

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 19 (44)  
23 września 2003 r.

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

ISSN 1730-6388

## Częstochowa

### Niskopodłogowe Jelcze M11 u szczytu władzy

Choć wrzesień nie przyniósł szczególnie dużych zmian w komunikacji miejskiej, częstochowskie MPK odnowiło internetową bazę rozkładów jazdy. Należało się spodziewać uporządkowania jej i poprawy błędów. Poprawiono, niestety, jedynie błędy w godzinach odjazdów linii 32, różniące się w kilku przypadkach od rzeczywistych o... jedną minutę. Usunięto też z bazy rozkłady linii 58 na trasie Olsztyn – Przymiłowice mające charakter przewozów zamkniętych. Uporządkowano też rozkład linii 52 – kursy do Malic nie miały dotąd uwzględnionego w swej trasie uruchomionego w czerwcu przystanku przy dworcu PKS, w związku z czym na pętli Focha występowały one w osobnym rozkładzie. Trzeba bowiem wiedzieć, że konfiguracja programu Bus-Man w częstochowskim MPK determinuje generowanie dwóch osobnych rozkładów na ostatni przystanek wspólnej trasy, tuż przed jej rozgałęzieniem. Dlatego m.in. na przystanku w alei Pokoju wisiały swego czasu dwa rozkłady tramwajów (w kierunku Kucelina i w kierunku dworca PKP Raków), choć nikt nie wpadł na to, by skopiować rozkład pod inną linię i wydrukować ten drugi z numerem linii 2.

Rewolucji dokonano natomiast w obszarze kursów niskopodłogowych. Zgodnie z zapowiedziami, z uwagi na dewastację taboru, zniknęły one z linii podmiejskich w ilości dwóch autobusów całodziennych – z linii 62 i 58bis (fikcyjny) – i dwóch szczytowych – z linii 51 i 53. W ich miejsce obsługę niskopodłogową wprowadzono dla szczytowego rozkładu 30/04 (to już trzeci na tej linii) i niedzielnego 20/02 (na linii tej autobusu niskopodłogowego nie będzie już tylko w soboty). Na linii 22 uwzględniono w rozkładzie niskopodłogowe autobusy szczytowe zgodnie z nowym podziałem (22/04 przez cały dzień i 22/05 w szczycie porannym). Kolejną linią obsługiwaną wyłącznie taborem niskopodłogowym stała się natomiast 29 – dotyczy to wszystkich autobusów tej linii, także dodatkowego w dniu 1 listopada. Jest to decyzja jak najbardziej trafna i uzasadniona. Bilans jest teoretycznie zgodny – pięć niskopodłogowców z 16, 51, 53, 58bis i 62 przeniosło się na pięć innych rozkładów (dwa na 22, dwa na 29 oraz jeden na 30). W rzeczywistości jednak oba rozkłady szczytowe linii 22 były już obsługiwane takimi autobusami, przy czym 22/04 miało stosowne oznaczenie w rozkładzie u kierowcy. Pozostanie więc nadmiar autobusów niskopodłogowych nieob-

sadzonych, choć jest to nadmiar pozytywny – z powodu awarii wciąż są one często zastępowane zwykłymi jeczami. MPK nie chciało jednak dostrzec tego faktu jeszcze w lipcu, dodając kolejnego niskopodłogowca na linii 16 w rozkładzie szczytowym. Teraz jednak znikł on ponownie (de facto już w sierpniu kursował tu regularnie Jelcz M11). Autobus niskopodłogowy na tej linii jest jednak potrzebny – i to bardzo – lecz nie w dni robocze w godzinach szczytu, a w sobotnie i niedzielne popołudnia. Widok tłumy starszerek odwiedzających o tej porze cmentarze, z wielkim trudem pokonujących przepaść schodków Jelcza M11, budzi głębokie współczucie. Trudno jednak odczuć je na fotelu w biurcu MPK...

Uregulowano też podział taboru na linii 18 (rozkład wakacyjny różnił się tylko przydziałem autobusu niskopodłogowego, teraz został ujednolicony). Zmiany dokonano jednak w sposób dezorientujący pasażerów (zmiana przeprowadzona w rozkładzie wakacyjnym od 1 września zawiśla na przystankach w połowie sierpnia). W ślad za rozkładem roboczym linii 25, w którym przeniesienia niskopodłogowca z 25/02 na 25/01 dokonano przy okazji ostatniej zmiany trasy, identyczne przeniesienie wprowadzono w rozkładach sobotnim i niedzielным. Przeniesienia autobusu niskopodłogowego dokonano też w wakacyjnym rozkładzie linii 28 – z 28/02 na 28/03, które kursuje krócej. Nie załatwiono jednak sprawy najważniejszej – rozkłady linii 13 i 28, obsługiwane we wtorki i piątki taborem przegubowym, wciąż są oznaczone jako niskopodłogowe. W rozkładach internetowych jest to jedyna nieścisłość (bardzo delikatnie rzecz ujmując), ale w przystankowych powstał obecnie taki bałagan, jakiego jeszcze w tym miesiącu nie było. MPK po prostu... zapomniało oznaczyć w przystankowych rozkładach wprowadzonych wraz z zakończeniem wakacji zmian w obsłudze autobusami niskopodłogowymi. O ile jednak niewykazanie w rozkładach kursów pojazdów niskopodłogowych, które się pojawiły dodatkowo (jak autobusy linii 29 czy niedzielna 20/02), nie burzy harmonii, o tyle sytuację odwrotną nazwać można skandalem, jeśli nie draństwem. MPK uważa jednak zapewne inaczej, skoro z takim namaszczeniem rozwiesiło na przystankach wzbogacone o niskopodłogowe kursy rozkłady linii 22. Wszak na feralne kursy mogą oczekiwać pełni nadziei inwalidzi na wózkach lub o kulach! Nie jest to jednak w Częstochowie żadna nowość. Nikt chyba już nie zwraca uwagi na oznaczenia w przystankowych rozkładach (pod tym względem jest to obecnie zdecydowanie najgorsze miasto w kraju). Nigdy jednak to hanieb-

ne zjawisko nie występowało w tak ogromnej skali. Na niskopodłogowy kurs oznaczony w przystankowym rozkładzie nie doczekają się bowiem w określonym czasie pasażerowie linii: 13, 16, 18, 25, 28, 51, 53, 58bis i 62. W zaistniałej sytuacji każdy mieszkaniec miasta może zajrzeć do rozkładów internetowych, a następnie porównać je z tymi na przystanku pod domem, aby w całkowicie obiektywny sposób poznać dewizy działania pracowników MPK. Tymczasem jedyną linią, na której spotkanie autobusu niskopodłogowego jest prawie pewne jest 204, obsługiwane przez Biesy.

Rafał Lamch

## Kielce

### Transexpo w Kielcach

W dniach 11–12 września odbyły się Międzynarodowe Targi Lokalnego Transportu Zbiorowego Transexpo. Tego typu impreza, skupiająca przedstawicieli branży komunikacyjnej, została zorganizowana na terenie Targów Kielce po raz pierwszy. Targom towarzyszyła konferencja Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej pod nazwą „Uwarunkowania prawne lokalnego transportu zbiorowego”, która odbyła się 10 września w Sali Kongresowej Centrum Biznesu EXBUD. Niewątpliwie można stwierdzić, że kielecka impreza była największym i najważniejszym spotkaniem branżowym roku. Lista wystawców optymistycznie nastrojała miłośników autobusów. Niestety, gorzej było z tramwajami i trolejbusami.

Niektórzy wystawcy zaoferowali zwiedzającym liczne atrakcje. Najciekawszy program zaprezentowała firma MAN Star Trucks & Busses. Pierwszego dnia uroczyście przekazała tysięcznego MAN-a NL223 wyprodukowanego w Sadach koło Poznania firmie ITS Michalczewski. Jest to jeden z 55 MAN-ów zamówionych przez ITS Michalczewski do obsługi linii w Warszawie. Przedstawiciele MAN Star Trucks & Busses zaprezentowali także nową strategię działania całego koncernu MAN, uwzględniającą polskie fabryki w Sadach i Starachowicach.

Produkcja każdego autobusu miejskiego MAN rozpoczyna się w Starachowicach, gdzie wytwarzane jest nadwozie. Następnie jest ono transportowane do Sadów lub do Niemiec, gdzie następuje jego wyposażenie w silnik, osie, szyby, fotele itd. w zależności od zamówienia klienta.

Pierwszego dnia zaprezentowano także premierowego MAN-a NL283 City Single. Zamierzeniami inżynierów MAN-a w konstruowaniu tego pojazdu

były m.in. ekonomia i przestronność wnętrza. Osiągnięto je dzięki pojedynczym kołom zamontowanym na tylnej osi autobusu oraz wieżowemu silnikowi. Te elementy sprawiły, że pojazd zużywa mniej paliwa, pasażerowie mają szersze przejście w miejscu, gdzie usytuowana jest tylna oś i nie ma schodków w tylnej części pojazdu, które w pewnym stopniu mogą utrudnić przepływ ludzi. Firma MAN Star Trucks & Busses za ten wyrób nie dostała Medalu Targów Kielce, ponieważ pojazd nie miał wymaganych homologacji. Na pocieszenie firma za autobus MAN NL283 City Single została uhonorowana wyróżnieniem. Drugiego dnia targów wszyscy chętni mogli na własne oczy zobaczyć jak wygląda produkcja nadwozi autobusów miejskich MAN w oddalonych o około 45 km od Kielc Starachowicach. Podróż do tego miasta odbyła się tysięcznym MAN-em wyprodukowanym w Sadach. Zwiedzających przywitał pan A. Meyer, wiceprezes Zarządu MAN Star Trucks & Busses, który później oprowadzał po halach produkcyjnych. Pierwszym miejscem, do którego zaprowadził gości, była hala, w której odbywa się produkcja komponentów autobusowych. W tym miejscu wycina się blachy, formuje, a następnie zesparuje. Na oddzielnych liniach spawane są przód, tył oraz lewa i prawa strona autobusu. Powierzchnia produkcyjna wynosi 15000 metrów kwadratowych. Pracuje na niej 251 pracowników. W następnej hali odbywa się produkcja korpusów autobusowych. Goście mogli zobaczyć jak te wszystkie produkowane w poprzedniej hali komponenty łączone są w jeden autobus. Następnie nadwozie jest myte, suszone i kontrolowane (wszelkie ubytki w karoserii muszą być uzupełnione), a dalej malowane lakierami podkładowymi. Takie nadwozie transportowane jest do Sadów lub do zakładów MAN-a w Niemczech. W drugiej hali zatrudnionych jest 280 osób. Starachowicka fabryka zatrudnia około 1050 pracowników, ale do końca 2003 roku planuje zwiększyć liczbę pracujących do około 1300 osób.

Medalem Targów Kielce została uhonorowana firma Solaris Bus & Coach za autobus Solaris Urbino 10 w zmodyfikowanej wersji. Drugim autobusem wystawianym przez tę firmę był Urbino 12 II generacji, który – choć obecny na rynku od ponad roku – swoją targową premierę miał właśnie w Kielcach. Solaris Bus & Coach nie zamierza w tym roku kończyć z wystawowymi premierami. Firma ta na targach Busworld w belgijskim Kortrijk zaprezentuje nową, 13-metrową wersję turystycznej Vacanzy.

Swoją premierę miała także firma Polskie Autobusy. Obok znanego już Jelcza M101I Salus (obsługującego na co dzień linie Cieszyna) i Autosana Kolibra zaprezentowano premierowego Jelcza M125M/4 (CNG). Jest to już drugi niskopodłogowy autobus napędzany gazem ziemnym (obok Volvo 7000 CNG) oferowany w Polsce. Sercem tego pojazdu jest rzędowy silnik MAN E 2866 DUH03 (przy jednorazowym tankowaniu CNG zasięg wynosi 450 km).

