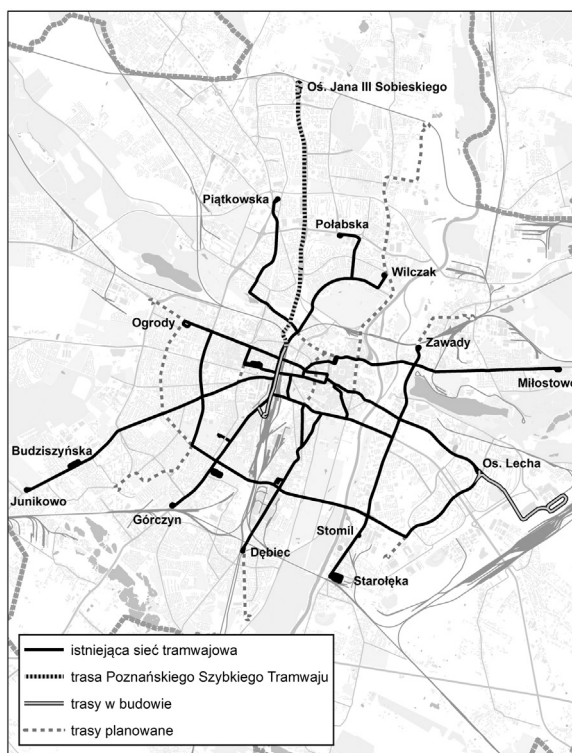
wojnie światowej, natomiast duża część sieci została ukształtowana wcześniej. Obecna sieć tramwajowa Poznania wyznacza w zasadzie granicę szeroko rozumianego śródmieścia, z niewielkimi odstępstwami od tej reguły. Jedynie trasy na Junikowo, Miłostowo oraz trasa PST docierają niemalże do granic miasta. Nie oznacza to jednak, iż ich zasięg jest wystarczający. W każdym z wymienionych kierunków intensywnie rozwija się budownictwo mieszkaniowe, także poza granicami Poznania (m.in. Plewiska, Swarzędz, Suchy Las). Jeszcze większy problem występuje w przypadku pozostałych tras, które najczęściej obsługują jedynie śródmieście (obszar około 5–7 km od ronda Kaponiera). Do granic miasta brakuje najczęściej około 5 kilometrów trasy, przez co dalsza podróż odbywa się przy wykorzystaniu miejskiej lub podmiejskiej komunikacji autobusowej.

Z uwagi na gęstość i rodzaj zabudowy oraz gęstość zaludnienia poszczególnych dzielnic planuje się zmiany kształtu sieci, głównie poprzez budowę nowych tras tramwajowych. Zgodnie z przyjętym przez Radę Miasta Poznania w 2008 roku *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* planowanych jest 12 nowych tras tramwajowych. Część z nich ma za zadanie usprawnienie ruchu w centrum miasta, część natomiast to propozycje wydłużenia obecnych linii, które nie docierają do dzielnic zamieszkałych przez dużą liczbę osób.

Najważniejszymi trasami tramwajowymi przewidzianymi w *Studium* do budowy są: przedłużenie PST oraz linii na Franowo wraz z zajezdnią (omówione szerzej w kolejnym rozdziale artykułu). Ponadto najistotniejszymi projektami proponowanymi do realizacji w dokumencie są: budowa trasy na Dworzec Poznań–Wschód jako element integracji sieci kolejowej i tramwajowej, przedłużenie trasy tramwajowej z Dębca na osiedle Dębina (co pozwoli na poprawę dostępności tramwaju dla ponad 15 tysięcy mieszkańców Dębca), budowa trasy na osiedle Kopernika oraz wzdłuż ulicy Unii Lubelskiej. Planuje się także włączenie do sieci tramwajowej intensywnie urbanizujące się od ponad 15 lat osiedle Naramowice. Istotnym projektem w zachodniej części miasta jest koncepcja przedłużenia trasy na Ogrody do ulicy Polskiej i budowa w tym miejscu zintegrowanego centrum komunikacyjnego, spełniającego rolę dworca komunikacji podmiejskiej. Ważnym uzupełnieniem sieci powinno być też poprowadzenie linii tramwajowej wzdłuż ulicy Grochowskiej. *Studium* zakłada także przebudowę układu torowego w centrum miasta. Planuje się przedłużenie trasy wzdłuż ulic Solnej aż do Alei Wielkopolskiej oraz budowę torowisk na ulicy Młyńskiej, Garbary i Ratajczaka. Istniejącą sieć tramwajową Poznania oraz trasy w budowie i planowane wg zapisów *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta* prezentuje rysunek 1.

Rozbudowa sieci tramwajowej

Najistotniejszymi bodźcami do inwestowania w sieć tramwajową była możliwość dofinansowania inwestycji ze środków unijnych oraz przyznanie miastu organizacji turnieju



Rys. 1. Schemat poznańskiej sieci tramwajowej – stan obecny, trasy w budowie i planowane

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania*, 2008

UEFA EURO 2012. Oba główne projekty przedstawione w artykule znalazły się na liście inwestycji w obszarze transportu zbiorowego w związku z organizacją turnieju. Nie znaczy to jednak, że ww. inwestycje w przypadku nieuzyskania przez miasto statusu miasta gospodarza EURO 2012 nie powstałyby. Prawdopodobnie obie trasy zostałyby wybudowane, jednakże stałyby się to kilka lat później. Należy także w tym miejscu dodać, że organizacja turnieju stanowiła doskonały pretekst do inwestowania w komunikację tramwajową. Świadczy o tym fakt, że wiele projektów na EURO 2012 ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym miasta (WPI) [6] nie wpływa bezpośrednio na funkcjonowanie miasta i obsługę kibiców w czasie turnieju. Wiele inwestycji powstaje w celu poprawy funkcjonowania tego środka transportu w mieście, co niewątpliwie było najważniejszym kryterium wyboru inwestycji. Dzięki organizacji turnieju łatwiej było także prezydentowi miasta przekonać radnych i mieszkańców do inwestycji w infrastrukturę, często kosztem wydatków bieżących.

W ramach EURO 2012 zaplanowano budowę dwóch nowych tras tramwajowych. Pierwsza z nich to przedłużenie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do dworca PKP. Obecnie budowana, całkowicie bezkolizyjna trasa, pozwoli na przejazd pojazdom przez centrum miasta w bardzo krótkim czasie. Torowisko tramwajowe będzie biegło wzdłuż linii kolejowej, a po dotarciu na dworzec włączy się w tradycyjną sieć tramwajową miasta. W rejonie dworca PKP i ronda Kaponiera zostaną wybudowane przystanki, cała trasa będzie miała długość około 2 kilometrów.

