

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji

nr 6 (63)
8 lipca 2005 r.

www.nowyprzystanek.republika.pl

Zagospodarować Gajową (cz. II)

Łukasz Bandoz, Beata Kopczyńska, Anna Tomczak

Chcielibyśmy Was zaprosić do lektury drugiej części naszego projektu. Została ona poświęcona zaprezentowaniu stanowisk poszczególnych stron zainteresowanych przyszłością Gajowej. Ponadto dokonaliśmy dość ogólnej analizy konsekwencji, jakie przyniosłaby realizacja poszczególnych pomysłów. Przedstawiliśmy również własną koncepcję wraz z kilkoma warunkami, jakie musiałyby zostać spełnione dla jej realizacji, jak i przewidywanymi skutkami wprowadzenia jej w życie.

1. Nowe funkcje

Ostatnie dwa opisywane obszary (patrz Przystanek 4 (61)) wywołują najwięcej emocji. Są to tereny wewnątrz kwartału ulic Sienkiewicza, Kraszewskiego, Zwierzynieckiej i Gajowej. Cały teren zajezdni znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, natomiast fragment drugiego obszaru jest wpisany do rejestru zabytków. Dla całego kwartału miasto chce wprowadzenia nowych funkcji. Przede wszystkim zainteresowane jest umieszczeniem funkcji mieszkaniowej z lokalami usługowymi na parterze wzdłuż ul. Kraszewskiego. Zdecydowanie najchętniej umieściłoby na obu obszarach (GaA04/Ub1 i Ub2) wielkopowierzchniowe obiekty handlowe. Celem władz

miejskich jest utworzenie kolejnego centrum handlowego w strukturach Śródmieścia. Może ma to być „Stara Zajezdnia”? W obiektach centrum handlowego, poza licznymi sklepami, znalazłyby się zapewne markety, biura, wielobranżowe punkty usługowe, może nawet instytucje kulturalne. W dużej mierze o funkcjach obecnych na terenie takiego obiektu zdecydowałby potencjalny inwestor. W tabelce poniżej umieściliśmy przewidywane skutki takiego rozwiązania kwestii rewitalizacji Gajowej.

Konsekwencje umieszczenia centrum handlowego na terenie starej zajezdni.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">– znaczny wzrost atrakcyjności terenu (szansa na jego kompleksową rewitalizację vide: Stary Browar)– reklama Starych Jeżyc, możliwość wykreowania nowego wizerunku tego miejsca, zmiana stereotypów rządzących jego postrzeganiem– polepszenie stanu infrastruktury (drogi, chodniki, miejsca parkingowe, być może także infrastruktura podziemna)– stworzenie miejsc pracy dla okolicznych mieszkańców, aktywizacja tamtejszej społeczności– wzrost poziomu bezpieczeństwa (spadek liczby napadów, rozbojów etc.)	<ul style="list-style-type: none">– paraliż komunikacyjny w centrum miasta (niewydolność systemu okolicznych dróg dojazdowych)– zagrożenie dla okolicznych sklepikarzy i straganiarzy– spadek poziomu bezpieczeństwa (wzrost liczby wypadków, kradzieży samochodów)– prawdopodobne przeznaczenie terenu dla jednej tylko funkcji (niemożność zaspokojenia potrzeb wszystkich zainteresowanych)



Wagony 102N, 13N i skład N+ND na terenie zajezdni Gajowa.
Fot.: Łukasz Bandoz, 25.06.2005

Okoliczni mieszkańcy, reprezentowani przez Radę Osiedla Jeżycze, chcieliby tam widzieć zieleni miejską, obiekty rekreacyjno-wypoczynkowe takie jak basen, sala sportowa, boiska. Mimo, iż planowane jest zamknięcie sąsiadującego z zajezdnią Starego Zoo i zagospodarowanie go na otwarty park z placami zabaw, ścieżkami edukacyjnymi, gablotami ze zwierzętami (płazami i gadami), mieszkańcy twierdzą, że w okolicy nie ma wystarczającej ilości terenów zielonych.

Bardziej zrozumiałe są głosy tej grupy interesu dotyczące obiektów rekreacyjno-wypoczynkowych. Mimo sąsiedztwa

dwóch kin, teatru, centrum sportowego, a także stosunkowo łatwych połączeń komunikacyjnych z innymi obiektami tego typu na terenie miasta, nietrudno zrozumieć postulaty domagające się basenów czy lodowisk. Tego typu obiektów brakuje na terenie całego miasta i takie opinie są powszechne wśród wszystkich mieszkańców.

Konsekwencje umieszczenia centrum rekreacyjnego na terenie starej zajezdni.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> - obiekt, na który istnieje duże zapotrzebowanie, stąd jego zapewne duża popularność - poprawa stanu okolicznej infrastruktury technicznej - wzrost poziomu zadowolenia lokalnej społeczności (uczynienie zadość ich postulatam) - możliwość połączenia takiego kompleksu z innymi sposobami zagospodarowania 	<ul style="list-style-type: none"> - bliskość Dynamixu i plany dotyczące utworzenia zielonych terenów rekreacyjnych w miejscu starego zoo - trudność w znalezieniu inwestora dla tego typu przedsięwzięcia - konieczność poniesienia dużych nakładów i niewielkie przychody generowane przez taki obiekt - lokalny charakter tego typu centrum

Trzecią stroną zainteresowaną obszarem Gajowej jest stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, które w zabytkowej części zajezdni pragnie utworzyć Muzeum Komunikacji Miejskiej. Zabytkowa część garażowni tramwajowej pełni już swoją funkcję od ponad 120 lat i jest wręcz unikatem na skale europejską. W związku z historią obiektu można spodziewać się ogromnego zainteresowania takim muzeum, zarówno wśród mieszkańców Poznania, jak i przybywających do miasta turystów. Muzea podobne do tego, które może powstać w starej zajezdni tramwajowej przy ulicy Gajowej w Poznaniu, istnieją na całym kontynencie. Najslawniejsze z nich znajdują się w Amsterdamie, Berlinie, Hadze. Zabytkowe pojazdy komunikacji miejskiej, tabor gospodarczy, narzędzia, jakimi posługiwali się robotnicy można również podziwiać w muzeach utworzonych w Budapeszcie, Pradze, Dreźnie i wielu innych miastach Europy. Tego typu obiekty zazwyczaj mieszczą się w byłych wozowniach tramwajowych, dlatego zlokalizowanie podobnego w jednej z najstarszych europejskich zajezdni byłoby bardzo wskazane.