Na targach byli też tacy wielcy jak Evobus, Scania i Volvo. Pierwsza firma zaprezentowała dwa dobrze znane autobusy: Mercedesa Connecto i Mercedesa Citaro. Ciekawostką jest fakt, że Citaro wyposażone było w silnik w zabudowie wieżowej. Volvo również pokazało dwa dobrze znane nam autobusy: testowe Volvo 7000 i łódzkie 7000A. Scania, która zapowiada ofensywę na polskim rynku autobusów, przedstawiła krakowską Scanię OmniCity Artic, a także 12-metrową OmniCity. Drugi pojazd posiadał drzwi tylko na zwisie przednim i to po

lewej stronie, ponieważ był zamówiony przez angielskie lotnisko Heathrow. Obecny był również koncern Irisbus, który podobnie jak Scania, chce wziąć udział w walce o polski rynek. Zwiedzającym zaprezentowano 12-metrowy autobus miejski Irisbus City Bus, który został wyprodukowany w czeskich zakładach Karosy.

Obecni byli także producenci mniejszego taboru: Kapena, Solbus i AMZ Kutno.

Bardzo bogatą ofertę zaprezentowały firmy produkujące systemy obsługi pasażerów, kasowniki, automaty biletowe czy tablice informacyjne. Szczególnie uznanie zyskał elektroniczny automat biletowy – drukujący i sprzedający bilety w pojazdach komunikacji miejskiej model Ticomat-881. Za ten produkt firma Elgeba Gerätebau, reprezentowana przez firmę Merona Poland, dostała wyróżnienie. Obecni byli także Emtal, Pixel, R&G, Taran.

Nie zabrakło także producentów części autobusowych. Swoją ofertę prezentowali m.in. Hübner, Raba czy Voith. Byli także producenci siedzeń autobusowych i tramwajowych: Astromal, Kiel, czy Ster.

Na końcu przedstawię jakie nagrody i wyróżnienia przyznano.

W kategorii „Pojazdy” wspomniany już wcześniej medal dla Solarisa Bus & Coach za autobus Solaris Urbino 10 oraz wyróżnienie dla MAN-a Star Trucks & Buses za autobus NL283 City Single. W kategorii „Systemy obsługi pasażerów” wyróżnienie za wspomniany wyżej automat biletowy Ticomat-811 otrzymała firma Elgeba Gerätebau. Medalu w tej kategorii nie przyznano. Wyróżnienie Targów Kielce w kategorii „Infrastruktura” przyznano firmie Car – Lift Service za samochodowy dźwig przestawny obsługujący typ SDO 8 x 6 SX. Medalu w tej kategorii również nie przyznano. W kategoriach: „Części i wyposażenie pojazdów” i w kategorii „Inne” Komisja Konkursowa Międzynarodowych Targów Lokalnego Transportu Zbiorowego Transexpo 2003 nagród nie przyznała, ale dodatkowo postanowiła przyznać medal za aranżację stoiska firmie EL-CAB z Murowanego Gośliny, a wyróżnienia w tej dziedzinie firmo MAN Star Trucks & Busses oraz Solaris Bus & Coach.

Zwycięzcom gratulujemy i życzymy sukcesów. Sobie życzymy, ażeby Targi Transexpo odbyły się za rok. Wszystko zależy od Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

**Michał Musiał**

**Poznań**

## **Nowe karty drogowe**

Jakiś czas temu kierowcy MPK Poznań otrzymali wzory nowych kart drogowych, które będą obowiązywać od początku roku. Ich wprowadzenie planowano już na 1 października, ale pomysł został zmieniony.

Karty drogowe to karty, które wypełnia kierowca: przed wyjazdem z zajezdni, na każdym przyjeździe na końcówkę, w przypadku awarii i po zjeździe do zajezdni. Nowa karta, podobnie jak stara, jest dwustronna, ale różni się od niej kilkoma elementami. Różnice zostaną opisane poniżej.

Awers karty jest podzielony na kilka wyraźnie oddzielonych części (w starej karcie ten podział nie jest aż tak widoczny):

- nagłówek, gdzie znajdują się numer karty z logo MPK i datą wystawienia, pieczęć wydziału,

nr rejestracyjny i boczny pojazdu, wykaz linii i brygad, do których ta karta się odnosi (3 pozycje) oraz pieczęć i podpis dyspozytora z zajezdni; stara karta ma tylko jedno miejsce do wpisania linii i brygady (w przypadku zmiany wozu następuje wydanie nowej karty), poza tym wpisuje się jeszcze markę i typ wozu oraz są dwa miejsca na podpis dyspozytora: przy wyjeździe z zajezdni oraz przy powrocie;

- obsługa autobusu, z miejscem na maksymalnie 6 wpisów postaci: kierowca, nr służbowy; stara karta ma podział na 3 zmiany (zmiana I, II, III), w których wpisuje się numer kierowcy i... numer konduktora (w praktyce oba numery były sobie równe, gdyż w Poznaniu od dawna nie występuje funkcja konduktora);

- potwierdzenie sprawności technicznej autobusu, składająca się z dwóch części: pierwszą wypełnia pracownik zaplecza technicznego zwykle po zjeździe autobusu do zajezdni, drugą wypełniają kierowcy obejmujący autobus. Obie części są postaci: data, godzina oraz podpis; brak większych różnic w porównaniu ze starą kartą;

- stan paliwa, składająca się z 3 kolumn: a) przy wyjeździe, b) zatankowano do zbiornika, c) przy powrocie. Kolumny a) i c) wypełnia dyspozytor na zajezdni, a kolumnę b) wypełnia obsługa techniczna tankująca autobus; brak większych różnic w porównaniu ze starą kartą;

- praca autobusu, składająca się z 6 kolumn, które są wypełniane przez kierowcę oraz jednej, która może być wypełniana przez dyspozytora w przypadku zamiany autobusu. Kolumny są następujące:

- nr służbowy kierowcy,
- linia/wóz,
- godz. rozpoczęcia lub wyjazdu,
- stan licznika km – rozpoczęcie,
- stan licznika km – zakończenie,
- faktycznie przybyło km.

W starej karcie ta część nosi nazwę „Zadanie autobusu i załogi” i wygląd ma mniej więcej podobny. Pierwsza kolumna zawiera nr zmiany (patrz: obsługa autobusu), a nie nr kierowcy;

- zużycie paliwa, składająca się z dwóch kolumn: oszczędność i przekroczone, które wypełnia obsługa techniczna zajezdni; brak większych różnic w porównaniu ze starą kartą;

- naprawy wykonane przez pogotowie techniczne, składająca się z kolumn: czas przerwy od i do, rodzaj uszkodzenia, symbol oraz podpis i numer służbowy pracownika pogotowia; dwie ostatnie kolumny są wypełniane przez pracownika pogotowia, a pozostałe – przez kierowcę. W starej karcie ta część nazwana jest „Przerwy w ruchu” i obejmuje część bieżącą, jak i poniższą. Zawiera części: naprawa przez punkt monterski, naprawa przez pogotowie techniczne, przyczyna zajazdu i wydane dyspozycje. Dwie pierwsze są połączone w nowej karcie w jedną tabelę, a część przyczyna zajazdu jest częścią poniższą. Nie wkradł się tutaj błąd literowy. Zjazdy do zajezdni w starej karcie są nazwane jako... zajazdy do zajezdni. Brak odpowiedzialnika tabeli wydane dyspozycje w nowej karcie;

- pozaplanowe zjazdy do zajezdni: składa się z kolumn: czas przerwy od i do, przyczyna zjazdu, symbol, potwierdzenia zdania karty napraw oraz pieczęć dyspozytora. Kolumny symbol oraz pieczęć dyspozytora wypełnia dyspozytor, potwierdzenie zdania karty napraw wypełnia pra-

cownik zaplecza technicznego, a pozostałe kolumny – kierowca; w starej karcie – opis powyżej;

- zakończenie pracy – składa się z następujących kolumn:
  - potwierdzenie mycia i sprzątnięcia – wypełnia pracownik zaplecza technicznego,
  - tachograf sprawny/niesprawny – wypełnia kierowca,
  - kartę napraw zdał (nr służbowy i podpis kierowcy), kartę napraw przyjął (pieczętka i podpis brygadzysty, pracownika technicznego),
  - OC przy pojeździe wykonano (pieczętka i podpis brygadzysty),
  - zdano komplet dokumentów (nr służbowy i podpis kierowcy).

W starej karcie jest to zredukowane do: zdał kierowca oraz przyjął dyżurny monter (brakarz).

- uwagi; w starej karcie nazwane jako „Uwagi kierowców o stanie technicznym autobusu”.

Rewers karty stanowi jedna duża tabela, „10. Przebieg pracy autobusu”, wypełniana w całości przez kierowcę oraz dwie pozycje na samym dole: „11. Potwierdzenia dyżurnych ruchu” (wypełniane przez nich) oraz „12. Potwierdzenie dokonania weryfikacji karty” (wypełniane przez dyspozytora). Tabela 10. składa się z następujących kolumn:

- linia/wóz;
- przyjazd i odjazd z końcówki:
  - godz. przyjazdu,
  - odchylenie +/-,
  - nazwa (końcówki),
  - godz. odjazdu,
  - odchylenie +/-,
  - stan licznika;
- przerwy w ruchu, zmiany trasy, przyczyny odchyłek, uwagi (uzupełniane w przypadku np. korków ulicznych, kolizji itp.).

Zarówno stara karta jak i nowa posiada wyraźny podział na dwie duże podtabele (takie same – przyjazd i odjazd z końcówki), ale na tym koniec podobieństwa. W starej karcie kierowcy pisali kolejne pozycje jedna pod drugą w pierwszej podtabeli i, gdy skończyły się w niej wiersze, pisali w drugiej. W nowej karcie natomiast należy pisać z lewej strony na prawą; jeden przyjazd i odjazd w pierwszej podtabeli, następny wpis – w drugiej. Czemu ma to służyć – nie wiem. Wiadomo jednak, że będzie się kierowcom dość często myliło, gdzie co wpisać.

Tabela 11. ma pozycje wypełniane w przypadkach: I kursu oraz zmian obsługi, a tabela 12. ma pozycje uwagi oraz pieczętka i podpis dyspozytora.

Stara karta posiada jeszcze tabelkę na samym dole strony, w której jest „Wykonanie zadań autobusu”. Jest to dodatkowe rozpisanie według zmian na linii, kursy, wozokilometry i wozogodziny. W nowej karcie brak takiej tabeli.

Wygląd obu stron karty przedstawiają rysunki (tylko w wersji internetowej „Przystanku”).

Jedno jest pewne – kierowcy będą musieli poświęcić więcej czasu na wypisanie nowej karty. W styczniu okaże się, czy przyjęli je ciepło, czy chłodno.

**Piotr Buczkowski**

## Warszawa

Niedawno na stronach [www.metropla.net](http://www.metropla.net) pojawił się raport na temat Metra Warszawskiego. Uznaliśmy, że byłoby ciekawie zamieścić opinię o czymś, co dobrze znamy, z drugiej strony, ale też pokazać, z jakimi kłopotami borykają się cudzoziemcy w na-

szym kraju. W raporcie jesteśmy chwaleni, ale też zauważane są niedoskonałości w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Ten artykuł pokazuje, co musimy jeszcze zmienić, by stać się przyjaznym miastem dla zagranicznych turystów. Tak więc poprosiliśmy Roberta Schwandla, właściciela strony [www.metropla.net](http://www.metropla.net) i znawcę światowych systemów sieci metra, o pozwolenie na zamieszczenie jego raportu na łamach „Przystanku”. Zgodę taką otrzymaliśmy i poniżej publikujemy obszerną opinię w polskiej wersji językowej. Zapraszamy do lektury!

**Krzysztof Lipnik, Witold Urbanowicz**

## Raport na temat Metra Warszawskiego

### Osobiste wrażenia Roberta Schwandla

W piątek, 18 lipca, wraz z Alexem, miłośnikiem metra z Berlina, wybraliśmy się w podróż pociągiem Berlin-Warszawa Express (podróż trwała około 6 godzin) do stolicy Polski, by zwiedzić Metro Warszawskie i inne systemy kolejowe Warszawy. Przed wjazdem pociągu do tunelu średnicowego na linii wschód-zachód rozglądaliśmy się, czy przypadkiem nie spostrzeżemy pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która biegnie przez parę kilometrów równoległe przy torach linii średnicowej. Tuż przed wjazdem pociągu w ciemności udało nam się rozpoznać stację Ochota, a w tle widoczna była stacja końcowa Śródmieście WKD. Pierwsza impresja związana ze stacją Warszawa Centralna, jaka przyszła mi na myśl po opuszczeniu pociągu, to dziwny system oświetleniowy stacji. Poziom galerii handlowych tej stacji to labirynt niezliczonych korytarzy i małych sklepików. Na szczęście udało nam się wyjść na dobry przystanek, kupując wcześniej bilet 3-dniowy kosztujący 12 zł.

