

PRZYSTANEK PESTKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
29 stycznia 2017 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Poznański Szybki Tramwaj 1997-2017 Podróżujmy Szybko Tramwajem

Marcin Jurczak



Dziesięć sztuk wagonów Tatra RT6N1 zakupiono specjalnie do obsługi trasy PST.

fol. Marcin Jurczak, 2.01.2006

Historia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju sięga lat dwudziestych XX w. Pierwotnie linia miała połączyć Luboń z Winiarami. Do koncepcji powracano po II wojnie światowej, przełomowy okazał się natomiast rok 1974. W planie zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania zapisano wówczas rozwój miasta w oparciu o oś północ-południe. Stało się oczywiste, że bez sprawnej komunikacji miejskiej aglomeracja nie będzie mogła się rozwijać. Prace nad budową PST ruszyły na początku lat osiemdziesiątych.

Koncepcja szybkiego tramwaju była wielokrotnie modernizowana. Pierwotnie zakładano, że trasa będzie oddzielona od miejskiej sieci tramwajowej, posiadać będzie własną zajezdnię (przy ul. Trójpole) i tabor. Te plany zweryfikowało życie. W roku 1992 podjęto decyzję o włączeniu PST w sieć miejską. Pętlę przy Moście Teatralnym zarosły krzaki, a wiadukt przy ul. Trójpole zamiast tramwajom... służy klientom pobliskiego

centrum handlowo-usługowego. Dziś mało kto zwraca uwagę na betonowe podpory na przecięciu estakady PST i Alei Wielkopolskiej. To właśnie tu miał znajdować się – nigdy nie wybudowany – przystanek „Wielkopolska”.

Prace nad Poznańskim Szybkim Tramwajem prowadzone były od początku lat 80. Wyzwaniem dla budowniczych były przede wszystkim obiekty inżynierskie – wiadukt nad ulicą Poznańską, przechodzący w przecisk pod torami kolejowymi i prawie 700-metrowa estakada, malowniczo położona nad rzeką Bogdanka i okolicznymi ogródkami działkowymi. W 1993 roku wybudowano prowizoryczny tor kolejowy – tędy dowożono materiały budowlane, niezbędne do ułożenia torowiska (przede wszystkim w obrębie niedostępnych dla ciężarówek wiaduktów i estakady). W 1996 fizycznie podłączono torowisko PST do torów na ul. Roosevelta.

30 stycznia 1997 roku Poznański Szybki Tramwaj przewiózł pierwszych pasażerów. W inauguracyjny kurs wyruszył wówczas (nowoczesnych wagonów niskopodłogowych nie udało się producentowi dostarczyć na czas) zakupiony z niemieckiego demobilu tramwaj typu GT8. Wóz ten, o numerze bocznym 650 przez wiele lat woził jeszcze później pasażerów także na trasie PST (pojawiając się m.in. na nocnej linii N21).

Dynamicznie rozwijająca się północna część miasta potrzebowała wydajnego połączenia z centrum... i takie właśnie otrzymała. Odcinek PST był pod wieloma względami trasą wyjątkową. Linia przebiega bezkolizyjnie, przystanki zlokalizowano pod autobusowymi (ułatwia to przesiadki – wraz z uruchomieniem PST komunikacja autobusowa miała pełnić funkcję dowozową do głównej linii tramwajowej), a samą linię wyposażono w tory przeznaczone do odstawiania uszkodzonych wagonów i „przelotki” umożliwiające omijanie pojazdów na trasie poprzez kierowanie torem dla ruchu przeciwnego. Tory boczne były praktycznie nieużywane, stąd decyzja o ich likwidacji w ostatnich latach (wraz z jedną z „przelotek”).

Początkowo zakładano, że do obsługi trasy PST wystarczą dwie linie tramwajowe. W pierwszym etapie funkcjonowania (od lutego 1997) na trasę skierowano trzy: 12, 14 i 15. Komunikację uzupełniała nocna linia N14, o trasie pokrywającej się z linią dzienną. Ze względu na konieczność prowadzenia najróżniejszych prac technicznych, szybko zdecydowano o zawieszeniu linii nocnej na jedną noc w tygodniu. Po dziś dzień w nocy z poniedziałku na wtorek tramwaje PeSTki nie kursują.