2. Ograniczenia związane z proponowanymi funkcjami

Realizacja funkcji proponowanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przez władze miasta napotyka na ograniczenia. Obszar „Gajowa” umiejscowiony jest w centrum Poznania, wszystkie okoliczne skrzyżowania są bardzo obciążone komunikacyjnie, a podczas porannego i popołudniowego szczytu zauważa się wręcz niewydolność okolicznych węzłów i ulic. Nowe funkcje w kwartale ograniczonym wąskimi miejskimi uliczkami, zarówno funkcja mieszkaniowa, biurowa, usługowa, a przed wszystkim wielkopowierzchniowego handlu wygenerują ruch, którego okoliczny system komunikacyjny nie będzie w stanie obsłużyć. Zmiany związane z okolicznymi ulicami proponowane przez Urząd Miasta są wręcz kosmetyczne. Cieszy plan dodania dróg rowerowych w okolicach kwartału oraz przeznaczenie niektórych ulic jedynie do obsługi ruchu lokalnego, rowerowego, pieszego oraz komunikacji publicznej. Planowane przekształcenia dotyczące komunikacji tramwajowej, wbrew pozorom, wymagają dość dużych nakładów. Zmiany zaproponowane w miejscowym planie zagospodarowania

przestrzennego wymagają między innymi wyburzeń na rogu ulic Zwierzynieckiej i Kraszewskiego od strony Zoo oraz wydzielenia torowiska na ulicy Dąbrowskiego od Mostu Teatralnego do Rynku Jeżyckiego, co wiąże się z ograniczeniem komunikacji indywidualnej na tym odcinku i wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego dla samochodów. W ten sposób możliwe będzie uzyskanie sprawnego i płynnego przejazdu na trasie pomiędzy Centrum a Ogrodami. Dziś ten ruch odbywa się między innymi po torowisku przeznaczonym w miejscowym planie do likwidacji.

Planowane zmiany nie będą miały tak dużego wpływu na płynność ruchu w okolicy, szczególnie ruchu samochodowego. Otwarcie w obrębie opisywanego kwartału centrum handlowego wywoła ogromny wzrost natężenia ruchu kołowego, co doprowadzi do komunikacyjnego paraliżu. Ma to się dokładnie odwrotnie do założeń polityki transportowej miasta, która postuluje uspokojenie ruchu w Śródmieściu oraz wypieranie transportu indywidualnego zbiorowym.

Spełnienie woli okolicznych mieszkańców również budzi wiele wątpliwości. Rolę parku ma pełnić dzisiejsze Stare Zoo. Natomiast wprowadzenie funkcji rekreacyjnej wymaga stworzenia odpowiedniej infrastruktury. Jak dobrze wiemy, władze Poznania mają problemy ze znalezieniem inwestorów zainteresowanych budową tego typu obiektów. Jako przykład może tu posłużyć teren dawnego stadionu Warty przy ul. Dolna Wilda, gdzie wieloletnie starania wóldarzy miasta nie doprowadziły do znalezienia podmiotu skłonного do ulokowania tam swojego przedsięwzięcia. Jakkolwiek nawet znalezienie inwestora nie gwarantuje sukcesu, gdyż ustalenie szczegółów umowy zajmuje stronom wiele lat, czego przykładem są Termy Maltańskie. Samo miasto natomiast jest już zaangażowane w rozbudowę infrastruktury rekreacyjno-wypoczynkowej (modernizacja stadionu przy ul. Bułgarskiej) i zapewne nie zdecyduje się w najbliższym czasie na kolejne przedsięwzięcia tego typu.

Brak kapitału po stronie trzeciego zainteresowanego losami zajezdni „gracza”, Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, nie rokuje najlepiej realizacji postulowanego przez nich przedsięwzięcia – utworzenia muzeum na terenie starej zajezdni. Członkowie stowarzyszenia żartują, że „aby na Gajowej powstało muzeum wystarczy posprzątać”. Jednak kapitał potrzebny na konieczne remonty hali, narzędzi i wozów tramwajowych zdecydowanie przewyższa możliwości stowarzyszenia i wymaga znalezienia sponsorów oraz zaangażowania władz miejskich. Na dzień dzisiejszy Klub Miłośników Pojazdów Szynowych przeprowadza analizę finansową oraz przygotowuje biznesplan dla powyższego przedsięwzięcia.

3. A może inny wariant?

Wydaje się, że na tak dużym obszarze można spróbować pogodzić dążenia miasta do gospodarczej aktywizacji omawianego terenu oraz mieszkańców, którzy domagają się obiektów rekreacyjno-wypoczynkowych. Dokonać tego trzeba poprzez odpowiedni podział obszaru pod kątem różnych, proponowanych przez strony funkcji. Niemożliwym jest zrealizowanie w pełni zarówno planów miejskich jak i tych prezentowanych przez pozostałe strony. Uważamy, że jedynym wyjściem jest podział całego terenu o całkowitej powierzchni 5 hektarów na części, w których zostaną wprowadzone nowe i odmienne funkcje. W ten sposób będzie można zoptymalizować

ilościowe oraz przestrzenne rozmieszczenie obiektów mieszkalnych, usługowych, handlowych i rekreacyjnych. Należy przy tym pamiętać o bardzo ważnej roli zieleni w centrach dużych miast. Przyczyni się ona do pozytywnego odbioru nowopowstałych przestrzeni.

Proponowane przez nas rozwiązanie wymaga zmiany stanowiska władz miejskich, gdyż to właśnie miasto Poznań jest właścicielem opisywanego obszaru. Uważamy, że zadaniem miasta powinno być podjęcie decyzji o dokładnym podziale Gajowej na części pełniące poszczególne funkcje, zorganizowanie konsultacji społecznych z potencjalnie zainteresowanymi stronami. Obowiązkiem władz jest bowiem poszukiwanie potencjalnych inwestorów różnych branż, a także wcielenie się w rolę inwestora dla poszczególnych terenów. Miasto powinno kompleksowo koordynować cały projekt rewitalizacji obszaru „Gajowa”.