Po krótkiej przerwie w hotelu IBIS byliśmy gotowi na podbój metra. By lepiej poznać topografię miasta, wjechaliśmy na 30. piętro Pałacu Kultury i Nauki – daru Stalina dla narodu polskiego, który stoi tuż przy stacji metra Centrum.

Najpierw pojechaliśmy do południowego końca linii metra – stacji Kabaty. Byliśmy bardzo zaskoczeni niespotykaną czystością stacji, brakiem graffiti, tak jakby linia była otwarta w ubiegłym tygodniu. Stacje są dobrze oświetlone, dzięki czemu peron na całej swej długości jest ładnie wyekspozowany. Nie ma też typowych dla berlińskiego U-bahnu kiosków i innych zbędnych obiektów. Jedną z denerwujących rzeczy w Metrze Warszawskim są głośne pociągi, a zwłaszcza nowsze Alstomy, które wydają więcej dźwięków niż stare radzieckie składy, złożone głównie z 4 wagonów. Pociągi jeżdżą szybko [dopuszczalna prędkość to 60 km/h – przyp. W.U.], zaś na stacjach stoją tylko kilka sekund. Drzwi są otwierane przez maszynistę i po 4–5 sekundach słychać 3-tonowy sygnał [postój na stacjach wynosi średnio 20 sekund – przyp. W.U.], po czym zostają one zamknięte. W Berlinie wolne „Einsteigen bitte!” i „Zurückbleiben bitte!”, wraz z sygnałem dźwiękowym, dają wrażenie powolnej i długiej podróży (nawet gorzej jest na S-Bahn!). Wygląda na to, że w Warszawie ludzie nauczyli się szybko wsiadać i wysiadać, dzięki czemu czas przejazdu jest krótszy, bez długich postojów na stacji. Tuż po zamknięciu drzwi lektor wyraźnie zapowiada następną stację: „Następna stacja Natolin”. Dodatkowo w nowych pociągach nazwa następnej stacji jest pokazywana na wyświetlaczu. Komunikaty nie są zagłuszone

przez odgłosy ruszającego pociągu, co świadczy o bardzo dobrze ustawionym czasie zapowiedzi. Mimo tego, że język polski jest bardzo trudny w wymowie dla cudzoziemców, to zapowiedzi są bardzo wyraźne i zrozumiałe (nie można tego powiedzieć o Kopenhadze...).

Zwiedzaliśmy nie tylko stacje, ale także ich otoczenie. Oglądaliśmy wielkie osiedla mieszkaniowe, podobne do tych, które można spotkać w niemieckich miastach. Również socjalistyczne bloki z wielkiej płyty zostały odnowione, a elewacje pomalowane na różne kolory. Odniosłem wrażenie, że ten obszar zamieszkały jest przez ludzi średnio zamożnych, gdzie poziom świadczonych usług znacznie się podwyższył wraz z otwarciem linii metra.

Stacje metra są łatwo dostępne dla osób niepełnosprawnych, niektóre mają specjalne rampy łączące poziom antresoli z powierzchnią. Antresole są wykorzystywane jako przejścia podziemne pod ulicami [np. przy stacji Ratusz – przyp. red.]. Znajdują się tam również małe sklepiki i kioski, gdzie można kupić bilet. Na każdej stacji jest płatna toaleta (1 złoty) i komisariat policji.

Obecnie używane są dwa rodzaje biletów: małe bilety z paskiem magnetycznym (jak w paryskim metrze) oraz karty magnetyczne, na których zakodowane są bilety długookresowe. My mieliśmy bilet 3-dniowy z paskiem magnetycznym, który po włożeniu do bramki biletowej zwalnia jej blokadę. Zauważyliśmy, że co najmniej 1/4 pasażerów korzysta z innego sposobu wchodzenia na stację, a mianowicie przeskakując przez bramki biletowe. Mimo że na każdej stacji są pracownicy Stuzby Ochrony Metra, nie wygląda na to, żeby do ich obowiązków należało zatrzymywanie ludzi przeskakujących przez bramki.

Wszystkie stacje wyglądają podobnie, ale zauważalne są pewne powtarzalne wzorce i typy stacji. Większość z nich ma kształt prostokąta, typowy dla stacji budowanych metodą odkrywkową. Oprócz stacji Centrum, wszystkie mają 10-metrowej szerokości wyspowy peron, z wyjściami zlokalizowanymi głównie w jego głowicach. Istnieje specjalny ciąg wind dla ludzi starszych i niepełnosprawnych, łączący poziom peronów z poziomem antresoli, jak i również z powierzchnią, gdy na stacji nie ma specjalnych ramp. Poziom podłogi w nowych pociągach jest równy z poziomem peronów, w składach rosyjskich umieszczona jest ona około 10 cm wyżej.

Ściany boczne zdobią kolorowe panele i kafle. Są one trochę ciemne i niedoświetlone, przez co wzór paneli bocznych nie może być poprawnie w całości odczytany. Kolorowe wzorce są przyjazne dla oka, ale często nie pozwalają na prawidłowe rozróżnienie stacji. Dla przykładu: z trzech stacji z halą peronową łukową, stacja Wierzbno może być z łatwością rozpoznana po żółtym kolorze paneli, podczas gdy na dwóch pozostałych zastosowano różne odcienie czerwonego – oranż na stacji Racławicka i czerwień na stacji Pole Mokotowskie, który pasuje do czerwono-niebieskiego malowania pociągów. Stacje Ursynów i Stuzew wyglądają podobnie. Zastosowano tam nieregularne wzory złożone z kolorów: brązowy, czerwony i pomarańczowy. Stacje Centrum i Wilanowska mogą być z łatwością rozpoznane po galeriach zlokalizowanych nad peronami. Wystrój stacji Świętokrzyska składa się z pasujących do siebie „mocnych” kolorów. Jadąc w kierunku Młocin, po Świętokrzyskiej, stacja Ratusz wygląda blade, ponuro i bez koloru. Jednak system oświetlenia jest ważnym wyróżnikiem tej stacji.



Podsumowując, do moich ulubionych należą: Świętokrzyska i Wilanowska. Najbrzydszą stacją na linii okazała się Politechnika – goły szary sufit, szare panele i szara granitowa posadzka. Podobają mi się również różne sposoby wykończenia stacji, z czym nie spotkałem się w Kopenhadze.

Na peronach i w halach odpraw na tablicach informacyjnych zlokalizowana jest mapa linii i mapa okolicy, która – moim zdaniem – jest bardzo przydatna. Niestety, mapa nie uwzględniła linii autobusowych i tramwajowych. Także w pociągach nie ma specjalnych zapowiedzi informujących o możliwości przesiadki na tramwaj. W autobusach i tramwajach przystanki przy metrze przybierają nazwę najbliższej stacji, np. Metro Służew itp. Na stacjach metra kierunki są oznaczone od stacji końcowych – Kabaty i Młociny, mimo faktu, że linia metra nie będzie dojeżdżała do północnego krańca jeszcze przez kilka lat. Ale to świadczy o powszechnie występującym optymizmie spotykanym w całej Warszawie.

Dla zbieraczy przedmiotów związanych z metrem, jak i komunikacją miejską, Warszawa wciąż pozostaje w tyle względem standardów Europy Zachodniej. Mimo faktu, że na niektórych przystankach zamieszczone są mapy komunikacyjne, nigdzie nie można ich zdobyć. Zajęło nam również trochę czasu znalezienie punktu informacyjnego. Podczas gdy ludzie w restauracjach i sklepach są bardzo mili i skłonni do pomocy, posługując się płynnym angielskim, obsługa punktu informacji nie wydaje się pomocna – zapytana o plany komunikacyjne wskazuje na księgarnie, gdzie sprzedawane są normalne plany miasta, na które naniesiono siatkę linii autobusowych i tramwajowych. Jedyną ulotkę informacyjną, którą zobaczyliśmy, była informacja o nowej taryfie biletowej. W porównaniu do Pragi, miasta bardziej odwiedzanego przez turystów, okazana informacja wydaje się niewystarczająca.

Po zwiedzeniu metra chcieliśmy poznać inne sposoby poruszania się po mieście. Prawdopodobnie nadal najbardziej obleganym środkiem transportu jest rozległa sieć tramwajowa. Przed naszym wyjazdem w Internecie znalazłem przydatną mapę linii tramwajowych, w której liniom przyporządkowano różne kolory, w zależności od wykorzystywanych ciągów komunikacyjnych w centrum. Te mapy są również zamieszczone w tramwajach i na niektórych przystankach, ale niestety tablica z numerem linii nie odzwierciedla kolorów przyjętych na mapie. W ruchu jest kilka generacji tramwajów, do najnowszych należą niskopodłogowe. Z powodu niskiego poziomu chodników (w niektórych przypadkach wsiada się z poziomu jezdnii) nawet tramwaje niskopodłogowe nie mogą być wykorzystywane do samodzielnego wsiadania i wysiadania przez osoby niepełnosprawne. Mimo rozmieszczonych ogłoszeń o kieszonkowcach grasujących w pojazdach niektó-

rych linii tramwajowych i autobusowych, nie zaobserwowaliśmy żadnych aktów kradzieży i czuliśmy się w miarę bezpiecznie (w Berlinie byłem świadkiem „pracy” gangu kieszonkowców z południa Europy w Kurfürstendamm bus!).

Po przejażdżce wspinałem się metrem i „dogodnymi” autobusami i tramwajami, przesiadka na pociąg była dla nas szokiem! Stacja metra Centrum jest blisko dworca PKP Śródmieście, ale obie stacje nie są połączone bezpośrednimi przejściami – należy wyjść i przejść kolejne 300m po powierzchni ziemi [połączenie ma zostać wybudowane do 2007 r. – przyp. W.U.]. Wchodząc na stację Śródmieście opuszcza się aktywne i żywe miasto. Następnie „wpada się” w czeluść podziemi, przypominających ciemne lata polskiego komunizmu. Stacja podmiejska, wzorem hiszpańskim, ma 3 perony, gdzie drzwi pociągu są otwierane z obu stron. Szerszy środkowy peron jest zakończony wyjściami na powierzchnię, podczas gdy na perony boczne wchodzi się tylko przez budynki stacyjne. Na każdym peronie w głowicy zachodniej znajdują się wąskie zejścia do wschodniej głowicy peronów na stacji Warszawa Centralna. Przyznam, że nie odważyłbym się samemu przechodzić przez te tunele! Podobne wrażenie odnośnie wchodząc na perony stacji Warszawa Centralna. Są ciemne, ciche, pustawe, gdyż wschodnie krańce są mało używane. Za pierwszymi schodami w środkowej części hala peronowa się podnosi i jest lepiej oświetlona. Tam też jest więcej ludzi, którzy czekają na dalekobieżne pociągi. Perony są bardzo długie, rozciągając się na około 300 metrów. Postanowiliśmy wyjść zachodnimi schodami, znajdującymi się w jednym z licznych korytarzy handlowych. Udało nam się dostrzec znak „Dworzec WKD”. Stamtąd 50-metrowa rampa zaprowadziła nas na perony lekkiej podmiejskiej kolejki, która nie ma większego znaczenia dla ruchu miejskiego. Pojedynczy długi peron wygląda jakby miał się zaraz zawalić. Stacja jest odgradzona od tuneli PKP betonowymi płytami. Można wybaczyć długą drogę pomiędzy dworcem PKP Śródmieście a stacją WKD, jeżeli weźmie się pod uwagę możliwość przesiadki na stacji Ochota, gdzie perony są równoległe do siebie. Niestety również tamta stacja nadaje się do pilnego remontu, zanim zdarzy się jakaś poważna katastrofa budowlana...