Budowa łącznika PST z siecią miejską.

fot. Jakub Gielniak, 30.10.1995

Linie tramwajowe na trasie PST (stan na dzień 1.02.1997)	
linia	trasa
12	Os. Sobieskiego – PST – Roosevelta – Św. Marcin – Towarowa – Królowej Jadwigi – Zamenhofska – Starołęcka – Starołęka
14 (N14)	Os. Sobieskiego – PST – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Roosevelta – PST – Os. Sobieskiego
15	Os. Sobieskiego – PST – Roosevelta – Bukowska – Grunwaldzka – Budziszewska (Junikowo)

W kwietniu 1997 roku linię 14 przedłużono do Al. Marcinkowskiego. Nadal było to jednak rozwiązanie tymczasowe – docelowo czternastka pojechać miała – po wyremontowaniu torowiska – na Górczyn. Półtora roku później na PST pojawiła się czwarta dzienna linia, oznaczona literą „D” (Sobieskiego – Gwarna) – miała ona rozładować tłok panujący w wagonach (zwłaszcza w godzinach szczytu). W lutym 1999 trasę linii 14 przedłużono ulicą Głogowską, aż do zajezdni, linię D natomiast skierowano po trasie wcześniejszej czternastki. Linię N14 przemianowano na N21, a dwa miesiące później, w kwietniu, tramwaje linii 14 pojechały do Górczyna. W roku 2002 linię D przemianowano na 16. Podobnie jak pierwotna linia D, 16 kursowała początkowo tylko w dni robocze. To właśnie czwarta, niejako „przyjęta” do PST linia od zawsze podlegała różnym zmianom. Linia 16 była m.in. wydłużana (do Placu Wielkopolskiego, do Os. Lecha), pojawiała się w soboty (przed świętami Bożego Narodzenia, wzmacniając komunikację tramwajową na linii Centrum – Piątkowo), wprowadzono też na linię dodatkowe pociągi w porannym szczyście komunikacyjnym. Ostatecznie, już na stałe, kursuje dziś przez most św. Rocha do Franowa.

Ciekawym epizodem było (poza pojawiającymi się przy okazji rozmaitych remontów i awarii, innych tramwajów) skierowanie na trasę PST linii wahadłowych. I tak na przykład w 2006 r. na trasie PST kursowała linia W1. W związku z koniecznością wykonania prac torowych, na PST kursowały tramwaje dwukierunkowe (używane wozy tego typu sprowadzono z Frankfurtu nad Menem). Ruch na trasie PST podczas sierpniowego długiego weekendu odbywał się częściowo jednym torem, a o postępach prac (i zmianach w kursowaniu tramwajów) informowali pasażerów pracownicy MPK, wykorzystując m.in. systemy nagłośnienia zainstalowane na przystankach.

Z kolei w lipcu 2011 r., w związku z pracami prowadzonymi przy Moście Teatralnym, po trasie PST kursowała linia 21 – w relacji Os. Sobieskiego – Most Teatralny. Na trasie PST „aresztowano” na ten cel kilka wypożyczonych wagonów GT8S oraz GT8ZR/O. Wagon GT8S, zakupione przez MPK Kraków z Dusseldorfu, w drodze do stolicy Małopolski zawitały do Wielkopolski,

gdzie przez kilka miesięcy służyły wsparciu komunikacji tramwajowej przy różnych remontach torowisk (z uwagi na ograniczoną ilość taboru dwukierunkowego MPK Poznań). Na PST kursowały wówczas także dwa wagony GT8S w niebieskich barwach MPK Kraków.