Konsekwencje realizacji wariantu łączonego na terenie starej zajezdni

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – potencjalnie najlepsza forma wykorzystania tego terenu (zadawała w pewnym stopniu wszystkich zainteresowanych) – polepszenie stanu infrastruktury technicznej – przyciągnięcie nowych mieszkańców na Jeżyce (krok ku zmianie wizerunku dzielnicy) – szczegółowość i wariantywność miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego 	<ul style="list-style-type: none"> – konieczność zmiany stanowiska miasta, kompromis ze strony wszystkich zainteresowanych – konieczność zaangażowania się miasta w koordynację całego przedsięwzięcia – możliwość powstania zamkniętej enklawy, niedostępnej dla okolicznych mieszkańców (zbyt wysoki standard usług) – problemy komunikacyjne – nakłady poniesione na promocję tego miejsca, związaną z pozyskiwaniem inwestorów – trudność ze znalezieniem inwestorów (w grę wchodzi już kilka branż)

Niestety proponowany przez nas wariant ma również wady, za największą uważamy konieczność rozwiązania ogromnych problemów komunikacyjnych, które jednak już dziś są zauważalne i doskwierają okolicznym mieszkańcom. Uważamy, że realizacja naszego pomysłu pociągnie za sobą nie tylko te konsekwencje, które widnieją wyżej po stronie szans. Można spodziewać się wystąpienia pozytywnych skutków, które wymienialiśmy przy pozostałych wariantach zagospodarowania Gajowej. Poszczególne, wprowadzone w miejsce dzisiejszej zajezdni, funkcje ze względu na mniejszą skalę będą miały mniejsze oddziaływanie. Natomiast pozytywny efekt przyniesie nałożenie się na siebie oddziaływań poszczególnych funkcji.

4. Zakończenie

Po przeanalizowaniu kwestii związanych ze starą zajezdnią, tocących się wokół jej terenów dyskusji oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego można pokusić się o opinię, iż na dzień dzisiejszy władze Poznania chcą tu za wszelką cenę forsować swoje rozwiązania, nie zwracając uwagi na głosy płynące od mieszkańców okolicy, całego miasta, oraz różnych grup zainteresowanych przyszłością omawianego obszaru. Wprawdzie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uwzględni w pewnym stopniu możliwość realizacji ich postulatów, pozostaje jednak pytanie czy

pozyskany inwestor również będzie tym zainteresowany. Być może losy starej zajezdni tramwajowej potoczą się zupełnie inaczej?

Celem publikacji powyższego artykułu nie było przekonanie Was do utworzenia muzeum komunikacji miejskiej na terenie dzisiejszej zajezdni, do tego myślę, że z grona miłośników nikogo nie trzeba przekonywać. Chcieliśmy natomiast zaprezentować aktualną sytuację związaną z Gajową pod kątem zagospodarowania przestrzennego, stanowiska poszczególnych stron zainteresowanych tym obszarem oraz nas pomysł, którego realizacja, jak sądzimy, może stanowić pewien kompromis dla stron. Jesteśmy otwarci na krytykę oraz chętnie odpowiemy na wszelkie pytania dotyczące artykułu. Proszę pisać na adres: lukaszbandi@tlen.pl.

Impreza imieninowa

Marcin Jurczak

Zgodnie z tradycją, pod koniec czerwca zorganizowano Imieniny Miasta Poznania. W tym roku jako miejsce imprezy dla mieszkańców wybrano tereny pomiędzy Mostem Bolesława Chrobrego a Mostem Rocha. W obchodach imienin uczestniczył też Klub Miłośników Pojazdów Szynowych.



fot: MJ

W dniu 26 czerwca uruchomiliśmy specjalną linię tramwajową o numerze 125. Miała ona dowozić mieszkańców miasta na imieninowe uroczystości. Tramwaje startowały z zajezdni przy ulicy Gajowej, by poprzez ul. Zwierzyniecką, Kraszewskiego, Dąbrowskiego, Roosevelta, a dalej Rondo Kaponiera, Most Dworcowy i ul. Królowej Jadwigi dotrzeć pod AWF. Stąd wystarczył krótki spacer aby dotrzeć do miejsca festynu. Powrót na Gajową odbywał się po trasie linii 2 (Strzelecka – Podgórna – Plac Wolności – Gwarna – Św. Marcin). Była to więc typowa linia okrężna, na Gajowej wozy zawracały na trójkącie. Pomiędzy godzinami 16.00 a 19.30 wykonaliśmy łącznie 13 „kólek”, każdorazowo przewożąc od kilkunastu do kilkudziesięciu osób. Jako pierwszy z Gajowej wyjechał skład N+ND, potem „kanciak”, a jako trzecia brygada – warszawska „trzynastka”. Odjazdy – co 15 minut spod zajezdni.

Stało się już tradycją, że przejazdy okolicznościowe są okazją do kwestowania na rzecz starych tramwajów w ramach prowadzonej przez nas akcji „Ratujmy stare bimby”. Podobnie było także w sobotę. Do puszek wpadły kolejne złotówki, przybliżając nas do „szczecińska” i Heidelberga. Wśród pasażerów nie zabrakło osób zainteresowanych naszą akcją. Niestety, nie wszystko poszło idealnie. Na przystankach nierzadko witani byliśmy ze zdziwieniem, a pasażerowie dopytywali się: „Co to za tramwaj?”. 125-tka wydawała się być trochę za słabo rozreklamowana w lokalnych mediach. A szkoda, bo frekwencja z pewnością mogłaby być wyższa.

Mimo tych drobnych niedociągnięć linię numer 125 należy udać za udaną, przede wszystkim dzięki dobrze dobranej trasie w połączeniu z ciekawym dla pasażerów taborem i dobrą pogodą. Ponadto oznaczenie linii dodatkowo przypominało

Świetlana przyszłość?

Mikołaj Wydra

Poznańskie MPK w drugiej połowie lat 90. rozpoczęło modernizację tramwajów generacji 105N, wraz z przebudową drugich wozów składów na doczepy czynne. Jak wiadomo, Poznań jako jedyne miasto w owym okresie eksploatowało tablice tarczowe z numerem linii umieszczone na dachach wagonów. Okrągłe ozdobniki montowane były na wagonach generacji 102N i 105N. O ile nie czyniono już starań w kierunku upiększenia pocziwych przegubowców, o tyle zainteresowano się możliwościami unowocześnienia „stopiątki”. Rozpoczęto montaż kompletu wyświetlaczy w wybranych składach. Jako pierwsze elektroniczne ekspozytory numeru linii otrzymały dwa głogowskie składy 105Na+105NaD: #146+147 i #204+203. W zestawie #146+147 w miejsce starego kasetonu wstawiono elektroniczną tablicę typu „Pixel” koloru zielonego, natomiast boczny system informacji uzupełniły kwadratowe tablice świetlne, ukazujące tylko numer danej linii. „Świetlny kwadrat” zamontowano także za tylną szybą doczepy.

Skład #204+203 przeszedł zupełnie odmienną przemianę stylistyczną. Otóż o numerze linii informują dwie tablice umieszczone z przodu i z tyłu składu. Co ciekawe, nie pokuszono się już o montaż nowej tablicy kierunkowej oraz bocznych ekspozytorów numeru linii. Na uwagę natomiast zasługuje mały kwadracik umieszczony na obudowie maszyny drzwiowej (pierwsza para drzwi). Wyświetla on aktualny numer linii.