Kolejką WKD przejechaliśmy się do stacji Salomea, gdyż myślałem, że nasz bilet 3-dniowy będzie ważny w tej kolejce w granicach Warszawy. Niestety, okazało się inaczej, ale na szczęście kontroler biletowy machnął na ten fakt ręką i nie musieliśmy dodatkowo płacić. Tak więc wylądowaliśmy na środku pustkowia – na stacji Salomea, czekając na pociąg w drugim kierunku. Jeżdżą one co około 30 minut. Spotkaliśmy tego samego kontrolera biletowego, który wskazał na drzwi maszynisty. Tak więc zapukaliśmy i czekaliśmy, aż otworzy się małe

okienko, w którym można zakupić bilety na podróż.

Wracając przesiedliśmy się w pociąg osobowy PKP na stacji Ochota, zmierzając w kierunku stacji Powiśle, zlokalizowanej z drugiej strony tunelu średnicowego. Pociąg jechał niemalże pusty, co mi przypomniało Hiszpanię sprzed 20 lat, jeszcze przed reformą Renfe. Tuż po zajęciu miejsc zostaliśmy otoczeni przez trzech młodych mężczyzn chcących zobaczyć nasze bilety. Pokazali jakieś identyfikatory, ale szybko schowali, zanim zdążyliśmy zobaczyć, co jest na nich napisane. Dali nam do zrozumienia, że bilet z metra nie jest ważny w pociągach PKP i jedziemy bez ważnego biletu [niestety, plany stworzenia integralnego systemu komunikacyjnego spełzy na razie na niczym – przyp. W.U.]. Ku naszemu nieszczęściu dołączył do nich starszy pan w mundurze. Sytuacja nie wyglądała najlepiej. Postanowiłem wysiąść na stacji Śródmieście, by nie kontynuować podróży z kontrolerami dalej przez Wisłę, więc próbowałem porozumieć się z nimi, korzystając z podstaw języków czeskiego, rosyjskiego i polskiego. W końcu przekonałem ich, że chcieliśmy pojechać tylko jeden przystanek. Wyglądało to tak, jakby korzystali z niewiedzy i ignorancji „głupich” turystów, by w końcu zmusić nas do zapłaty kary. Później, nauczeni doświadczeniem, odwiedziliśmy stację Warszawa Powiśle. Wyglądała trochę na zapuszczoną. Leżąc daleko od centralnej ulicy Nowy Świat, była niemalże pusta. Nie mieliśmy już ochoty podróżować tymi pociągami, które później jechały z otwartymi drzwiami!

W poniedziałek wsiedliśmy w tramwaj jadący na drugą stronę Wisły, na Pragę – dzielnicę, która nie cieszy się najlepszą reputacją. Nie mieliśmy żadnych kłopotów poruszając się głównymi ulicami. Długo szukaliśmy dworca Warszawa Wileńska, który został schowany wewnątrz centrum handlowego. Mimo prostego wystroju stacja jest zapowiedzią podwyższającego się standardu usług świadczonych przez kolej podmiejską.

Podsumowując, Warszawa wywarła na nas raczej pozytywne wrażenie jako miasto przygotowujące się do wejścia do UE w 2004 r. Metro jest z pewnością pozytywną stroną tego procesu i miejmy nadzieję, że jego rozbudowa szybko ruszy na przód. Na stacji Dworzec Gdański prace budowlane na powierzchni są już zakończone, podczas gdy dopiero rozpoczęła się budowa stacji Plac Wilsona. Powrócimy za 5 lat, by ocenić zmiany, które zaszły w tym mieście.

**Robert Schwandi, metroPlanet**  
([www.metropla.net](http://www.metropla.net))

Tekst polski opracowali Witold Urbanowicz i Julek Gędek. Wersję oryginalną w języku angielskim można oglądać pod adresem: <http://www.metropla.net/eu/war/warsaw-metro-report-july-2003.htm>.

## Z k r a j u i z e ś w i a t a

### Będzin

#### Linie

**A** W dniach 15–17.09. w związku z remontem nawierzchni została zamknięta dla ruchu kołowego ul. Siemońska na odcinku od ul. Żwirki i Wigury do ul. Stalickiego. Dla autobusów linii **28**, **42** i **928** wyznaczono objazd ulicą Żwirki i Wigury z tymczasowo-

wym przeniesieniem przystanku Ksawera II na ulicę Żwirki i Wigury.

**Andrzej Soczówka**

### GOP

#### Linie

**A** Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach z dniem 13.09. wprowadził korekty roz-

kładów jazdy linii autobusowych **20** i **169** na soboty, niedziele i święta.

**A** Tenże ZKZ GOP z dniem 19.09. na okres do 31.10. wprowadził czasową zmianę rozkładów jazdy linii autobusowej **139**, polegającą na utrzymaniu skróconej trasy przejazdu Chorzów Plac Hutników – Ruda Śląska Bykowina Grzegorzka oraz na zwiększeniu ilości kursów w dni robocze (utrzymanie

przez cały dzień częstotliwości co 30 minut).

**A** 16.09. KZK GOP ponownie uruchomił linię autobusową **108** kursującą na trasie Giszowiec Kolidata Pętla – Zawodzie Bogucicka. Do czasu dopuszczenia do ruchu kołowego przedłużenia ul. Bohaterów Monte Cassino trasa została skierowana ulicami: Leopolda, Markiefki, Wróblewskiego, Wrocławską. Linia ta kursowała wcześniej na trasie Katowice Słoneczna Pętla – Giszowiec Kolidata Pętla i została zawieszona 01.04.

**A** Zaledwie po sześciu dniach od wprowadzenia nowych rozkładów jazdy linii tramwajowych **7, 36, 37 i 40** (01.09.), z powodu kolejnego etapu przebudowy ul. Gliwickiej (odcinek od ul. Dąbrówki do Placu Wolności) w Katowicach, zostały wprowadzone tymczasowe rozkłady jazdy oraz autobusowa komunikacja zastępcza. W związku z tym:

- linia **7** kursuje na dwóch trasach: Zawodzie Pętla – Katowice Plac Wolności oraz Chorzów Batory Zajezdnia – Bytom Plac Sikorskiego z częstotliwością na trasie Zawodzie Pętla – Katowice Plac Wolności co 14 minut w dni robocze oraz co 28 minut w soboty oraz na drugiej trasie co 14 minut w dni robocze i soboty oraz co 28 minut w niedziele i święta;
- linia **36** kursuje na trasie Chorzów Rynek – Chorzów Batory Zajezdnia z częstotliwością co 14 minut w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- linia **37** kursuje na trasie Szopienice Pętla – Katowice Plac Wolności z częstotliwością co 14 minut w dni robocze oraz co 28 minut w soboty, niedziele i święta;
- kursy wyjazdowe i zjazdowe linii **12 i 13** realizowane są przez Chorzów Rynek;
- na odcinku Katowice Dworzec PKP – Chorzów Batory Piekarska uruchomiona została autobusowa komunikacja zastępcza linii **T**, kursująca w kierunku Chorzowa Batorego trasą objazdową przez ul. Słowackiego, Mickiewicza i Dąbrówki, z częstotliwością 7-minutową w dni robocze i soboty oraz co 14 minut w niedziele i święta.

Linie **T** początkowo w całości obsługiwało Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach, a od 18.09. połowę wozów (brigad) przejęło Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Bytomiu.

#### Rozmaitości

**A** Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach poinformował o wyniku postępowania przetargowego na obsługę linii autobusowych komunikacji miejskiej nr **9, 10, 11, 12, 70, 108, 109, 115, 138, 238, 193, 296, 297, 615, 653, 657, 673, 674, 688, 689, 804, 910 i 911**, które to linie powierzone Przedsiębiorstwu Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Katowicach.

**A** KZK GOP w Katowicach poinformował o wyniku postępowania na obsługę przyspieszonej linii minibusowej **869** (Będzin Kościuszki – Siewierz Rynek). Od dnia 01.09. na okres 8 lat obsługę linii powierzono PPUH Kłosok Andrzej Kłosok z Żor. Jest to 31. przewoźnik jeżdżący obecnie na zlecenie KZK GOP.

Andrzej Soczówka

## Kalisz

### Tabor

**A** W ostatnich tygodniach wycofano z eksploatacji kolejnego Ikarusa 280.26. Autobus jest już całkowicie pocięty, dlatego też nadal trwa ustalanie numeru taborowego pojazdu.

### Linie

**A** Z okazji kończącego się w Kaliszu czwartego

etapu wyścigu Tour de Pologne, 11.09. od godziny 13 większość linii korzystała z objazdów. **3, 3A, 3B i 3D** skręcały z ulicy Górnośląskiej w Dworcową, później Torową (tędy autobusy nie jeżdżą liniowo od kilku lat) i Skalmierzycką, po czym wjeżdżały w Nowy Świat, a kawałek dalej w Częstochowską, powracając na swoje stałe trasy. Linie **2, 4, 5, 5B, 6A, 12, 12A, 12K, 15, 16, 18, 19, 190, 19E i 19S** całkowicie omijały centrum, jadąc aleją Wojska Polskiego. Na rondzie Westerplatte rozjeżdżały się we właściwych kierunkach. W godzinach 13–17 zawieszono były linie **1, 1A i 11**. Nieudane próby powrotu na zamknięty odcinek Górnośląskiej zaowocowały widokiem autobusów na niewykorzystywanym także od kilku lat odcinku ulicy Serbinowskiej. Podsumowując, zmianami zostały objęte aż 22 linie. Ogólna organizacja, zarówno wyścigu, jak i objazdów była bardzo dobra, jednak zawiodły informacje na przystankach, co przyczyniło się do dezorientacji wśród pasażerów.

#### Rozmaitości

**A** Trwa malowanie wiat przystankowych. Na razie wspomnianemu zabiegowi poddawane są te, które zostały ustawione kilka lat temu. Jako że wandalizm i czynniki atmosferyczne zrobiły swoje, to po małym remoncie wiaty wyglądają dużo korzystniej.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
048	Kaliska TV Kablowa K9	podkład	-
108	podkład	Portos – za- luzje i rolety	-

David Krysiński

## Łódź

### Magazyn 995

**12.09.** W związku z niemożnością puszczenia niektórych pociągów oraz częstymi awariami składów na linii Central odwołano wiele pociągów wypuszczanych w godzinach szczytu. Przez ostatnie 4 tygodnie (do 12.09.) wycofano średnio pomiędzy 4% a 24% zaplanowanych kursów pociągów. Przykładowo rano dnia 12.09. nie kursowało 9 pociągów (12%) z 72 składów przewidzianych do obsługi porannego szczytu. Przypominamy, że w styczniu doszło do wykolejenia się składu linii Central, tzw. 1992 stock (od daty produkcji), w wyniku czego całkowicie wstrzymano ruch pociągów, by naprawić ewentualne usterki w pozostałych składach.

Witold Urbanowicz

## Łódź

### Magazyn 995

**16.09.** Tuż przed godziną 9 rano na skrzyżowaniu ulic Retkińskiej i Wyszyńskiej doszło do bliskiego kontaktu fizycznego tramwaju cityrunner nr 1201 kursującego na linii **10** z przegubowym Ikarusem 280 linii **76**. Motorniczy twierdzi, że jechał z niewielką prędkością i w ostatniej chwili próbował ratować się hamowaniem awaryjnym. Nie pomogło... Na skutek zderzenia cityrunner wykoleił się. Osiem osób odniosło obrażenia. Obaj prowadzący mówią, że wjeżdżali na skrzyżowanie przy zielonym świetle. Ruch tramwajów został wstrzymany, w zamian uruchomiono komunikację zastępczą. Crash-test cityrunnera wykazał jego ogromną siłę przebicia i wytrzymałość fizyczną. Wagon uległ stosunkowo niewielkim uszkodzeniom (poobijany przód, uszkodzo-

ny pierwszy przegub i szyba do wymiany), czego niestety nie można powiedzieć o autobusie, którego tylny człon wzbogacił się o gustowną dziurę i przetłoczenie w prawej burcie. Wkolejanie tramwaju (przez dwa dźwigi) trwało ponad 3 godziny, samo zatrzymanie blisko 4. Gdy już udało się go wstawić na tory, został odholowany do Zakładu Remontu Taboru, mieszczącego się na ul. Tramwajowej. Mimo wcześniejszych zapowiedzi kasacji, autobus ten wrócił już do ruchu liniowego. Oczywiście, z podmienionym członem B.