Historia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju pokazuje, że w infrastrukturę warto inwestować. Wraz z dynamiczną rozbudową północnej części miasta (choć formalnie jest to Stare Miasto, coraz częściej mówi się o Piątkowie jako o szóstej dzielnicy Poznania) linia nabiera jeszcze większego znaczenia. Problemy z tłokiem w wagonach pojawiły się zaledwie rok po otwarciu trasy. Co ciekawe, rozwój obiektów handlowych i usługowych, a także rozbudowa kampusu uniwersyteckiego zlokalizowanego za pętlą na Os. Sobieskiego sprawiły, że obecnie linia ta eksploatowana jest z prawie maksymalnym wykorzystaniem w obu kierunkach. Co jakiś czas powraca zatem dyskusja, jak rozładować tłok na trasie szybkiego tramwaju.

Powraca też problem braku trasy awaryjnej bądź objazdowej. W razie wypadku, wykołowania czy uszkodzenia na przykład sieci trakcyjnej, nie ma możliwości ominięcia zablokowanego odcinka. Przelotki między torami wykorzystywane są jedynie podczas prac remontowych. Pierwotna wersja łącznika trasy PST z trasą prowadzącą do pętli Piątkowska upadła. Rozbudowie uległa sama trasa po stronie centrum miasta. Wraz z przedłużeniem do Dworca Zachodniego (tzw. dolne PST), możliwe stało się uruchamianie linii omijających mocno obciążony węzeł Most Teatralny (12, 14) czy dodatkowych (linia 19: Os. Sobieskiego – Dworzec Zachodni), a także utrzymanie ciągłości ruchu w razie awarii czy prowadzenia planowych prac na węźle Most Teatralny.

Dziś nikt nie wyobraża sobie miasta bez PeSTki. Trzyliterowy skrót stał się jednym z najbardziej rozpoznawalnych elementów miasta. Codziennie dziesiątki tysięcy ludzi korzystają z usług pierwszego w Polsce szybkiego tramwaju. A wraz z suburbanizacją i rozwojem przedmieść liczba ta stale rośnie.

Bibliografia:

10 lat Poznańskiego Szybkiego Tramwaju; A.Lubka, Świat kolei 1/2007;
www.mpk.poznan.pl/pst10.html
 Nowinki z Pyrogradu, Przystanek – wybrane numery

Jaka będzie PeSTKa za kolejne 10 lat? Z optymizmem spojrzeć w przyszłość

tekst opublikowany 3 lutego 2007 r.

w wydaniu specjalnym Przystanku z okazji 10-lecia PST

Gdy w 2007 r. „świętowaliśmy” 10-lecie PST „marzyło” nam się przedłużenie szybkiego tramwaju z nowoczesnym niskopodłogowym taborem. Pówróćmy do futurystycznej wizji przyszłości z tamtych lat. Ile z tych marzeń udało się urzeczywistnić? A gdzie życie napisało nową, odmienną historię? Zapraszamy do lektury.

Redakcja

Nowoczesny szynobus poznańskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, kursujący co 30' na linii „F” w relacji Stęszew – Poznań Główny, dojechał punktualnie do stacji docelowej. Tak – powołanie w roku 2008 regionalnej spółki kolejowej przez samorząd województwa wielkopolskiego i Deutsche Bahn A.G., a dwa lata później firmy SKM Poznań Sp. z o.o., spółki-córki Kolei Wielkopolskich S.A., obsługującej obszar całego powiatu poznańskiego – było naprawdę dobrym pomysłem. Wsiadając z dość pełnego jak na sobotni poranek szynobusu pomyślałem, że najwyraźniej nie tylko ja postrzegam SKM jako najszybszy środek transportu pomiędzy miejscem zamieszkania i pracy.

Oczywiście nie udałooby się tego dokonać gdyby samorządy miasta, powiatu i gmin, po latach bezowocnych dyskusji, nie podjęły wreszcie konkretnych decyzji i nie powołały jednego, wspólnego Zarządu Komunikacji Miejskiej dla całej Aglomeracji Poznańskiej. Ostatecznie pewno i ja wybrałbym podróż samochodem, gdyby nie to, że podmiejski autobus dowożący mnie do stacji SKM kursuje z tą samą częstotliwością co kolejka. No i oczywiście argument najważniejszy, czyli koszt całej podróży – dzięki sensownej, przejrzystej i jednolitej w całym powiecie taryfie praktycznie nieporównywalny z wysokim kosztem paliwa i parkingu w centrum miasta.