Przez kilka długich lat poznańskie „stopiątki” przechodziły naprawy główne bez żadnych specjalnych innowacji. Kolejny elektroniczny szal rozpoczął się w 2003 roku. Otóż po NG na trasę linii 14 wyjechał głogowski skład #244+243. Wzbudził on niesamowitą sensację, bowiem wzorem wagonów #146 i 147 otrzymał kompletny zestaw elektronicznych tablic, i to – co najważniejsze – bardzo czytelnych. Dodatkowo wyświetlacz boczny umieszczony w doczepie niczym czeska Tatra informuje o przebiegu linii z wyszczególnieniem najważniejszych przystanków. W 2004 roku pojawił się zestaw #138+139, również z „pełnym wyposażeniem” – z tym, że w kolorze pomarańczowym.

Absolutną sensacją ostatnich dni są dwa składy, które z pełną świadomością można określić jako innowacyjne. Na tramwajach po remontach kapitalnych zagościły ponownie tarcze dachowe. Jednakże nie są to te same „ośrpane” i wycinane w blachach tablice. Na wozach #136, 137, 290 i 291 pojawiły się czarne, masywne koła z zakropkowanym prostokąciem pośrodku. Są to wyświetlacze R&G koloru pomarańczowego – bardzo czytelne, wyraźne, a zarazem wygodne ekspozytory numeru linii. Dlaczego wygodne? Otóż dlatego, że dawniej, aby zmienić oznaczenie linii na terenie zajezdni, uprawnione do tego osoby podmieniały numerek na dachu. Teraz motorniczy może zrobić to sam. Daje to możliwość postawienia wozu tarczowego np. jako rezerwa na jednej z pętli. Szybka i kompleksowa zmiana całego „otablicowania” wagonu i można ruszać w razie defektu liniowego tramwaju w trasę, godnie go zastępując.

Składy #136+137 i #290+291, chociaż tak do siebie podobne, odróżnia jeden szczegół. Otóż zestaw głogowski na dachu pierwszego wagonu ma zamontowany, jako jedyna



Skład #136+137 najlepiej wygląda... z góry. Cechy charakterystyczne: elektroniczna tarcza dachowa, klimatyzacja i połówkowy pantograf. Fot: Mikołaj Wydra, 28.06.2005

„stopiątką” w Poznaniu, pantograf połówkowy – Stemman. Trzeba przyznać, iż dodaje on splendoru wagonowi #136 (podobnie jak klimatyzacja kabiny motorniczego, której to wagon #290 nie posiada), razi natomiast brak podobnego odbieraka prądu na doczepie – ale cóż, nie można mieć wszystkiego. Należy cieszyć się, iż MPK Poznań, pomimo wykonywania napraw głównych, stara się unowocześniać posiadany tabor, a tym samym ułatwiać pasażerom orientację w możliwościach poruszania się środkami transportu szynowego po stolicy Wielkopolski. Miejmy nadzieję, że w kolejnych składach wagonów generacji 105N nie zabraknie już elektronicznego dziedzictwa poznańskich oznaczeń linii tramwajowych.

Reklamy tramwajowe

opr. Rafał M. Bręczewski
stan na dzień 1 lipca 2005

wagony liniowe w barwach MPK Poznań:

105N: 162+161, 194+193; **105Na:** 82+81, 86+85, 90+89, 92+91, 106+105, 108+109, 114+113, 115+116, 120+119, 122+121, 124+123, 126+125, 128+129, 130+131, 134+135, 138+139, 140+141, 152+153, 154+155, 158+127, 180+179, 182+181, 188+187, 192+191, 202+201, 208+207, 220+219, 222+221, 224+223, 230+229, 234+233, 236+235, 238+237, 244+243, 246+245, 256+255, 260+259, 264+263, 276+277, 282+283, 286+287, 288+289, 290+291, 292+293, 294+295, 300+301, 302+303, 304+305, 306+307, 308+309, 310+311, 312+313, 316+317, 320+321, 322+323, 324+325, 328+329, 330+331, 332+333, 334+335, 338+339; **105Na+105NaDK:** 118+117, 212+211; **105N/2:** 400; **Combino:** 502-507, 509; **RT6N1:** 402, 404, 407, 410; **3G:** 800-810; **GT6/M:** 602, 605; **GT8/N:** 653, 657, 662-664, 668, 669, 671, 684, 688-692

pozostałe:

w NG: 136+137, 206+205, 220+219, 230+229, 298+299
odstawione: 310+311, 508, 510-514
malowanie MPK historyczne: 71
malowanie ex Duesseldorf: 685

malowanie ex Frankfurt/M: 901, 903, 907
malowanie ex Frankfurt/M historyczne: 904-906

reklamy na wagonach:

nr	reklama	kolor	inne*
84+83	Kadry dla Europy - szkoła wyższa	biały	
88+87	RMI FM - radio	żółto-czarny	
94+93	MTS - komputery	żółto-niebieski	
96+95	Big Star - jeansy	niebieski	
98+97	Koło - mleczarnia	biało-zielony	
100+99	Tymbark - napoje	zielony	
102+101	Olstal - blachy	zielony	
112+111	Posterisan - leki	biały	
132+133	Kerakoll - dachówki	szary	
142+143	Ardo - artykuły AGD	pomarańczowo-czarny	
144+145	Panorama, Riccardo - centrum handlowe	pomarańczowy, czerwony	1
146+147	Whiskas - karma	fioletowy	
148+149	Reserved Sary Browar - sklep	pomarańczowy	
150+151	Vitazym, Solarin Max - leki, kosmetyki	niebieski	1
160+159	Panorama, Riccardo - centrum handlowe	pomarańczowy, czerwony	1
166+165	Reserved Sary Browar - sklep	pomarańczowy	
168+167	Axiom - zabawki	kremowy	
170+169	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
172+171	Górażdże - cement	szary	
174+173	Bartek - obuwie	różowy	
176+175	Ardo - artykuły AGD	pomarańczowo-czarny	
184+183	Deichmann - obuwie	zielony	
186+185	Jana - mleczarnia	biały	
190+189	azeta	biały	
196+195	Junkers - technika grzewcza	żółto-niebieski	
198+197	Kołobrzeg - miasto	niebieski	2
200+199	Knorr Gorący Kubek - żywność	zielony	
204+203	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
210+209	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
218+215	Górażdże - cement	szary	
226+225	Chata Polska - sklep	biało-zielony	
228+227	Franke - zmywarki	biało-pomarańczowy	
232+231	Jednomandatowe Okręgi Wyborcze	Barwy MPK	3
240+239	Asgard - upominki reklamowe	biały	
242+241	SKOK - kasa oszczędnościowa	biały	
248+247	Wyższa Szkoła Handlu i Rachunkowości	kremowo-bordowy	
250+249	Klarin - leki	zielono-niebieski	
252+251	Kołobrzeg - miasto	niebieski	2
254+253	Always - podpaski	pomarańczowy	
258+257	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
262+261	Azaleia - obuwie	zielony	
270+271	Kerakoll - dachówki	szary	
274+269	Znak - komputery	niebieski	