**16.09.** Dzień ten był pechowy dla MPK. W okolicach godziny 16:50 na skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Głowackiego pod skład 805Na 3926+3927 linii **6** dostał się 50-letni mężczyzna. Niestety, poniósł on śmierć na miejscu. Zatrzymanie trwało kilkadziesiąt minut.

#### Rozmaitości

**13.09.** utkwii w pamięci mieszkańców Krakowa jako pechowy. Krzysztof Wąsowicz, były dyrektor ekonomiczny tamtejszego MPK, odszedł ze swojego stanowiska i podpisał trzyletni kontrakt z przewoźnikiem miejskim w Łodzi, gdzie będzie piastował funkcję prezesa. Pozytywne opinie o jego działalności w stolicy Małopolski przyczyniły się do tego, iż w Łodzi został przyjęty z optymizmem i nadzieją. Dotychczasowy prezes, Paweł Dziwisz, pozostanie członkiem zarządu spółki MPK Łódź.

**T** Od ponad trzech miesięcy (dokładnie od 24.06.) na terenie zajezdni Helenówek stoją dwa blisko stuletnie wagony sprowadzone przez Klub Miłośników Starych Tramwajów. Są to Herbrand GE-58/U-107c nr 336 z 1911 lub 1914 r. oraz tzw. doczepa belgijska nr 371 z 1910 r. Eksploatowane były do początku lat 60. Potem przez wiele lat służyły najpierw za altanki w ośrodku wypoczynkowym MPK w Teofilowie, później zaś jako magazyny jabłek w prywatnym sadzie w Królowej Woli. Po przetransportowaniu ich do bazy MKT, ustawiono je na podwoziach od eNek oraz w ramach możliwości zabezpieczono. Trzeba zaznaczyć, że KMST zakupił także trzeci wagon (Herbranda VNB-125 nr 458 stojącego w Inowłodzu), który obecnie oczekuje na sprowadzenie. Warto dodać, że jeden z lokalnych miłośników na własną rękę sprowadził także na Helenówek pudło od Herbranda GE-58/U-107c nr 341. Również i ten wagon został tymczasowo ustawiony na podwoziu od eNki, na którym będzie oczekiwał lepszych czasów.

Michał Chylak, Krzysztof Lipnik

## Mińsk

### Linie

**Tr** W dniach 19 i 20.09. z powodu asfaltowania nawierzchni ulicy Prytyckiego na odcinku od Prospektu Puszkina do ul. Zudro, wstrzymany został ruch trolejbusów. Linie **13, 33 i 44** kursowały jedynie do stacji metra Puszkinska. Uruchomione zostały zastępcze linie autobusowe: **32T** (Metro Puszkinska – Kuncewszczyzna) oraz **44T** (Metro Puszkinska – Zapad 3).

#### Rozmaitości

**13.09.** przypadało tradycyjne Święto Mińska. Z tej okazji Mingorispolkom (Rada Miasta Mińska) zafundował mieszkańcom i gościom miasta nie lada prezent – przez cały dzień mogli oni korzystać z komunikacji miejskiej za darmo. Same zaś świąteczne imprezy i atrakcje, wśród których znalazła się m.in. parada trolejbusów na Prospekcie Maszerowa, przeciągnęły się do godzin nocnych. W związku z tym transport miejski funkcjonował w tym

dniu do godziny 1–1:15, a więc niemal godzinę dłużej niż normalnie (komunikacji nocnej jako takiej w Mińsku nie ma). Ponadto już od godziny 20 w pogotowiu był dodatkowy tabor, którym następnie zasilano poszczególne linie, zwłaszcza te przebiegające w pobliżu miejsc imprez i zabaw.

Piotr Pyzel

## Piekary Śląskie

### Linie

**A** W związku z demontażem wiaduktu kolejowego nad ul. Podmiejską, w dniach 06–07.09. linia autobusowa **73** kursowała trasą objazdową, przebiegającą przez Bytom ulicami Witczaka, Kruszcową, Mickiewicza, Powstańców Śl., Dworską i obwodnicą (ul. Nowy Dwór) do ul. Nałkowskiej w Radzionkowie.

Andrzej Soczówka

## Płock

### Linie

**A** W notatce z 43. numeru „Przystanku” wkraść się błęd. W tekście o uruchomieniu linii **28** omyłkowo napisałem, że od 01.09. zawieszono zostały kursy linii **12** do Słupna. Oczywiście nie, bo zawieszono kursy linii **12** od Wykowa i wszystkie kursy tej linii kończą bieg w Słupnie. Za błąd przeproszam.

Marcin Gierzyński

## Poznań

### Tabor

**A** Kolejna, po oznakowaniu na przystankowych rozkładach jazdy linii obsługiwanych autobusami niskopodłogowymi, pozytywna innowacja w poznańskim MPK. W autobusach – póki co w przegubowych MAN-ach – odtwarzane są komunikaty o ostatnich zmianach w kursowaniu linii. Przykładowo, w ostatnich dniach przegubowce z Sadów informują przyjemnym męskim głosem o powrocie na stałe trasy linii tramwajowych jadących ul. Roosevelta w dół oraz o objeździe linii **68**.

**A** Ikarusy 1161 i 1170 przeszły zmiany – w dosłownym znaczeniu – kosmetyczne. Od paru dni połyskują nowym lakierem.

**T** Już mniej niż trzy miesiące dzielą poznaniaków od spodziewanego debiutu liniowego Siemens Combino. Umowa mówi bowiem o dniu 04.12. bieżącego roku jako o terminie rozpoczęcia eksploatacji na linii. Wcześniej niż pasażerowie przeznaczonej dla siemensów linii **14**, z nowym wagonem zapozna się personel zajezdni S-1 Głogowska, do której trafi cała seria czternastu zamówionych tramwajów.

**T** Nowoprzybyły GT8-685 wyjechał 15.09. na trasę linii **11**.

**T** Wóz GT8-662 jako trzeci helmut w Poznaniu wzbogacił się o system Mesit. Czarne pudełko uszczęśliwił ponadto jeszcze 9 wozów.

**T** 12.09. wyjechał na miasto skład 322+323 po NG i modernizacji. Zadebiutował na **13/9**. Od standardowego składu po NG nie różni się praktycznie niczym (poza nowymi fotelami, które nie każdy zestaw posiada) w przeciwieństwie do swojego kolegi 320, który ma klimatyzację oraz całkowicie inaczej wyglądającą szafkę bezpiecznikową.

### Linie

**A** Remont nawierzchni ulic Kurpińskiego i Wojciechowskiego „wyśle” na objazdy autobusy linii **51**, **85**, **90**, **93** i nocnej **35**. Od 30.09. autobusy tych linii dostąpią zaszczytu jazdy wzdłuż granicy Podolan i

piątkowskich osiedli – pojadą do ulicy Obornickiej ulicami Strzyńskiego i Jaroczyńskiego, a z Obornickiej ulicą Kurpińskiego wrócą na swoje stałe trasy. Remont potrwa do 04.10.

**A** Reaktywowana po wakacyjnej przerwie „studentka” linia **98** cieszy się póki co niewielkim zainteresowaniem. Również kursująca w podobnym charakterze linia **87** nie ma wielu zwolenników. Ekipy zwiadowcze „Przystanku” zaobserwowały 0,3 pasażera na metr długości pojazdu. Linie obsługują Ikarusy 280. Na szczęście pomoc w zapelnieniu pojazdów obu linii zapewni od 01.10. brać studentka.

**T** Po nowym torowisku w ulicy Roosevelta powyżej przystanku Poznańska jeżdżą od 15.09. linie tramwajowe **4**, **9**, **10**, **11** i reaktywowana po wakacjach **3**.

**T** W niedzielę 28.09. odbędzie się ostatni kurs tramwajową linią turystyczną **0** obsługiwaną zabytkową bimbą N+ND 602+456.

### Magazyn 995

**08.09.** W trakcie porannego szczytu komunikacyjnego przejeżdżający ul. Katowicką przez tor tramwajowe (przy przystanku Agroma) opel wtrącił się wprost pod zestaw stopiatek 90+89 zmierzających jako **5/12** na Stomil. Wagon nr 90 nabawił się lekkich wgnieceń po lewej stronie, auto zaś straciło przód, w zamian za co zyskało wgniecenia dachu. Tramwaj zjechał do zajezdni, a wrak usunął MPKowski Star. Wstrzymanie w stronę Os. Lecha trwało 14 minut, zaś w przeciwnym kierunku – 50. W korku utknęło łącznie 26 pociągów.

**08.09.** O godzinie 7:15 na zjeździe z ronda Rataje w kierunku Starołęki stowójka nr 66 (**4/5**) trafiła Forda Fiestę. Po 7 minutach tramwaj z uszkodzonymi pierwszymi drzwiami i lekkimi wgnieceniami na prawym boku zjechał do zajezdni. Ford oberwał znacznie bardziej: miał wgnieciony lewy bok i maskę.

**09.09.** Rano skład 178+177 jadąc jako **16/8** z Os. Lecha urwał sobie przekładnię drugiego wózka pierwszego wagonu. Stało się to na ul. Wyszyńskiego. Krupp wstawił go na „pieska”. Następnie tramwaj w asyście Nadzoru Ruchu zjechał do zajezdni. Wstrzymanie trwało aż trzy kwadransy. Stosowano objazdy, a na nieczynnym odcinku śmigały 4 zatramwaje.

**11.09.** **5/6** (skład 236+235) jechała sobie o godzinie 16:10 w stronę Stomila. Wjeżdżając na rondo Starołęka wykołubiła się pierwszą osią pierwszego wagonu na pierwszej zwrotnicy. Wytramwajona przejechała odcinek 1,5m. W tor tramwaj wjechał samodzielnie po 8 minutach, po czym zjechał do zajezdni S1 Głogowska celem sprawdzenia stanu technicznego. Jeszcze tego samego dnia mieliśmy okazję podziwiać go na mieście. Jak się okazało, zawinił kawałek drewnianej listwy, który w trakcie deszczu spłynął do mechanizmu zwrotnicy.

**12.09.** Skręcając z ul. Łąkowej w lewo w Strzelecką mitsubishi zostało zdyskwalifikowane przez skład 296+297 (**13/7**) jadący w stronę Królowej Jadwigi. Tramwaj obył się bez uszkodzeń, samochód miał wgnieciony lewy przedni błotnik i maskę silnika. Przerwa w ruchu trwała w godzinach 15:11–15:23.

**13.09.** O godzinie 18:35 holender nr 868 (**9/9**) jechał z Os. Sobieskiego na Dębiec. Na skrzyżowaniu Gwarnej i Św. Marcina zamiast pojechać prosto, skręcił w lewo w Gwarną potrącając na przejściu dla pieszych mężczyznę. Wezwane pogotowie ratunkowe przewiozło go do szpitala. Tramwaj po załatwieniu formalności został wyciągnięty przez Sta-

ra, a następnie ze Św. Marcina zholowany przez **5/3** (zestaw 234+233) na Gajową. Przez 55 minut linia **4** musiała kursować objazdem.

**17.09.** Późnym popołudniem zestaw 178+177 (**6/7**) jadąc ul. Grunwaldzką w stronę Roosevelta na wysokości ul. Zeylanda w trakcie hamowania wpadł w poślizg. W związku z tym przydzwoił w tył ambulanse marki Polonez, a następnie wkomponował go w znajdującą się z przodu Forda Mondeo. Stopiatki wyszły z opresji bez szwanku, jednak do zajezdni zepchnęły je koleżanki 284+285 (**13/3**). Polonez miał pouszkodzone oba zderzaki oraz jeden błotnik, a ford nabawił się kilku rys.

**18.09.** O godzinie 20:27 na skrzyżowaniu ul. Roosevelta i Mostu Teatralnego wystąpiło wstrzymanie ruchu tramwajowego we wszystkich kierunkach. Jego powodem było potrącenie pieszej przez opla na przejściu przez torowisko tramwajowe (!). Po 8 minutach dla tramwajów zastosowano objazdy przez ul. Fredry, Gwarną i Św. Marcin, z wyjątkiem linii **8** i **13**, które skierowano do Ogrodów. Po dalszym kwadransie przywrócono normalny ruch.

**21.09.** Wystąpiła awaria zwrotnicy najazdowej na moście Dworcowym. W godzinach 16:32–17:00 tramwaje tędy nie mogły kursować (skierowano je przez ul. Towarową). Potem ruch przywrócono, a dalsze prace spawalnicze wykonywano „pod rucchem”.

