

3. Komunalny transport publiczny w Poznaniu

W poszczególnych krajach, a nawet ośrodkach miejskich obowiązują różne zasady organizacji transportu publicznego. Czasem miasta wyznaczają dość sztywne reguły funkcjonowania komunikacji zbiorowej w swoich granicach, a w innych przypadkach usługi transportowe regulowane są przez wolny rynek (Wesołowski 2008). Niezależnie jednak od przyjętej formy organizacji, najważniejszym celem powinno być zawsze zapewnienie miejscowej ludności przewozów na najlepszym poziomie.

W Polsce obowiązek zapewnienia mieszkańcom gminy możliwości korzystania z transportu zbiorowego spoczywa na władzach lokalnych. Są one zobligowane do organizacji przewozów, czyli de facto w ramach przetargu wybierają przedsiębiorstwo przewozowe, które będzie świadczyło usługi komunikacyjne. Mają także udział w ustalaniu stawek opłat za przejazdy oraz kontrolują wywiązywanie się przewoźnika z powierzonych mu zadań.

Władze lokalne dysponują też szeregiem instrumentów administracyjnych i finansowych, za pomocą których mogą kształtować sieć komunikacyjną w danym ośrodku (por. Wyszomirski 2006). Wydając określone dokumenty planistyczne, takie jak strategie rozwoju, programy transportowe, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ustalają kierunki rozwoju transportu publicznego oraz jego przyszłą formułę. Podobnie jest z przeznaczaniem środków finansowych na określone przedsięwzięcia i inwestycje. Dzięki temu mechanizmowi komunikacja zbiorowa może się rozwijać w takim zakresie, w jakim zostanie to wcześniej zaplanowane.

W niniejszym rozdziale przeanalizowana zostanie szczegółowo konstrukcja komunalnego transportu zbiorowego w Poznaniu. Nacisk położono głównie na aspekty prawne tej organizacji oraz faktyczny kształt sieci komunikacji publicznej. Drugim elementem jest ukazanie różnych mechanizmów, za pomocą których władze lokalne i inne jednostki decydują o kierunkach i formach rozwoju komunikacji. Pozwoli to uzyskać pełne wyobrażenie o stopniu skomplikowania czynników i mechanizmów, których funkcjonowanie ma decydujący wpływ na poziom dostępności oraz konkurencyjność miejskiego transportu publicznego.

3.1. Organizacja transportu publicznego w Poznaniu

Struktura i organizacja transportu publicznego w ośrodku miejskim zależy od wielu czynników. Poza szeregiem uwarunkowań zewnętrznych istotna jest także wewnętrzna organizacja komunikacji zbiorowej, wynikająca z różnego rodzaju decyzji administracyjnych i rozwiązań prawnych. To ona w znacznej mierze decyduje o kierunkach rozwoju transportu na danym terenie i ustala zasady jego funkcjonowania.

W ten sposób kształtowana jest sieć komunikacyjna miasta. Ona z kolei determinuje zachowania pasażerów i innych uczestników ruchu miejskiego oraz wpływa na rozwój lub marginalizację poszczególnych obszarów miast, dlatego dobre jej poznanie i scharakteryzowanie jest punktem wyjścia wszystkich analiz dotyczących transportu miejskiego.

3.1.1. Organizacja prawna przewozów

W Poznaniu z dniem 1 października 2009 r. zmieniły się – głównie z przyczyn prawnych – zasady organizacji transportu publicznego. Powołano nową jednostkę budżetową o nazwie Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (ZTM). W zakres jej kompetencji weszło zarządzanie mieniem miasta w postaci infrastruktury torowo-sieciowej, przystankowej, dworców oraz pętli autobusowych i tramwajowych. Nowa jednostka przejęła także funkcje związane z regulacją lokalnego transportu zbiorowego. Szczegółowo do zadań ZTM-u należą (według informacji ze strony internetowej www.mpk.poznan.pl na 1.02.2009):

