

PRZYSTANEK FRANOWO

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
11 maja 2014 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Krótką historia zajezdni Franowo

Historia poznańskich tramwajów liczy ponad 130 lat. Na przestrzeni kolejnych dziesięcioleci *bimby* korzystały z wielu różnych zajezdni. Kolejne obiekty tego typu lokalizowane były w różnych częściach miasta. Nowe zajezdnie to nie tylko lokalizacja – to także nowe urządzenia, zgodne z aktualnymi standardami i zapewniające wyższy komfort pracy.

Nowoczesne tramwaje wymagają odpowiedniego zaplecza technicznego. Wraz ze zwiększaniem liczby tramwajów niskopodłogowych już od wielu lat dyskutowano w Poznaniu o budowie nowej zajezdni. Ostatnim obiektem tego typu w Poznaniu była zajezdnia przy ul. Fortecznej – budowana w drugiej połowie lat 70. Choć w mocno zmodernizowanej zajezdni przy ul. Głogowskiej było już zaplecze do obsługi nowoczesnych wagonów, istniała paląca potrzeba rozbudowy zaplecza technicznego.

Jeszcze kilka lat temu obsługę codzienną tramwajów realizowano w czterech miejscach: w zajezdniach przy ul. Gajowej, Madalińskiego, Głogowskiej i Fortecznej. Zmieniały się tramwaje, zmieniało się miasto, a najstarsza zajezdnia tramwajowa (przy ul. Gajowej) przeszła do historii. Takim samym los spotka wkrótce zajezdnię przy ul. Madalińskiego. Ich miejsce zajmie Franowo – nowa zajezdnia tramwajowa, zdolna pomieścić docelowo dużą część wszystkich poznańskich tramwajów. Ostatnie lata nie były łatwe dla *bimb*. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne musiało się wyprowadzić z zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej, zakończono także eksploatację torów odstawczych przy ul. Budziszyskiej, na których przez wiele lat odstawiano na noc tramwaje niemieszczące się w zajezdniach. W efekcie przez kolejne miesiące tramwaje garażować musiały na ulicach miasta, generując dodatkowe koszty związane z nocnymi *wyprowadzkami* i koniecznością zabezpieczenia przed dewastacją.

Choć rozważano wiele lokalizacji dla nowej zajezdni, ostatecznie jako miejsce wybrano tereny za browarem Kompanii Piwowarskiej, przejęte od PKP. Umowę na przygotowanie projektu oraz uzyskanie pozwolenia na budowę podpisano 15 kwietnia 2009 r. W przetargu

na przygotowanie projektu zajezdni wygrały Architektoniczne Biuro Projektów „ABPROJEKT” Sp. z o.o. z siedzibą w Tychach i Proreg z Krakowa. Po ukończeniu fazy projektowej MPK ogłosiło przetarg na budowę zajezdni. W dniu 1 marca 2011 r. budowa zajezdni uzyskała możliwość finansowania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w wysokości 50,6 mln zł – w późniejszych miesiącach i latach udało się zwiększyć kwotę dofinansowania. 14 kwietnia 2011 r. otwarto oferty w przetargu na budowę obiektu. Wszystkie okazały się być tańsze od przewidywań miejskiego przewoźnika. Wybrano najtańszą: propozycję konsorcjum, w skład którego weszły firmy ZUE S.A. z Krakowa oraz Elektrobudowa S.A. Wykonawca niezwłocznie przystąpił do realizacji inwestycji. 5 września 2011 r. miała miejsce uroczystość wmurowania kamienia węgielnego, w której wzięli udział przedstawiciele miasta i wykonawcy. Otwarcia nowej zajezdni dokonano w pierwszej połowie maja 2014 r., a uroczyste obchody inauguracji pracy zajezdni zbiegły się w czasie z 10-leciem wejścia Polski do Unii Europejskiej.



Wmurowanie kamienia węgielnego pod zajezdnię tramwajową Franowo.

foto. Marcin Jurczak, 5.09.2011

Co nowego na Franowie?

