




INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI

Zajezdnia Tramwajowa Poznań - Franowo




Trochę historii – ważne wydarzenia

- 1880 uruchomienie pierwszej linii tramwaju konnego i pierwszej zajezdni tramwajowej z warsztatem naprawczym
- 1898 rozpoczęcie eksploatacji tramwaju elektrycznego
- 1911 uruchomienie linii tramwajowej przez most na Warcie i objęcie komunikacją prawobrzeżnej części miasta
- 1925 początek miejskiej komunikacji autobusowej
- 1930 pierwsza w Polsce linia trolejbusowa
- 1980 otwarcie Trasy Winiarskiej
- 1997 włączenie do komunikacji tramwajowej bezkolizyjnego odcinka torowiska zwanego Poznańskim Szybkim Tramwajem
- 2005 pierwsze "zielone" torowisko na zmodernizowanej trasie Chwaliszewskiej
- 2007 otwarcie trasy tramwajowej przez most Św. Rocha
- 2010 modernizacja trasy tramwajowej Nowe Zawady
- 2013 modernizacja trasy „Bałtyk – Junikowo”
- 2013 otwarcie trasy „Przedłużenie PST do Dworca Zachodniego”

O MPK Poznań Sp. z o.o.

- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. jest przewoźnikiem, który świadczy usługę przewozową zgodnie z poleceniem organizatora komunikacji miejskiej - Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Do zadań naszego przedsiębiorstwa należy:

- zarządzanie taborom (ekspediowanie tramwajów i autobusów na linie komunikacyjne zgodnie z zamówieniem złożonym przez organizatora ZTM, codzienne czuwanie nad płynnością ruchu komunikacji miejskiej, likwidowanie skutków zdarzeń komunikacyjnych, szkolenie pracowników, wynajem pojazdów),
- utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej (naprawy bieżące),
- utrzymanie przystanków tramwajowych,
- przewozy wąskotorową Kolejką Parkową „Maltanka” oraz obsługa linii turystycznych w sezonie letnim,
- prowadzenie Stacji Kontroli Pojazdów.

Obiekty MPK Poznań Sp. z o.o.

- MPK Poznań Sp. z o.o. rozmieszczone jest na mapie Poznania w kilku zajezdniach:
- **zajezdnia Głogowska** - zajezdnia tramwajowa,
- **zajezdnia Forteczna** - zajezdnia tramwajowa, Ośrodek Szkolenia Zawodowego,
- **zajezdnia Franowo** - zajezdnia tramwajowa,
- **zajezdnia Pusta** - zajezdnia autobusowa,
- **zajezdnia Kacza** - zajezdnia autobusowa, Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów.

Stan taboru tramwajowego na dzień 29.11.2016r.

MPK Poznań Sp. z o.o. wykorzystuje obecnie następujące modele tramwajów, posiadające możliwość oddawania energii do sieci podczas hamowania elektrodynamicznego:

- Siemens „Combino” z silnikami prądu przemiennego i falownikami – 14 szt.
- Solaris S 105P z silnikami prądu przemiennego i falownikami 46 szt.
- RT6N1 „Tatra” z silnikami prądu stałego i układem chopperowym – 14 szt.
- 105NHF04 AC - zmodernizowane wagony typu 105N z silnikami prądu przemiennego i falownikami – 2 szt.
- Moderus Beta MF02 AC – 24 szt.
- Moderus Beta MF20 AC – 4 szt.

co stanowi 46 % ogółu taboru MPK Poznań Sp. z o.o. (104 pociągi przystosowane do rekuperacji na łączną ilość 225 pociągów).

5 wrzesień 2011 r. – wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę zajezdni na Franowie
powierzchnia całkowita terenu zajezdni – **17 ha**,
109 zwrotnic zlokalizowanych na terenie zajezdni,
długość torów **12,686 km**,
przystosowanie do obsługi tramwajów „wysokopodłogowych” oraz „niskopodłogowych” o długości **32 i 45 metrów**.



fol. K. Lesińska



Franowo z lotu ptaka



System automatycznego zarządzania pracą zajezdni tramwajowej Franowo DMS (Depot Management System).

Podstawowe elementy systemu:

- radiowy system identyfikacji tramwajów „Vetra”
 - układy detekcji tramwajów,
 - systemy sterowania i ogrzewania zwrotnic (SSR),
- układy sterowania i sygnalizacji (semafory, tablice informacyjne, panele operatorskie),
- infrastruktura informatyczna (serwery, elementy sieci komputerowej, terminale, stacje robocze).



Powiązanie z systemami zewnętrznymi:
 integracja systemu DMS z systemem informatycznym MPK - Poznań (rozkłady jazdy, podział służb, moduł kadrowy IFS, KWSR itp.),
 integracja systemu DMS ze stanowiskami zajezdni (tokarka podtorowa, wykrywanie płaskich miejsc, pomiar rezystancji zwarcia osiowego, myjnia, system dystrybucji piasku, lakiernia itp.) oraz z infrastrukturą (bramy, układy odłączników napięcia sieci trakcyjnej),
 integracja z układem sterowania ruchem na pętli tramwajowej Franowo.



Najważniejsze zadania realizowane przez system DMS:

śledzenie pozycji pojazdów na terenie zajezdni,
 gromadzenie danych dotyczących aktualnego stanu i statusu tramwaju (przebiegi, terminy przeglądów, wyniki badań na stanowiskach pomiarowych),
 przydział obsługi do pojazdów (grafik, uprawnienia motorniczych),
 przypisanie pojazdów do zadań (obsługa linii, przejazdy specjalne, uwarunkowania wynikające z umowy na świadczenie usług przewozowych itp.)
 wspomaganie wydawania służb (wydruk zadań, bieżących informacji, wskazanie miejsca postoju tramwaju),
 zarządzanie ruchem pojazdów na terenie zajezdni (ustawianie tramwajów w odpowiedniej kolejności do wyjazdu na linie, kierowanie na stanowiska przeglądowe i obsługowe, obsługa wyjazdów, zjazdów, powrotów itp.).

