

wpoznaniu.pl

NR 127, 31.07-3.08.2025 Redaktor wydania: Marek Jerzak

ISSN 2956-5790

Co, gdzie, kiedy?
s. 10Grad medali Polaków
na zakończenie MŚ U-23
s. 11

s. 6

„Trzeba o tym mówić głośno. Nie będzie rozwoju Ławicy bez nocnych lotów”

FOT. WPOZNANIU.PL

26 budynków zniknie z terenu
dawnego ZNTK?

Z wnioskiem o pozwolenie na rozbiórkę budynków po ZNTK wystąpił właściciel działki. Prawdopodobnie powstaną tu m.in. budynki mieszkalne. Czy wcześniej znikną stąd stare zabudowania przemysłowe?

s. 2

Swarzędz chce linii
tramwajowej, ale nie
wspólnego biletu

Swarzędz jest jedyną z ościennych gmin, do której poznaniacy nie dojadą płacąc Portmonetką w karcie PEKA. Właśnie zakończyły się konsultacje społeczne. Nic w tej kwestii się nie zmieni.

s. 4

Jest data otwarcia wiaduktu
przy ulicy Lutyckiej

Datę otwarcia wiaduktu przy ulicy Lutyckiej podał na swoim profilu na Facebooku wiceprezes Poznańskich Inwestycji Miejskich Marcin Gołek.

CAŁY ARTYKUŁ PRZECZYTASZ
NA STRONIE WWW.WPOZNANIU.PL

REKLAMA

Moda Męska
Nowak



www.taniegarnitury.com.pl

GARNITURY NA WESELA
JUŻ OD 620 DO 750 ZŁ

Moda Męska NOWAK
ul. R. Strzałkowskiego 2, 60-854 Poznań



Nasza dzielnica

Wolne Tory

Wielkie wyburzanie. 26 budynków zniknie z terenu dawnego ZNTK?

Z wnioskiem o pozwolenie na rozbiórkę budynków po ZNTK wystąpił właściciel działki. Prawdopodobnie powstaną tu m.in. budynki mieszkalne. Czy wcześniej znikną stąd stare zabudowania przemysłowe?

Tereny Zakładów Napraw Taboru Kolejowego kojarzą się poznańnikom ze starą, monumentalną i często zabytkową architekturą przemysłową. Czy wyjątkowym obiektom grozi unicestwienie?

Informacje o planowanych wyburzeniach potwierdziliśmy w Wydziale Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Poznania.

– 9 lipca br. wpłynęło od Ceglana sp. z o.o. siedem wniosków o pozwolenie na rozbiórkę nieużytkowanych budynków przemysłowych na terenie dawnego ZNTK przy ulicy Roboczej 4 w Poznaniu – mówi Piotr Sobczak, dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury UMP. Wymienia, jakich obiektów inwestor chciałby się między innymi pozbyć.



Czy tak będzie tu wyglądać w przyszłości?

FOT. UM POZNANIA

Czy portiernia i tlenownia znikną?

Mowa o budynku magazynowym nr 2 czy hali produkcyjnej nr 27. Miałaby zniknąć też tzw. tlenownia i budynek myjni wózków, a także m.in. portiernia. Jak zastrzega dyrektor, wnioski o pozwolenie na rozbiórkę są na etapie rozpatrywania. Na razie nie wpłynął też jeszcze wniosek o pozwolenie na budowę.

Tereny ZNTK wraz z ich wartościową zabudową ma w swojej opiece Miejski Konserwator Za-

bytków. Zapewnia, że ma na nie oko.

– Tereny dawnych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego znajdują się na terenie układu urbanistyczno-architektonicznego najstarszych śródmiejskich dzielnic Poznania, wpisanego do rejestru zabytków pod nr A239 – wyjaśnia Jacek Maleszka, zastępca dyrektora Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków Urzędu Miasta Poznania. Część z budynków objęta jest wręcz ścisłą ochroną konserwatorską.

– Podlegają one bezwzględ-

nemu zachowaniu, natomiast ich przyszła funkcja nie została jeszcze określona przez właściciela nieruchomości – tłumaczy Maleszka.

Dworzec i Kuźnia zostają

To Dworzec Kolei Poznańsko-Kłuczborskiej, kantyna zakładowa, główny magazyn materiałowy, zakładowa wieża wodna. Ochronie podlega też Nowa Kuźnia i kotłownia centralnego ogrzewania, odgotowalnia czy hala napraw parowozów i hala napraw dużych lokomotyw spalinowych. Co to za obiekty?

– Z ich tzw. białymi kartami można zapoznać się na stronie zabytek.pl – odpowiada Jacek Maleszka. Jak się od niego dowiadujemy, aktualnie w opracowaniu jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Określi on funkcje i parametry zabudowy tej cennej działki.

– Inwestor jest w kontakcie z Biurem Miejskiego Konserwatora Zabytków, jednak żadna koncepcja

ani projekty zagospodarowania terenu nie były przedmiotem formalnych uzgodnień. Nie ma również pozwoleń na realizację nowych obiektów – wyjaśnia Maleszka. Zdradza jednak, że MKZ wydał już w czerwcu pozwolenie na rozbiórkę 26 budynków.

– Wydał je ze względu na ich zły stan techniczny oraz przygotowanie terenu pod przyszłe inwestycje. Obiekty te były przewidziane do usunięcia na etapie wstępnego opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz poprzedzającego go konkursu urbanistycznego. Dla wszystkich przygotowane zostały inwentaryzacje – tłumaczy Maleszka.

O planowanych inwestycjach próbowaliśmy porozmawiać także z właścicielem działki oraz z architektem pracującym nad koncepcją zabudowy. Ci jednak nabierają wody w usta. Na razie wolą nie udzielać odpowiedzi na pytania.

Marek Jerzak ■

REKLAMA

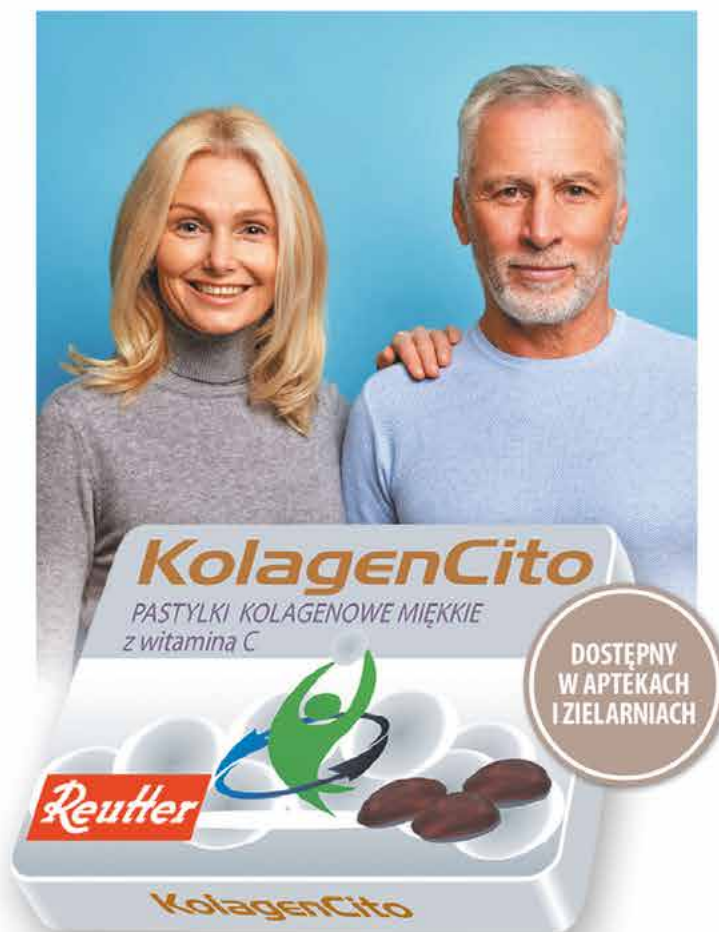
KOLAGENCITO

- wspieraj odbudowę organizmu!

Niedobór kolagenu może objawiać się na wiele sposobów. Zmarszczki, matowe i wiotkie włosy, łamliwe paznokcie, cellulit, opadające powieki i policzki, dyskomfort łokci, kolan, bioder, karku, szyi, kręgosłupa, łydek, ścięgien, mięśni i więzadeł, a także kontuzje i wolniejsza rekonwalescencja - to tylko niektóre z nich. Brak odpowiedniego poziomu kolagenu może również prowadzić do trudności trawienia, chronicznego zmęczenia, a nawet problemów z układem krążenia. Odbudowę organizmu warto regularnie wspomagać wysokiej jakości, dobroczynnym KolagenCito (ssać dziennie do 3 pastylek)!