**21.09.** O godzinie 17:50 na pętli Wilczak wjeżdżający na zewnętrzny tor holender nr 851 (**3/2**) „pocałował” w tyłek stojącego na przystanku kolegę nr 859 (**3/1**). Uszkodzenia były następujące: wagon 851 – zbity przedni reflektor, wgnieciony przód i przednie lewe naroże; wagon 859 – wgnieciony tył ze szczególnym uwzględnieniem zderzaka. Wóz nr 859 odholował „braciszka” 851 do zajezdni przy ul. Gajowej.

### Rozmaitości

● 12.09. odbyło się oficjalne oddanie do użytku trzynastokilometrowego odcinka obwodnicy Poznania (części autostrady A2). Cała trasa była udoświadczona zwiędzającym. Z jednego końca na drugi można się było przemieszczać dwoma specjalnie kursującymi autobusami: MAN-em z Komornik i Solarisem U12 z Lubonia.auta na obwodnicę wjechały dzień później.

● 22.09. Europejskim Dniem Bez Samochodu. W inicjatywę wieluset miast Europy, obok 29 innych miast Polski, włączył się również miasto Poznań. Kluczową rolę w Poznaniu tego dnia odegrało MPK, które przeprowadziło akcję polegającą na zapewnieniu właścicielom samochodów darmowych przejazdów środkami komunikacji tego dnia. Niestety, pomimo sympatycznej inicjatywy, poniedziałkowe korki na ulicach miasta nie zmniejszyły się.

■ 20. i 21.09. na Malcie odbyły się kolejne Dni Pary z udziałem parowozu Borsing. Akcja było słabo rozreklamowana, co odbiło się na frekwencji.

■ Między przystankiem PST Słowiańska a pubem „Bimba 13” trwają roboty ziemne prowadzone przez poznańskie MPK. Celem tych działań jest ulepszenie systemu odwadniającego torowisko PeSTki i umocnienie nasypu. Między estakadą nad Bogdanką i stacją Słowiańska ułożono wąski chodniczek na szerokość dwóch płytek chodnikowych.

■ W związku z remontami torowo-sieciowymi na terenie zajezdni S-1 Głogowska, jazdy „na usterkę” w godzinach od 8 do 12 odbywają się na terenach postojowych przy ulicy Budziszynskiej.

Z pamiętnika lakiernika



numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
1054	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1055	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1073	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1074	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1075	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1076	-	barwy MPK	kursuje od 08.2003 r.
1253	barwy MPK	Międzynarodowe Targi Poznańskie	-
1256	barwy MPK	Międzynarodowe Targi Poznańskie	-
1268	barwy MPK	Magnefar B <sub>6</sub>	tył
1271	barwy MPK	Magnefar B <sub>6</sub>	tył
1305	barwy MPK	Siemens M55 Mobile	-
1306	barwy MPK	Radio ZET	tył
1311	barwy MPK	Siemens M55 Mobile	-
1328	barwy MPK	Siemens M55 Mobile	-
1329	barwy MPK	Siemens M55 Mobile	-
<b>tramwaje</b>			
107+275	Auchan	barwy MPK	-
152+153	Nokia	biały podkład	-
168+167	Samsung	barwy MPK	-
184+183	Samsung	Deichmann	-
192+191	Praktiker	barwy MPK	-
274+269	barwy MPK	Znak	-
286+287	Samsung	barwy MPK	-
302+303	TNT	barwy MPK	po NG
320+321	LG TV Flatron	barwy MPK	po NG
322+323	Skok	barwy MPK	po NG
613	barwy MPK	Tytan	-
684	-	oryginalne barwy Düsseldorfskie	-
685	-	oryginalne barwy Düsseldorfskie	-
687	-	oryginalne barwy Düsseldorfskie	-
688	-	oryginalne barwy Düsseldorfskie	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Mikołaj Wydra

## Skierniewice

### Rozmaitości

■ MKZ w Skierniewicach podczas wakacji wymienił kilka wiat przystankowych. Najpierw stare wiaty na przystankach: Kozielskiego (w kierunku

ul. Piłsudskiego) i Poniatowskiego Cmentarz (w kierunku Dąbrowic). Stare wiaty zastąpiono nowymi słupami przystankowymi. Dodatkowo postawiono nową skromną wiatę na przystanku Poniatowskiego Cmentarz (w kierunku Ządebia), podobną do tych ustawianych na ul. Skłodowskiej-Curie. Wszystkie nowe przystanki są pomalowane w barwy miejskie.

Witold Urbanowicz

## Szczecin

### Tabor

■ SPA Klonowica z żalem zawiadamia, że odjechały na zawsze od nas wielce zasłużone dla szczecińskiej komunikacji dwa Jelcze M11 o numerach 546 i 565. Ostatnie pożegnanie odbyło się na tyłach zajezdni. Powstała w ten sposób pustka, która nie zostanie zapełniona nowym taborzem, niestety.

■ Próba przemalowania autobusu zakończona niepomyślnie – odnotował w swoim pamiętniku lakiernik z SPPK. Efektem tego jest autobus w mieszanych barwach szczecińsko-policzkich: boki biało-czerwono-niebieskie, zaś dach zielony. Taki oto wygląd prezentuje sobą Jelcz 120M nr 3008.

■ Plastikowe siedzenia w barwach soczystej pomarańczy zamontowano w GT6-919.

### Linie

■ 01.09. linia 58 zmieniła trasę i zaczęła kursować przez ulice Ogrodnicza, Ludgardy i Zagórskiego. Jednak dopiero 15.09. powstał przystanek Średnia n/z w kierunku Gocławia. Przez dwa tygodnie z przystanku mogli korzystać tylko pasażerowie udający się w kierunku Stoczni.

■ 01.10. wejście w życie nowy rozkład linii 80. Po 1,5 roku obowiązywania absurdalnego rozkładu, zakładającego kursowanie co 50 minut, powróci na linię druga brygada, choć w nieco okrojonym zakresie. Dodatkowy autobus kursować będzie w dni powszednie w godzinach 8–18, co zapewni częstotliwość 25 minut.

### Magazyn 995

10.09. W godzinach porannych pękła rura wodociągowa pod ul. Granitową między Autostradą Poznańską a ul. Marmurówą. Ponieważ ul. Granitowa leży w ciągu drogi krajowej nr 31 i jest praktycznie jedyną trasą spinającą Źdroje z Podjuchami, Żydowcami i Kluczem, natychmiast utworzyły się gigantyczne korki. Na kilkanaście godzin rozerwaniu uległa sieć komunikacji autobusowej. Od Podjuch do Klucza kursowały uwiecznione autobusy linii 55, natomiast 61 zamiast do Podjuch kursowały do krzyżówki w Źdrojach, 64 skrócono do Źdrowej, 66 zamiast do Źdowic dojeżdżało do Dziewoklicza!

10.09. Około godziny 16:30 postój Jelcza M11-3003 na przystanku Wilcza wiadukt został zakłócony przez lanosa, który wpadł w poślizg i dokonał aktu samozniszczenia na tyle autobusu. Pomimo niewielkich zarysowań i wgnieceń na zderzaku, pasażerowie udający się linią 63 w kierunku Skolwina musieli poczekać na następny autobus.

12.09. Z powodu wypadku na ul. Przędzińskiej, w godzinach porannych autobusy linii 101, 107 i F kursowały objazdem przez ul. Cisową w Policach oraz przez ulice Stołczyńska, Nad Odrą, Kościelną, Nehringa, Policką, nie zatrzymując się na przystankach na zmienionej trasie. Na trasie Szosa Polska – Przędzocin kursował autobus zastępczy.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
1094	Ardo	biały podkład	-
1554	barwy zakł.	Targowisko Tobruk	-
<b>tramwaje</b>			
594+595	AscoRutiCall	barwy zakł.	-
648+640	SKOK	barwy zakł.	-
664+644	Samsung	barwy zakł.	-

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski

## Tarnowskie Góry

### Linie

■ W związku z pracami drogowymi prowadzonymi w ciągu ul. Legionów w Tarnowskich Górach w dniach 17–22.09. autobusy kursowały trasą objazdową na odcinku od ul. Gliwickiej i Wyszyńskiego do Dworca Autobusowego, przebiegającą ulicami Wyspiańskiego, Opolska, Powstańców i Styczyńskiego. Na trasie objazdowej obowiązywała obsługa wszystkich przystanków.

Andrzej Soczówka

## Warszawa

### Tabor

■ W niedzielę 21.09. dzięki decyzji dyspozytora zajezdni Stalowa można było podziwiać na linii 176 (Pl. Hallera – Choszczówka) aż trzy MAN-iki NM.223 (wszystkie brygady tej linii). Oczywiście w przeszłości już zdarzały się midibusy na tej linii, jednak nigdy nie było ich więcej niż jeden danego dnia, bo planowo tylko jedna brygada wytypowana jest do obsługi wozami niskopodłogowymi. W przyszłości zapewne można liczyć na więcej takich sytuacji, gdyż w planie świątecznym zajezdnia Stalowa ma spore rezerwy tych wozów (planowo na 15 wozów wystawia jedynie 6).

■ Tym razem za współpracę podziękował kilku autobusom zakład T-10 Ostrobramska. I tak żegnamy przeguby 280.26 o numerach 2623 i 2624 oraz solówki 1205 i 1207.

■ Ulicę Redutową w nocy z 19 na 20.09. rozświetlił blask płomieni. W zajezdni T-6 w ogniu stanął kącik kasacyjny (narożnik zakładu przy skrzyżowaniu ul. Redutowej i Pustola). Grzecznie przed ostatnią drogą do krainy wiecznych odjazdów oczekiwały tam sobie przegubowe wozy o numerach 2240, 2241 i 2363. Niestety, pożar strawił je niemalże doszczętnie. Zamiast dominującego koloru żółtego, przybrały barwy spalanej stali. Pech chciał, że obok nich wycoczywał ikarus nr 2761 (ex-inflant po NB). Strawiony w większej części prawdopodobnie podzieli los kolegów. W wyniku pożaru spłonął także pobliski billboard. W akcji gaśniczej uczestniczyło kilka jednostek straży pożarnej. Prawdopodobną przyczyną zdarzenia był koktajl Molotowa, który wleciał zza płotu. Trzeba przyznać, że musiał to zrobić kompletny imbecyl, bo aż strach pomyśleć co by się stało, gdyby zaczęły wybuchać autobusowe baki pełne paliwa (zbiorniki kassungów na szczęście były puste).

■ W dniu 22.09. jeden z naszych korespondentów przeżył niemałe zdziwienie, gdy na stację A-15 Ratusz wjechał skład nr 11 złożony z czterech wagonów (021+420+424+022). Od lipca skład jeździł jako sześciowagonowy, o czym informowaliśmy w poprzednich numerach. Jak się okazuje, dwa do-

datkowe wagony składu nr 11 zostały odłączone w dniu 19.09., a od 23.09. skład ponownie jeździł złożony z czterech wagonów. Dwa odłączone wagony trafiły z powrotem do składu nr 14. Na razie w dalszym ciągu nie ma decyzji odnośnie wydłużenia wszystkich składów serii 81.

**T** Uzupełniamy informację z poprzedniego numeru „Przystanku”. Na początku września po kilku miesiącach naprawy powypadkowej w ruchu liniowym pojawił się w końcu praski skład 105Na 1264+1263.

**T** Dnia 10.09. do warsztatów T-3 na naprawę sporadyczną całkowicie spalonej szafy bezpiecznikowej trafił wolski wagon 105Na-1010.

**T** Dnia 11.09. na linii **23** zagościły aż dwa składy 13N z zajezdni R-4. I tak brygadę **pierwszą** obsługiwały wagony 413+296, zaś brygadę **piątą** 804+809. Kursowały one oczywiście na zmianie B. Za to w dniu 18.09. na **1/23** pojawił się skład 680+736, a na kolejnej wagony 574+573. Z ciekawostek taborowych warto także odnotować praski wagon 116Na/1-3018 na linii **21** w dniu 19.09. oraz jedynego wolskiego u-boota nr 3002 na linii **23** cztery dni później.

