Poznań, 23.10.2023 r.

Znak sprawy: Or-II.0003.1.213.2023

Nr rej.: 23102303010

Pan
Paweł Sowa
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 10 października 2023 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta Poznania do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie stałego układu linii tramwajowych, uprzejmie informuję:

Dla Zarządu Transportu Miejskiego punktem wyjścia dla planowanego wdrożenia od 1.01.2024 r. układu linii tramwajowych były następujące uwarunkowania:

1. koniec remontów:

Po trwającym blisko trzy lata intensywnym wysiłku inwestycyjnym, skutkującym długotrwałymi wyłączeniami kolejnych węzłów oraz fragmentów tras tramwajowych, a także ciągłymi zmianami przebiegu linii nadeszła chwila, od której przez dłuższy czas linie tramwajowe będą mogły funkcjonować w pełnym zakresie na całej sieci komunikacyjnej.

1. nowe możliwości:

W centrum miasta pojawi się już wkrótce zupełnie nowy układ torowisk, dający nowe możliwości prowadzenia tras, do którego należy odpowiednio przyporządkować potoki pasażerskie, zarówno te nowe - prognozowane, jak i te wcześniejsze, które zostały już zidentyfikowane.

1. liczne potrzeby:

Należy także zauważyć, że pojawiła się możliwość, aby po gruntownej analizie uwzględnić część zgłaszanych od wielu lat postulatów mieszkańców odnośnie prowadzenia linii w danych relacjach (m.in. z Głogowskiej w kierunku Królowej Jadwigi), a także by wziąć pod uwagę potrzeby potwierdzone faktycznymi przejazdami w relacjach, które zaistniały tymczasowo podczas prowadzonych remontów, a które zgłaszano jako potrzebne także w układzie docelowym (np. bezpośrednie połączenie od ronda Śródka do centrum przez most św. Rocha).

1. poprawa synchronizacji rozkładów:

Aby zapewnić możliwość odpowiedniego synchronizowania poszczególnych rozkładów, konieczne było zlikwidowanie swoistych „pułapek” występujących dotychczas między niektórymi parami linii. Przez lata najdotkliwszą z takich „pułapek”, znacząco utrudniającą efektywne stworzenie zsynchronizowanego układu linii w skali całej sieci, było powiązanie linii nr 17 i 18 na dwóch odcinkach – jeżyckim i ratajskim, z różnymi czasami przejazdów pomiędzy tymi fragmentami. W uproszczeniu: jeżeli synchronizacja między tramwajami tych linii była prawidłowa na jednym z odcinków, to na drugim pojazdy jechały w zbyt małym odstępie od siebie, by było to rozwiązanie w pełni akceptowalne.

Biorąc pod uwagę powyższe, opracowany został wewnętrznie spójny układ, w ramach którego poszczególne elementy są wzajemnie powiązane do tego stopnia, że ewentualna rezygnacja z pojedynczej zmiany generuje konieczność wycofania się niemalże ze wszystkich optymalizacyjnych zmian w całości. Warto także pamiętać, że podczas konstruowania układu komunikacyjnego należy uwzględnić rozmaite uwarunkowania natury organizacyjnej, prawnej, technicznej, nawet kadrowej – ale nade wszystko finansowej. W oparciu o posiadane dane ZTM był zmuszony odrzucić wszystkie rozwiązania powodujące globalny wzrost wydatkowanych środków, jak również takie, w których podaż znacząco przekraczałaby istniejący lub przewidywany popyt. Ponadto przygotowana propozycja nowego układu pozwala na uruchomienie będących w przygotowaniu następnych nowych tras tramwajowych w sposób naturalny, przy dokonaniu wyłącznie drobnych korekt przebiegów tras, co idealnie wpisuje się w postulat unikania częstych zmian przebiegu linii i budowanie stałych przyzwyczajeń pasażerów.

Odnosząc się do zmiany trasy linii tramwajowej nr 15, powiązanej bezpośrednio ze zmianami tras linii nr 3, 5, 13 oraz pozostawieniem obecnej częstotliwości kursowania linii nr 16 (w szczycie co 10 minut, a nie „podwójnej” co 5 minut, jak przed remontami) wyjaśniam, że wynikają one z następujących przesłanek:

1. spadek liczby pasażerów na PST:

Po uruchomieniu nowej trasy tramwajowej na Naramowice ogólna liczba pasażerów korzystających z możliwości dotarcia do centrum tramwajem z rejonu Piątkowa, Winograd i Naramowic wzrosła o ok. 10%. Wskazuje to wprost jak potrzebna była ta inwestycja. Jednakże z uwagi na to, że część osób podróżujących dziś liniami nr 3 i 10 wcześniej docierała autobusami do trasy PST, odnotowano równocześnie spadek liczby pasażerów podróżujących PeSTką o ok. 15%. Oznacza to, że nie ma aktualnie uzasadnienia dla uruchamiania tam piątej linii lub dla stosowanego w przeszłości „podwajania” częstotliwości linii nr 16.