nr	reklama	kolor	inne*
278+279	Vailant - technika grzewcza	biały	
280+281	Knorr Gorący Kubek - żywność	zielony	
284+285	Reserved Sary Browar - sklep	pomarańczowy	
296+297	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
314+315	Reserved Sary Browar - sklep	pomarańczowy	
318+319	Netto - sklepy	żółty	
326+327	LG - artykuły AGD	biało-czerwony	
336+337	Alpin Salewa - sklep	niebiesko-czarny	
340+341	Plus - sklepy	niebiesko-omarańczowy	
401	Inter Consult - telekomunikacja	Barwy MPK	4
403	Kinopolis - bilet	Barwy MPK	4
405	Inter Consult - telekomunikacja	Barwy MPK	4
406	CWW – meble kuchenne	Barwy MPK	4
408	Inter Consult - telekomunikacja	Barwy MPK	4
409	Inter Consult - telekomunikacja	Barwy MPK	4
601	Juszczak & Juszczak - opony	żółto-niebieski	
606	Amica - artykuły AGD	niebieski	
607	Trust - mieszkania	srebrno-czerwony	
610	SKF - łożyska	biało-niebieski	
611	Inter Counsult - telekomunikacja	niebiesko-biały	
612	Ziolopex - ziola	zielony	
613	Tytan Unia - farby	niebieski	
614	Trust - mieszkania	srebrno-czerwony	
615	Lewiatan - sklepy	żółty	
650	TKP - telewizja	pomarańczowy	
651	Franke - zmywarki	biało-pomarańczowy	
652	Roiboos Astra - kawa i herbata	czerwono-zielony	
654	Maltanka - restauracja	biały	
655	Selgros - hipermarket	niebieski	
656	Kreisel - materiały budowlane	niebieski	
659	ETC - centrum handlowe	pomarańczowo-biały	
661	Roiboos Astra - kawa i herbata	Barwy MPK	4
666	Inter Counsult - telekomunikacja	ciemnoniebieski	
667	Audi - samochody	Barwy MPK	4, 5
670	CIM - centrum informacji miejskiej	żółto-niebieski	
672	Roiboos Astra - kawa i herbata	Barwy MPK	4
673	Audi - samochody	Barwy MPK	4
674	Trust - mieszkania	srebrno-czerwony	
675	Jana - mleczarnia	biały	
676	Tarched Düfa - farby	żółto-szary	
677	Gielda Samochodowa - gazeta	niebieski	
678	Komputronik - komputery	niebieski	
679	Hesja - region	biały	
680	MPK - reklamy	żółty	
681	Sanpol - łazienki	niebiesko-czerwony	
682	ETC - centrum handlowe	pomarańczowo-biały	
683	Dolina Nidy - gips	biało-zielony	

nr	reklama	kolor	inne*
686	M1 - centrum handlowe	niebieski	
687	PKO - bank	niebiesko-biało-czerwony	

- * 1 – po jednym wagonie
2 – naklejana na barwy MPK
3 – tylko pierwszy wagon
4 – na środkowym członie
5 – tylko z jednej strony

Warszawska nocą

Maciej Rudzki

W ramach obchodów jubileuszu 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu, MPK poza samą paradą tramwajów i autobusów, która odbyła się 15 maja br., przygotowało też kilka „imprez” towarzyszących. 13 maja (dla mediów) oraz 20 maja (dla wszystkich) zorganizowano możliwość zwiedzania wydziału autobusowego A-1 przy ul. Warszawskiej nocą, w porze codziennych zjazdów, kiedy to zajezdnia ożywa.

Minęła godzina 22, przed zajezdnią poza zjazdowymi autobusami czekała też licznie zgromadzona grupa chętnych, pragnąca poznać tajniki nocnej pracy wydziału. W przewodników oprowadzających grupę wcielili się m.in. pan Krzysztof Książyk (dyrektor ds. Przewozów Autobusowych) i pan Janusz Szawłowski (kierownik wydziału A-1). Wycieczkę rozpoczęło zaprezentowanie dyżurki przy wejściu. Pracujący tu ochroniarze dzięki specjalnemu systemowi monitoringu śledzą obraz na monitorach, mając bacznie na niemal wszystko, co dzieje się na terenie zakładu. Na jednym z monitorów widać było ciągle ożywienie (sygnalizowane komunikatem „ruch”). Była to stacja benzynowa (kolejny etap zwiedzania), na którą co chwilę podjeżdżały autobusy, aby po całym dniu jazdy uzupełnić zapas paliwa. Stacja paliw na A-1 posiada 4 stanowiska, z których każde mieści po 2 dystrybutory. Tankowanie około 250-litrowego zbiornika zajmuje do 5 minut. W trakcie tankowania specjalny system automatycznie identyfikuje każdy pojazd, dzięki czemu można na bieżąco analizować zużycie paliwa przez konkretny autobus. Ze stacji zatankowany do pełna Neoplan z grupą wycieczkowiczów udał się na myjnię. „Warszawska” może poszczycić się jedną z najnowocześniejszych myjek w kraju. Sześcioszczotkowe urządzenie w ekspresowym czasie usuwa brud z karoserii. Kompleksowe zewnętrzne mycie jednego pojazdu zajmuje niespełna 2 minuty. Biorąc pod uwagę, że myjnia pracuje w tzw. systemie potokowym (jeden autobus wyjeżdża ze „szczotkowania”, a następny już wjeżdża i jest zraszany wodą), istnieje możliwość umycia ok. 60 autobusów w ciągu godziny.

Umyty z zewnątrz autobus udaje się następnie do kolejnej hali, gdzie czekają na niego służby sprzątające wnętrze. Tutaj za pomocą potężnych 3-silnikowych odkurzaczy przywracany jest porządek we wnętrzu autobusu.