**T** Dnia 14.09. praska stoszesna nr 3009 podczas obsługi linii **4** nabawiła się sporego bohomazu z prawej strony między III a IV drzwiami. Na szczęście R-2 szybko się uporowało z niepożądanym małowidłem.

**T** W dniu 15.09. historyczna eNka nr 838 trafiła do warsztatów T-3. A zaciągnął ją tam z R-3 tamtejszy wagon transportowy 13N-2412.

**T** Wolska modernizacja 2008+2009 czeka już tylko na papiery homologacyjne. Cały czas pojawia się na jazdach próbnych. Jednak wkrótce premiera liniowa.

**T** Żoliborskie wagony 13N-310, 418, 582, 806 i 807 mają nadal siedzenia tapicerowane, natomiast 631, 678 i 687 w dalszym ciągu wandaloodporne (tych niestety nie wymienia się podczas remontów). W tym drugim przypadku prawdopodobnie chodzi o to, że trudniej je pociąć niż siedzenie tapicerowane.

#### Linie

**A** Z dniem 06.09. nastąpiło kilka zmian w rozdyponowaniu brygad niskopodłogowych w rozkładach dnia świątecznego na wybranych liniach. I tak: - na linii **119** dopisano jedną brygadę tego rodzaju, dzięki czemu linia ta dołączyła do grona linii w 100% niskopodłogowych; - na linii **135** dodano dwie brygady, a zatem w święto cała jest niskopodłogowa; - na liniach **174** i **501** dołożono po dwie brygady; - na linii **191** wpisano w rozkład aż trzy brygady niskopodłogowe; - na liniach **515**, **710** i **727** dopisano po jednejńskiej brygadzie; - na linii **724** dodano jedną brygadę niskopodłogową, dzięki czemu linia ta dołączyła do grupy linii całkowicie niskopodłogowych.

**A** Ze względu na prowadzone roboty kanalizacyjne w ul. Parkowej w Legionowie (na odcinku od ul. Jagiellońskiej do ul. Batorego) od dnia 03.09. do odwołania (planowany czas trwania prac to około 30 dni) autobusy linii **801** w obu kierunkach skierowano na trasę objazdową od skrzyżowania Jagiellońska/Parkowa ulicami: Jagiellońska – Krasińskiego – Batorego do ul. Parkowej i dalej stałą trasą.

**A** Z powodu przywrócenia przejezdności na wschodniej jezdni ul. Mickiewicza (na wysokości pl. Inwalidów) autobusy linii: **116**, **122**, **157**, **195**, **303**, **409**, **508**, **515**, **519**, **520**, **524** i **604** jadące w kierunku

pl. Wilsona od dnia 08.09. od około godziny 21:00 ponownie jeżdżą wspomnianą jezdnią ul. Mickiewicza przez środek placu.

**A** W związku z uroczystym Apelem Poległych przy pomniku AK Powstańców Oddziałów Specjalnych Jerzyki we wsi Pocięcha w Puszczy Kampinoskiej, w dniu 07.09. została uruchomiona linia smentarna **281** na trasie: Warszawa: Pl. Wilsona – Słowackiego – Marymoncka – Pułkowa – Łomianki: Kolejowa – Kiełpin Stary: Kolejowa – Dziekanów Leśny: Kolejowa – (w wybranych kursach: Kolejowa – Konopnickiej – zawrotka przy szpitalu dziecięcym – Konopnickiej – Kolejowa) – Kolejowa – Dziekanów Polski: szosa gdańska – Sadowa: szosa gdańska – Nowy Dziekanów: szosa gdańska – Pięńków: szosa gdańska – Łomna Las: szosa gdańska – Palmiry: szosa gdańska – droga do Palmir – Palmiry-Cmentarz – Palmiry-Pocięcha. Linia kursowała według specjalnego rozkładu jazdy w godzinach 8:00–18:30 z częstotliwością co około 40 minut. Linie tę, podobnie jak w ubiegłym roku, obsługiwały trzy brygady-solówki z zajezdni Redutowa. Tym razem były to dwa Jelcze 120MM/1 (nr 4440 i 4441) oraz Ikarus 260.73A (nr 6367).

**A** Z uwagi na uroczystości rocznicowe przy pomniku „Barykada Września” na ul. Grójeckiej, w dniu 08.09. w godzinach 16:30–18:00 autobusy linii **154** i **178** jadące odpowiednio w stronę pętli Os. Górczewska i Pl. Hallera jeździły objazdem prowadzącym od skrzyżowania Grójecka/Dickensa ulicami: Dickensa – Pawińskiego – Banacha i dalej własnymi trasami. W kierunku przeciwnym trasy ww. linii pozostały bez zmian.

**A** Ze względu na modernizację ul. Armii Krajowej w dzielnicy Wesoła (od ul. I Praskiego Pułku do ul. Żółkiewskiego) od dnia 09.09. od około godziny 22:00 do odwołania (na około 3 miesiące) linie: **173**, **415**, **601** i **803** w obu kierunkach jeżdżą zmienionymi trasami od skrzyżowania I Praskiego Pułku/Armii Krajowej ulicami: I Praskiego Pułku – Sikorskiego – Żółkiewskiego do ul. Armii Krajowej i dalej własnymi trasami.

**A** Na wniosek Miejskich Zakładów Autobusowych od nocy 11/12.09. dla linii **602** zostały wprowadzone podjazdy w obu kierunkach pod zajezdnię autobusową Stalowa po trasie: Szwedzka – Stalowa – zawrotka na wysokości bramy zajezdni Stalowa – Stalowa do skrzyżowania Stalowa/Inżynierska/11 Listopada i dalej bez zmian. Przy okazji należy wspomnieć, że dotychczas takie podjazdy pod zajezdnię odbywały się, lecz były nieoficjalne i tylko wybranych kursach.

**A** Z powodu prowadzonych prac torowych na ul. 11 Listopada i wynikającej z tego konieczności wprowadzenia na wspomnianą ulicę (od ul. Bródnowskiej do ul. Szwedzkiej) ruchu jednokierunkowego – w stronę ul. Szwedzkiej, od dnia 12.09. od około godziny 20:00 do dnia 15.09. do około godziny 6:00 autobusy linii: **135**, **169**, **308** i **362** kursowały objazdem:

- linia **135** tylko w kierunku pętli Pl. Hallera od skrzyżowania Szwedzka/Bródnowska ulicami: Bródnowską – 11 Listopada i dalej własną trasą; - linie **169**, **308** i **362** odpowiednio w stronę Dw. Wschodniego, pl. Hallera i Siekierok od skrzyżowania 11 Listopada/Szwedzka/Starzyńskiego ulicami: Szwedzką – Bródnowską – 11 Listopada i dalej stałymi trasami.

W kierunku przeciwnym trasy ww. linii nie zmieniły się.

**A** Z uwagi na organizację XV edycji Maratonu

Warszawskiego w niedzielę 14.09. kilkanaście linii autobusowych zostało skierowanych na trasy objazdowe. I tak już w godzinach 5:00–10:00 z powodu przygotowań do startu biegaczy na ul. Stomińskiego zmienionymi trasami jeździły autobusy dwóch linii:

- **103** tylko w kierunku Dw. Wschodniego od ronda Zgrupowania AK „Radosław” ulicami: al. Jana Pawła II – Stawki – Muranowską – Bonifraterską – Stomińskiego – mostem Gdańskim i dalej stałą trasą;

- **500** tylko w stronę pętli Bródno-Podgrodzie od skrzyżowania al. Jana Pawła II/Stawki ulicami: Stawki – Muranowską – Bonifraterską – Stomińskiego – mostem Gdańskim i dalej bez zmian.

Jednak największe utrudnienia w ruchu nastąpiły w godzinach 10:00–16:00, kiedy to zamknięto dla ruchu kilkadziesiąt ulic, którymi prowadziła trasa maratonu. Wówczas to na trasy objazdowe trafiło aż 51 linii autobusowych. Wiele wprowadzonych zmian powoduje, że poniżej omówimy jedynie te najważniejsze i najciekawsze. I tak: linie zwykle kursujące ulicami: Bonifraterską, Miodową, Krakowskim Przedmieściem i Nowym Światem (to jest **111**, **116**, **122**, **160**, **174**, **175**, **180**, **192**, **195**, **503** i **518**) zostały skierowane na najbliższy równoległy ciąg ulic, a więc: Alejami Jeruzolimskimi – Marszałkowską i Andersa. Jednocześnie z powodu braku możliwości dojazdu do krańców Konwiktorska na ulicy o tej samej nazwie oraz Dw. Gdański na ulicy Bonifraterskiej, linie **174**, **175** i **503** dojeżdżały odpowiednio do pętli Esperanto na Muranowie (**174** i **503**) oraz do tymczasowego krańca na przystanku Inflancka 02 na ulicy Stawki (linia **175**). Wręcz całkowite wyłączenie z ruchu ulic Powiśla wymusiło wycofanie stamtąd kilku linii, które z tego powodu można było spotkać w bardzo oryginalnych miejscach, m.in. linia **118** jeździła w stronę pl. Trzech Krzyży ulicami: Jagiellońską – Targową – al. Zieleniecką – aleją i mostem Poniatowskiego – wiaduktem mostu Poniatowskiego – Al. Jeruzolimskimi i Nowym Światem, zaś w przeciwnym kierunku – od pl. Trzech Krzyży ulicami: Nowy Świat – rondem de Gaulle’a – Al. Jeruzolimskimi – wiaduktem mostu Poniatowskiego – Wioślarską – Wybrzeżem Kościuszkowskim i dalej stałą trasą, natomiast linie **128** i **150** jadąc od strony Ochoty kierowały się ulicami: Rozbrat i Łazienkowską do pętli Towar. Z kolei linia **513** „przeniosła się” na al. Zieleniecką – aleją i most Poniatowskiego – wiadukt mostu Poniatowskiego – Al. Jeruzolimskie i Nowy Świat. Identyczną trasą omijały Powiśle autobusy linii **509**. Do grona ciekawostek można było zaliczyć m.in. pojawienie się ponownie – od czasu otwarcia mostu Świętokrzyskiego – linii **102** na moście Poniatowskiego i w Alejach Jeruzolimskich oraz linii **185**, która w stronę Natolina – zamiast Wisostradą – jeździła ulicami: Mickiewicza – Andersa – Marszałkowską – Al. Jeruzolimskimi – Al. Ujazdowskimi i Sobieskiego. Oprócz tego kilka innych linii pokonywało Wisłę zupełnie innymi mostami: linie **103**, **127** i **500** (w kierunku Pragi), **178** (w stronę Okęcia), **506** (w kierunku Jelonek) oraz **518** (w obie strony) przez most Śląsko-Dąbrowski, a **506** (w stronę Bródna) – przez most Świętokrzyski. Spore zmiany w komunikacji zaszły także w rejonie Wilanowa, Sadyby i Stegien. Tutaj linie kursujące od strony Wilanowa al. Wilanowską i ul. Sobieskiego (m.in. **116**, **117**, **130**) jeździły ulicami Przyczółkową i Wiertniczą, zaś w stronę Sadyby i Wilanowa linie zwykle jeżdżące ul. Wiertniczą i Przyczółkową (np. **131**, **180** i **522**) po-



jawily się na Belwederskiej – Sobieskiego – al. Wilanowskiej lub Nałęczowskiej. Ponadto w dniu 14.09. zostało zawieszona kursowanie linii turystycznej **100** (Pl. Zamkowy – Agrykola).

**A** Z uwagi na uroczystości przy pomniku Poległych na Pomordowanych na Wschodzie przy ul. Muranowskiej, w dniu 17.09. w godzinach 11:40–13:20 i 16:40–18:30 autobusy linii: **116, 122, 127, 195, 303 i E-1** miały zmienione trasy:

- linie **116, 122, 195, 303 i E-1** w stronę Chomiczówki, Starego Bemowa i Huty od pl. Krasińskich jechały ulicami: Świętojską – Andersa i dalej bez zmian;

- linia **127** w obu kierunkach podążała od skrzyżowania Andersa/Swiętojska ulicami: Świętojską – Bonifraterską i dalej stałą trasą.