Zajezdnia tramwajowa Franowo zaplanowana została do obsługi docelowo 150 pociągów tramwajowych, o długości ok. 35 metrów każdy. W pierwszym etapie budowy, którego realizacja została właśnie zakończona, zajezdnia mieści 100 pociągów, po rozbudowie hali postojowej jej pojemność wzrośnie jeszcze o połowę. Obsługą taboru zajmować się tu będzie ok. 100 pracowników, do pracy na Franowie oddelegowanych zostanie także ok. 250 motorniczych. Zajezdnia Franowo obsługiwać będzie tramwaje trzech podstawowych typów. Trafia tutaj solarisy Tramino, wagony GT8 z demobilu (*helmuty*), a także tramwaje generacji 105Na. Na Franowie garażować będą także wagony historyczne: skład N+ND+ND, wagon GT6 615 (czyli ostatni w Poznaniu krótki *helmut*) czy 3G 805 (ostatni *holender*). Choć obecnie trafiają tu tramwaje ok. 30-metrowe, docelowo w zajezdni znaleźć się mogą także tramwaje dłuższe, 45-metrowe. Infrastrukturę obsługową dostosowano do wagonów eksploatowanych obecnie, jak i dłuższych, które mogą pojawić się we flocie MPK w przyszłości.

Zajezdnia składa się z dwóch podstawowych części. Pierwszą, od strony pętli tramwajowej jest hala postojowa. Ma ona 15 torów, na których tramwaje odstawiane są na noc. To pierwsza zajezdnia w Poznaniu, w której wszystkie miejsca postojowe umieszczono w hali. Takie rozwiązanie generuje określone koszty inwestycji – związane z budową hali postojowej, z czasem jednak taka inwestycja się zwraca



Zajezdnia Franowo w budowie.

fot. Marcin Jurczak, 12.08.2012

(ta ma się zwrócić po ok. 15 latach). Garażowanie w hali to korzyści przede wszystkim w sezonie jesienno-zimowym. Wagony nie będą narażone na śnieg i mróz. To także korzyść dla pasażerów – wagony wyjeżdżać będą na trasę już rozgrzane, co poprawi komfort jazdy, zmniejszy także liczbę typowo zimowych usterek. Co ciekawe, w Poznaniu zdecydowano się na przykrycie halą nie tylko samych torów postojowych, ale także towarzyszących im zwrotnic. Dzięki temu nie będzie problemu z zamarzającymi rozjazdami, co dodatkowo ograniczy koszty obsługi torowisk na terenie zajezdni. Sama hala postojowa eksploatowana jest już od ok. 1,5 roku – została udostępniona tramwajom jeszcze przed oddaniem całej zajezdni. Dzięki temu zaprzestano wystawiania wagonów na noc na ulicach.

Druga część zajezdni to tzw. hala główna. Znalazło się tutaj 11 torów do obsługi pojazdów, wraz z towarzyszącym zapleczem socjalnym i biurowym. To miejsce, gdzie tramwaje przechodzą zarówno tzw. obsługę codzienną jak i naprawy oraz planowe przeglądy. Obsługa codzienna to przegląd, jakiemu poddawany jest każdy wagon każdego dnia. Po powrocie z trasy sprawdzane są najważniejsze elementy tramwaju, decydujące o bezpieczeństwie i możliwości kontynuowania jazdy kolejnego dnia. Tramwaje są także sprzątane i myte. Na terenie zajezdni zlokalizowane są m.in.: stacja transformatorowa zasilająca sieć trakcyjną, kabina do przygotowania lakierniczego i kabina lakiernicza, stanowisko profilowania obręczy kół z tokarką podtorową, myjnia z zamkniętym obiegiem wody (zajezdnia posiada łącznie dwie myjnie), urządzenia do pomiaru płaskich miejsc na kołach oraz laserowego pomiaru kół czy centralny odkurzacz. Zajezdnia posiada także tor testowy, na którym będą wykonywane próby hałasu i prędkości. Tor ten ma długość 430 metrów i jest pierwszym tego typu miejscem w Poznaniu.

Innowacja – DMS

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jako pierwsze w Polsce zdecydowało się na wdrożenie systemu zarządzania zajezdnią – DMS. Depot Management System to nowoczesny system informatyczny, nadzorujący realizację procesów i sterujący pracą urządzeń. System całościowo zarządza procesami zachodzącymi w zajezdni, nadzorując ruch pojazdów, codzienną obsługę po powrocie z trasy czy realizowane naprawy. System DMS automatyzuje wiele procesów, związanych z przyporządkowaniem pojazdów do zadań czy wyznaczaniem miejsc parkingowych. DMS przy wykorzystaniu urządzeń automatyki wytycza także trasę przejazdu przez teren zajezdni, kieruje ruchem pojazdów czy steruje bramami do hal. Został zintegrowany z elementami infrastruktury zajezdni, wyposażenia warsztatu, współpracuje także z systemami służącymi do planowania pracy motorniczych. System dostarczyła firma PSI.

System realizuje zadania związane z obsługą podstawowych procesów w zajezdni. Kiedy tramwaj pojawia się przed bramą wjazdową do zajezdni, DMS automatycznie wykrywa numer tramwaju, który jest prezentowany na wyświetlaczu diodowym. Oznacza to dla systemu, że przed zajezdnią pojawił się tramwaj, wymagający dalszych dyspozycji. Na podstawie informacji posiadanych o stanie całej zajezdni,

informacji o stanie technicznym pojazdu i planowanych czynnościach obsługowych dla danego tramwaju, system DMS wybiera automatycznie najlepsze miejsce docelowe dla tramwaju, które wyświetlane jest motorniczemu na wyświetlaczu diodowym. Następnie, przy współpracy z systemem sterowania ruchem, DMS zestawia trasę do wybranego miejsca docelowego, zapewniając motorniczemu bezpieczny przejazd przez zajezdnię.

Po powrocie z trasy tramwaj jest zwykle kierowany na halę główną, w celu wykonania czynności obsługi codziennej. System DMS będzie wskazywał, w zależności od reguł zdefiniowanych dla poszczególnych tramwajów, czy jest to mycie przejazdowe, mycie dokładne, mycie dachu, uzupełnianie piasku lub laserowy pomiar kół biegowych. M.in. dzięki systemowi, który dba o terminowe wykonywanie zleceń obsługi codziennej, pasażerowie będą zawsze jeździli czystymi i sprawnymi tramwajami. Po wykonaniu wszystkich czynności obsługowych i usunięciu ewentualnych usterek tramwaje kierowane będą do hali postojowej.

Po zaparkowaniu tramwajów w hali postojowej, kolejnym krokiem będzie przypisanie pojazdów do tras dla danego dnia roboczego i fazy wyjazdu, zaplanowanie wyjazdów w taki sposób, żeby każdy tramwaj opuścił zajezdnię punktualnie.

System firmy PSI wspiera również rozpoczęcie pracy przez motorniczego. Do tego celu wykorzystywane będą listy służbowe, zawierające grafiki motorniczych na najbliższe dni, które importowane będą do systemu DMS z systemu do planowania harmonogramu pracy pracowników MPK. Motorniczy rozpoczynający pracę na zajezdni skorzysta z odpowiedniego stanowiska komputerowego z systemem DMS, gdzie przejrzy informacje o zbliżającej się służbie. Po zalogowaniu się motorniczego system zarządzania zajezdnią poinformuje motorniczego o pojeździe, który został mu przydzielony oraz lokalizacji tego pojazdu, zwiększając sprawność przeprowadzania porannych wyjazdów. Pozwoli to wyeliminować także błędy pojawiające się czasem przy rozpoczynaniu pracy.

Franowo w liczbach

Zajezdnia Franowo to obiekt o imponujących rozmiarach. Zajmuje teren ok. 17 hektarów (dla porównania: zajezdnia Głogowska ma niecałe 3 hektary powierzchni). Znajduje się tu ok. 100 zwrotnic (w całym Poznaniu jest ich ok. 500) i 6,3 km toru pojedynczego (w całym mieście: 135 km). Zajezdnia współfinansowana jest ze środków unijnych. Wsparcie z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (aktualnie: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) wyniosło 59% kosztów całego projektu i osiągnęło kwotę ponad 152 mln zł.

Gdzie dziś nocują poznańskie tramwaje?



Zajezdnia Głogowska

Zajezdnia tramwajowa przy ul. Głogowskiej (na zdjęciu) to obecnie najstarsza czynna zajezdnia tramwajowa w Poznaniu (z pierwszej dekady XX wieku). Początkowo powstała tu pięcitorowa hala, z czasem rozbudowana o drugą. W latach 60. dokonano gruntownej przebudowy zajezdni, powstał także biurowiec, w którym od tego czasu mieści się siedziba przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Ostatnią modernizację przeprowadzono w latach 1998-2000. Zajezdnia przebudowana została wówczas na potrzeby wagonów niskopodłogowych – wyburzono dwie najstarsze hale, budując w ich miejsce nową z niezbędną infrastrukturą. Na terenie zajezdni znajduje się m.in. nowoczesna myjnia i tokarka podtorowa. W zajezdni obecnie obsługiwane są wagony typu 105N/Na/Moderus Alfa, siemensy Combino i solarisy Tramino.

Zajezdnia Madalińskiego

Najmniejsza poznańska zajezdnia mieści się na Wildzie. Obiekt wybudowano po II wojnie światowej, aby sprostać rosnącym potrzebom przewozowym i szybkiemu rozwojowi komunikacji miejskiej. Na „Madalinie” obok hali zajezdni (osiem torów) dobudowano także tory postojowe – prawie dwukrotnie zwiększając pojemność całego obiektu. Zajezdnia przy ul. Madalińskiego (popularnie zwana „Madaliną”) to jedyna zajezdnia w Poznaniu z nieprzelotową halą – wjechać do hali można tylko tyłem. Z tego powodu od początku trafiły tutaj wagony GT6 i GT8 sprowadzane z miast niemieckich. W przeciwieństwie do polskich wagonów eksploatowanych w latach 90. posiadały one dodatkowy pulpit sterowniczy ułatwiający manewry cofania. Do dnia dzisiejszego stacjonują tutaj wagony GT6 i GT8, a sama zajezdnia przewidywana jest do likwidacji w najbliższych miesiącach.

Zajezdnia Forteczna

Zajezdnia Forteczna to najmłodsza z poznańskich zajezdni tramwajowych – powstała w latach 70. Przez lata eksploatowano tu wszystkie kolejne generacje tramwajów dostarczanych do Poznania, od wagonów dwuosioowych, poprzez wagony 102N/Na, aż po *stopiątki* (przez krótki czas obiekt pełnił także funkcję zajezdni autobusowej). W drugiej połowie lat 90. to właśnie ta zajezdnia rozpoczęła eksploatację wagonów tatra RT6N1 – są tu one obecne aż do dziś. Na Fortecznej nocują także *stopiątki* i moderusy Alfa oraz Beta. Obok hal obsługowych zajezdnia posiada także spory plac postojowy – łącznie kilkanaście torów do odstawiania wagonów.

Kilka słów o KMPS

Lukasz Bandosz

Miłośnik komunikacji miejskiej to osoba, która na widok tramwaju ma większy błysk w oku, niż na widok ukochanej osoby. I nasze biedne drugie połówki muszą się z tym pogodzić. Ta pasja wielokrotnie sprawdza zasady cierpliwości naszych rodzin. Kiedy bliscy wstają, mnie już nie ma, bo prowadzę *stodwójkę* od 4 rano, a kiedy idą spać, mnie jeszcze nie ma, bo do północy jeżdżę tatrą. Wspólny weekend? Niestety, zgłosiłem się na linię turystyczną. Odwiedzając jakieś miasto, nie ma zbyt wiele czasu na zwiedzanie starówki, muzeów, czy posiłek w lokalnej restauracji. Trzeba przecież objechać sieć tramwajową i sfotografować wszystkie jeżdżące tu typy tramwajów i autobusów. Wielu z nas całe urlopy planuje tak, aby przede wszystkim spędzić je na torach. Takie osoby odwiedzają wszystkie zakamarki globu (zasięg ich podróży nieustannie wzrasta) pokonując szalone ilości kilometrów torami kolejowymi, tramwajowymi lub liniami autobusowymi. Raczej nie można nas spotkać na plaży. Wielu z nas zna na pamięć rozkłady jazdy, inni zbierają wszelkiego typu tablice z pojazdów, kolejne osoby budują makiety i modele. Miłośnicy komunikacji miejskiej to często znawcy systemów transportowych wielu miast, ogromnych ilości rozwiązań technicznych i organizacyjnych stosowanych na całym świecie. Bez przerwy zdobywamy wiedzę na temat komunikacji miejskiej, a jak się spotykamy, to o tramwajach możemy rozmawiać bez końca.