1. wysokie napełnienia na linii nr 16:

Paradoksalnie spadek liczby pasażerów nie oznacza jednak zmniejszenia liczby osób korzystających z bezpośredniego połączenia z PST przez centrum aż do ul. Kórnickiej i dalej w kierunku Polanki. Konieczność wzmocnienia tej linii przy jednoczesnym braku potrzeby zwiększania liczby kursów pomiędzy mostem Teatralnym a os. Sobieskiego oznacza, że musi zostać zmieniona trasa jednej z pozostałych linii poruszających się trasą PST: 12, 14 lub 15.

1. liczba osób wysiadających z linii nr 15:

Dane dotyczące liczby osób wysiadających w rejonie mostu Teatralnego oraz ronda Kaponiera z tramwajów docierających tam z kierunku PST wskazują jednoznacznie, że najwięcej pasażerów, bo aż blisko 50% wysiada właśnie z linii nr 15, podczas gdy z linii nr 12 i 14 przesiada się na tych przystankach odpowiednio ok. 25-30%. Analogicznie przedstawia się rozkład podróży w modelu opracowanym na podstawie danych z Kompleksowych Badań Ruchu przeprowadzonych w 2000 r. Tym samym, choć oczywiście istnieje określona grupa pasażerów kontynuujących podróż w kierunku ul. Grunwaldzkiej, to właśnie ta linia została wskazana jako możliwa do poprowadzenia inną trasą.

1. dobre wyniki uzyskiwane przez linię nr 3 w relacji Błażeja – Budziszyńska:

Nie bez znaczenia jest także to, że linia tramwajowa nr 3, kursująca aktualnie na trasie od Błażeja do Budziszyńskiej, została bardzo dobrze przyjęta przez pasażerów, co znajduje swoje potwierdzenie w liczbie przewożonych nią osób. Zamiar pozostawienia jej w tym przebiegu w pełni wpisuje się zatem nie tylko w potrzeby korzystających z niej osób, lecz także odpowiada pozostałym zmianom, które wynikają z przedstawionych wcześniej uwarunkowań.

Wobec powyższego podjęta została decyzja o zmianie układu połączeń bezpośrednich w rejonie centrum i Rataj. Linia nr 15 w celu wzmocnienia linii nr 16 została skierowana do os. Lecha i dalej, zamiast linii nr 5, na Unii Lubelskiej. Linia nr 5 (przetrasowana jednocześnie na ul. Towarową) poprowadzona została od Kórnickiej na Zawady, tworząc nowe (odnotowane jako bardzo potrzebne) połączenie dla części centrum z rondem Śródka i rekompensując brak linii nr 7 na Zawadach. Aby zachować odpowiedni poziom obsługi komunikacyjnej Grunwaldu dokonano korekty przebiegu linii nr 13 i 16 w rejonie ronda Kaponiera, organizując możliwie najwygodniejsze przesiadki – bez konieczności zmiany platformy przystankowej (drzwi w drzwi). Dzięki odpowiedniej synchronizacji oferta przewozowa w tej relacji zostanie de facto podwojona. Podróżując z PST liniami nr 15 i 16, będzie można wysiąść na rondzie Kaponiera i wygodnie przesiąść się na jadące naprzemiennie tramwaje linii nr 3 lub 13 (analogicznie w przeciwnym kierunku).

Oczywiście dla zapewnienia odpowiedniej obsługi komunikacyjnej cmentarza komunalnego oraz Stadionu Miejskiego (podczas imprez sportowych, koncertów itp.) uruchamiana będzie doraźnie specjalna linia tramwajowa nr 45 w relacji os. Sobieskiego – Junikowo lub nr 55 w relacji os. Sobieskiego – Budziszyńska.

W celu likwidacji opisywanej wcześniej „pułapki synchronizacyjnej” między liniami nr 17 i 18 dokonano zamiany końcówek pomiędzy liniami nr 8 i 17. Linia nr 8 pojedzie z Miłostowa prosto na Ogrody, natomiast linia nr 17, jadąc od pl. Cyryla Ratajskiego, wykorzysta nowe połączenia torowe i stworzy nową jakość w relacjach wewnątrz centrum – przez ul. Gwarną, Św. Marcin, Towarową, Poznań Główny dotrze na Łazarz i Górczyn.