- „prognozowanie i modelowanie rozwiązań dotyczących lokalnego transportu zbiorowego;
- badanie rynku usług lokalnego transportu zbiorowego i potrzeb przewozowych mieszkańców miasta Poznania, kształtowania struktury układu komunikacyjnego (ustalania więzby ruchu, tras i linii komunikacyjnych) oraz podaży usług przewozowych;
- ustalanie wielkości usług przewozowych dla sieci lokalnego transportu zbiorowego w ramach publicznego transportu pasażerskiego;
- zatwierdzanie planów remontów i modernizacji oraz planów inwestycji w infrastrukturę transportową, zgodnie z wymogami polityki transportowej miasta Poznania;
- prowadzenie działań na rzecz osób niepełnosprawnych;
- kontrola jakości i efektywności świadczonych przez MPK Poznań Sp. z o.o. usług przewozowych;
- ustalanie przebiegu linii komunikacyjnych oraz lokalizacji przystanków, a także określanie czasowych zmian przebiegu linii komunikacyjnych, wynikających z wyłączenia określonych tras komunikacyjnych z ruchu;
- emisja i dystrybucja biletów oraz innych nośników opłat za przejazdy (w tym karty miejskiej PEKA w zintegrowanym systemie transportu zbiorowego);
- kontrola uiszczania opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej;
- rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów dotyczących lokalnego transportu zbiorowego i przekazywania odpowiednich rekomendacji MPK Poznań Sp. z o.o.;
- prowadzenie działań w zakresie wdrażania dynamicznej informacji pasażerskiej na bazie danych przekazywanych przez MPK Poznań Sp. z o.o.”

Do 1 października 2008 r. większość tych kompetencji przysługiwała Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu Sp. z o.o. w Poznaniu. Firma ta powstała 28 czerwca 2000 r. w wyniku przekształcenia miejskiego zakładu budżetowego w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Jedynym jej właścicielem i udziałowcem (100% udziałów) jest miasto Poznań. Po zaistniałych zmianach w gestii tej jed-

nostki pozostały następujące zadania (wg www.mpk.poznan.pl, na dzień 1 lutego 2009 r.):

- „wykonywanie usług przewozu osób i bagażu na liniach autobusowych i tramwajowych;
- utrzymywanie, konserwacja i remonty infrastruktury torowo-sieciowej trakcji tramwajowej;
- utrzymywanie w należytym stanie estetycznym infrastruktury, z której MPK Poznań Sp. z o.o. korzysta, w tym dworców autobusowych, pętli tramwajowych i autobusowych oraz przystanków;
- zapewnienie czystości oraz właściwego stanu technicznego autobusów i tramwajów;
- umieszczanie w autobusach i tramwajach, w stosownej formie i w odpowiednich miejscach, informacji o obowiązujących przepisach porządkowych oraz komunikatów dla pasażerów;
- zapewnienie jednolitych i estetycznych ubiorów kierowcom autobusów i motorniczym tramwajów, zgodnie z wewnętrznymi zasadami obowiązującymi w MPK Poznań Sp. z o.o.;
- uzgadnianie z ZTM kolorystyki taboru, zasad umieszczania reklam na autobusach, tramwajach oraz elementach infrastruktury komunikacyjnej;
- uruchamianie niezwłocznie zastępczej komunikacji autobusowej w przypadku zakłóceń na liniach tramwajowych;
- opracowanie oraz stosowanie instrukcji dotyczących oznakowania i wyposażenia taboru oraz przystanków na podstawie obowiązujących norm i wprowadzenie tego oznakowania i wyposażenia w życie;
- odpłatne wykonywanie, w ramach posiadanych możliwości przewozowych, dodatkowych lub okazjonalnych zadań przewozowych
- sprzedaż biletów krótkookresowych (w pojazdach komunikacji nocnej, w punktach nadzoru ruchu);
- informowanie pasażerów o zasadach funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego oraz o warunkach korzystania z usług przewozowych;
- zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów oraz ochrony przewożonego przez nich bagażu;
- prowadzenie działań w celu dostosowania środków transportu do obsługi osób niepełnosprawnych”.

3.1.2. Charakterystyka sieci połączeń

Na terenie Poznania (według stanu na dzień 1 kwietnia 2009 r.) w ramach lokalnego transportu publicznego w godzinach dziennych działa 19 linii tramwajowych oraz 55 linii autobusowych (w tym dwie pospieszne oraz jedna „za tramwaj”). Na linie nocne składają się 1 linia tramwajowa oraz 21 linii autobusowych. Dodatkowo pojazdy MPK Poznań obsługują 3 linie podmiejskie na zlecenie gmin Puszczykowo oraz Mosina.