Schodząc do podziemnego przejścia ze zgrozą przypominałem sobie, jak wyglądało ono jeszcze parę lat temu: brudne, ciemne, śmierdzące i zaniedbane. Dziś aż trudno to sobie wyobrazić. Dobrze, że po zakończeniu wielkiego remontu poznańskiego węzła, dofinansowanego ze środków unijnych, PKP PLK udało się pozyskać kolejne dofinansowanie na remont budynku i peronów poznańskiego dworca. Takie miejsca jak

lotnisko i główny dworzec kolejowy są przecież wizytówką naszego miasta i po prostu nie mogą robić na przyjezdnych niekorzystnego wrażenia – kiedyś nie zdawano sobie chyba z tego sprawy.

Ruchomymi schodami wyjechałem z przejścia podziemnego do Dworca Zachodniego i udałem się na dawny peron siódmy, który od 2012 r. nie służy już jako peron kolejowy, lecz jest końcową stacją Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Przez 15 lat (od chwili uruchomienia Pestki w roku 1997) tramwaje jadące z Os. Sobieskiego włączały się na Moście Teatralnym w normalny, miejski układ linii, tracąc tym samym swój „szybki” charakter. Dla wszystkich było oczywiste, że taka sytuacja nie jest korzystna, jednakże z braku środków odkładano „na później” projekty przedłużenia trasy PST. Zresztą pomysłów też było wiele, poczynając od pierwotnego projektu jeszcze z lat siedemdziesiątych, który przewidywał budowę trasy od Murowanej Gośliny / Owińsk na północy, aż do Lubonia na południu, po kolejne wersje wydłużenia Pestki na Morasko i do Dworca Zachodniego. Po latach dyskusji i analiz, a także po bezpowrotnej utracie możliwości przedłużenia PST na północ, spowodowanej w głównej mierze przez niezrozumiałą niechęć władz UAM do transportu szynowego i gęste zabudowanie terenu kampusu, zdecydowano się jedynie na realizację odcinka trasy od tzw. „dziury toruńskiej”, usytuowanej poniżej Mostu Teatralnego, do dworca kolejowego. Wbrew pozorom to drobne przedłużenie trasy okazało się jednak doskonałą inwestycją, dzięki której radykalnie poprawiła się sprawność całego systemu komunikacji tramwajowej w mieście.

Prace inwestycyjne rozpoczęte zostały pod koniec roku 2009, po uzyskaniu przez MPK pozytywnej oceny wniosku o dofinansowanie realizacji tej inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Roz-



Wraz z przedłużeniem PST do Dworca Zachodniego niezbędny był zakup nowych wagonów. Przetarg na 18 tramwajów dwukierunkowych wygrało konsorcjum PESA – FPS z tramwajem „PSTar”. Wagon (oznaczony jako 130N) ma 45 metrów długości i zabiera 400 pasażerów. W godzinach szczytu autonomiczna linia PST kursuje co 2 minuty.

Rys.: 2 x Jędrzej Nowak, 2007

woju Regionalnego, rozdzielanych w latach 2007-2013 w ramach Działania 7.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dzięki temu roboty budowlane udało się rozpocząć jeszcze przed zakończeniem budowy trasy Os. Lecha – Franowo i nowej zajezdni tramwajowej na Franowie, także finansowanej w części ze środków strukturalnych UE. Ze względu na ograniczoną powierzchnię terenu uzyskanego od PKP, trasa PST od dawnego peronu siódmego do Kaponierzy zrealizowana została jako jednotorowa; od Ronda Kaponiera do Mostu Teatralnego trasa jest już dwutorowa. Zrezygnowano także z rozważanego wcześniej pomysłu „wyjścia” trasą PST na ulicę Głogowską śladem dawnej bocznicy kolejowej, prowadzącej na teren Międzynarodowych Targów Poznańskich i zakończono ją trójtorową ślepą mijanką. Do obsługi „nowej” Pestki zakupiono 18 nowoczesnych, niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów o długości 45 m. Przetarg wygrało konsorcjum PESA Bydgoszcz – FPS Poznań, które zaoferowało doskonały pojazd 130N w cenie znacznie niższej od zachodnich konkurentów.