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania kursowania linii nr 11 w takcie podstawowym (co 10 minut w szczycie), jak również potoki występujące na trasach na Piątkowską i Połabską oraz postulaty płynące od mieszkańców przyległych rejonów, podjęto także decyzję o uruchomieniu szczytowego wariantu linii nr 9. Połowa jej kursów w szczycie roboczym kursować będzie jako linia nr 19 z Dębca przez Strzelecką i centrum na Połabską. Poza tymi godzinami linia nr 9 kursować będzie w częstotliwości zgodnej z resztą linii. Dodatkowo na stałą trasę przez ul. Strzelecką wraca linia nr 2, która wraz z liniami nr 9 i 19 obsłuży spodziewany potok z Dębca i Wildy do wschodnich części śródmieścia, a który przed rozpoczęciem remontów wymagał prowadzenia tą trasą łącznie dwóch linii tramwajowych, sumarycznie średnio co 5 minut w szczycie. Z tego samego powodu nie jest możliwe pozostawienie linii nr 2 na obecnej, tymczasowej trasie przez ul. Towarową.

Oprócz wspomnianej powyżej nowej relacji linii nr 5 z pl. Bernardyńskiego na rondo Śródka, także w innym rejonie Śródmieścia wykorzysta ona dodatkowe możliwości stworzenia nowego połączenia – będzie to szybsze skomunikowanie całego ciągu centrum aż od mostu Św. Rocha przez ul. Towarową do dworca Poznań Główny. Wraz z linią nr 17 będzie ona także umożliwiała wygodną przesiadkę z ciągu ul. Głogowskiej na ciąg ul. Królowej Jadwigi właśnie na przydworcowym przystanku.

Niskie napełnienia tramwajów na ciągu od Starołęki do ronda Śródka skłoniły ZTM już wcześniej do podjęcia decyzji o połączeniu linii nr 4 i 7 w jedną linię, oznaczoną odpowiednio numerem 7. Warto podkreślić, że linie nr 12, 13 i 17 w zupełności wystarczą do obsługi ruchu pomiędzy rondem Starołęka i węzłem Starołęka PKM. Ewentualne połączenia przesiadkowe ze Starołęki na ciąg ul. Estkowskiego i Małych Garbar są dostępne podobnie na zasadzie „drzwi w drzwi” z linii nr 12 i 13 na linię nr 7 na ul. Zamenhofa.

W powyższe założenia i argumenty niestety nie wpisują się rozwiązania zaproponowane przez Pana Radnego. Są to przede wszystkim:

* nadmierne w stosunku do potrzeb zwiększenie pracy przewozowej na PST w postaci piątej linii (w propozycji Pana Radnego jest to dodatkowa linia nr 19) generuje nie tylko istotny wzrost kosztów funkcjonowania, ale poniekąd wymusza także zmiany w propozycji ZTM w odniesieniu do kilku kolejnych linii jednocześnie (kaskadowo są to linie nr 3, 5, 15 i 16 w interpelacji). Jednocześnie proponowana przez Pana Radnego zmiana nie kreuje żadnych nowych, a przy tym faktycznie brakujących w układzie bezpośrednich połączeń,
* brak postulowanego wcześniej przez Pana Radnego, obecnie realizowanego (linia nr 3 z Błażeja na Budziszyńską) bezpośredniego połączenia z Naramowic na Grunwald, które również przez Pana Radnego było wskazywane jako potrzebne i oceniane jako dobrze przyjęte przez pasażerów,
* nieuzasadnione notowanymi i przewidywanymi potokami pasażerskimi dwie „pełne” linie kierowane zarówno na Piątkowską, jak i na Połabską, generujące wyższe koszty pracy przewozowej,
* nadmiarowa w stosunku do liczby pasażerów dodatkowa linia na Zamenhofa także zdecydowanie zwiększy wydatki na pracę przewozową, dublując linie tramwajowe nie tylko na Ratajach, lecz także na Połabskiej, Winogradach, Starołęce i w centrum,
* brak rozwiązania kwestii wyjaśnionej wcześniej „pułapki synchronizacyjnej” pomiędzy liniami nr 17 i 18,
* brak poprawy oferty przewozowej na niezwykle mocno obciążonej ruchem relacji bezpośredniej os. Lecha – Piątkowo PST, wymagającej wzmocnienia linii nr 16 nie tylko do Kórnickiej, ale z uwagi na intensywny rozwój tego terenu przynajmniej do Polanki i Łaciny.

Podsumowując, jestem przekonany, że planowany do uruchomienia od Nowego Roku układ linii tramwajowych (schemat w załączeniu) w praktyce zostanie pozytywnie odebrany przez pasażerów i pozwoli na dalsze zwiększanie udziału osób korzystających w codziennych podróżach z komunikacji publicznej.

Z wyrazami szacunku
Z up. PREZYDENTA MIASTA
(-) Mariusz Wiśniewski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Zał. 1

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta