

Rekomendacja nr 15
dotycząca kompleksowego rozwoju sieci tramwajowej i sposobów zwiększenia jej
odporności na zakłócenia

Rekomendacja

Członkowie Rady rekomendują Dyrektorowi ZTM w Poznaniu zainicjowanie rozmów z władzami miasta Poznania oraz z MPK Poznań Sp. z o.o. i ZDM w Poznaniu w zakresie strategicznego i kompleksowego rozwoju sieci tramwajowej oraz uelastycznienia sieci i zwiększenia jej odporności na różnorodne zakłócenia. Działania te należy poprowadzić niezwłocznie i równoległe w następujących kierunkach:

1. przyspieszenia budowy nowych tras tramwajowych, w pierwszej kolejności połączenie pętli Wilczak ulicą Szelągowską i Garbary do węzła Małe Garbary oraz linii na os. Kopernika;
2. budowę krótkich, ale ważnych linii jednotorowych z końcowymi przystankami czołowymi, np. linia do zespołu szpitali leżących przy i wokół ul. Wrzoska lub przedłużenie z pętli Junikowo do stacji Poznań Junikowo;
3. niezwłocznego wyeliminowania wąskich gardeł na sieci tramwajowej, w szczególności poprzez odseparowanie torowisk od ruchu drogowego na ulicach: Królowej Jadwigi, Dąbrowskiego, 28 Czerwca 1956 r. i 23 Lutego;
4. budowę większej liczby przejazdów międzytorowych umożliwiających zmianę toru, jak również prowadzenie ruchu po jednym torze w obu kierunkach, m.in. na ul. Grunwaldzkiej i Głogowskiej;
5. utrzymanie pętli pośrednich np. Budziszewska, Starołęka Mała i w miarę zidentyfikowanych potrzeb budowę nowych;
6. dywersyfikowania lokalizacji zajezdni tramwajowych (koniecznie w zachodniej części miasta) i budowy drugiego dojazdu do zajezdni na Franowie;
7. zwiększenie udziału tramwajów dwukierunkowych, niezbędnych dla wykorzystania pełnego potencjału proponowanych powyżej działań.

Uzasadnienie

Sieć tramwajowa w Poznaniu przenosi największe potoki podróżnych i robi to z większą prędkością i punktualnością oraz komfortem niż transport autobusowy. Równocześnie jednak sieć tramwajowa jest narażona na występujące wciąż na niej wąskie gardła, m.in. Most Królowej Jadwigi, ul. Górna Wilda, Dąbrowskiego (zwracano na nie uwagę w Rekomendacji nr 7, pkt. 5 a), gdzie ruch samochodów utrudnia poruszanie się tramwajów. Trakcja tramwajowa podatna jest także na różnego rodzaju zakłócenia – awarie pociągów, kolizje z innymi pojazdami, zaśląbnięcia pasażerów oraz planowane i wymuszone remonty.

W ostatnich latach nastąpiła jej rozbudowa, w szczególności o linię na Naramowice, a niebawem rozpocznie się budowa tramwaju w ul. Ratajczaka. Plany strategiczne Poznania obejmują dalszą jej rozbudowę. Jednak zważywszy na podane w tych dokumentach odległe terminy uruchomienia

kolejnych linii, jak również faktyczną ich realizację, zwykle znacząco opóźnioną w stosunku do pierwotnych założeń, zdaniem Rady, należy uczynić wszystko, aby realizacja nowych inwestycji rozpoczęła się wcześniej.

Równolegle należy podjąć postulowane powyżej działania w zakresie uzupełnienia infrastruktury linowej i organizacji transportu zmierzające do uelastycznienia sieci i zmniejszenia jej podatności na wymienione zakłócenia. Ważnym działaniem będzie zwiększenie udziału tramwajów dwukierunkowych. Pomimo pewnych ograniczeń – nieco mniejszej liczby miejsc siedzących i stojących dla pasażerów oraz wyższej ceny zakupu taboru, ujawniły one szereg korzyści dla operatora i podróżnych. Większa liczba tramwajów dwukierunkowych wraz z uzupełniającymi stałymi lub tymczasowymi przejazdami międzytorowymi oznacza w praktyce możliwość:

1. prowadzenia ruchu po jednym torze, gdy drugi z różnych względów jest zamknięty;
2. budowania mniej rozległych przestrzennie końcówek linii, zamieniając typowe pętle, przystankami czołowymi o większej liczbie torów;
3. budowy przystanków wyspowych, zamiast dwóch typowych przystanków po obu stronach linii;
4. budowy jednotorowych linii z mijankami na najmniej obciążonych końcówkach sieci, np. linia od pętli na ul. Połabskiej lub do zespołu szpitali od pętli Piątkowska itp.;
5. wprowadzania krótszych linii szczytowych, kursujących na krótszych trasach niż między obecnie istniejącymi pętlami;
6. ograniczenia kosztów eksploatacji poprzez skrócenie kursowania niektórych linii.

Rada ufa, że wszystkie proponowane działania przyczynią się do zwiększenia odporności sieci na zakłócenia, zwiększą średnią prędkość podróży, ograniczą opóźnienia i generalnie poprawią ogólną efektywność wykorzystania sieci i taboru, co powinno przełożyć się na większą liczbę zadowolonych pasażerów.