Unikatowy KolagenCito niemieckiej firmy Reutter powstał dzięki bogatemu doświadczeniu jej ekspertów i niepowtarzalnym, wysokiej jakości procesom produkcyjnym. KolagenCito jest produktem opatentowanym i masz pewność, że ten produkt jest oryginalny i pochodzi od doświadczonej firmy Reutter. Marka Reutter jest znana od ponad 100 lat! Z KolagenCito staraj się spowalniać oznaki starzenia i wspomagaj jednocześnie swoje samopoczucie oraz kondycję.

Kupisz w aptekach i sklepach zielarskich w korzystnej cenie ok. 44 zł.





Strefa Mieszkańca

MATERIAŁ PARTNERA

Zielone metamorfozy poznańskich ulic

W ostatnich pięciu latach nowa zieleń pojawiła się w Poznaniu na ponad 50 śródmiejskich ulicach. Dzięki temu przestrzeń na Starym Mieście, Jeźcach, Wildzie czy Łazarzu nabrała nowej jakości, zachęca do spędzania czasu poza domem i ułatwia budowanie sąsiedzkich relacji.

Od kilkunastu lat Zarząd Dróg Miejskich konsekwentnie zagospodarowuje zielenią poznańskie ulice. Nasadzenia są szczególnie oczekiwane w ścisłej zabudowie, a więc na Starym Mieście, Jeźcach, Śródcie, Wildzie czy na Łazarzu. Od 2020 r. udało się odbetonować

ponad 1,7 hektara powierzchni i posadzić 355 nowych drzew i ponad 26 tysięcy krzewów i bylin.

– Poznaniacy oczekują zielonego i przyjaznego miasta, w którym wygodnie i bezpiecznie się mieszka. Doceniają nasadzenia, bo wpływają one na estetykę ulic i ich mikroklimat, co przekłada się na jakość życia w stolicy Wielkopolski – mówi Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta miasta. – W ostatnich pięciu latach nowa roślinność pojawiła się na ponad 50 śródmiejskich ulicach. Powstały zielone przestrzenie dobrej jakości, w których chce się przebywać, spędzać czas z rodziną czy przyjaciółmi – dodaje.

Przykładami zielonych meta-



morfoz są w ostatnich latach ulice Małeckiego, Stablewskiego, Kwiatowa, Umińskiego, Mickiewicza, Prusa, Łąkowa, Kanałowa, Czarnieckiego, Różana, Słowackiego, Matejki, Wawrzyniaka i Filipińska. Dużą zmianę widać też na ul. Sienkiewicza, w rejonie skrzyżowania z ul. Gajową czy na ul. Galla Anonima przy skrzyżowaniu z ul. Kassusza, gdzie powstał park kieszonkowy. Na wszystkich tych ulicach pojawiła się nowa zieleń, uporządkowano parkowanie. Rośliny były sadzone w istniejących pasach zieleni lub w nowych miejscach, które udało się wygospodarować przy ulicach dzięki odbudkom utwardzonych nawierzchni. Posadzone były drzewa i zieleń niska. Piesi zyskali wygodne chodniki, często również małą architekturę w postaci ławek czy stojaków rowerowych.

Co te zmiany dały mieszkańcom?

– Przede wszystkim poprawił się komfort przemieszczania i bezpieczeństwo, bo odbudki i nowe nasadzenia często połą-

czono są z remontami nawierzchni chodników. Przestrzeń stała się przyjazna dla seniorów, osób z niepełnosprawnościami – wylicza Justyna Kuberka, radna Rady Miasta Poznania. – Ulice zyskały też bardzo pod względem estetycznym i funkcjonalnym. W takiej przestrzeni chętniej spędza się czas, na przykład siedząc w kawiarnianym ogródku, i łatwiej nawiązuje się sąsiedzkie relacje – dodaje.

Statystyki pokazują, że restauratorzy chętniej ustawiają w pasach drogowych ogródki gastronomiczne i stoiska, aby ugościć swoich klientów. Ich liczba wzrosła z 360 w 2022 r. do 434 w 2024 r.

Nowe nasadzenia

– Tegoroczne plany Zarządu Dróg Miejskich zakładają nasadzenia zieleni na ulicach: Wyspiańskiego, Chłodnej, Lodowej, Gajowej, Lewandowskiej, Kazimierza Wielkiego i na zabrukowanym obecnie terenie na placu Cyryla Ratajskiego – mówi Krzysztof Olejniczak, dyrektor ZDM. – Wszędzie tam, gdzie bę-

dzie to możliwe, posadzone zostaną drzewa, bo to one mają największe znaczenie ekologiczne. Ponadto sadzone będą krzewy i byliny – dodaje.

ZDM nie zapomni również o starych drzewach – powiększy im misy, by poprawić warunki siedliskowe.

Kompleksową metamorfozą objęta będzie ulica Kilińskiego na Wildzie, gdzie oprócz nasadzeń wyremontowana zostanie nawierzchnia jezdni i chodników.

Równoległe z przygotowaniami do robót w terenie toczą się obecnie prace dotyczące nasadzeń, które będą realizowane w przyszłości. Powstające projekty zieleni dotyczą m.in. ulic: Dmowskiego, Szpitalnej, Libelta, Gąsiorowskich, Śniadeckich, Mickiewicza, Sienkiewicza, Słowackiego, Marcelińskiej czy Krauthofa. Wykonanie obsadzeń przy ulicach będzie uzależnione od zabezpieczenia środków finansowych w budżecie miasta na następne lata.



Kryminalny Poznań

OPRACOWAŁ M.J.

Funkcjonariusze Wielkopolskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Poznaniu na jednej z posesji w powiecie kaliskim odkryli linię do nielegalnej produkcji alkoholu. Zabezpieczyli blisko 7 tysięcy litrów zacieru i 740 litrów mocnego alkoholu bez polskich znaków akcyzy o zawartości alkoholu przekraczającej 70 proc.

W ramach obywatelskiego zatrzymania Łowcy Pedofilów zatrzymali w Murowanej Goślinie mężczyznę i przekazali go policji. Miał on wymieniać wiadomości z osobą, która podawała się za małoletnią. Korespondencja miała charakter seksualny. Moment zatrzymania można było obejrzeć na facebookowym profilu EPCU Łowcy Pedofilów.

Policjanci z Poznania i Komornik zatrzymali trzech mężczyzn podejrzanych o udział w zorganizowanym procederze kradzieży pojazdów. Sprawcy wynajmowali lawety marki Iveco w różnych częściach kraju i nie zwracali ich do wypożyczalni. Wartość strat sięga blisko miliona złotych.

W minioną niedzielę policjanci otrzymali zgłoszenie o potrąceniu 5-letniej dziewczynki przez 14-latkę poruszającego się elektryczną hulajnogą. Dziewczynka przytomna została zabrana do szpitala na badania. Policjanci w toku postępowania będą wyjaśniać dokładne okoliczności, przebieg i przyczyny tego zdarzenia.

Policjanci z Wydziału Kryminalnego Komendy Powiatowej Policji w Kole przechwycili ponad 10 kilogramów narkotyków. Dwie osoby trafiły do tymczasowego aresztu. Podczas przeszukań policjanci zabezpieczyli także przedmiot przypominający broń palną, amunicję, gotówkę oraz samochód – wszystko na poczet przyszłych kar.

WIĘCEJ NA
wpoznaniu.pl

Integracji nie będzie. Swarzędz chce linii tramwajowej, ale nie wspólnego biletu

Swarzędz jest jedyną z ościennych gmin, do której poznaniacy nie dojadą płacąc tPortmonetką w karcie PEKA. Właśnie zakończyły się konsultacje społeczne. Nic w tej kwestii się nie zmieni.

Od lat władze Poznania i Swarzędza zastanawiają się, jak poprawić komunikację pomiędzy obydwooma miastami. Pojawiła się nawet koncepcja wspólnego przedsięwzięcia. Chodzi o budowę linii tramwajowej. Czy miałaby ona sens? To wykaże analiza zasadności budowy tramwaju prowadzona przez ZTM. Ten sam, do którego Swarzędz nie chce przystąpić. W tej kwestii jednak na razie nic się nie zmieni. Właśnie zakończyła się analiza wyników konsultacji społecznych w przedmiocie integracji komunikacji miejskiej Swarzędza z komunikacją Poznania.