Dyskusje na temat organizacji ruchu na „odnowionej” Pestce były bardzo żywiołowe i trwały chyba ponad rok. Ostatecznie zdecydowano się na całkowite odizolowanie trasy PST od „reszty” sieci. Nowa linia oznaczona PST i obsługiwana przez nowy tabor kursuje teraz tylko na trasie Os. Sobieskiego – Dworzec Zachodni z częstotliwością co 2’ w godzinach szczytu i co 4’ po szczycie i w dni wolne. Dojazdy z zajezdni Głogowska odbywają się oczywiście przez zachowane połączenie z torowiskiem w ul. Roosevelta przy Moście Teatralnym.

Konsekwencją tej decyzji była całkowita reorganizacja układu pozostałych linii tramwajowych – nowy układ oparty został na tym z roku 1993, tj. z czasów przed uruchomieniem PST. Oczywiście nie obyło się bez pewnych korekt i modyfikacji, spowodowanych przede wszystkim tym, że rozkład potoków pasażerskich w 2012 r. był jednak nieco inny niż w 1993, a także oddaniem w roku 2007 trasy przez Most Rocha oraz w 2011 trasy do Franowa. Mimo tego, że mieszkańcy Piątkowa utracili możliwość bezpośrednich podróży do innych dzielnic miasta, to cały układ, dzięki odciążeniu zatłoczonego niegdyś do granic możliwości odcinka Most Dworcowy – Rondo Kaponiera – Most Teatralny, uzyskał pełną sprawność, a to przełożyło się bezpośrednio na poprawę punktualności na praktycznie wszystkich pozostałych liniach tramwajowych.

Wysiadając na Kaponierze odniosłem podobne wrażenie, jak w przejściu podziemnym dworca kolejowego. Kto by pomyślał jeszcze kilka lat temu, że zwykłe, szare, podziemne przejście dla pieszych stanie się w tak krótkim czasie nowoczesnym, trójpoziomowym głównym węzłem przesiadkowym w mieście. Ruchome schody, windy dla niepełnosprawnych, w pełni skomputeryzowany punkt obsługi pasażerów, udzielający informacji o rozkładzie jazdy wszystkich linii tramwajowych i autobusowych oraz SKM w całej aglomeracji, liczne punkty handlowe. Cóż, nie ma się co dziwić, że przy takim podejściu do komunikacji publicznej i pasażera udało się już zmniejszyć natężenie ruchu indywidualnego w mieście i w powiecie o kilkanaście procent.

Bezszelstną windą wyjechałem na zadaszony i zadbany przystanek tramwajowy na powierzchni Kaponierzy, po drodze zauważając na elektronicznej tablicy informacyjnej, że mój tramwaj linii 2 w kierunku Ogrodów odjedzie za 4 minuty. Jeszcze tylko jeden przystanek i będę już przy Muzeum Komunikacji Miejskiej, otwartym już ponad pięć lat temu na terenie zabytkowej, pierwszej w Poznaniu zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. To przecież tam już za niecałą godzinę odbędzie się prezentacja multimedialna rozpoczynająca oficjalne obchody jubileuszu 20-lecia otwarcia Pestki. Oby kolejne dziesięciolecie 2017-2027 było równie owocne w inwestycje komunikacyjne...



Lubisz majsterkować? Chciałbyś poświęcić swój wolny czas i wspomóc nas w remoncie starych bimbów?

Odwiedź nas na jednym z zebrań i zobacz czym się obecnie zajmujemy.

Zebrań odbywają się w każdy pierwszy czwartek miesiąca o godzinie 18:00.

Zbiórka przed bramą zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego (od strony ulicy Hetmańskiej).

Zapraszamy do KMPS!



PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak

NAKLAD WYDANIA SPECJALNEGO: 300 egzemplarzy

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.