Właśnie dla takich osób jest nasze stowarzyszenie – Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Poza możliwością realizacji swoich zainteresowań na wiele różnych sposobów, stowarzyszenie stawia przed swoimi członkami szereg celów. Staramy się m.in. propagować korzystanie z komunikacji miejskiej, a także wdrażanie w niej najlepszych rozwiązań. W klubie możemy wymieniać się swoimi poglądami, spostrzeżeniami,

staramy się również rozpowszechniać wiedzę korzystając z wydawanego przez KMPS Przystanku, czy imprez organizowanych dla mieszkańców Poznania. Mamy nadzieję, że uczestnicząc w nich, spędzacie Państwo miło swój wolny czas. Jednak najważniejsze zadania, jakie przed nami stoją, to opieka nad historycznymi i zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej. Nasze działania w tym kierunku często polegają na nakłanianiu właściciela pojazdów (MPK w Poznaniu) do wykonania niezbędnych prac i remontów. Przewoźnik powinien w ten sposób dbać o pojazdy, które przecież wykorzystuje w pracy przewozowej. Regularne wykonywanie remontów generalnych pojazdów zabytkowych ze względu na brak środków jest niemożliwe. Właśnie dlatego od kilku lat prowadzimy kwestę „Ratujmy stare bimby”. Uzyskaliśmy również status organizacji pożytku publicznego, dzięki czemu każdy rozliczając swój podatek dochodowy, może przekazać 1% naszemu stowarzyszeniu. Środki z tych dwóch źródeł są zbierane i zostaną przeznaczone na gruntowny remont jednego z tramwajów.

Z własnych zasobów finansujemy bieżące prace wykonywane ochotniczo przez członków stowarzyszenia. Dotychczasowe próby pozyskania środków z funduszy unijnych, czy od sponsora nie powiodły się, ale z pewnością bronimy nie składamy i będziemy podejmować kolejne starania. W najbliższym czasie przed nami działania mające na celu remont wagonu 3G 805, a także wagonu silnikowego, który mógłby jeździć z doczepą sanocką ND 436, myślimy tu o N 2024 i 4N 2022. Ten pierwszy został wyprodukowany w Stoczni Gdańskiej, drugi jest prawdopodobnie jedynym zachowanym wagonem silnikowym 4N w Polsce. Oba mają być po remontach tramwajami dwukierunkowymi. W kolejce czekają takie pojazdy jak KSW 158, S2D 423, Carl Weyer 305, podwozie wagonu typu I i kolejne tramwaje generacji N: 4ND 476 i 4ND₁ 517. Odbudowa wagonów sprzed wojny pozostaje w sferze jeszcze bardziej odległych marzeń. Wiele jest również do zrobienia na polu autobusowym. Zachowane pojazdy: Jelcz RTO 1679, DAF MB200 1934, Jelcz PR110 1383, Ikarus 260.04 1735 i Ikarus 280.26 1545 wymagają ciągłej opieki, a niektóre z nich nawet remontów. Dziś cieszymy się z zakończonego remontu doczepy sanockiej, jednocześnie widzimy jak wiele jest jeszcze do zrobienia przed nami. Zachęcamy wszystkich do przyłączenia się do nas, zarówno poprzez wstąpienie w szeregi KMPS, jak i uczestnictwo w kweście czy przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej 1% swojego podatku.



Interesujesz się komunikacją miejską?

Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?

Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?

Zapraszamy do KMPS!

Zebrania stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu odbywają się średnio co dwa tygodnie.

**Chcesz dowiedzieć się więcej? Zajrzyj na:
www.kmps.org.pl lub napisz: zarzad@kmps.org.pl**

PRZYSTANEK

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

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska

NAKŁAD 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.