Nie chcą komunikacji metropolitalnej Poznania

– Ich wyniki wskazują, że większym poparciem wśród mieszkańców cieszy się aktualny model funkcjonowania komunikacji miejskiej. W tym bezpłatne przejazdy wielu grup dla mieszkańców (np. uczniów i studentów) – informuje Mariusz Szrajbrowski, kierownik Wydziału Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz.

– Uznajemy przy tym, że opinie mieszkańców mogą się zmienić. Stąd deklarujemy, że podobne konsultacje będą w przyszłości powtarzane – dodaje Szrajbrowski. Zaznacza też, że wiele szczegółów włączenia swarzędzkiej komunikacji do systemu transportu publicz-



FOT. ŁUKASZ GDAK/ ARCHIWUM

Swarzędz nie chce przystąpić do ZTM

nego miasta Poznania uzgodniono już wcześniej.

– Warunki ewentualnego porozumienia są nam znane. Przy tym kwestią, która nadal nie została rozwiązana jest, naszym zdaniem nadmierny, poziom kosztów administracyjnych, które musielibyśmy jako Gmina ponosić – dodaje Mariusz Szrajbrowski.

To oznacza, że jadąc do Swarzędza nadal będziemy musieli kupować zupełnie inny bilet. Inny niż ten, z którym dojeżdżamy do Tarnowa Podgórnego czy Lubonia.

Jaka jest w tej kwestii opinia Zarządu Transportu Miejskiego, który skupia przewoźników z Poznania i dziewiętnastu ościennych gmin?

Poznań chce, ale na darmowe przejazdy się nie zgodzi

– W kwestii integracji komunikacji

z gminą Swarzędz nasza opinia jest niezmienna od lat. Chcielibyśmy, żeby w systemie w pełni zintegrowanego transportu funkcjonował także Swarzędz. To samorząd z wielkim potencjałem pasażerskim i rozbudowanym transportem publicznym – mówi Bartosz Trzebiatowski, rzecznik prasowy ZTM. Jego zdaniem zapewnienie atrakcyjnych warunków podróżowania transportem publicznym jest najważniejsze.

– Należy jednak podkreślić, że decyzja o przystąpieniu do wspólnego systemu pozostaje w wyłącznej kompetencji Swarzędza – dodaje Trzebiatowski. Zwraca uwagę na bezpłatne przejazdy. W Swarzędzu korzystać z nich mogą uczniowie w wieku do 24 lat, studenci czy np. osoby w wieku powyżej 65 lat. To właśnie ma bloko-

wać pełną integrację.

– W systemie transportu zintegrowanego organizowanego przez ZTM powyższe ulgi i zwolnienia nie są planowane. Wprowadzenie tego typu uprawnień wyłącznie dla integrowanych linii ze Swarzędza stanowiłoby odstępstwo od jednolitych zasad korzystania z transportu zbiorowego na pozostałych liniach organizowanych przez ZTM – tłumaczy Trzebiatowski. Jego zdaniem pasażerowie mogliby mieć problem ze zrozumieniem tego, gdzie mają zniżki lub bezpłatne przejazdy, a gdzie nie.

– Obecnie nie są prowadzone rozmowy dotyczące rozszerzenia integracji transportu i objęcie nim innych linii poza liniami nr 173, 416 i 425 – podsumowuje Bartosz Trzebiatowski z ZTM.

Marek Jerzak ■

Ta maszyna zmieniła bieg wojny



Od 29 lipca w Centrum Szyfrów Enigma można oglądać Enigmę ze zbiorów Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Tajemniczy egzemplarz przyjechał do Poznania z okolic Warszawy.

Prezentowany aktualnie w Centrum Szyfrów Enigma model Enigma I jest w dużym stopniu zmodyfikowany w stosunku do oryginału. Złożono go z elementów maszyny, która była wyprodukowana przed 1941 rokiem w Berlinie oraz z maszyny z 1934 roku, która powstała w Monachium. Dzięki modyfikacjom Enigma nabrała oryginalnego charakteru, m.in. odwrócono baterię wirników o 180 stopni, wyeliminowano łącznicę czy powiększono okna na wirniki.

– Możemy pokazać maszynę, która zmieniła bieg wojny. Nie ulega wątpliwości, że złamanie maszyny spowodowało skrócenie wojny. To powód do dumy, że ludzie działający w Poznaniu wypłynęli na to. To ciekawe, że w Centrum Szyfrów Enigma można na własne oczy zobaczyć tę niepozorną maszynę – mówi zastępca prezydenta Poznania Jędrzej SolarSKI.

Użyczona przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego maszyna szyfrująca Enigma jest szóstą wersją tego urządzenia. Wcześniej poznańskie muzeum zaprezentowało już pięć innych maszyn. Pochodziły one z Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu i Muzeum Historii Polski w Warszawie.

Monika Statucka ■

Dzięki niej szybciej skończyła się wojna

FOT. WPOZNANIU.PL



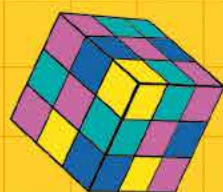
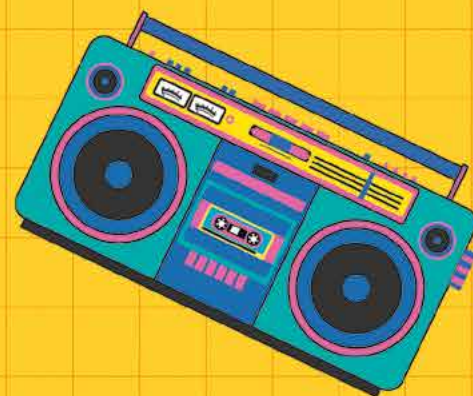
TERMY
MALTAŃSKIE



WSKOCZ
W LATA

90

JAK
ZABAWNYCH
LAT!



Temat numeru

Marek Jerzak ■

„Trzeba o tym mówić głośno. Nie będzie rozwoju Ławicy bez nocnych lotów”

Pasażerów latających z Poznania przybywa lawinowo. Niebawem konieczna będzie rozbudowa portu lotniczego na Ławicy. O tym, dlaczego do tego potrzebne są nocne loty i dlaczego większa liczba lotów może oznaczać mniej hałasu na nocnym niebie rozmawiam z Grzegorzem Bykowskim, prezesem zarządu Portu Lotniczego Poznań Ławica.

Marek Jerzak: W hali odlotów widać sporo podróży. Jak wygląda ruch na Ławicy?

Grzegorz Bykowski: Sytuacja jest dobra. Od zakończenia pandemii COVID-19 poznańskie lotnisko jest na ścieżce rozwoju. Nie zawsze jest on tak samo dynamiczny, ale to jest uwarunkowane rynkiem. Każdy, kto na nim funkcjonuje, wie, że nie można tak samo szybko rozwijać się przez dłuższy czas. Po dodaniu nowych kierunków albo zwiększeniu częstotliwości lotów na już funkcjonujących trzeba troszeczkę rynek przyzwyczaić, dać ludziom zapoznać się z ofertą, by ją sprzedać.

M.J.: W ostatnim roku poznański port lotniczy notował wzrosty rzędu nawet kilkudziesięciu procent rok do roku.

G.B.: To przede wszystkim efekt ciężkiej pracy moich kolegów. Drugi rok z rzędu doceniła nas ACI, czyli Międzynarodowa Rada Lotnisk, która plasuje nas w pierwszej piątce najszybciej rozwijających się lotnisk w Europie (red. w kategorii portów obsługujących od 1 do 10 mln pasażerów).

M.J.: A jak wygląda procentowo przyrost pasażerów rok do roku?

G.B.: Porównując pierwszy kwartał tego roku z pierwszym kwartałem ubiegłego, możemy pochwalić się 28-procentowym wzrostem liczby podróży. To bardzo szybkie tempo rozwoju, zwłaszcza mając w pamięci, że cały zeszły rok zamknęliśmy prawie 30-procentowym wzrostem względem roku wcześniejszego.

M.J.: Skąd takie imponujące wyniki?

G.B.: Po pierwsze, rynek polski ma to do siebie, że szybko się rozwija. Po drugie – rozwija się cała branża lotnicza w Europie. Jeśli chodzi o Ławicę, to chcę pochwalić koleżanki i kolegów odpowiedzialnych za rozwój siatki połączeń. Przede wszystkim pochwalić jednak chcę poznaniaków i Wielkopolan za to, że korzystają z coraz lepszej oferty naszego lotniska. To ważne. Trzeba pamiętać, że poznaniacy są w doskonałej sytuacji – w pobliżu żadnego dużego miasta w Polsce nie ma takiego wyboru lotnisk. W odległości trzech godzin podróży mają dwa duże lotniska, czyli Berlin i Warszawę.

M.J.: Dla samego poznańskiego portu oznacza to chyba sporą konkurencję?

G.B.: To jest trochę jak w hipermarketach – w dużych można ustrzelić najlepsze promocje. Im większe lotnisko, tym łatwiej o tańsze połączenia. Jeżeli ktoś jest elastyczny co do godzin czy dni wylotu, to wiadomo, że mając ofertę z dużego lotniska jest

w stanie znaleźć sobie naprawdę tanie bilety. Gdy w 2019 roku cieszyliśmy się, że od nas do Paryża można polecieć częściej, bo cztery razy w tygodniu, to w tym samym czasie z Berlina można było polecieć do Paryża aż 130 razy. Oferta z Berlina jest gigantycznie większa od naszej. To, z czego ja się bardzo cieszę, to fakt, że mimo tej konkurencji coraz więcej poznaniaków wybiera Ławicę jako miejsce, w którym zaczynają swoją podróż.

M.J.: A dokąd latamy z Ławicy najczęściej?

G.B.: Są pewne mody. W ostatnich dwóch, trzech latach bardzo mocna zrobiła się Hiszpania. Alicante to top naszych kierunków, lata tam teraz z Polski zdecydowanie więcej samolotów, niż do bardziej popularnej kiedyś Barcelony. Ale i tu jest dobrze – odkąd Robert Lewandowski zaczął grać w Barcelonie, ruch do tego miasta wzrósł co najmniej o 20-30 proc., poznaniacy i Wielkopolanie latają bowiem na mecze. W 2023 roku mieliśmy gigantyczny wysyp kierunków do Włoch. Długo pracowaliśmy też nad otwarciem połączenia do Lizbony i ono jest. To jednak oznacza, że nie będziemy mieli Porto z Poznania, bo dwa największe portugalskie miasta dzielą tylko dwie godziny drogi. Ważna jest dla nas częstotliwość lotów – im jest ona większa, tym większa jest możliwość stworzenia dopasowanego produktu dla pasażera indywidualnego, ale i dla touroperatora. Ostatnie dwa lata stały pod znakiem rozwoju kierunków włoskich – co mam nadzieję cieszy poznaniaków.



„Żadne lotnisko nie wypłaciło tak dużych odszkodowań jak Ławica” FOT. PORT LOTNICZY POZNAŃ ŁAWICA

M.J.: Czy w kolejnych miesiącach poznański port nadal będzie rósł w kategorii liczby obsługiwanych pasażerów?

G.B.: Polska jest wskazywana jako rynek, gdzie te wzrosty są i cały czas będą. Ocena pierwszego półrocza bieżącego roku jest bardzo dobra. Co do planów dotyczących końca roku też jesteśmy optymistami. Chcielibyśmy, żeby nam nikt albo nic już nie przeszkadzało. Mam na myśli pożary, trzęsienia ziemi, wojny, epidemie. Wzrosty nie będą już tak spektakularne, ale mam nadzieję, że będziemy je notowali.

M.J.: Czy ewentualne zakończenie wojny w Ukrainie może wygenerować dodatkowy ruch na naszym lotnisku?

G.B.: Zdecydowanie. Proszę pamiętać, że przed wojną co dziewiąty samolot startujący z Polski leciał właśnie w kierunku Ukrainy. Ryanair już dawno zapowiedział, że gdy tylko się zakończy wojna i będzie bezpiecznie, to oni tam zainwestują gigantyczne pieniądze. Podobnie chcą zrobić inne linie, więc powiedziałbym, że świat lotniczy jest przygotowany na otwarcie połączeń do Ukrainy.

M.J.: A na jakie nowe połączenia mogą liczyć jeszcze poznaniacy?

G.B.: Tego nie mogę powiedzieć, bo to nie Ławica otwiera nowe połączenia, ale przewoźnicy. Byłoby to biznesowo nieakceptowalne, gdybym coś zdradził, w świecie lotniczym obowiązuje *savoir vivre*. Gdy linie będą miały coś do ogłoszenia, to na pewno

to ogłoszą i na pewno zrobią to wspólnie z nami.

M.J.: A kiedy będą bezpośrednie połączenia do Stanów Zjednoczonych?

G.B.: By takie połączenie miało sens, dajmy na to do Nowego Jorku, to musiałoby ono być realizowane co najmniej trzy-cztery razy w tygodniu. A to oznacza, że musiałoby być ok. tysiąc pasażerów chętnych polecieć każdego tygodnia z Poznania do Nowego Jorku, również tysiąc osób z Nowego Jorku tygodniowo musiałoby chcieć latać do Poznania. Wątpię, byśmy mieli tylu zainteresowanych taką podróżą. Dziś możemy mówić o tym, że ok. 1,5 tys. osób lata z i do Poznania, ale do wszystkich miast w USA, a nie jednego. Nawet zakładając, że otwarcie takiego połączenia zwiększy zainteresowanie lotami do przykładowego Nowego Jorku, to... nadal „troszkę” nam brakuje. Myślę, że takie loty będą możliwe za 5-7 lat, kiedy linie lotnicze będą miały więcej wąskokadłubowych (czyli do 230 miejsc) samolotów dalekodystansowych, które pozwolą na loty do i z Poznania np. na wschodnie wybrzeże USA. Dziś, patrząc na prognozy dostaw nowych samolotów przez producentów, wydaje się, że wąskokadłubowe samoloty dalekiego zasięgu będą odgrywały coraz większą rolę.

M.J.: Skąd linie czy port lotniczy wiedzą, dokąd poznaniacy chcą latać i dokąd podróżują najczęściej?

G.B.: Mamy takie dane. Wiemy, dokąd lecą pasażerowie, nawet jeśli dalej się przesiadają, znamy ich port docelowy. Z naszych analiz wynika, że w ostatnim roku korzystając z przesiadek realizowanych na jednym bilecie, pasażerowie z Poznania najczęściej latali do Brukseli, Paryża i Zurychu.

M.J.: Pasażerów przybywa, więc i w przestrzeni publicznej mówi się o rozbudowie portu lotniczego. Czy w tej chwili to największe wyzwanie?

G.B.: Są też inne. Trzeba mówić o tym głośno: żadne lotnisko w Polsce nie wypłaciło więcej odszkodowań za hałas niż Ławica. Wydaliśmy na to ponad 150 mln zł. Lotnisko w Warszawie jest cztery razy większe, a zapłaciło dużo mniej. Co więcej, poznańskie lotnisko zapłaciło dużo, dużo więcej niż wszystkie polskie lotniska razem wzięte! Nieprawdą jest, że to skutek położenia lotniska blisko centrum miasta – przy lotnisku zawsze ktoś mieszka, nie ma przecież lotnisk na środku pustyni. Nie ma drugiego portu, który by tak dużo zrobił dla lokalnej społeczności, a jednocześnie miał tak duże ograniczenia w funkcjonowaniu. Poznań jest miastem, które bardzo konserwatywnie podchodzi do kwestii ochrony środowiska. Trzeba jasno sobie powiedzieć, że jeśli chcemy mieć lotnisko rozwijające się, musimy częściowo dopuścić nocne operacje. Inaczej dobijemy



Ławica obsługuje coraz więcej pasażerów

FOT. WPOZNANIU.PL

do 5 mln pasażerów rocznie i na tym się zatrzymamy. Więcej przy obecnych uwarunkowaniach środowiskowych się nie da. Tym samym stanie też rozwój turystyki w mieście.

M.J.: Czasem jednak widzimy lądujące nocą samoloty.

G.B.: Tak, mamy pozwolenie na dwanaście operacji – czyli startów i lądowań – w nocy. I nie jest ważne, czy będzie to dwanaście głośnych czy cichych operacji. To nie operacje hałasują, a samoloty, a o nich nie ma tu mowy. Jaką więc mamy zachętę, by szukać na nocne loty cichszych samolotów? Nie jest tajemnicą, że w tej chwili są samoloty, które są istotnie cichsze, ale one są też droższe, więc trzeba przekonać przewoźników do tego, żeby wysyłali do Poznania nowoczesne konstrukcje, takie jak Airbus 321neo czy Boeing 737 MAX. Bez sensem jest więc trzymanie się tych dwunastu operacji bez względu na ich głośność. Moim zda-

niem korzystniejsza dla środowiska byłaby większa liczba operacji, ale wykonywanych cichymi samolotami.

M.J.: Czyli bez zmian w decyzjach środowiskowych rozbudowa portu lotniczego do obsługi większej liczby pasażerów nie ma za bardzo sensu?

G.B.: Te nocne loty są potrzebne, bez nich nie da się rozwijać lotniska. Wrocław ma dużo operacji w nocy, Katowice w zasadzie funkcjonują całą dobę. Oni nie mają żadnych ograniczeń i do tego jeszcze nie wypłacili nawet zbliżonych wartości odszkodowań! Będziemy starali się przekonać instytucje, że jesteśmy w stanie zmniejszyć hałas w nocy, ale że jednocześnie tych samolotów po godz. 22 będzie trochę więcej. Chodzi o to, żeby bardziej elastycznie zarządzać hałasem, żeby wskaźniki, na podstawie których mierzy się oddziaływanie hałasu bardziej odzwierciedlały stan panujący na lotnisku.

M.J.: A jeśli uda się osiągnąć ten cel, czy Ławicę czeka rozbudowa?

G.B.: Tak, potrzebujemy większej płyty postojowej i powstanie ona po zachodniej stronie terminala. Zleciliśmy też opracowanie koncepcji funkcjonalnej rozbudowy terminala. Przygotowało ją Studio ADS wraz z partnerem merytorycznym i współkonsorcjantem, firmą Scott Brownrigg. To jedno z największych biur na świecie, które projektowało port lotniczy w Stambule czy terminal na Heathrow. Na podstawie tej koncepcji architekci stworzyli trzy warianty – dwa piętrowe i jeden parterowy – rozbudowy terminalu. Właśnie skończyliśmy długi proces konsultacji tej koncepcji z służbami i firmami z poznańskiego lotniska.

M.J.: I który z wariantów ma szansę na realizację?

G.B.: Tą decyzję podejmujemy właśnie w tym momencie. Jest ona uzależniona przede

wszystkim od oczekiwań linii lotniczych oraz finalnego kosztu inwestycji. Myślę, że łąda dzień będziemy mogli zacząć kolejny etap projektowania, który już będzie czytelnie wskazywał wybraną koncepcję.

M.J.: Czy do samolotów w przyszłości będziemy przez rękawy?

G.B.: Lotnisko to pierwsze miejsce, w którym pasażer przylatujący do Poznania styka się z miastem. To tworzy wrażenie, więc ważne jest, by obsługa oraz infrastruktura były na odpowiednim poziomie. Trzeba jednak pamiętać, że tanie linie nie chcą korzystać z rękawów i to nie chodzi tylko o cenę za tę usługę. Im chodzi o czas. Wprowadzenie pasażerów na pokład bezpośrednio z płyty lotniska jest szybsze. Pamiętajmy, że Ryanair ma zaledwie pół godziny między lądowaniem samolotu a startem do kolejnego lotu na wszystko to, co trzeba zrobić z pasażerami, bagażem i samą maszyną. Druga rzecz, która jest istotna, to tych kilka połączeń dziennie do Frankfurtu, Monachium, Amsterdamu czy Kopenhagi. One przeważnie nie są realizowane samolotami, które korzystają z rękawów, bo te samoloty są po prostu mniejsze. I tak samo jest w portach, do których te maszyny lecą – tam też pasażerowie opuszczają pokład schodkami, choć przecież te lotniska są wyposażone w rękawy.

M.J.: Kiedy zobaczymy ten nowy terminal?

G.B.: Jeżeli poradzimy sobie z decyzjami środowiskowymi w ciągu dwóch lat, to pierwszy etap przebudowy zacznie się w ciągu trzech-czterech lat.

Policja ma sposób na piratów na hulajnogach. Testuje nowy sprzęt

Poznańska policja testuje urządzenie do pomiaru prędkości elektrycznych hulajnóg i rowerów. To z powodu rosnącego zagrożenia na chodnikach i drogach. Część jednośladów ma zamontowane elektryczne wspomaganie, dzięki któremu jednoślad rozpędza się nawet do kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, stwarzając zagrożenie dla pieszych. Czy zagraniczne urządzenie rozwiąże poznański problem? Policja rozważa jego zakup.

Pędzą po chodnikach, nie zważając na przechodniów i innych uczestników ruchu. Niestety wraz ze wzrostem popularności hulajnóg i rowerów elektrycznych poznaniacy zaczęli odczuwać niepokój spacerując po mieście. Nieraz zdarzały się sytuacje, że rozpędzona osoba na hulajnodzie wjechała w pieszego. O takich przypadkach pisaliśmy już kilka miesięcy temu. Pojawiła się jednak szansa, że policja skuteczniej zajmie się sprawą hulajnóg i rowerów, które pędzą ze zbyt dużą prędkością. Mowa o pojazdach, które mimo że przypominają hulajnogi i rowery, w rzeczywistości nimi nie są. To maszyny, które osiągają prędkość nawet do kilkudziesięciu km/h i mkną po chodnikach. W takich przypadkach nietrudno o wypadek. Poznańska policja testuje specjalne urządzenie, które ma weryfikować specyfikę

techniczną hulajnóg i rowerów. Przepisy pozwalają, aby hulajnogi jeździły z prędkością jedynie do 25 km/h. Niestety ta granica bywa znacząco przekraczana.

– Korzystamy z rozwiązań, które mają już policjanci w Holandii i w Niemczech, ale słyszałem, że również w Czechach. Ten problem z pewnością będzie wzrastał, coraz więcej osób korzysta z takiego sprzętu. Jeśli ktoś jedzie zbyt szybko, dostaje mandat karny za przekroczenie prędkości. Inną kwestią jest sprawa ruchu drogowego, mówiąca o tym, gdzie można jeździć – mówi I Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu insp. Sławomir Piekut.

Aktualnie na ulicach nie ma urządzeń, które mogłyby mierzyć prędkość hulajnóg. Właśnie dlatego poznańska policja zainteresowała się rozwiązaniem, które jest już wdrożone w innych krajach. Przepisy dotyczące tego, czym powinny się charakteryzować dozwolone hulajnogi w Polsce już mamy, jednak brakuje sprzętu, który faktycznie mógłby to weryfikować.

We wtorek, 29 lipca, poznaniacy policjanci mieli okazję przetestować sprzęt, który umożliwi sprawdzanie zarówno hulajnóg, jak i rowerów. Chodzi o to, do jakiej prędkości pojazdy faktycznie się rozpędzają. Urządzenie przypominające bieżnię może zmierzyć prędkość pojazdu sięgającą nawet

100 km/h. Aby badanie mogło zostać przeprowadzone prawidłowo konieczne jest, aby opony były właściwie napompowane. Urządzenie ma więc również wbudowany kompresor. Ponadto nie ma kabli i jest składane, co umożliwia przenoszenie go w różne miejsca. Przy pełnym naładowaniu jego baterii policjanci mogliby korzystać z niego przez cały dzień, a sama kontrola jednego pojazdu trwa od około 2 do 3 minut.

Sprzęt umożliwiający kontrolę jednośladów

w podstawowej wersji kosztuje 11 tysięcy euro. Wersja, która interesuje poznańską policję to koszt 18 tysięcy euro. Jednak zanim policja zdecyduje się na zakup, musi mieć pewność, że pomiary urządzenia będą akceptowane przez sąd. Urządzenie musi zostać zalegalizowane, a dopiero później będzie można je zakupić, by kontrolować poznańskich rowerzystów i osoby jeżdżące na hulajnogach.

Monika Statucka



Jest szansa na większe bezpieczeństwo na chodnikach

FOT. WPOZNANIU.PL

Zbliża się przebudowa mostu Chrobrego



Coraz bliżej rozbiórki, a następnie budowy na nowo mostu Bolesława Chrobrego. Wcześniej jednak przeprowadzone zostaną niezbędne prace przygotowawcze. Zgodnie z zapowiedziami inwestycja będzie podzielona na etapy, co pozwoli na zachowanie ciągłości przejazdu przez Wartę w tym miejscu. Wprowadzone zostaną zmiany w komunikacji publicznej, po raz pierwszy będzie też wykorzystany nowy łuk torowy przy Okrągłaku. W środę odbyło się spotkanie z radami osiedli sąsiadujących z przyszłą inwestycją.

Most Bolesława Chrobrego zbudowano w połowie lat 60. XX wieku. Obecnie konstrukcja jest już w złym stanie technicznym, zniszczone są nawierzchnie jezdni i chodników. Po przebudowie zwiększy się bezpieczeństwo uczestników ruchu. Do dyspozycji kierowców nadal będą po dwa pasy w obu kierunkach. Zostaną zbudowane nowe mosty: dwa drogowe i jeden tramwajowy.

Inwestycja obejmuje też przebudowę przylegających odcinków ul. Estkowskiego i Wyszyńskiego oraz skrzyżowań z ul. Chwaliszewo, Panny Marii i Wieżową. Niepełne dziś drogi i przejazdy rowerowe zostaną odpowiednio uzupełnione, by infrastruktura była spójna i komfortowa. Na moście, po obu stronach, zaprojektowano drogi rowerowe i chodniki. Dodatkowo w obrębie skrzyżowania ulic Estkowskiego i Chwaliszewo staną urządzenia zliczające cyklistów. Budowa ciągu pieszo-rowerowego przewidziana jest też na ul. Wyszyńskiego. W ramach inwestycji powstanie pięć miejsc odpoczynku z ławkami, koszami na śmieci i stojakami dla jednośladów. Uwzględnione zostaną również potrzeby osób z niepełnosprawnościami.

Wprowadzone będą także zmiany istotne dla pasażerów komunikacji miejskiej. Przy Katedrze powstanie wspólny przystanek tramwajowo-autobusowy,

co ułatwi przesiadki. W tym miejscu autobusy będą mogły jechać po torowisku. Przystanek zostanie wyposażony w tablice informacji pasażerskiej, biletomat, nowe wiaty i ławki oraz system oznaczeń fakturowych nawierzchni. Obok zaprojektowano także naziemne przejście dla pieszych. Planowane są również prace dotyczące odwodnienia drogowego, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej i zieleni. Zgodnie ze wskazaniem spółki Aquanet przebudowana zostanie również sieć wodociągowa.

– Przekazanie placu budowy planujemy na wrzesień, wtedy to wykonawca będzie mógł przystąpić do prac przygotowawczych, w ramach których zajmie się m.in. badaniami archeologicznymi, budową przewiązek umożliwiających przejazd przez torowisko tramwajowe, wprowadzeniem odpowiedniego oznakowania i zmianami w zakresie sterowania sygnalizacją świetlną na najbliższych skrzyżowaniach. Konieczne będzie też przeniesienie infrastruktury podziemnej z mostu i wykonanie przewiertów pod rzeką, a także demontaż sieci trakcyjnej. Po tych wszystkich pracach wyłączona z ruchu zostanie północna nitka mostu, a przejazd w obu kierunkach odbywał się będzie nitką południową – zapowiada Tomasz Płóciniczak, wiceprezes spółki Poznańskie Inwestycje Miejskie.

Zmiany dla kierowców i pasażerów

Na czas przebudowy wyłączone z ruchu zostanie torowisko na moście Chrobrego. Ze względu na lokalizację torów i sieci trakcyjnej nie ma możliwości zachowania ruchu tramwajowego na moście w trakcie prac. Wynika to z jego budowy – technicznie most Chrobrego to dwa obiekty, infrastruktura tramwajowa mieści się zarówno na części południowej, jak i północnej. W ramach inwestycji powstanie osobny obiekt dla torowiska tramwajowego.

Głównym założeniem czasowej

organizacji ruchu, obowiązującej na moście, jest najpierw przeniesienie całego ruchu dwukierunkowego na jezdnię południową. W tym czasie rozebrany i wybudowany na nowo zostanie obiekt północny, który jest w gorszym stanie technicznym. Północna część jezdni wyłączona będzie na od-

cinu od mostu Mieszka I do obszaru między mostem Chrobrego a rejonem ul. Szyperskiej. Piesi i rowerzyści będą mogli nadal korzystać z południowej części mostu, muszą jednak liczyć się z wyłączeniem z ruchu Wartostrady bezpośrednio pod mostem (między Starym Portem a Chwaliszewem).

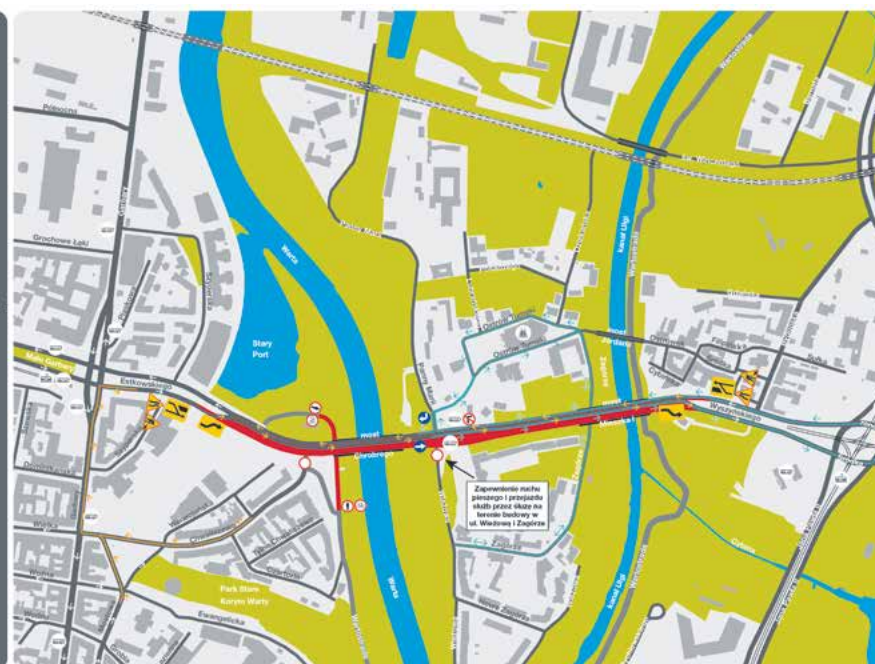
Po oddaniu do użytku północnego mostu sytuacja odwróci się i analogicznie przejazd możliwy będzie nowo wybudowaną częścią. Takie rozwiązanie pozwoli zachować przejeźdźność na moście, przy czym należy pamiętać, że do dyspozycji kierowców będzie po jednym pasie w każdym kierunku (a nie tak jak obecnie – po dwa). Konstrukcja, po której pojadą tramwaje, będzie powstawać równolegle z częścią południową.

Propozycja zmian w komunikacji podczas remontu mostu Chrobrego

Podczas budowy nowego mostu

Chrobrego nie będzie możliwy przejazd tramwajów na trasie od ronda Śródko do Małych Garbar. Z tego względu linie numer 7, 8 i 17 będą funkcjonowały na zmienionych trasach. Skorygowana zostanie też trasa „13”, a ponadto uruchomione będą linie nr 4 oraz 27. Po raz pierwszy zostanie wykorzystany nowy łuk torowy przy Okrągłaku. Tramwaje linii nr 27 poruszające się od placu Wolności będą dzięki temu mogły skręcać w prawo i jechać w kierunku placu Wielkopolskiego.

Tramwaje na trasie „katedralnej” zastąpi autobus linii T7, kursujący od przystanku Małe Garbary do ronda Śródko. W celu szybszej możliwości jazdy ze Śródko T7 nie będzie objeżdżał ronda, lecz po obsłudze przystanku na dworcu Śródko będzie wyjeżdżał na trasę w kierunku Garbar przed rondem. Z kolei linie autobusowe nr 167 oraz 911 zostaną skierowane do dworca autobusowego Rataje.





Proponowane zmiany podczas remontu mostu Chrobrego – szczegóły

„Siódemka” będzie kursować z Ogrodów na Zawady przez Dąbrowskiego, Reymonta i dalej Hetmańską, Zamenhofs i Jana Pawła II. **Linia nr 7** – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: OGRODY–Dąbrowskiego–Reymonta–Hetmańska–Rondo Starołęka–Zamenhofs–Rondo Rataje–Jana Pawła II–Rondo Śródką–ZAWADY.

Na części obecnej trasy linii nr 7 (tj. od Połabskiej do centrum) zostanie uruchomiona linia nr 4. „Czwórka” pojedzie z pętli Połabska przez Winograpy, Pułaskiego do mostu Teatralnego, a następnie przez Fredry, pl. Ratajskiego i pl. Wielkopolski do przystanku końcowego Małe Garbary. **Li-**

nia nr 4 – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: POŁABSKA–Murawa–Winograpy–Pułaskiego–Roosevelta–Most Teatralny–Fredry–Mielżyńskiego–Pl. Ratajskiego–Pl. Wielkopolski–MAŁE GARBARY.