W przypadku przewozów tramwajowych wykorzystywanych jest dziennie około 160 pociągów. Na teren miasta pojazdy wyjeżdżają z trzech zajezdni tramwajo-

wych zlokalizowanych przy ulicach Głogowskiej (zajezdnia S1), Gajowej i Madalińskiego (S2) oraz Fortecznej (S3). Na tabor składają się wagony:

- Combino (głównie linie 14, 15, 16) – tramwaj całkowicie niskopodłogowy, produkowany w Niemczech przez zakład Siemens, zakupiony do Poznania w latach 2003–2004 (14 sztuk);
- Tatra RT6N1 (linia 12) – tramwaj częściowo niskopodłogowy (63% obniżonej podłogi), 5 sztuk sprowadzono do Poznania z Czech (zakłady ČKD), a 5 zmontowano w Poznaniu w zakładach HCP w latach 1997–1998;
- 105Na (linie 1, 2, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17) – wagony wysokopodłogowe produkowane w latach 1979–1992 przez zakłady Konstal w Chorzowie, w Poznaniu w liczbie około 250 (w tym różne modyfikacje, np. Moderus Alfa);
- GT6 i GT8 (linie 2, 3, 7, 8, 9, 11, 18) – tramwaje wysokopodłogowe produkowane przez niemiecką fabrykę Düwag, sprowadzone do Poznania z Düsseldorfu oraz Frankfurtu nad Menem, powstały w latach 50. i 60. XX w., obecna ich liczba w Poznaniu to 55 sztuk;
- 3G (linie 7, 9, 11, 18) – tramwaj wysokopodłogowy produkowany w latach 60. przez holenderską firmę Beijnes, przekazany Poznaniowi w latach 1991–1995 (11 sztuk);
- 102Na (linia 11) – pojazd wysokopodłogowy wytwarzany w latach 1970–1973 przez zakłady Konstal w Chorzowie, w Poznaniu użytkowany jest jeden taki pojazd.

Sporadycznie w sytuacjach awaryjnych lub przy remontach korzysta się również ze starszych modeli wycofanych już z normalnego użytkowania. Wykorzystywany jest także prototypowy model tramwaju wyprodukowanego w zakładach HCP w Poznaniu – 118N Puma.

W Poznaniu na 306 autobusów w godzinach dziennych funkcjonuje około 230 pojazdów. Są to głównie niskopodłogowe pojazdy różnych modeli wyprodukowane przez zakłady MAN, Neoplan, Solaris i Jelcz. Na liniach nocnych jeździ natomiast około 30 (w znacznej mierze wysokopodłogowych) autobusów. Zajezdnie znajdują się przy ulicach Kaczej oraz Warszawskiej.

Sieć tramwajowa składa się ze 117 węzłów, na których zlokalizowane są przystanki. W pięciu przypadkach na węźle jest tylko jeden przystanek tramwajowy (Gwarna, Junikowo Cmentarz, plac Wolności, św. Marcin, Wojskowa). W sytuacji gdy są to trzy lub cztery przystanki (czasem też dwa przy rozgałęzieniu torowiska – np. most Dworcowy, Półwiejska), można mówić o tramwajowym węźle przesiadkowym z uwagi na to, że w zależności od wybranej linii można udać się w podróż w różnych kierunkach. Przystanki końcowe to pętle, na których pojazdy zmieniają kierunek jazdy (zawracają). Tam też w większości wypadków zlokalizowana jest infrastruktura związana z obsługą motorniczych. W poznańskiej sieci istnieje 15 pętli tramwajowych, przy czym pętla na ulicy Gwarnej (linia 26) jest raczej umowna (następuje zmiana kierunku jazdy bez postoju).

W przypadku sieci autobusowej liczba węzłów wynosi około 480. Także tu każdy węzeł może składać się z kilku przystanków. Charakterystyczna jest obecność na mniej uczęszczanych trasach przystanków na żądanie, na których pojazdy zatrzymują się jedynie, gdy pasażer zgłasza taką potrzebę. Przystanki końcowe to dworce

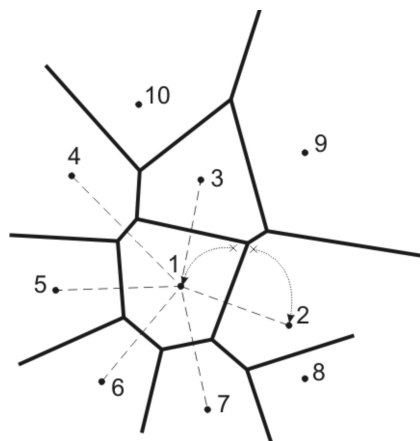
lub pętle autobusowe umożliwiające pojazdom postój oraz zmianę kierunku jazdy (zawrócenie). Natomiast autobusowe węzły przesiadkowe to miejsca krzyżowania się linii autobusowych zmierzających w innych kierunkach.

Istotnym elementem sieci komunikacji zbiorowej są punkty, w których trasy transportu autobusowego krzyżują się z trasami tramwajowymi. W Poznaniu na 54 węzłach istnieje możliwość przesiadki między tymi środkami transportu. Dodatkowo nierzadko transport publiczny dociera do miejsc, w których pasażerowie mogą skorzystać z transportu zbiorowego o charakterze innym niż lokalny, takim jak np. kolej (więcej w Załuski 2006) lub autobusy podmiejskie. Punkty takie można nazwać zintegrowanymi dworcami lub centrami przesiadkowymi. W Poznaniu są to przede wszystkim Dębiec, Dworzec Główny (wraz z Dworcem Zachodnim), Górczyn, Ogrody, os. Jana III Sobieskiego, rondo Rataje, rondo Śródka, Starołęka.

W Poznaniu na 1 przystanek przypada średnio 0,44 km² powierzchni miasta i 939 mieszkańców. Rozmieszczenie przystanków nie jest równomierne. W celu szczegółowego ukazania tego zjawiska przyporządkowano każdemu węzłowi komunikacji publicznej najbliższy mu obszar, stosując interpolację metodą poligonów Thiessena (za pomocą narzędzi GIS; por. Twigg 1990, Kohli i in. 1995). Każde miejsce wewnątrz skonstruowanego tym sposobem obszaru wokół danego węzła jest bliższe temu węzłowi niż pozostałym (ryc. 7).

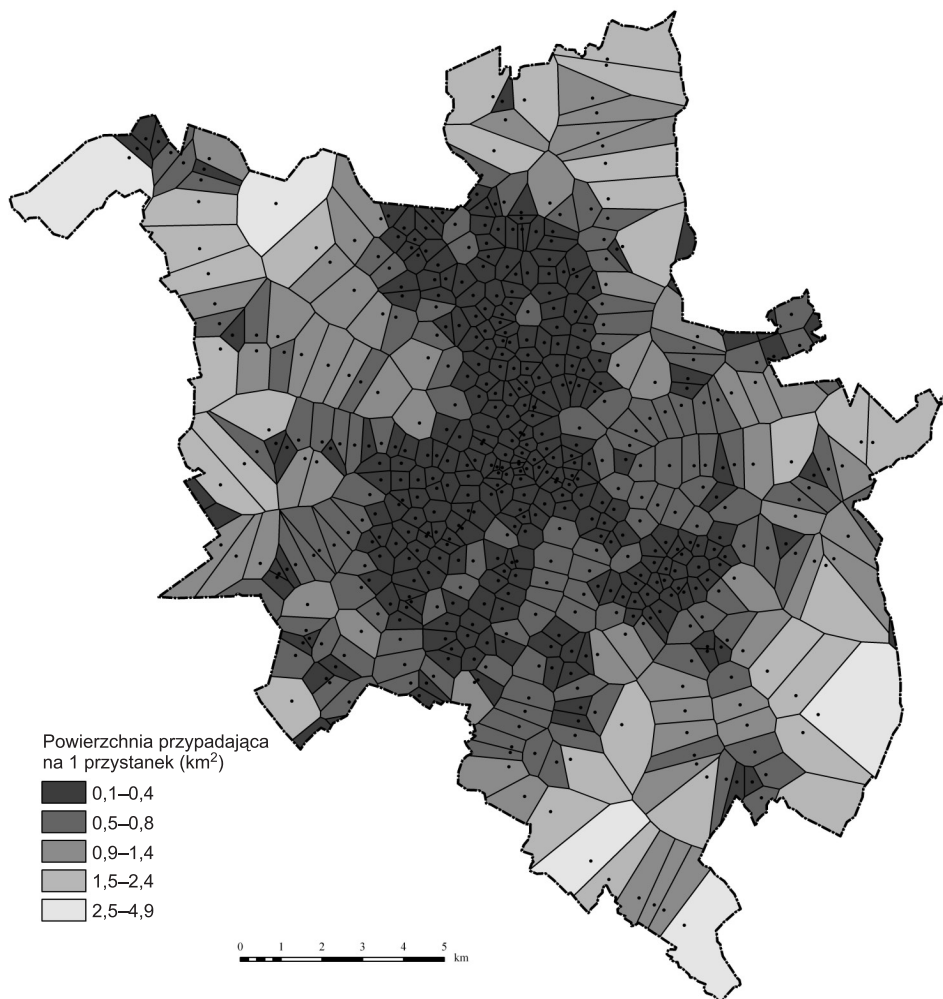
W efekcie Poznań został podzielony na różnej wielkości poligony (ryc. 8). Dzięki porównaniu ich powierzchni możliwa była ocena rozmieszczenia węzłów lokalnego transportu zbiorowego w różnych częściach miasta, a także wyznaczenie terenów słabo oraz dobrze skomunikowanych.

Na podstawie tej analizy można zauważyć, że węzły komunikacji publicznej koncentrują się na obszarze śródmiejskim. Znaczna ich liczba jest także na osiedlach piętkowskich i ratajskich, Winogradach, Jeżycach oraz na Łazarzu. To w tych częściach miasta obszar przypadający na jeden węzeł jest najmniejszy. Z kolei terenami o małej liczbie przystanków są przede wszystkim strefy peryferyjne Poznania, takie jak południowo-wschodnia część Nowego Miasta, Smochowice, Strzeszyn, Mora-



Ryc. 7. Konstrukcja poligonów Thiessena

Źródło: Opracowanie własne.



Ryc. 8. Zagęszczenie przystanków lokalnej komunikacji publicznej w Poznaniu
Źródło: Opracowanie własne.

sko, Radojewo, Zieliniec. Obszar przypadający na jeden węzeł często przekracza tu 1,5 km². Wynika to głównie z mniejszej gęstości zabudowy oraz występowania obszarów nie zamieszkałych (lasy, jeziora, lotnisko itd.).

Według informacji Urzędu Miasta w Poznaniu w roku 2008 pojazdy MPK Poznań Sp. z o. o. kursujące w ramach regularnych połączeń w Poznaniu wykonały pracę przewozową o łącznej wartości 29 435 094 km (prawie 99% przyjętego planu). W tym czasie średnie napełnienie autobusów wyniosło 18,59%, a tramwajów 15,73% (maksymalnej możliwej pojemności). Punktualność pojazdów ustaliła się na poziomie 85,4% przy dopuszczeniu przyjazdu wcześniej o minutę i opóźnienia o trzy minuty. Przy tym częściej na czas przyjeżdżały tramwaje (89,8%) niż autobusy (81,9%). Zawodność środków komunikacji wyniosła natomiast 3,07%.

Na podstawie danych MPK Poznań Sp. z o. o. z 2008 r. przewoźnik dokonywał średnio w dni robocze 816 270 przewozów pasażerskich. Na komunikację tramwajową przypadło 512 260 takich przewozów, przy czym największą ich liczbą charakteryzowały się linie 12 (42 960 przewozów), 5 (40 050) oraz 6 (38 130), a najmniejszą linie kursujące rzadziej – 26 (4560), 3 (10 200), 18 (13 460) oraz linia 4 (14 760). Maksymalny potok godzinowy osiągnął najwyższą wartość (1400 przewozów) na linii 12, a najniższą (490) na linii 3.

W przypadku komunikacji autobusowej pasażerowie korzystali średnio z 304 010 przewozów dziennie. Najbardziej obciążone były linie 82 (17 160 przewozów), 74 (17 020) oraz 51 (15 940), najmniej popularne – L (300), 94 (800) oraz 92 (920). Najwyższy maksymalny potok godzinowy przypadł na linię 98 i wyniósł 720 przewozów, a najniższy na linię L – 25 przewozów.

3.2. Instrumenty regulacyjne dotyczące transportu publicznego

Komunikacja publiczna zależna jest także od regulacji prawnych i dokumentów planistycznych nie odnoszących się wyłącznie i bezpośrednio do jej struktury i zasad funkcjonowania. Regulacje te określają ramy, w których transport publiczny może działać, lub przydzielają pewne środki finansowe na inwestycje z nim związane. Są to bodźce zewnętrzne wynikające z polityki władz lokalnych lub pochodzące od różnego rodzaju instytucji, które nie muszą być ściśle związane z transportem i przewozami pasażerskimi. Niemniej jednak mechanizmy, którymi się one posługują, mają często kluczowe znaczenie w kształtowaniu sieci komunikacyjnej miast (Rudnicki 1997).

Organizacja i rozwój transportu publicznego są w głównej mierze zależne od polityki władz lokalnych. W ostatnich latach coraz większe znaczenie zyskuje także polityka Unii Europejskiej mająca na celu rozwój regionalny najsłabszych regionów (wg Rozporządzeniu Rady WE nr 1083/2006 jednym z głównych celów polityki UE jest konwergencja). Napędzana jest ona środkami finansowymi pochodzącymi z funduszy strukturalnych oraz funduszu spójności i przeznaczanymi na różnego rodzaju inwestycje, w tym na takie, które wiążą się pośrednio lub bezpośrednio z transportem publicznym w miastach.

3.2.1. Polityka transportowa Poznania

Polityka dotycząca rozwoju oraz funkcjonowania transportu publicznego na obszarze Poznania została zawarta przede wszystkim w następujących dokumentach:

- uchwała nr XXIII/269/III/99 z 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania;
- uchwała nr XLIX/20/IV/2004 z 6 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego aglomeracji poznańskiej na lata 2004–2013” (ZPRTP);

- uchwała Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r. nr XXXI/299/V/2008 w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, uchwalonego uchwałą nr XXII/276/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 23 listopada 1999 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania;
- uchwała nr XLII/502/V/2008 z dnia 16 września 2008 r. w sprawie przyjęcia Programu Drogowego dla Miasta Poznania;
- poszczególne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Wszystkie te dokumenty mają znaczący wpływ na komunikację publiczną, a Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego odnosi się do niej bezpośrednio. Zakłada on integrację na różnych poziomach form transportu zbiorowego obsługujących mieszkańców miasta Poznania i powiatu poznańskiego. Przedstawia też szereg niezbędnych do realizacji tego celu inwestycji, które powinny rozpocząć się do roku 2013. Najważniejsze z nich to budowa linii tramwajowych:

- z os. Lecha na Franowo, wraz z powstaniem zajezdni tramwajowej oraz węzła przesiadkowego na Franowie,
- z Zawad do Dworca Wschodniego,
- na Klin Dębiecki,
- z Ogrodów do skrzyżowania alei Polskiej i Dąbrowskiego,
- na ulicy Ratajczaka,
- na trasie PST od mostu Teatralnego do Dworca Zachodniego,
- na trasie PST do kampusu UAM na Morasku.

Większa część tych inwestycji, a także wiele nowych propozycji znalazło się w SUiKZP Miasta Poznania z 2008 r. Postanowiono tam zrezygnować jedynie z pomysłu wydłużenia torowiska z os. Jana III Sobieskiego na Morasko do kampusu uniwersyteckiego.

Rozwój transportu publicznego zakłada też Plan Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005–2010, w szczególności poprzez realizację priorytetu „Dostępny Poznań”. W jego ramach znajduje się program „Poznań bez korków”, w którym przewidziano szereg inwestycji w lokalną komunikację zbiorową. Oprócz torowisk mają powstać także węzły przesiadkowe wraz z parkingami *Park&Ride* (Parkuj i Jedź) na Górczynie i Ogrodach oraz System Informacji Pasażerskiej.

Liczba inwestycji związanych z rozbudową infrastruktury dla komunikacji publicznej sugeruje, że władze miasta postawiły zdecydowanie na rozwój tej formy transportu. Niestety, analiza planowanych wydatków miasta na poszczególne inwestycje w latach 2009–2013 pokazuje, że nie uda się (przynajmniej przed rokiem 2015) zrealizować ambitnych planów, które znalazły się w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego oraz w studium. W przypadku linii tramwajowych Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Poznania przewiduje środki finansowe jedynie na budowę odcinków na Franowo, do stacji Poznań Wschód oraz na przedłużenie linii PST do Dworca Zachodniego. Pozostałe inwestycje będą musiały poczekać.

3.2.2. Instrumenty polityki regionalnej UE a transport publiczny

Fundusze strukturalne Unii Europejskiej ogrywają w Polsce kluczową rolę w szeregu inwestycji z różnych dziedzin związanych z rozwojem lokalnym i regionalnym. Jednym z obszarów, które mogą się rozwijać w ramach tych środków, jest także transport publiczny.

Środki finansowe z funduszy strukturalnych są przyznawane na konkretne projekty w ramach poszczególnych działań, priorytetów i programów. Kluczowymi programami dla transportu publicznego w Poznaniu wydają się Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny (WRPO) oraz Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIŚ). To właśnie dzięki nim możliwa jest realizacja wielu inwestycji.

W przypadku Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego priorytetem II jest „Infrastruktura komunikacyjna”, której podporządkowane jest działanie 2.5. „Rozwój miejskiego transportu zbiorowego”. W ramach tego działania jednostki odpowiedzialne za komunikację publiczną w Poznaniu (władze lokalne, przewoźnik) mogą uzyskać dofinansowanie do konkretnych projektów rozwoju i poprawy infrastruktury transportowej. Przykładowo mogą to być remonty i rozbudowa torowisk i trakcji energetycznej, zakup nowego taboru, budowa systemu parkingów P&R, budowa węzłów przesiadkowych, zajezdni autobusowych i tramwajowych, rozbudowa przystanków itd.

W województwie wielkopolskim w ramach tego działania do wykorzystania w latach 2007–2013 jest kwota 126,751 mln euro (w tym 70,361 mln to wkład ze środków unijnych, a pozostała część to środki krajowe). Na obszarze poznańskiego regionu metropolitalnego maksymalna wartość kosztów kwalifikowanych projektu została ustalona na 100 mln złotych (dla zakupu taboru oraz projektów inwestycyjnych). Za projekty kluczowe realizowane w ramach tego działania przyjęto cztery inwestycje w Poznaniu:

- budowa trasy tramwajowej Os. Lecha–Franowo wraz z nową zajezdnią tramwajową na Franowie oraz modernizacja trasy tramwajowej Kórnicka–os. Lecha–rondo Żegrze (szacunkowa kwota inwestycji to 38 mln euro);
- przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu (szacunkowa kwota – 15 mln euro);
- przedłużenie linii tramwajowej z pętli Zawady do stacji Poznań Wschód (częściowe dofinansowanie projektu; szacunkowa kwota – 28 mln euro).

Dodatkowo w ramach działania 2.7. „Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego” finansowany będzie projekt wprowadzenia Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej (szacowany na kwotę 8,530 mln euro). Poprawi to możliwość korzystania z różnych form transportu publicznego w ramach aglomeracji poznańskiej (obszar miasta Poznania oraz powiatu poznańskiego) z uwagi na to, że karta ta będzie pełnić funkcję aglomeracyjnego biletu komunikacyjnego. Poza tym według planów zapłaci się nią także za parkowanie w strefach ograniczonego postoju, wstęp do muzeum, kina, teatru, na obiekty sportowe itd.

W przypadku Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko kluczowy dla transportu publicznego wydaje się priorytet VII „Transport przyjazny środowisku” i w jego ramach działanie 7.3. „Transport miejski w obszarach metropolital-

nych”. Jego celem jest zwiększenie udziału przewozów komunikacją publiczną w miastach. Ze środków przeznaczonych na to działanie można finansować przykładowo rozbudowę sieci szynowych, budowę przystanków i węzłów przesiadkowych, inwestycje z zakresu telematiki. Projekty mogą realizować władze lokalne, przewoźnicy, zarządcy dróg i infrastruktury komunikacyjnej, samorządy województw.

Całość środków finansowych przeznaczonych na to działanie wynosi 3863,38 mln euro (w tym 2014,04 mln euro ze środków Unii Europejskiej). W Poznaniu w jego ramach będą realizowane trzy projekty:

- zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego przez MPK Poznań Sp. z o. o. (orientacyjny koszt inwestycji to 411,42 mln zł);
- przebudowa węzła komunikacyjnego rondo Kaponiera przez miasto Poznań (orientacyjny koszt – 119,99 mln zł);
- odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 w Poznaniu przez miasto Poznań (orientacyjny koszt – 325,30 mln zł).

Dzięki dofinansowaniu ze środków UE możliwe będzie w Poznaniu przeprowadzenie wielu inwestycji, na które miasto bez dostępu do tych środków nie mogłoby sobie pozwolić. Umożliwi to w efekcie poprawę atrakcyjności transportu publicznego oraz zwiększenie udziału komunikacji autobusowej i tramwajowej w ogólnej liczbie przewozów na obszarze Poznania. Bardzo istotna jest także możliwość jak najlepsza obsługa osób, które prawdopodobnie przyjadą do miasta w czasie odbywających się w Polsce i na Ukrainie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej – EURO 2012.