Druga trasa tramwajowa powstająca w mieście będzie wiodła na Franowo. Jest ona szczególnie istotna dla rozwoju poznańskiej sieci tramwajowej ze względu na konieczność wybudowania nowej zajezdni tramwajowej, która powstanie na końcu trasy. Ponadto trasa na Franowo skomunikuje osiedle Rusa oraz zespół centrów handlowych znajdujących się we wschodniej części miasta z siecią transportową Poznania. Prawie połowa z 2,5-kilometrowej trasy będzie wiodła w tunelu, stając się drugą tego typu trasą tramwajową w Polsce.

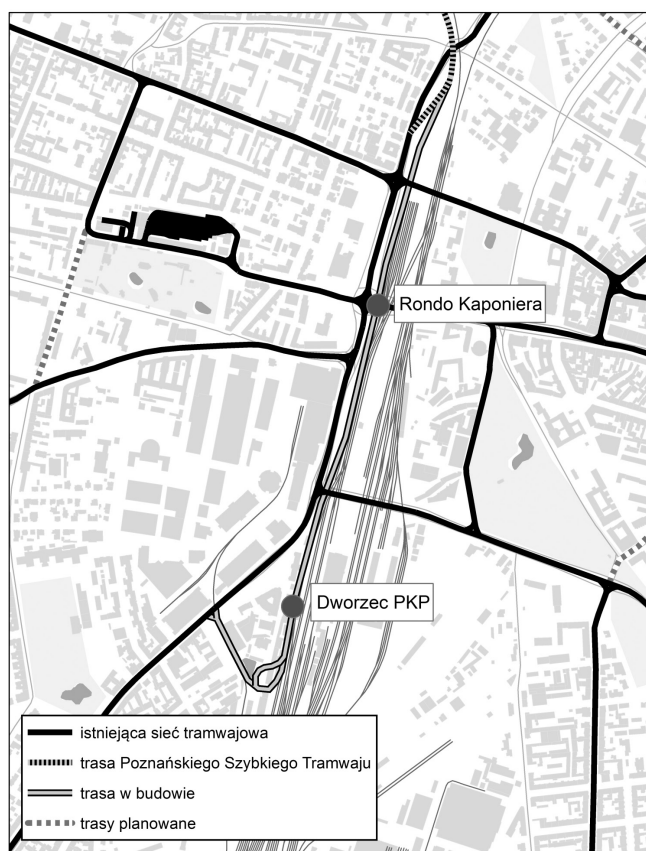
Przedłużenie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do Dworca PKP

Przedłużenie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju jest jedną z trzech dużych inwestycji prowadzonych w centrum miasta w celu przebudowy i poprawy głównego układu komunikacyjnego. Obok budowy trasy tramwajowej prowadzone są także prace nad przebudową ulicy Roosevelta i ronda Kaponiera – głównego węzła komunikacyjnego w mieście. Prace mają na celu zintegrowanie przedłużonego odcinka PST z przestrzenią miejską oraz odnowę istniejącej infrastruktury tramwajowej i drogowej. Wielką inwestycją w tej części miasta jest także – bardzo istotna z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej kibiców odwiedzających Poznań w trakcie trwania EURO 2012 – budowa nowego dworca kolejowego w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (ZCK) w Poznaniu. Centrum to będzie się mieściło na terenach położonych na wschód od obecnego dworca PKP. ZCK połączy funkcję dworca kolejowego, dworca autobusowego dla autobusów miejskich i dalekobieżnych oraz zintegruje w wydajny sposób Poznański Szybki Tramwaj z siecią tramwajową miasta. Planuje się, że cały kompleks zawierający także dużą galerię handlową zostanie oddany do końca 2013 roku, natomiast do EURO 2012 powstanie część dworcowa kompleksu, składająca się z terminala kolejowego. Obiekt zostanie wybudowany w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, przy udziale Polskich Kolei Państwowych oraz węgierskiej spółki deweloperskiej TriGranit [2].

Przedłużenie PST jest w zasadzie dokończeniem budowy trasy w wariantcie pierwotnym. W podstawowej koncepcji budowy szybkiego tramwaju planowano, że jego trasa będzie docierała do dworca głównego. O tym fakcie świadczą m.in. stojące do dziś, nigdy nie wykorzystane, słupy trakcyjne w okolicach mostu Teatralnego. Ze względu na koszty oraz konieczność ingerencji w tereny PKP zdecydowano, że trasa zostanie wpięta w sieć tramwajową na wysokości mostu Teatralnego, przez co jej długość została skrócona z planowanych 8 do około 6 kilometrów. Podstawowym zadaniem, jakie ma spełnić nowa trasa, jest poprawa i podniesienie parametrów transportu zbiorowego w mieście oraz integracja tramwaju z innymi środkami transportu, takimi jak autobusy miejskie, aglomeracyjne i regionalne, oraz koleje. Przedłużenie PST powinno przyczynić się także do zwiększenia atrakcyjności komunikacji zbiorowej poprzez znaczące skrócenie czasu przejazdu z osiedli piątkowskich do dworca głównego w Poznaniu.

Jedną z najważniejszych zalet projektu będzie zwiększenie płynności ruchu w rejonie przeciążonych obecnie węzłów tramwajowo – drogowych: Most Teatralny – Rondo Kaponiera – Most Dworcowy.

Całość trasy (przedstawionej na rysunku 2) przebiegać będzie kilkanaście metrów poniżej poziomu miasta w tzw. dziurze toruńskiej, czyli na terenie należącym do PKP, pomiędzy ulicą Roosevelta a budynkami Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, przez który przebiegają obecnie tory kolejowe. Część terenu pomiędzy mostem Teatralnym a mostem Uniwersyteckim do momentu rozpoczęcia budowy PST było miejscem stacjonowania elektrycznych zespołów trakcyjnych EN 57 należących do Przewozów Regionalnych. Wraz z rozpoczęciem pracy nad PST bocznicą PR została zlikwidowana.



Rys. 2. Projekt przedłużenia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do dworca PKP
Źródło: Opracowanie własne

Przedłużona trasa tramwaju rozpoczynać się będzie na wysokości skrzyżowania ulicy Roosevelta z ulicą Zacisze i będzie wiodła równoległe wzdłuż linii kolejowej E-59 Poznań–Szczecin. Po pokonaniu różnicy poziomów napotka na pierwszą przeszkodę techniczną, jaką jest przesmyk pod mostem Teatralnym (wykonany już w czasie budowy obiektu w latach 90.). Dalej po dawnych terenach bocznic PKP dotrze do ronda Kaponiera, gdzie zlokalizowany zostanie pierwszy z dwóch przystanków. Z uwagi na zły stan techniczny obiektu oraz konieczność dostosowania układu drogowego do aktualnych potrzeb komunikacyjnych Poznania, w tym przygotowanie do przedłużenia trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do dworca PKP,

a w przyszłości umożliwienie uruchomienia trasy PST w kierunku ulicy Grunwaldzkiej, konieczna jest całkowita przebudowa ronda Kaponiera. Sama przebudowa jest zadaniem realizowanym przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu. W ramach budowy PST powstaną 2 perony przystankowe o długości 60 metrów, przystosowane do obsługi każdego rodzaju taboru w mieście. W celu zminimalizowania utrudnień komunikacyjnych, zwłaszcza w ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej, przebudowa ronda została podzielona na dwa etapy. W pierwszym etapie zostaną wykonane roboty budowlane wzdłuż ulicy Roosevelta na odcinku od mostu Dworcowego do ronda Kaponiera oraz na włączeniu ulicy Bukowskiej w ulicę Roosevelta. Zostanie przebudowana południowa konstrukcja wsporcza, która aktualnie znajduje się w złym stanie technicznym. Po zakończeniu inwestycji ulica Roosevelta zostanie poszerzona do trzech pasów ruchu w każdą stronę, ponadto zostanie wymieniona nawierzchnia jezdni oraz torowisko tramwajowe wraz z rozjazdem w ulicę Bukowską. Po wschodniej stronie ulicy Roosevelta zostanie wybudowany ciąg pieszo-rowerowy. Planowany termin zakończenia pierwszego etapu robót budowlanych został ustalony na kwiecień 2012 roku. Drugi etap, na odcinku od mostu Uniwersyteckiego do mostu Teatralnego wraz z przebudową przejścia podziemnego, rozpocznie się w sierpniu 2012 roku. Całkowite zakończenie przebudowy zostało zaplanowane na listopad 2013 roku (wg ZDM Poznań).

Po przejściu przez węzeł rondo Kaponiera trasa PST przebiegać będzie wzdłuż muru oporowego poniżej poziomu ulicy Roosevelta w kierunku dworca głównego. Przystanek PST na dworcu zlokalizowany zostanie w miejscu dawnego peronu 7. Peron ten zgodnie z umową z PKP – PLK S.A. został zamknięty 1 września 2011. Przystanek będzie miał kształt przeszklonej tuby i będzie w pełni zintegrowany z infrastrukturą dworcową (tunelem dworcowym oraz kładką, która powstanie w drugim etapie budowy dworca kolejowego). Na końcu trasy powstanie mała pętla, która wykorzystana będzie na liniach tramwajowych szczytowych (nr 26) i nocnych (N21). Trasa zostanie także połączona z siecią tramwajową na ulicy Głogowskiej. Powstanie łącznica w kierunku Górczyna i mostu Dworcowego, która umożliwi również przejazd pojazdów w kierunku wschodniej części Poznania.

W sumie trasa ma liczyć 2 tys. metrów, na której maksymalne pochylenie podłużne wynosić będzie 3,5% (dane wg spółki miejskiej Infrastruktura Euro 2012 Poznań). Przebieg trasy jest zgodny z zapisami zawartymi w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania* opracowanym przez Miejską Pracownię Urbanistyczną Urzędu Miasta Poznania. Nowy szlak transportowy pozwoli na dotarcie na dworzec główny z osiedli piątkowskich w około 14 minut (dziś jest to 18 minut). Koszt inwestycji to ponad 131 milionów PLN, część środków pochodzi z funduszy Unii Europejskiej w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Wizualizację trasy przedstawiają rysunki 3 i 4.



Rys. 3. Wizualizacja przedłużenia trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do dworca PKP
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu



Rys. 4. Wizualizacja przystanku dworcowego na trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

Wyłoniony w przetargu wykonawca robót, w sierpniu 2011 roku, przejął teren budowy i przystąpił do prac robótowych i likwidacji kolizji z infrastrukturą kolejową. Przed rozpoczęciem budowy największym problemem przysporzyły negocjacje z PKP na temat przebiegu trasy. W wielu miejscach dochodziło do konfliktu infrastruktury tramwajowej i kolejowej na skutek ograniczonej przestrzeni dostępnej do zagospodarowania. Najistotniejszą kwestią sporną było przeprowadzenie dwóch torów tramwajowych pod mostem Dworcowym. Wymagało to ostatecznie redukcji liczby dojazdowych torów kolejowych do peronu 5 i 6. Początkowy etap prac nad budową PST stanowiła przebudowa układu torowego PKP. Właściwe zadania związane z budową trasy PST rozpoczęły się pod koniec 2011 roku. Oddanie nowej trasy do użytku zaplanowane jest na grudzień 2012 roku. Pierwotna koncepcja zakładała przykrycie trasy płytami betonowymi na odcinku między mostem Teatralnym a mostem Dworcowym. Z uwagi na koszty takiej operacji oraz spełnienie przez trasę wszelkich norm dotyczących hałasu zrezygnowano z tego pomysłu.

Przedłużenie trasy PST przyczyni się niewątpliwie do poprawy funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Poznaniu, szczególnie w osi północ-południe. Trasa będzie miała charakterystykę premetra i pozwoli na szybki przejazd przez coraz bardziej zatłoczone ścisłe centrum miasta. Obok niewątpliwych zalet można jednakże dostrzec pewne problemy i niedogodności związane z jej funkcjonowaniem. Największym problemem wydaje się być zmiana roli poszczególnych węzłów przesiadkowych. Niewątpliwie, w związku z powstaniem nowej trasy, rondo Kaponiera stanie się jeszcze bardziej dominującym węzłem w sieci. Ma to swoje dobre, ale także negatywne skutki dla pasażerów. Planuje się, że po nowej trasie PST pojadą 4 linie tramwa-

jowe: dzienne 12 i 14, linia szczytowa 26 i linia nocna N21. Pozostałe linie tramwajowe kursujące po trasie PST (15, 16) będą korzystały z dawnego zjazdu z trasy na sieć tradycyjną na wysokości mostu Teatralnego. W przypadku osób podróżujących na Piątkowo nie będzie już możliwa przesiadka na moście Teatralnym. Przyczyną tego jest brak przystanku tramwajowego na nowej trasie w okolicach ww. obiektu. Pogorszy to niewątpliwie dostępność PST dla mieszkańców docierających z centrum i Ogrodów. W wyniku przedłużenia PST nie skróci się również czas przejazdu linii nr 12 mimo wykorzystania budowanego odcinka PST. Co prawda trasa umożliwi szybszą jazdę, jednakże z uwagi na konieczność poprowadzenia linii na most Dworcowy sumaryczny czas przejazdu tramwaju na trasie Osiedle Sobieskiego–Starołęka nie zmieni się. Dodatkowo problemem dla pasażerów może być konieczność przemieszczania się pomiędzy przystankami na rondzie Kaponiera. Aby ułatwić możliwość przesiadki, absolutnie niezbędne wydaje się wprowadzenie elektronicznych tablic informacji pasażerskiej na wszystkich przystankach w obrębie ronda.

Budowa trasy i zajezdni tramwajowej na Franowie

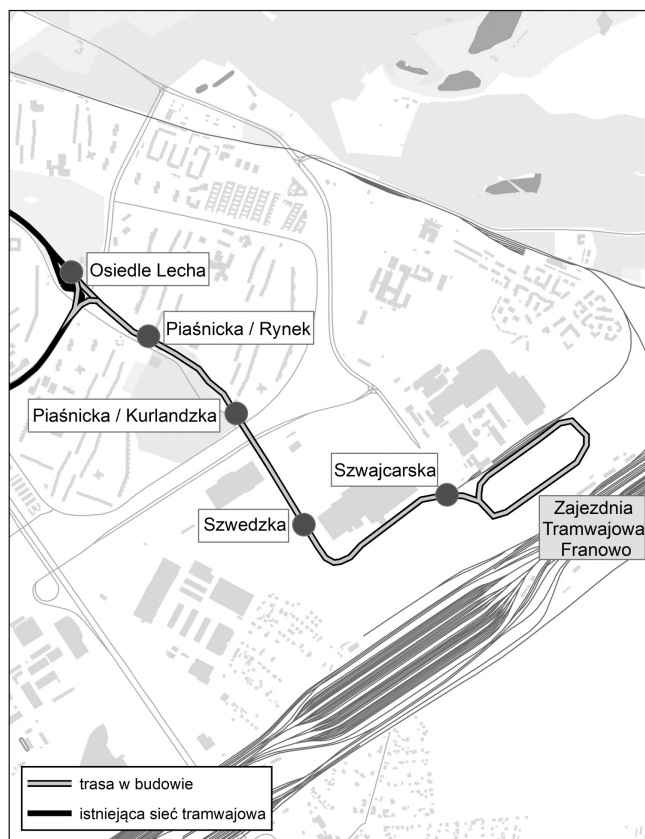
Drugim równie istotnym projektem dla rozwoju sieci tramwajowej Poznania jest budowa trasy tramwajowej na Franowo. Samą inwestycję należy rozpatrywać jako dwa różne projekty. Pierwszy z nich to budowa trasy. Jest to inwestycja o dużym stopniu trudności i wysokich kosztach ze względu na konieczność poprowadzenia części szlaku w tunelu. Drugim równie ważnym zadaniem jest budowa zajezdni tramwajowej na Franowie.

O konieczności budowy linii tramwajowej w tej części miasta wspomniano już od lat 80. Istniejąca część trasy (zwana „trasą kórnicką”) wraz z pętlą została otwarta 23 lutego 1979 roku. W 1985 roku oddano do użytku trasę na Górnym Tarasie Rataj, która pozwoliła na skierowanie tramwajów w kierunku południowym. Zjazd z GTR w stronę pętli zbudowano w taki sposób, by tramwaje mogły w sposób bezkolizyjny pokonywać skrzyżowanie ulic Chartowo i Piaśnickiej. Ponadto już wówczas wykonano tunel, dzięki któremu możliwy był przejazd tramwajów z pętli na osiedlu Lecha w kierunku wschodnim.

Decyzja o budowie trasy na Franowo zapadła przy ustalaniu Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Poznania na przełomie roku 2008 i 2009. Podstawowym argumentem za rozbudową linii okazało się być powstanie ogromnych kompleksów handlowych w tej części miasta (m.in. Centra Handlowe M1, IKEA, OBI, CARREFOUR). Kolejnym argumentem potwierdzającym potrzebę budowy linii okazała się lokalizacja dużych zakładów pracy i szpitala wojewódzkiego w tej części miasta. W okolicy nowo powstającej trasy mieści się m.in. jeden z największych browarów w Europie należący do Kompanii Piwowarskiej SA.

Pomimo wcześniej przewidzianej możliwości rozbudowy trasy z uwagi na zły stan techniczny obiektu oraz zmianę układu torowego zdecydowano się na rozbiórkę i budowę od nowa całego wiaduktu na skrzyżowaniu ulic

Chartowo i Piaśnickiej. Dzięki temu rozwiązaniu możliwy będzie także zjazd z Górnego Tarasu Rataj na nową trasę bez konieczności jazdy w kierunku osiedla Lecha. Nowa trasa tramwajowa o długości prawie 2,5 kilometra będzie poprowadzona na odcinku ponad 1 km w tunelu. Konieczność budowy trasy pod ziemię wynika z potrzeby spełnienia norm dotyczących hałasu. Po dokładnych badaniach przeprowadzonych na zlecenie inwestora okazało się, że aby inwestycja mogła uzyskać dofinansowanie, niezbędne jest spełnienie niezwykle wysokich norm hałasu, które dla Polski wynoszą 50dB. Drugim powodem budowy trasy w tunelu jest „chęć uzyskania wysokiego komfortu wizualnego dla przylegających osiedli mieszkaniowych” (wg spółki Infrastruktura Euro 2012 Poznań). Trasa, której przebieg prezentuje rys. 5, weźmie swój początek w okolicach dawnej pętli na osiedlu Lecha. Pętla ta zostanie zlikwidowana i zastąpiona układem torowym w formie gwiazdy. Na miejscu dawnej pętli powstanie pierwszy przystanek Osiedle Lecha. Dalej trasa pobiegnie w tunelu, przecinając osiedle Rusa niemalże równoległe do ulicy Piaśnickiej. Na odcinku tunelowym (rys. 6) trasa będzie spełniała parametry techniczne premetra, w jej ciągu powstaną dwa przystanki tramwajowe. Pierwszy z nich Piaśnicka / Rynek (nazwa robocza) zlokalizowany będzie w okolicach dawnego osiedlowego ryneczku, drugi Piaśnicka / Kurlandzka przy skrzyżowaniu tych ulic. Dalej trasa po przekroczeniu ulicy Szwedzkiej wyjdzie z tunelu na powierzchnię, a w okolicach centrum handlowego M1 powstanie kolejny przystanek – Szwedzka.



Rys. 5. Projekt trasy tramwajowej na Franowo
Źródło: Opracowanie własne

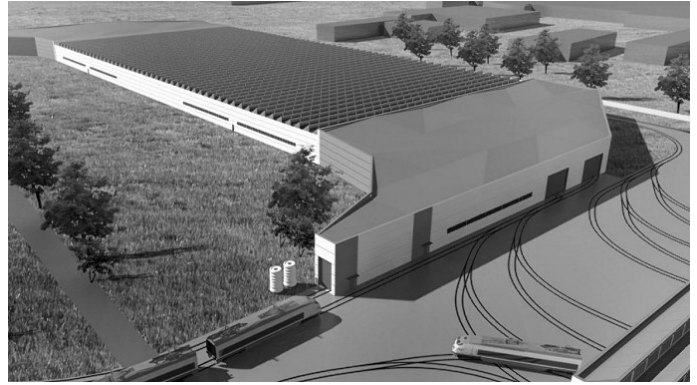


Rys. 6. Wizualizacja trasy tramwajowej na Franowo
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

Następnie za kompleksem handlowym torowisko skręci w kierunku północno-wschodnim i zakończy swój bieg na wysokości browaru Kompanii Piwowarskiej SA. Ostatnim przystankiem na trasie będzie peron tramwajowy przy ulicy Szwajcarskiej.

Podstawowym celem budowy trasy jest konieczność poprawy obsługi komunikacyjnej terenów położonych wzdłuż ulic Piaśnickiej i Kurlandzkiej oraz centrum handlowego M1 i IKEA poprzez szybkie i bezkolizyjne połączenia komunikacją szynową przedmiotowych rejonów z centrum miasta. Dodatkowym celem jest poprawa spójności i osiągalności sieci tramwajowej miasta. Ponadto linia ma być wykorzystywana jako trasa dojazdu do centrum miasta przez mieszkańców okolicznych gmin. Na terenie centrum handlowego planuje się uruchomienie parkingu P&R, który umożliwi szybką przesiadkę na tramwaj i przejazd do centrum Poznania. Oddanie nowej trasy tramwajowej do użytku planowane jest w maju 2012 roku. Koszt inwestycji (wg Wieloletniej Prognozy Finansowej) to ponad 270 milionów PLN. Część środków pochodzi z funduszy Unii Europejskiej w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

Drugą równie ważną inwestycją, podobnie jak projekt trasy, jest budowa zajezdni tramwajowej na Franowie. Z uwagi na liczebność taboru tramwajowego (prawie 350 wagonów) oraz brak miejsca dla nowych pojazdów w związku ze sprzedażą zajezdni tramwajowej przy ulicy Gajowej budowa nowego obiektu stała się koniecznością. Brak miejsc postojowych na torach odstawkowych i w zajezdniach skutkowało tym, że część taboru w roku 2011 w nocy stacjonowała na mniej uczęszczanych odcinkach sieci tramwajowej, m.in. na ulicy Winogrady i pętli Wilczak oraz na ulicy Hetmańskiej. Powodowało to problemy nie tylko związane z przygotowaniem pojazdu do pracy, ale także groziło ich zniszczeniem i aktami wandalizmu. Drugim argumentem, który przesądził o konieczności budowy zajezdni jest niedostosowanie pozostałych zajezdni tramwajowych do obsługi nowoczesnych niskopodłogowych składów. Część nowo zakupionych pojazdów z uwagi na parametry techniczne nie mogła stacjonować we wszystkich zajezdniach. W zasadzie tylko zajezdnie na ulicach Fortecznej i Głogowskiej spełniały wszystkie normy niezbędne do stacjonowania nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych.



Rys. 7. Wizualizacja zajezdni tramwajowej na Franowie
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

Nowa zajezdnia na Franowie, której wizualizację prezentuje rys. 7, będzie jednym z największych tego typu obiektów w Europie. Obszar obiektu, który sięga 17 hektarów, przekroczy powierzchnię wszystkich dotychczas istniejących w Poznaniu zajezdni tramwajowych. Dla porównania, zajezdnia przy ulicy Głogowskiej, która obsługuje największą liczbę tramwajów, zajmuje 2,9 hektara. Na Franowie znajdzie się celowo miejsce na 150 składów tramwajowych. W ramach inwestycji w zajezdni pojawi się ponad 330 zwrotnic (w całym mieście ich liczba wynosi 439). Długość torów w zajezdni stanowić będzie prawie 10% długości torowisk w Poznaniu.

Zajezdnia Franowo przejmie działalność starej zajezdni przy ulicy Gajowej, która została sprzedana przez miasto portugalskiemu inwestorowi w 2008 roku. Poznańskie MPK musiało opuścić ten zabytkowy obiekt do końca 2010 roku. Ponadto na Franowo zostanie przeprowadzona – obsługująca tylko stare typy tramwajów – zajezdnia przy ulicy Madalińskiego. Pozwoli to zmniejszyć uciążliwości związane z jej sąsiedztwem, które są od lat tematem narzekania mieszkańców dzielnicy Wilda. Dzięki nowej inwestycji nie będą też potrzebne tory odstawkowe przy ulicy Budziszynskiej, gdzie od lat garażują na wolnym powietrzu tramwaje z zajezdni przy ulicach Madalińskiego i Głogowskiej. To rozwiązanie jest bardzo kosztowne, bo trzeba zapewnić ochronę i organizować przejazdy techniczne po codziennych przeglądach, które odbywają się w zajezdni przy ulicy Głogowskiej (wg MPK Poznań).

W kwietniu 2009 roku poznańskie MPK podpisało umowę na wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie pozwolenia na budowę z konsorcjum wykonawców: Architektonicznym Biurem Projektów „ABPROJEKT” Sp. z o.o. z siedzibą w Tychach i Progrem z Krakowa. Projekt obejmował nie tylko budowę hal postojowych i przeglądowo-naprawczych, ale uzbrojenie terenu, cały układ torowy i drogowy, sieć trakcyjną i układ zasilania, infrastrukturę tramwajową i energetyczną, obiekty administracyjne, warsztatowe, magazynowe – w sumie – 30 obszarów składających się na sprawne funkcjonowanie zajezdni tramwajowej. Otwarcie ofert przetargowych odbyło się w kwietniu 2011. Zgłosiło się 7 wykonawców, były to głównie firmy polskie, w tym konsorcja z udziałem podmiotów hiszpańskich, niemieckich i słowackich. Kosztorys przygotowany przez MPK Poznań Sp. z o.o. przewidywał, że budowa będzie kosztowała 265

milionów PLN netto. Każda z nadesłanych ofert była tańsza od przewidywań. Przetarg wygrał wykonawca, który zaproponował najniższą cenę (208 milionów PLN) – konsorcjum w skład którego wchodzi ZUE SA. z Krakowa (lider) oraz Elektrobudowa SA. Zakłada się, że zajezdnia zacznie działać od 2013 roku (wg MPK Poznań).

Obok niewątpliwych korzyści z powstania obiektu należy także wspomnieć, że największą wadą powstającej zajezdni jest jej lokalizacja. Umieszczenie zajezdni na Franowie, czyli dzielnicy peryferyjnej, może wiązać się ze znacznymi stratami finansowymi wynikającymi z konieczności kosztownego i czasochłonnego dojazdu tramwaju z zajezdni do miejsca rozpoczęcia kursu. Alternatywą propozycją było umiejscowienie zajezdni bliżej centrum miasta lub budowa kilku mniejszych obiektów. Niewątpliwie byłoby to droższe rozwiązanie niż budowa jednego wielkiego obiektu na peryferiach, pozwoliłoby natomiast na oszczędności w wydatkach bieżących. M. Beim szacuje, że roczne koszty wynikające z konieczności dojazdów tramwajów z i do zajezdni, z uwagi na jej peryferyjną lokalizację, wyniosą około 3 milionów PLN, co jest kwotą znaczącą w budżecie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Pozostałe inwestycje infrastrukturalne

Obok wyżej wymienionych projektów zdecydowana większość inwestycji w infrastrukturę tramwajową w ostatnich latach została przygotowana w związku z wyborem miasta na gospodarza spotkań w ramach UEFA EURO 2012. Dlatego też zdecydowano się na dodatkowe inwestycje w infrastrukturę transportową, bezpośrednio związane z obsługą gości, którzy przybędą do miasta w ramach turnieju. Jednocześnie przy wyborze inwestycji kierowano się także ich użytecznością i możliwością wykorzystania już po zakończeniu spotkań.

Ważną inwestycją tramwajową obok omówionych wyżej był projekt „Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu – etap I i etap II”. Obejmował on przebudowę ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego, modernizację torowiska przy Stadionie Miejskim oraz przebudowę układu torowo-drogowego w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, od ulicy Smoluchowskiego do ulicy Malwowej (wg ZTM Poznań).

Jednym z istotniejszych elementów projektu jest przebudowa ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Po zakończeniu realizacji inwestycji (maj 2012 roku) na rondzie powstanie nowoczesny węzeł komunikacyjny, z nowymi chodnikami, drogami rowerowymi, nowoczesną infrastrukturą przystankową. Powstanie także, w ciągu ulic Przybyszewskiego i Reymonta, torowisko tramwajowo-autobusowe ze wspólnymi przystankami tramwajowo-autobusowymi, dzięki czemu autobusy miejskie ominą korki, jadąc swobodnie po torowisku. Jezdnia ta będzie także umożliwiać szybki przejazd służbom ratowniczym (np. pogotowia ratunkowego) w sytuacjach alarmowych (tzw. pas życia). Utworzony zostanie specjalny wjazd dla karetka pogotowia z torowiska tramwajowo-autobusowego wprost do szpitala klinicznego przy ulicy Przybyszewskiego. Dzięki wspólnym

przystankom ułatwione zostanie dokonywanie przesiadek pomiędzy tramwajami i autobusami przez pasażerów komunikacji publicznej.

W listopadzie 2011 roku rozpoczęły się także prace przy przebudowie i modernizacji pozostałych odcinków torowiska w ramach projektu. Największe zmiany zajdą na Junikowie, gdzie powstanie nowoczesna pętla tramwajowo-autobusowa, do której będzie prowadzić zmodernizowane torowisko, wraz z nowoczesną infrastrukturą przystankową i towarzyszącą (rys. 8). Wewnątrz pętli powstanie mała poczekalnia, toalety oraz punkt sprzedaży biletów. Pojawi się również tablica wyświetlająca czas odjazdu tramwajów i autobusów. Całość ma mieć lekką konstrukcję, pętla zostanie przykryta dachem. Dzięki budowie peronów tramwajowo-autobusowych możliwe będzie przemieszczanie się pomiędzy pojazdami „z drzwi do drzwi”. Pętla ma zostać oddana do końca 2012 roku, natomiast szlak tramwajowy gotowy będzie najpóźniej do maja 2012. Koszt całej inwestycji to około 200 milionów PLN. Część środków pochodzi z funduszy Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (71 milionów PLN).



Rys. 8. Wizualizacja pętli tramwajowej Junikowo
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

Inwestycją powiązaną z EURO 2012 jest także projekt zakupu nowoczesnego taboru tramwajowego. Zgodnie z umową z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie o dofinansowanie projektu „Zakup nowoczesnego niskopodłogowego taboru tramwajowego” dla Poznania ze środków Funduszu Spójności w ramach działania 7.3 programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PoiŚ) dokonano zakupu 45 sztuk nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych wraz ze specjalistycznym wyposażeniem zajezdni i pakietem naprawczym obejmującym części zamienne oraz materiały potrzebne do przeglądów okresowych. W wyniku postępowania przetargowego zdecydowano się na zakup tramwaju Solaris Tramino. Pojazd mierzy blisko 32 metry, jest wagonem przegubowym, pięcioczęłowym i jednoprzestrzennym oraz niskopodłogowym. Posiada czworo drzwi podwójnych i dwoje drzwi pojedynczych, co zapewnia swobodną wymianę pasażerów. Szerokość drzwi podwójnych wynosi 1500 mm, z kolei minimalna szerokość przejścia wewnątrz wagonu to 750 mm. Tramino może zabrać 229 pasażerów, w tym 48 na miejscach siedzących. Podróż w komfortowych warunkach zapewnia m.in. w pełni klimatyzowaną przestrzeń pasażerską czy też wygodne siedzenia. W każdym pojeździe zdecydo-

wano się na umieszczenie dwóch biletomatów. Tramwaj wyposażony jest w specjalnie oznaczone miejsca siedzące dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz matek z dzieckiem. Pojazd wyposażony jest również w tablice informacji pasażerskiej pokazujące kierunek trasy tramwaju, a także system głosowy zapowiadający najbliższe przystanki. Wagon posiada oddzielną od przedziału pasażerskiego kabinę motorniczego z niezależnym systemem wentylacji i klimatyzacji, co umożliwia stworzenie optymalnych warunków pracy dla motorniczego. Tradycyjny pulpit zastąpiono ekranami dotykowymi, za pomocą których osoba prowadząca steruje tramwajem. Regulowany fotel oraz regulacja ekranów sterujących pozwalają dostosować miejsce do indywidualnych potrzeb motorniczego. Pojazd napędzany jest czterema silnikami asynchronicznymi firmy VEM o mocy 105 kW każdy (dane wg MPK Poznań oraz Solaris Bus & Coach).