Tramwaje linii numer 8 nadal będą kursować z Miłostowa na Ogrody, ale objazdem: przez ulicę Jana Pawła II, most św. Rocha, pl. Bernardyński, Al. Marcinkowskiego i 27 Grudnia. Na trasie z Ogrodów „ósemka” pojedzie z Fredry przez Gwarną i Św. Marcin. Z uwagi na skierowanie linii nr 8 na most św. Rocha, linia tramwajowa nr 13 będzie skierowana przez rondo Rataje, AWF i Strzelecką. **Linia nr 8** – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: MIŁOSTOWO–Warszawska–Rondo Śródką–Jana Pawła II–Kórnicka–

Most św. Rocha–Pl. Bernardyński–Wrocławska–Marcinkowskiego–27 Grudnia–Fredry–Most Teatralny–Dąbrowskiego–OGRODY.

OGRODY–Dąbrowskiego–Fredry–Gwarną–Św. Marcin–Marcinkowskiego–(...)–MIŁOSTOWO.

Linia nr 13 – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: JURNIKOWO–Grunwaldzka–Bukowska–Święty Marcin–Al. Marcinkowskiego–Strzelecka–Królowej Jadwigi–Krzywoustego–Zamenhofs–Starołęka–STAROŁĘKA PKM.

Linia nr 17 pojedzie, jak obecnie, od pętli Górczyn PKM, przy czym dojedzie tylko do przystanku Małe Garbary. Pozostała część obecnej trasy „siedemnastki” zostanie obsługiwana dodatkową linią numer 27, na której kursy będą się

odbywały ze Starołęki, przez Górny Taras Rataj i trasę kórnicką do centrum, z końcowym przystankiem na placu Wielkopolskim. Tramwaje nr 27 jako pierwsze będą korzystały z nowego łuku torowego przy Okrąglaku. **Linia nr 17** – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: GÓRCZYN PKM–Głogowska–Matyi–Towarowa–Św. Marcin–Gwarną–Mielżyńskiego–Pl. Ratajskiego–Pl. Wielkopolski–MAŁE GARBARY.

Linia nr 27 – przebieg podczas remontu mostu Chrobrego: STAROŁĘKA PKM–Starołęka–Rondo Starołęka–Hetmańska–Żegrze–Os. Lecha–Kórnicka–Most św. Rocha–Pl. Bernardyński–Marcinkowskiego–27 Grudnia–Mielżyńskiego–Pl. Ratajskiego–PLAC WIELKOPOLSKI.

Pomiędzy rondem Śródką i Małymi Garbarami uruchomiona zostanie linia autobusowa za tramwaj **nr T7**. Ponadto zmienionymi trasami pojadą autobusy obsługujące

linie **nr 167 i 911**. Dziś dojeżdżają one z Garbar do ronda Śródką, natomiast podczas remontu mostu Chrobrego pojadą ulicą Garbary prosto i dalej przez most Królowej Jadwigi do Dworca Rataje.

Zanim przedstawiony powyżej układ linii wejdzie w życie, konieczne będzie przygotowanie sieci torowej. Między innymi zostaną przeprowadzone prace remontowe w obrębie torowiska tramwajowego na placu Wielkopolskim oraz wykonany rozjazd torowy umożliwiający dojazd do przystanku Małe Garbary jako do przystanku końcowego i zmianę kierunku jazdy. Prace te potrwać ok. 3 tygodni, podczas których do układu linii przygotowanego na czas remontu mostu Chrobrego wprowadzone zostaną pewne zmiany.

Szczegóły dotyczące wprowadzanych zmian organizacji ruchu oraz komunikacji będą podawane z wyprzedzeniem.



Pasieka i muzeum. Teraz to nietypowe Gratowisko można odwiedzić online

Można zwiedzić poznańskie Gratowisko bez wychodzenia z domu. To miejsce, które sprzyja ekologii, w którym z łatwością można odpowiednio segregować odpady. Spacer online może być również edukacyjną atrakcją dla najmłodszych, ponieważ Gratowisko

Poznań Wschód to nie tylko kontenery, ale również EkoMuzeum i pasieka.

Mieszkańcy Poznania są bardziej świadomi ekologicznie niż jeszcze kilkanaście lat temu. Dlatego chętnie korzystają z Punktów Se-

lektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych, które potocznie są nazywane Gratowiskami. Właśnie tam mieszkańcy zanoszą niepotrzebne już przedmioty i odpady. Ci, którzy nie znają jeszcze punktów, mogą dowiedzieć się więcej o ich funkcjonowaniu wybierając się na spacer online.

– Nie wychodząc z domu możemy dokładnie obejrzeć magazyny i kontenery, do których poznaniacy mogą dostarczać swoje odpady nie-

bezpieczne i problemowe. Jest możliwość wejścia do Punktu Drugie Życie Rzeczy otwartego w 2012 roku, który był pierwszym tego typu miejscem w Polsce. Warto przy okazji zobaczyć pasiekę, ścieżkę edukacyjną oraz EkoMuzeum, czyli ekspozycję relikwów przeszłości, starych przedmiotów przekazanych przez mieszkańców na Gratowisko – mówi Kaja Mietlicka z ZZO.

Od powstania pierwszego Gratowiska minęło już 20 lat. Dziś

mieszkańcy mają do dyspozycji już trzy miejsca PSZOK: przy ul. Wrzesińskiej 12 w Poznaniu, przy ul. 28 czerwca 1956 r. nr 284 w Poznaniu oraz zlokalizowane przy ul. Meteorytowej 1 w Suchym Lesie. Od niedawna na stronie ZZO można dokładniej zapoznać się z działaniem Gratowiska Poznań Wschód i sprawdzić jak wygląda cały obiekt.

Monika Statucka



Oddaj odpady, zobacz pasiekę

FOT. ZZO

REKLAMA

SUPER DEO – DLA CIEBIE!

Super Deo to wysoka jakość, doceniona przez stałych użytkowników. Świetnie neutralizuje zapach potu. Nie zawiera alkoholu, dlatego nie podrażnia skóry. Nie brudzi ubrań i ciała. Bezwonny – dzięki czemu nie koliduje z zapachem perfum.

Idealny do pach, stóp, dłoni pań, panów, dziewczyn, chłopaków, a wygodne opakowanie wystarczy aż na rok. Produkt testowany dermatologicznie. Nie oziębia pach, jak wiele innych dezodorantów. Ten dezodorant wykonano z pierwszej klasy krystalicznej skały – Super Deo to produkt oryginalny (nie jest imitacją!). Super Deo jest dostępny w aptekach i zielarniach, ok. 19 zł.



Co, gdzie, kiedy?

PARTNEREM JEST **TOBILET.PL****Lato z Estradą 2025 – Piątkowo Północ**

Trwa Lato z Estradą. W ten piątek na Piątkowie można obejrzeć seans Coco, w ramach cyklu „Lato z Animacją”. To film, który w mgnieniu oka stał się ulubieńcem publiczności. Wielu widzów regularnie do niego wraca, a teraz ponownie będzie można zobaczyć go na dużym ekranie. Akcja filmu rozgrywa się w meksykańskiej wiosce Santa Cecilia i opowiada historię dwunastoletniego chłopca Miguela Riverę. Główny bohater marzy o karierze wokalisty i gitarzysty, ale Riverowie zakazują swoim dzieciom muzykowania. Pewnego dnia Miguel odkrywa, że Ernesto de la Cruza – gwiazda muzyki meksykańskiej – wywodził się z jego rodziny, i magicznym zbiegiem okoliczności przenosi się do Świata Umarłych. Seans rozpocznie się o godzinie 21:00, przy ul. Sobieskiego 102. Udział w wydarzeniu jest bezpłatny.

**PoKoziołek – otwarte spacer z przewodnikiem**

Można lepiej poznać swoje miasto. W sobotę, o godzinie 12:05 wyruszy kolejny spacer PoKoziołek. To spacer po historycznym centrum miasta, który rozpocznie się oczywiście pod Ratuszem. W sobotę spacer poprowadzony zostanie trasą królewską. To okazja, aby dowiedzieć się więcej o Starym Mieście. Uczestnicy poznają tajemnicę urokliwych zakątków miasta, pięknych kamienic i budzących zachwyt zabytków. Nie zabraknie oczywiście opowieści o ratuszu i farze. Ważne obiekty na trasie zwiedzania to również kościół św. Stanisława Biskupa (fara) wraz z Kolegium Jezuitów, Zamek Królewski, Pręgierz, Studzienka Bamberki, Muzeum Narodowe, pałac Górków. Spacer potrwa około 1,5 h. Wstępne zapisy nie są wymagane, a wydarzenie odbędzie się niezależnie od pogody i liczby uczestników.