Z hali sprzątania wewnętrznego pełniący rolę wycieczkowego N4016 przejeżdża do ostatniego punktu codziennej trasy obiegowej, jaką ma do pokonania, a mianowicie do tzw. hali obsługi codziennej. Tutaj każdy zjeżdżający z miasta autobus jest codziennie sprawdzany pod kątem gotowości do wyjazdu następnego dnia. Pracujący tu mechanicy na kanale przeglądają stan podwozia, elektrycy – oświetlenie itd. Kierowca po całym dniu pracy właśnie tutaj może też zgłosić ewentualne usterki. W hali obsługi codziennej wszelkie usterki i przeprowadzane prace przeglądowe zapisywane są w komputerowej bazie danych, dzięki czemu w

każdej chwili można odtworzyć „historię choroby” danego pojazdu. Jeśli w trakcie pobytu autobusu na hali obsługi codziennej wyłapana zostanie usterka uniemożliwiająca wyjazd autobusu dnia następnego, pojazd automatycznie kierowany jest przez obsługę do hali napraw. Natomiast gdy autobus jest sprawny, zostaje odstawiony na plac, skąd rano wyjeżdża na służbę. Tak kończy się około 40-minutowy cykl obsługi codziennej dla każdego autobusu.

Pasażerowie MPK mieli niecodzienną możliwość obejrzenia zajezdni „od kuchni”. Zainteresowanie było spore, a zwiedzający wyszli z A1 usatysfakcjonowani.

Drobiazgi bieżące

Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki

● Zwolnienia wśród dyżurnych ruchu (końcówkowych) doprowadzają do niekiedy kuriozalnych, ale zazwyczaj po prostu niepożądanych sytuacji. Przykładem może tu być brak wystawienia w widocznym dla kierowców i motorniczych miejscu rozkładów jazdy linii kończących bieg na danej pętli. W nagłych przypadkach nie mogą oni zatem zdecydować oświadczyć, czy „wbijać się” w inną brygadę, czy też gonić swój plan. Częste jest też delegowanie kontrolerów ruchu z NN do pracy na nieobsadzonych końcówkach. Czy po to zwalniano ludzi, by teraz blokować etaty przeznaczone przecież do wykonywania innych zadań?

● Połączenie linii 3 i 4 w jedną funkcjonalną całość zaowocowało już zmianami w mentalności pracowników NN. Zaczynają oni w swoich raportach opisywać zdarzenia, jakby miały miejsce na linii 3/4. Nasuwają się nieodparte skojarzenia z Budapesztem i tamtejszą czwórka / szóstką.

● Rzutem na taśmę dokończono wszystkie dwukierunkowe helmuty, by przed wprowadzeniem śródeckich objazdów rozlokować je w odpowiedni sposób. W drugiej połowie czerwca na gotowych już wagonach przeprowadzono szkolenia motorniczych. Polegały one na zdjęciu delikwenta z linii 2, 9 lub 10 na jedno kółko i pięciominutowym instruktażu imię Gargamela na terenie zaj. Madalińskiego. W przeddzień zamknięcia Ronda Śródka na Miłostowo wysłano wagony 901, 903, 904 i 907, a więc wszystkie subaru-vista-blue oraz jednego orange-braun-creme (904), w celu obsługi wyspowej linii W1. Niestety już w pierwszym dniu kursowania poważnej awarii uległ 901 – spalił się jeden z nastawników. Na dzień dzisiejszy powołano komisję, która zdecyduje co dalej z wagonem – awaria jest zbyt poważna by operację uzdrowienia przeprowadzać na prowizorycznym kanale, który, nawet przy dużej dozie dobrych chęci, ciężko przyrównać do szpitala polowego... Pozostałe dwa dwukierunki (905 i 906), malowane w stary wzór frankfurcki, zamieszkały na Madalińskiego, skąd obsługują pociągi W2/1 oraz W2/R. W2/1 dojeżdża na swój tor (zachodni w ul. Jana Pawła II) przez GTR, z Kórnickiej w lewo, a następnie zmienia kierunek i jedzie prosto w JPII. Wagon W2/R jedzie przez DTR prosto w JPII. Początkowo rezerwa stała przy R. Śródka, jednak motorniczy szybko stał się obiektem ataku rozwścieczonych pasażerów („czemu pan do ... jasnej ... k... cholery nie jedzie?!”), wobec czego obecnie dyskretnie stawia się ją nieopodal węzła Kórnicka, jednakowoż w pewnym oddaleniu od gawiedzi.

Parę słów poświęcić należy oświetleniu zewnętrznemu wagonów dwukierunkowych. Otóż na każdym z przodów dostały one po 10 (słownie – dziesięć) zuczkowych światełek. Rozmieszczenie jest zagadkowe – 3 wagony mają w dwóch rzędach pionowych po 5 sztuk światełek, po lewej i prawej stronie dziobu, zaś inne 3 wagony – w układzie wygiętym

w literkę C lub odwrócone C (zależy od tego, czy po prawej, czy po lewej stronie od świateł). Wygląd tych wagonów mocno ucierpiał w obydwóch konfiguracjach. Niestety, znając obowiązujące przepisy dotyczące oświetlenia tramwajów, nie sposób domyślić się, dlaczego Dział ST tak się pastwi nad dwukierunkami w Poznaniu – zeszloroczne modernizacje stopiątek również weszły na stałe do kanonu piękna polskiej myśli technicznej – przynajmniej jedna para czerwonych świateł jest nadmiarowa. Dla ciekawskich – mamy po jednej białej i pomarańczowej parze, zaś pozostałe trzy są czerwone. Prosimy o ewentualne podpowiedzi, do czego mogą one służyć.

Linie W3 w kierunku Placu Wielkopolskiego obsługują wahadła stopiątkowe 212+211 i 118+117, znane z ubiegłego roku. Ich awaryjność jest niska – dotarły się na szczęście – i rzadko znajduje zatrudnienie postawiona na Placu Wielkopolskim rezerwa „muminkowa”. Rolę jej pełnią na przemian 90+89 i 108+109. Pierwszym wyposażonym na powrót w wycieraczkę i szypułki z reflektorami na tyle pociągu był skład 168+167 (klasyczny muminek), jednak ucierpiał w przykrym wydarzeniu, o którym więcej w Archiwum T.

- Działają już elektroniczne ryglowane zwrotnice dla linii 18 na Moście Teratralnym. Coraz rzadziej potrzebna jest pomoc wajchowych rozlokowanych na chodniku w torowym starze. Do ładunku doszła też zwrotnica przy Multikinie, co dobrze rokuje na przyszłość. Szkoda tylko, że jak dotąd sprawność tych czułych urządzeń nie była najistotniejszym punktem polityki ZDE.