Zakup tramwajów przez poznańskiego przewoźnika jest drugim największym tego typu zamówieniem w Polsce (po Warszawie). Całkowita wartość projektu „Zakup nowoczesnego niskopodłogowego taboru tramwajowego” wynosi brutto około 387 milionów PLN. Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków UE w kwocie 156 milionów PLN.

Drugim producentem tramwajów, którego pojazdy pojawiły się w stolicy Wielkopolski jest Modertrans. Podmiot ten jest spółką zależną od MPK Poznań, powołaną w celu prowadzenia działalności remontowo-produkcyjnej taboru. Modertrans, został utworzony na bazie Zakładu Naprawy Tramwajów oraz Zakładu Napraw Autobusów sp. z o.o. MPK Poznań jest właścicielem 75,92% udziałów w spółce. Reszta udziałów jest własnością ZNA, której jedynym właścicielem jest Miasto Poznań. W ramach współpracy z Modertransem Poznań wzbogacił się o 28 nowych i zmodernizowanych pojazdów. Jako pierwszy na ulice Poznania wyjechał tramwaj Moderus Alfa HF04 AC. Jest to tramwaj jednoczłonowy (w Poznaniu kursujący tylko w zestawieniu dwuwagonowym) z impulsowym układem rozruchu i silnikami prądu przemiennego. Długość wagonu to 13,5 m, tramwaj mieści ponad 90 osób i jest w całości wysokopodłogowy. Pierwsze wagony pojawiły się w Poznaniu w 2008, łącznie zakupiono 20 dwuwagonowych tramwajów. Drugim pojazdem produkowanym przez Modertrans jest tramwaj Moderus Beta. Po Poznaniu kursuje model oznaczony jako MF02 AC, jest to tramwaj jednoprzestrzenny, trójczłonowy, którego środkowy segment jest niskopodłogowy. Początkowo, w 2009 roku, MPK Poznań planowało zlecić przebudowę dwuskładów tramwaju typu 105Na na jednoprzestrzenne, częściowo niskopodłogowe, trójczłonowe składy. Plany jednak uległy zmianie i zbudowano całkowicie nowy pojazd, który jest jedynie wzorowany na modelu 105Na. Moderus Beta kosztuje około 3 milionów złotych, co oznacza, że jest średnio, prawie trzykrotnie tańszy od całkowicie niskopodłogowych pojazdów oferowanych przez polskich producentów (Pesa, Solaris). Po mieście kursuje 8 Moderusów Beta (stan na XII 2011), natomiast do 2014 roku liczba tych tramwajów ma zwiększyć się do 24 sztuk. Miasto planuje zakup tylko Moderusów Beta, tramwaje Moderus Alfa mają zostać sprzedane.

Podsumowanie

Możliwość zorganizowania turnieju UEFA EURO 2012 przyczyniła się do zwiększenia liczby inwestycji w infrastrukturę transportową w Polsce. Dotyczy to zarówno projektów rozwoju transportu zbiorowego, jak i indywidualnego, międzynarodowego, ale i regionalnego oraz miejskiego. Należy także podkreślić dużą rolę w rozwoju polskich miast, jaką odegrał napływ środków z Unii Europejskiej. Fundusze Europejskie miały szczególnie wielkie znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportowej. Dotyczyło to nie tylko miast gospodarzy EURO 2012, ale także innych polskich wielkich zespołów miejskich, co widoczne było szczególnie w wielkości nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę. Tylko w przypadku Poznania wartość prac przy budowach związanych z rozwojem infrastruktury tramwajowej prowadzonych w 2011 roku przekroczyła 600 milionów PLN. Do tej kwoty należy doliczyć zamówienie na nowy tabor. Można zatem stwierdzić, że niewątpliwie organizacja turnieju ma duży wpływ na intensyfikację procesów inwestycyjnych w mieście.

Wymienione w artykule inwestycje tramwajowe (zarówno sieć torowisk, jak i pojazdy) to nie wszystkie realizacje, do jakich doszło w ostatnich kilku latach w Poznaniu. W artykule nie wspomniano o wszelakiego rodzaju naprawach, modernizacjach, które były równie ważne dla funkcjonowania komunikacji tramwajowej w mieście, ale miały mniejsze znaczenie dla obsługi kibiców w trakcie trwania turnieju. Warto w tym miejscu podać chociażby przykłady modernizacji tras na Miłostowo czy Winogrody. Należy także podkreślić, że nie wszystkie zamierzenia i plany udało się zrealizować do czerwca 2012. Przedłużenie PST na pewno nie zostanie ukończony do czasu rozpoczęcia turnieju. Podobnie zajezdnia tramwajowa na Franowie zostanie oddana do użytkowania dopiero w 2013 roku. Nie udało się także zrealizować wszystkich założonych planów modernizacji z 2007 roku (m.in. przebudowy torowiska na ulicy Grunwaldzkiej od ulicy Matejki do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego, czy też skrzyżowania ulic Dąbrowskiego / Żeromskiego).

Warto podkreślić, iż rozbudowa i poprawa funkcjonowania sieci tramwajowej jako podstawowego szkieletu komunikacyjnego miasta została zapisana i podkreślona w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta Poznania i Aglomeracji Poznańskiej. W zapisach Strategii Miasta Poznania 2030 podkreśla się konieczność rozbudowy i integracji sieci tramwajowej miasta z pozostałymi formami transportu zbiorowego. Na potrzebę integracji i stałej poprawy infrastruktury wskazuje także przygotowane przez Centrum Badań Metropolitalnych w Poznaniu Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Aglomeracji Poznańskiej. Konieczność rozwoju sieci tramwajowej podkreśla się także w Zrównoważonym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Poznania i aglomeracji.