**Lato na Wildzie 2025**

Trwa Lato na Wildzie, czyli zajęcia dla dzieci, spektakle i warsztaty. W niedzielę od godz. 11:00 mieszkańcy będą mogli skorzystać z pierwszych atrakcji w parku Marii Skłodowskiej-Curie. Wydarzenia na Wildzie mają charakter kulturalny, rozrywkowy i edukacyjny. Dzięki temu mieszkańcy poznańskiego fyrtla mogą cieszyć się różnorodną ofertą atrakcji w letnie dni. Tego dnia odbędą się warsztaty Star-Art Ekologiczne mydełka. Udział w wydarzeniu jest w pełni darmowy. Warto zapoznać się również z innymi atrakcjami oferowanymi w ramach cyklu Lato na Wildzie. Czekają tam moc atrakcji nie tylko dla najmłodszych.

Redakcja wpoznaniu.pl

Wydawca
**World Trade Center
Poznań sp. z o.o.**
ul. Bukowska 12,
60-810 Poznań

Dyrektor projektu
Redaktor naczelny
Artur Adamczak

Redakcja
Monika Statucka
Marek Jerzak
Erwin Nowak
Marta Maj

Korekta
Marta Maj

Projekt graficzny
Anna Pohorielova
Wiesława Rozynek

Biuro redakcji
ul. Bukowska 12,
60-810 Poznań
redakcja@wpoznaniu.pl

Biuro reklamy
reklama@wpoznaniu.pl

Druk
AGORA
ul. Daniszewska 27,
03-230 Warszawa

SALE KONFERENCYJNE
przy ul. Bukowskiej 12
DO WYNAJĘCIA

tel. 609 676 321
kontakt@wtcpoznan.pl

Wydarzyło się coś ciekawego?
Napisz na: kontakt@wpoznaniu.pl

Śledź nas w mediach społecznościowych



@wpoznaniu.pl

Odwiedź
wpoznaniu.pl



Poznań
sportowo

Grad medali Polaków na zakończenie MŚ U-23

Aż z trzech krążków białoczerwonych mogli cieszyć się kibice w ostatnim dniu Mistrzostw Świata do lat 23 rozgrywanych na Torze Regatowym Malta. Na podium oglądaliśmy Polaków startujących w czwórkach po-

dwójnych kobiet i mężczyzn oraz dwójkach podwójnych wagi lekkiej mężczyzn.

Ekscytacja i łązy radości

27 lipca rywalizacja obfitowała w sześć finałów B oraz osiem fi-

nałów A. Jako pierwsza z polskich osad na starcie pojawiła się ósemka mężczyzn – Konrad Senderacki, Kamil Chabowski, Adam Zieliński, Jakub Nowakowski, Filip Jędrzejczak, Mateusz Kozłowski, Filip Szczepaniak, Paweł Janik + sterniczka Julia



Zwycięstwo Polaków na Malcie

FOT. ADAM NURKIEWICZ

Wachnicka. Nasza ekipa dzielnie stawiała czoła mocnym przeciwnikom z Rumunii, Holandii, Czech, Francji i Kanady, finiszując ostаточно na piątej pozycji (jedenaste miejsce w całej stawce).

Od 11:05 fani emocjonowali się aż czterema kolejnymi bataliami o medale z udziałem polskich kadrów. Najpierw Kinga Kusowska, Barbara Stępień, Rozalia Linowska i Gabriela Stefaniak wyszarpały brąz, meldując się na mecie przed Włoszkami, Czeszkami i Australijkami, a już kilka minut później Mikołaj Kulka, Igor Czekanowicz, Michał Rańda i Daniel Gałęza do ostatnich pociągnięć wiosłami walczyli o złoto z czeską czwórką. Rok temu polska kadra o włos zwyciężyła naszych południowych sąsiadów, jednak tym razem Czesi wzięli rewanż i okazali się szybsi od białoczerwonych o zaledwie sześćdziesiąt sześć set-

nich sekundy.

Po fenomenalnych biegach naszych czwórek podwójnych przyszedł czas na rywalizację w wadze lekkiej. Maria Taczek i Amelia Pawłowska zaprezentowały ogromną determinację, kończąc wyścig finałowy na czwartej lokacie, natomiast po chwili dużą niespodziankę sprawili Kacper Mickiewicz i Martin Weichhaus. Płynący na torze trzecim Polacy zdobyli brązowe medale, tracąc do złotych medalistów z Włoch niespełna półtorej sekundy!

Łączny bilans polskiej reprezentacji na Mistrzostwach Świata U-23 to dwa srebrne i dwa brązowe medale. 26 lipca tytuł wicemistrzyni świata w dwójce podwójnej wywalczyły bowiem także Anna Khlibenko i Julia Rogiewicz.

Artur Adamczak ■



Poznańskie zawody to zawsze gratka dla kibiców

FOT. ADAM NURKIEWICZ



Dwa srebrne i dwa brązowe medale dla białoczerwonych

FOT. ADAM NURKIEWICZ

REKLAMA

W Poznaniu od 25 lat



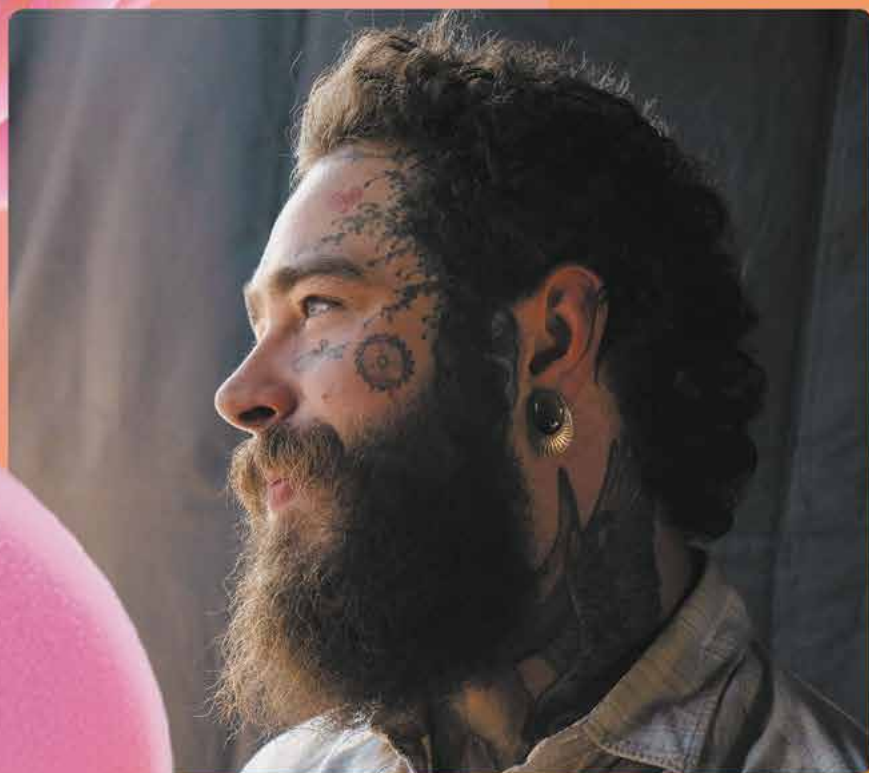
25
żabka

Wspieramy
przedsiębiorczość.
Upraszczamy życie.

FESTIVAL bittersweet

14-16.08.2025

POZNAŃ • POLAND • PARK CYTADELA • THE REST IS STILL UNWRITTEN



Post Malone
Empire of the Sun • Nelly Furtado
Peggy Gou • Taco Hemingway JEDYNY KONCERT W 2025

BEDDOES 2115 PROJEKT SPECJALNY

I WIELU INNYCH

ORGANIZATOR

GOOD TASTE!

PATRONAT
HONOROWY



Państwowy Instytut
Kultury

SPONSOR
GŁÓWNY

Enea

PARTNER
STRATEGICZNY

eventim+

SPONSORZY

Carlsberg

Crown

PARTNERZY

Bank Pekao

DOUGLAS

EWITT

MELO
DE
GLO
NY.

SEXEDPL

TIGER

TYMBARK

PARTNERZY MEDIALNI

IESKA

wysokieobcasy.pl

newonce

Pismo.

M

onet

tvn