- Letni rozkład jazdy przyniósł też kilka zmian dla motorniczych oraz focistów. Głogowska obsługuje obecnie linie 1 (część), 5 (część), 6, 7, 8, 14, 15, 17 (część) i W3, a więc spotkać tu (tzn. poza W3) można wagon 400 oraz stopiątki z tarczami na dachu, zaś na 14 i 15 Combiniusze. Nieposiadająca tarcz Forteczna widywana jest na 1 (część), 5 (część), 12, 13, 17 (część) i 18. Niestety, tutaj, nie licząc tatr na 12, nie ma żadnych anomalii, gdyż szlag jasny trafił księżniczkę 71, o czym szerzej w Archiwum T. Madalina kursuje na 2 (GT8), 4 (GT8), 9 (GT6, GT8, 3G), 10 (GT6, GT8), 11 (GT8, 3G), W1 (GT8ZR) i W2 (GT8ZR). Na okres remontowo-wakacyjny zawieszono kursowanie linii 3 i 16. W związku z remontem od 01.07 trasy poszczególnych linii prezentują się następująco:

1: Junikowo – Rondo Starołęka – GTR – DTR – Rondo Starołęka – Junikowo

4: Połabska – Plac Wielkopolski

6: Budziszewska – Rondo Rataje – Os. Lecha

7: Ogrody – Rondo Starołęka – DTR – GTR – Rondo Starołęka – Ogrody

8: Górczyn – Plac Wielkopolski

17: Ogrody – Strzelecka – Os. Lecha – GTR – Starołęka

W1: Miłostowo – Św. Michała (na tej linii kursują 3 pociągi, zmieniając kierunek na wysokości ul. Tomickiego poprzez przejazd z toru na tor)

W2: Kórnicka – Rondo Śródką (kursuje jeden pociąg po zachodnim torze ul. JPII)

W3: Plac Wielkopolski – Rondo Śródką

Uruchomiono też komunikację ZA TRAMWAJ autobusami ikarus 280 na linii T2 Rondo Rataje – Rondo Śródką – Św. Michała.

- Tajemniczym sposobem obłąskawiono czoperowy skład 314+315 na tyle, że zaczął już jeździć na jednym pantografie. Magikom elektronicznym gratulujemy!

- Sytuacja w ZNT prezentuje się średnio klarownie. Na gwarancyjne poprawki ciągle wracają najnowsze komputery z okrągłymi wyświetlaczami 136+137 i 290+291. W trakcie składania są zestawy 312+313 i 298+299, 2603 i 436 stoją ciągle nie ruszone. W ZNT wylądowały także rozbite: stopiątka 167 i stowójka 71.

- Jedyne poznański gniot trafił do NG. Cieszący się niezbyt dobrą sławą "kaczy" M121M został 10.05 oddelegowany do zakładów Jelcza gdzie zostanie poddany kuracji odmładzającej.

- Znana jest już firma która dostarczy 10 fabrycznie nowych autobusów 12m niskopodłogowych. Autobusy dostarczy MAN, a wozy na Kaczą powinny zawitać jeszcze w wakacje.

- W związku z planowanymi dostawami nowych autobusów, zajadnie dzielnie uwijają się z kasacjami wysokiej podłogi. W ostatnim czasie skasowano między innymi wozy: 1462, 1478, 1542, 1549, 1555 (A-1), 1145, 1156, 1160, 1169 (A-3).

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

01.06. 3/ 4 71 Pierwsze starcie stowójki po paradzie – tym razem motorniczemu nie udało się jeszcze jej unieruchomić, gdy po zajechniu drogi przez Citroena wyjeżdżającego z Marcinkowskiego w 23. Lutego przytarła się lewym bokiem do samochodu.

02.06. 76/4 1086 Pasażerka zaalarmowała kierowcę na Dworcu Głównym, iż młody człowiek celowo pozostawił w autobusie plecak. Postawiło to na nogi wszelkie służby, które próbowały doszukać się bomby. Niestety ich nadzieje rozwił właściciel, który po 10 minutach chwiejnym krokiem pojawił się na miejscu zdarzenia i zabrał swój plecak.

05.06. 12/1 407 Spostrzegawczy gliniarze podążyli swoim radiowozem ulicą Zamenhofska, gdy wtem ujrzeli 17-letniego placka dewastującego przestrzeń pasażerską tatr. Chuligan został zgarnięty na gorącym uczynku i odstawiony do najdroższego hotelu w mieście.

05.06. Tesco/1 1267 Podczas wyjazdu z ronda Śródką pszczołka przemyślnie ukąsiła swojego kierowcę – otworzyła się i spadła mu na głowę kłapa przedniego wyświetlacza. Kierowca z raną ciętą czoła odwieziony został na Kurlandzką.

10.06. Auchan/1 Miks z TP-Busu zdefektował przy kinie Rialto, powodując wstrzymanie pięciu pociągów tramwajowych. Do zatoczki przed Merkurym odholował go MPK-owski dźwиг TRAM123.

11.06. Popołudniem we wiacie przystanku Park Wilsona wylądował mały fiat. Szybko jednak się pozbierał i rozpryskując odłamki szkła odjechał w siną dal, pozostawiając jednak tylną tablicę rejestracyjną. Niebawem Policja ustaliła, że kierujący nie ma prawa jazdy i ukarała go mandatem karnym.

13.06. Wycieczka/1 602+456 Trzynastego rządzi! Równie rok po pamiętnym urwaniu pantografu na Teatralnym, enka postanowiła się rozspręgnąć. Niżej podpisany z niemalym zdumieniem zaobserwował, jak przy prędkości 15 km/h między Kaponierą a Bałtykiem doczepka się odłącza i zatrzymuje w miejscu. Skutkiem zdarzenia było skierowanie Combina z linii 14 w Grunwaldzką, a także wielka frajda dla dzieci z SP82, które mogły obejrzeć akcję ratunkową, a dalszą część drogi pokonały w silniku. Wagon doczepny został odstawiony na zajezdni Głogowska, przez co mali pasażerowie bonusowo obejrzeć zaplecze.

13.06. Pogotowie torowe 2134 i A/9 1809 Jakże wielkie było zdziwienie pasażerów lizingowego solarisa kursującego na linii A, gdy nagle bez dania racji na Świętym Marcynie przypieczętował w niego star torowców. Oba pojazdy musiały skierować się do baz macierzystych.

23.06. R/3 1504 W związku z pożarem kamienicy na ul. Wielkiej autobusy linii 233 jeździły planowo, przepuszczane przez sztab kryzysowy, zaś dla celów akcji ratowniczej podstawiono rezerwę w postaci ikarusa. Autobus przewiózł

pogorzalców do hotelu w Chybach, niestety – o czterech mniej, niż żyło w kamienicy mieszkańców...

27.06. 5/1 174+173 i 8/9 168+167 Po całosci poszedł motorniczy piątki, który wyjechał dyktowcem z Kórnickiej w lewo na czerwonym świetle, przecierając narożnikiem cały drugi wagon ósemki. Uszkodzeniu uległo poszycie, słupki, drzwi, przyciski, wybite zostały szyby, kierunkowskazy, a wewnątrz wyrwany grzejnik i wybrzuszona podłoga.

28.06. W godzinach 15:50-16:00 nastąpiło zadziałanie zabezpieczenia zwarciowego podstacji Kaponiera, zaś w godzinach 15:52 – 16:30 wypadnięcie izolatora zasilacza nr 5 podstacji Bolkowicka, co skutecznie sparaliżowało prawie cały ruch tramwajowy w południowo-zachodnim Poznaniu. Rozładowanie korków trwało kilkadziesiąt minut, przy kolejnych wyłączeniach prądu z powodu nagromadzenia dużej ilości pociągów.

30.06. W1 906 No i pierwsze zdarzenie z udziałem dwukierunka – jeszcze przed liniową inauguracją. Wagon 906 udawał się na Miłostowo, w celu wystawienia do wyspowej obsługi ul. Warszawskiej. Niestety, nie dojechał, gdyż po usterce zjeżdżał z powrotem na Madalinę przez Stomil. Tuż pod zajezdnią nastąpiło wstrzymanie ruchu w godz. 13:20-13:26 z powodu źle zaparkowanego mercedesa vito.

30.06. 17/6 71 #8071 Oby nie był to ostatni zapis z liniowego zdarzenia z udziałem poznańskiej stodwójki. Podczas wjazdu od miasta na Most Królowej Jadwigi drogę tramwajowi zjechał gimbus autosa. Został trafiony w lewe tylne naroże, po czym przepchnięty na lewą stronę jezdni. Niestety, mimo pozornie niewielkich strat po stronie MPK, stodwójka uległa przekrzywieniu. Już wielokrotnie nasi motorowi słyszeli na Fortecznej słowa: „Zróbcie coś z tym wagonem, odstawcie go już na historyczny, bo ktoś wam go rozwali, ludzie już nie chcą nim jeździć!”. W tym przypadku wina była po stronie kierowcy autobusu, ale czy rzeczywiście motorniczy nie mógł uniknąć kolizji?...

Fundusze unijne

Jan Gosiewski

Znane są już wyniki oceny formalnej wniosków o dofinansowanie ze środków strukturalnych UE projektów z zakresu komunikacji zbiorowej, które złożone zostały w ramach drugiego naboru do Działania 1.6 Zintegrowanego Programu

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
E-MAIL REDAKCJI: zul@hot.pl
REDAKTOR NACZELNY: Adam Białas
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Tomasz Gieżyński,
Jan Gosiewski, Marcin Jurczak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki
KOREKTA: Kamila Panasiuk
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann
SKŁAD: Marcin Jurczak
PROJEKT GRAFICZNY: Adam Konieczka

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.

Operacyjnego Rozwoju Regionalnego – Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach. Do kolejnego etapu oceny, tj. do oceny merytorycznej zakwalifikowano 10 spośród 15 złożonych wniosków.

Łączna wartość wnioskowanego dofinansowania przekracza 150% dostępnej puli środków, co oznacza, że nawet przy pozytywnej ocenie merytorycznej wszystkich projektów, i tak nie wszystkie otrzymają dofinansowanie.

Niestety, jak łatwo można zauważyć porównując powyższe zestawienie z tabelą zamieszczoną w poprzednim numerze Przystanku (5/62), odrzucone zostały obydwa projekty MPK Poznań Sp. z o.o.: „Modernizacja tramwajowej trasy komunikacyjnej Miłostowo – Dworzec Główny PKP – Górczyn w Poznaniu” oraz „Budowa linii tramwajowej od Os. Lecha do Franowa w Poznaniu”. O ile w przypadku Franowa powodem odrzucenia były nieuregulowane ostatecznie w sensie formalno-prawnym kwestie gruntów, i raczej z góry wiadomo było, że szanse wniosku są ograniczone, o tyle dziwi decyzja o odrzuceniu wniosku o dofinansowanie tzw. „modernizacji linii 8”. Otóż Ministerstwo zażądało przedłożenia pełnego projektu budowlanego – nie uwzględniając wyjaśnień MPK, iż zgodnie z prawem budowlanym dla projektów remontowych, takich projektów po prostu się nie opracowuje! Cóż, z pewnością osoby oceniające wnioski nie zajmowały się nigdy praktycznie remontami torów, stąd też taka a nie inna decyzja.

Pozostaje mieć nadzieję, że projekty Miasta – a zwłaszcza tramwaj przez Most Rocha – dofinansowanie otrzymają. No i że w 2007 roku grunty na Franowie nie będą już przeszkodą formalną w ubieganiu się o miliony euro na trasę, zajezdnię, a może i nowe tramwaje...

Projekty w ramach II tury Działania 1.6 ZPORR zaakceptowane podczas oceny formalnej

Tytuł Projektu	Beneficjent	Wartość w PLZ	Wartość w EUR
Budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny, wraz z torami odstawczymi i węzłem komunikacyjnym Młociny	Miasto Stołeczne Warszawa	351 510 030,75	85 488 114,88
Modernizacja trasy tramwajowej w Al. Jerozolimskich, odcinek Pętla Banacha – Pętla Gocławek	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	97 407 500,00	23 689 746,58
Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego – Pl. Powstańców Wielkopolskich we Wrocławiu, etapy 1-2	Gmina Wrocław	48 234 455,00	11 730 739,58
Zintegrowany System Zarządzania Ruchem	Miasto Stołeczne Warszawa	40 016 000,00	9 731 990,86
Budowa Parkingów Strategicznych „Parkuj i Jedź” (P&R)	Miasto Stołeczne Warszawa	13 538 618,15	3 292 625,65
Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, zadanie I, etap I – Łódź	MPK Łódź	108 717 992,73	26 440 486,58
Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu	Miasto Poznań	27 658 349,92	6 726 579,58
Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu	Miasto Poznań	2 275 000,00	553 285,67
Budowa Zintegrowanego Dworca Autobusowego na Os. Sobieskiego w Poznaniu	Miasto Poznań	7 250 000,00	1 763 218,06
Budowa przejścia podziemnego pomiędzy stacją metra A17 Dworzec Gdański i stacją PKP Warszawa Gdańska oraz Żoliborzem	Miasto Stołeczne Warszawa	30 944 068,91	7 525 674,62
	SUMA	727 552 015,46	176 942 462,06