Podsumowując, należy stwierdzić, że niewątpliwie w przypadku Poznania, w latach 2007–2013 doszło do zintensyfikowania inwestycji tramwajowych (zarówno taboru, jak i sieci tramwajowej). Dzięki środkom z Unii Europejskiej

możliwa była realizacja najważniejszych inwestycji, które do tego momentu pozostawały jedynie w sferze planów. Przyznanie miastu organizacji turnieju także niewątpliwie przyczyniło się do intensyfikacji prac i zwiększenia nakładów na rozwój sieci tramwajowej. Pozostaje mieć nadzieję, że wszystkie inwestycje pozwolą nie tylko na lepszą obsługę kibiców w trakcie trwania turnieju, ale przede wszystkim przysłużą się mieszkańcom miasta, podnosząc ich jakość życia. Warto podkreślić, iż rozbudowa i poprawa funkcjonowania sieci tramwajowej jako podstawowego szkieletu komunikacyjnego miasta została zapisana i podkreślona w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta Poznania i Aglomeracji Poznańskiej. W zapisach Strategii Miasta Poznania 2030 podkreśla się konieczność rozbudowy i integracji sieci tramwajowej miasta z pozostałymi formami transportu zbiorowego. Na potrzebę integracji i stałej poprawy infrastruktury wskazuje także przygotowane przez Centrum Badań Metropolitalnych w Poznaniu Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Aglomeracji Poznańskiej. Konieczność rozwoju sieci tramwajowej podkreśla się także w Zrównoważonym Planie Rozwoju Transportu Publicznego Poznania i aglomeracji.

Niewątpliwie istotne znaczenie dla podtrzymania tempa rozwoju sieci tramwajowej miasta będzie miała dalsza możliwość dofinansowania odnowy i rozbudowy infrastruktury środkami z budżetu Unii Europejskiej w najbliższym okresie programowania 2014–2020. Do dziś nie jest przesądzone na jakiej wielkości środki będą mogły liczyć miasta w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych i programu Infrastruktura i Środowisko. W związku z wysokim zadłużeniem wielkich polskich miast (w tym również Poznania) problemem może być już samo zdobycie środków na wkład własny do projektów. Analizując Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta, należy przypuszczać, że pierwszą inwestycją w rozwój sieci tramwajowej możliwą do realizacji w najnowszej perspektywie unijnej powinna być budowa trasy na dworzec Poznań–Wschód. Inwestycja ta miała się znaleźć pierwotnie w programie inwestycyjnym miasta na Euro 2012, jednak z uwagi na brak środków finansowych projekt został przesunięty na późniejszy okres.

Jest to niezwykle ważna inwestycja, która nie tylko poprawi dostępność północno-wschodniej części miasta, ale pozwoli także na stworzenie ważnego punktu przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego. Ważnymi projektami rozbudowy sieci, które mają szansę na realizację w najbliższych latach, są także: przedłużenie trasy tramwajowej z pętli Ogrody do ulicy Polskiej, budowa torowiska na ulicy Ratajczaka oraz przedłużenie trasy tramwajowej na Dębiec. Wszystkie ww. projekty powinny w znacznym stopniu poprawić funkcjonalność sieci, oraz dostępność tramwaju jak środka transportu.

Literatura

1. Bale J., *Sport, space and the city*, The Blackburn Press, New Jersey 2001.
2. Bul R., *The effects of EURO 2012 on growth of the number and method of financing infrastructure investments in the city of Poznań*, [w:] Michalski T., Radczenko O. (red.), *Selected aspects of regional and local development in Ukraine and Poland*, Kharkiv Regional Institute of Public Administration of the National Academy of Public Administration of Ukraine, Kharkiv 2012.
3. Dutkiewicz P., *Tramwaje w Poznaniu*, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005.
4. IMPACT – *Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012TM na gospodarkę Polski*, Raport przygotowany na zlecenie spółki celowej Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o., Warszawa 2010.
5. *Raport roczny 2010 MPK Poznań*, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o., Poznań 2010.
6. *Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Poznania na lata 2009–2013*, Wydział Rozwoju Miasta Poznania 2009.

Źródła internetowe:

7. Strona internetowa spółki Infrastruktura EURO Poznań 2012, <http://www.i2012poznan.pl/>
8. Strona internetowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Spółka z o.o. (MPK), <http://www.mpk.poznan.pl/>
9. Strona internetowa Modertrans Poznań Spółka z o.o., <http://www.modertrans.pl>
10. Strona internetowa Solaris Bus & Coach <http://www.solaris-bus.pl/>
11. Strona internetowa Zarządu Dróg Miejskich (ZDM) w Poznaniu, <http://www.zdm.poznan.pl/>
12. Strona internetowa Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) w Poznaniu, <http://www.ztm.poznan.pl/>

Dokończenie tekstu ze strony 11

Literatura

1. Bryniarska Z., Starowicz W., *Wykorzystanie przystanków sieci komunikacji tramwajowej w Krakowie*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 12.
2. Bryniarska Z., Starowicz W., *Wyniki badań systemów publicznego transportu zbiorowego w wybranych miastach*, seria Monografie nr 19, Wydawnictwo SITK RP Oddział w Krakowie, 2010.
3. Rudnicki A., *Jakość komunikacji miejskiej*, Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 71, seria Monografie SITK RP Oddział w Krakowie, 1999.
4. *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, red. Wyszomirski O., Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.

5. Zych F., *Transport w miastach – problemy modernizacji, osiągnięcia miast i oceny odbiorców usług transportowych*, Związek Miast Polskich, Katowice 2010.
6. Zych F., *SAS-Transport miejski 2008*, Związek Miast Polskich, Katowice 2009.
7. Zych F., *SAS-Transport miejski w latach 1999–2005*, Związek Miast Polskich, Katowice 2005.
8. Badania napełnień pojazdów oraz czasów międzyprzystankowych na wskazanych liniach miejskiej komunikacji zbiorowej w Krakowie wraz z opracowaniem wyników, praca niepublikowana dla Urzędu Miasta Krakowa (współautorzy: Starowicz W., Bryniarska Z., Sapoń G.), Kraków 2005–2009.
9. Badania funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Krakowie wraz z opracowaniem wyników, praca niepublikowana dla Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie (współautorzy: Bryniarska Z., Sapoń G.), Kraków 2010–2011.