Trasy ww. w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

**A** Modernizacja jezdnii ul. Trębackiej była powodem zmiany tras linii **106 i 310** w dniu 18.09. I tak:

- autobusy linii **106** jadąc od strony Nowego Bemowa kończyły trasę na tymczasowym przystanku Pl. Piłsudskiego 54 zlokalizowanym na ul. Moliera przed skrzyżowaniem z ul. Trębacką, skąd w drogę powrotną wyruszały ulicami: Moliera – pl. Teatralnym – Wierzbową – pl. Piłsudskiego – Królewską i dalej bez zmian;

- autobusy linii **310** kursowały od al. „Solidarności” ulicą Bielańską do pętli Bielańska, zaś w stronę pętli Groty od krańca Bielańska ulicami: Bielańską – Wierzbową – pl. Piłsudskiego – Królewską i dalej stałą trasą.

**AT** W okresie od 06.09. od północy do 08.09. do godziny 4:00 był wstrzymany ruch tramwajów aż w trzech rejonach Warszawy, to jest: w ciągu ulic Grójecka – al. Krakowska (na odcinku od ul. Banacha do pętli Okęcie) z powodu przekładania jednorurowego na remontowanym wiadukcie nad linią kolejową, na ul. Międzyzparkowej – wymiana rozjazdów, a także na ciągu ulic Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Mickiewicza (od ul. Stawki do pętli Marymont) oraz na ul. Słowackiego (od pl. Wilsona do ul. Popieluszki) – likwidacja tymczasowego jednorurowego na wysokości pl. Inwalidów. Z tego powodu tramwaje linii: **2, 4, 6, 7, 9, 15, 18, 25 i 36** skierowano na poniższe trasy objazdowe:

- linia **2** od węzła „Żaba” ulicami: 11 Listopada – Targową – al. „Solidarności” – mostem Śląsko-Dąbrowskim – al. „Solidarności” – pl. Bankowym – Marszałkowską i dalej własną trasą;

- linia **4** od skrzyżowania Andersa/Muranowska/Stawki ulicami: Stawki – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – al. Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popieluszki – Słowackiego do pętli Potocka;

- linia **6** od skrzyżowania Słowackiego/Potocka/Popieluszki ulicami: Popieluszki – pl. Grunwaldzkim – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – Stomińskiego – mostem Gdańskim i dalej bez zmian;

- linie **7 i 9** skrócone do pętli Pl. Narutowicza;

- linia **15** od skrzyżowania Słowackiego/Potocka/Popieluszki ulicami: Popieluszki – pl. Grunwaldzkim – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – al. Jana Pawła II – Stawkami – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Nowowiejską – pl. Politechniki – Nowowiejską – Krzywickiego – Filtrową – pl. Narutowicza – Grójecką – Banacha do krańca Banacha;

- linia **18** od ronda Starzyńskiego ulicami: Jagiel-

lońską – Ratuszową – Targową – al. „Solidarności” – mostem Śląsko-Dąbrowskim – al. „Solidarności” – pl. Bankowym – Marszałkowską i dalej stałą trasą;

- linia **25** od skrzyżowania Grójecka/Bitwy Warszawskiej 1920 r./Banacha ul. Banacha do pętli Banacha;

- linia **36** od skrzyżowania Andersa/Muranowska/Stawki ulicami: Stawki – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – al. Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popieluszki – Słowackiego do pętli Potocka.

Wszystkie ww. linie tramwajowe – z wyjątkiem **dwójki** – kursowały w dniach 06–07.09. według specjalnych rozkładów jazdy, co w przypadku niektórych z nich oznaczało nie tylko zmniejszenie liczby obsługujących je brygad, a nawet roszady międzyzajzdniowe. I tak na miasto wyjechało odpowiednio: po sześć brygad na linie **7 i 9** (po dwie mniej niż zwykle), dziewięć na **15** (o jedną mniej), osiem na linie **25** (o dwie mniej) oraz trzy na **29** (o jedną mniej). Ponadto w przypadku linii **7 i 18** nastąpiła zmiana obsługi zajezdniowej. W omawiany weekend większość brygad **siódemki** obsługiwała zajezdnia Wola, zaś całą **osiemnastkę** (czyli 6 brygad) objął zakład Praga. W czasie wyłączenia ruchu tramwajów na Ochocie na trasie: Okęcie – aleja Krakowska – Grójecka – Pl. Narutowicza z częstotliwością 6-minutową jeździły autobusy linii zastępczej **202**. Obsługę zapewniało osiem brygad (sześć brygad całodziennych i dwa maratony) – po trzy – z Redutowej (**2, M3 i M7**) i Woronicza (**1, 4 i 5**) oraz dwie z Kleszczowej (**6 i 8**). Jak to ostatnio bywa w zwyczaj, dominowały Ikarusy 280 w wersji z automatyczną skrzynią biegów. Z kolei na Żoliborzu nie została uruchomiona specjalna linia zastępcza za tramwaje. Taką rolę spełniały linie autobusowe stale kursujące tą trasą, z tą różnicą, że dla linii przyspieszonych uruchomione zostały dodatkowe przystanki Pl. Inwalidów 01 i 02 (linie: **409, 508, 515, 519, 520 i 524**), Bohomolca 01 i 02 (linia **519**) oraz Teatr Komedia 01 i 02 (linie: **409, 508, 515 i 524**), a dla wszystkich linii tymczasowe przystanki Zajazczka 53 i 54, obowiązujące w dniach 06 i 07.09.

**T** Ze względu na wymianę torowiska, od 12.09. od około godziny 23:00 do 15.09. do około godziny 5:00, był wstrzymany ruch tramwajowy na ul. 11 Listopada (na odcinku od ul. Inżynierskiej do ul. św. Wincentego). W tym czasie tramwaje linii: **3, 25 i 32** jeździły zmienionymi trasami. Co ciekawe, w tych dniach linia **32** miała w każdym kierunku odmienną trasę objazdową, co jest rzadkim przypadkiem. Wynikało to z braku możliwości skrętu w lewo na rondzie Starzyńskiego od strony Bródna w kierunku ul. Jagiellońskiej. Z tego samego powodu dwie pozostałe linie (**3 i 25**) w ogóle nie dojeżdżały na Bródno. Oto jak kursowały ww. linie:

- **3 i 25** zamiast w kierunku Bródna, od skrzyżowania Targowa/11 Listopada w obu kierunkach ulicami: ... – Targową – Ratuszową – Jagiellońską do pętli Żerań FSO;

- **32** w stronę pętli Annapol od skrzyżowania Targowa/11 Listopada ulicami: Targową – Ratuszową – Jagiellońską – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego – Odrowąza i dalej bez zmian, a w kierunku pl. Narutowicza – od ul. Odrowąza ulicami: Starzyńskiego – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego – mostem Gdańskim – Stomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – Okopową – Towarową i dalej własną trasą.

Jednocześnie w dniach 13–14.09. została zawieszona linia **21** (Żerań FSO – Wiatraczna). Z uwagi

na zmianę tras, do obsługi linii **3 i 25** skierowano odpowiednio sześć i dziewięć brygad (po jednej mniej niż zwykle). Jednak nic w przyrodzie nie ginie. Dwie wolne brygady z **trójki** i **dwudziestki-piątki** oraz kolejne dwie z zawieszanej linii **21** zasiły linie **32**, którą kursowała z dwukrotnie większą częstotliwością (co 15 minut) niż zazwyczaj.

#### Magazyn 995

**09.09.** Chwilę gazy przeżyli po południu pasażerowie autobusu linii **310**. W Ikarusie 260.04 nr A-537 należącym do PKS-u Grodzisk Mazowiecki złamała się przednia oś powodując praktycznie urwanie prawego przedniego koła. Do incydentu doszło na ulicy Królewskiej tuż po skrócie z Krakowskiego Przedmieścia. Na szczęście, jeżeli w ogóle to możemy nazwać szczęściem, w autobusie było mało pasażerów i nikomu nic się nie stało. Ikarus na ponad godzinę zablokował ruch w stronę ul. Marszałkowskiej. Jest to już trzeci (po Jelczu M11 nr A-504 i Ikarusie 260 nr A-538) przypadek odpadnięcia koła u tego warszawskiego ajenta. Warto dodać, że „Grodzisz” już doprowadził do użytku pechowy autobus.

**10.09.** Przed godziną 19:00 doszło do podwójnego zerwania trójki tramwajowej w centrum miasta. Sprawcą był kierowca ciężarowej Scanii, której jeden z wystających elementów zerwał sieć w Alejach Jerozolimskich przy pl. Starynkiewicza. Jednak nic sobie z tego nie zrobił i pojechał dalej. Co gorsza, kilkaset metrów dalej ponownie zerwał trójkę – tym razem na skrzyżowaniu Alej z ul. Chałubińskiego. Tak więc w przeciągu minuty stanęły dwa (z czterech) główne ciągi tramwajowe powodując komunikacyjny paraliż sporej części miasta. W gigantycznych tramwajowych korkach utknęły dziesiątki składów, a tysiące ludzi zmuszonych było przesiąść się do i tak już zatłoczonych autobusów lub polegać na własnych nogach. W naprawie zerwanych przewodów uczestniczyły aż cztery samochody wieżowe. Naprawa w Al. Jerozolimskich trwała nieco ponad godzinę i tramwaje ruszyły tam około godziny 20:00. Na ul. Chałubińskiego tramwaje pojechały kilkanaście minut później. Jednak zatory rozładowały się jeszcze przez dłuższy czas. Kierowca ciężarówki został ukarany mandatem.

**11.09.** Po południu odbyła się demonstracja górników, która pod Ministerstwem Gospodarki i Pracy przerodziła się w jedną wielką bójkę z policją. Ponadto górnicy zablokowali też na ponad pół godziny Trasę Łazienkowską, powodując już totalny paraliż miasta. Największe utrudnienia wystąpiły pod wspomnianym już ministerstwem (na pl. Trzech Krzyży). Nadzór Ruchu na bieżąco starał się kierować autobusy na trasy zastępcze. Zamknięty dla ruchu został zarówno Trakt Królewski jak i al. Armii Ludowej. Dziesiątki linii trafiły na objazdy.

**11.09.** O godzinie 18:18 23-minutowe zatrzymanko zafundował na ul. Starzyńskiego (tuż za rondem o tej samej nazwie, kierunek Huta) żoliborski skład 13N 140+208 (**06/6**). W pierwszym wagonie wystąpił zanik napięcia na bateriach. Skład zjechał w asyście NR TW z drugiego wagonu do macierzystego zakładu. Co ciekawe, rozjazd odbył się przez rondo Zgrupowania AK „Radosław”. W zatrzymaniu utknęło dokładnie 10 składów.

**12.09.** Przed godziną 12:00 znów wykoleił się praski u-boot. Tym razem tuż za rondem Żaba (kierunek Dw. Wileński) trzecim wózkiem wyleciał wagon nr 3011 (**4/25**). Motorniczy nie zauważył wykolejenia i skręcił w prawo pod wiadukt kolejowy. Zauwocowało to uderzeniem tylnego członu (po lewej stronie) w jego filar. Na miejsce przybył dźwig z R-

2, który wstawił wytrawiającą na „pieska”. Co ciekawe, do macierzystej zajezdni asyście dźwigu i sieciowców spychał go przegubowy kolega o numerze 3012. Ruch wznowiono o godzinie 12:20. W zatrzymaniu (kierunek Bródno) utknęło 6 składów. W kierunku przeciwnym zastosowano objazd przez ul. Starzyńskiego (utknęły tylko dwa skład).

**13.09.** W nocy z 13 na 14.09. odbył się szaleńczy pościg za pijanym kierowcą zauważonym przez policyjny patrol na ul. Modlińskiej. Kierowca Daewoo Lanosa nie zatrzymał się do rutynowej kontroli i zaczął uciekać przed radiowozami. Niestety, jeden z nich zderzył się z Fiatem Palio na skrzyżowaniu Odrowąża/Pożarowa. Kompletnie roztraskane pojazdy wylądowały na torach tramwajowych, niszcząc przy okazji świetlne sygnalizatory. Oczywiście o tej godzinie tramwaje nie kursowały, jednak służby miejskie musiały uprzętnąć torowisko. W wyniku zderzenia kierująca fiatem kobieta zmarła po przewiezieniu do szpitala, a 3 osoby (w tym dwóch funkcjonariuszy ze Škody Octavii) zostało ciężko rannych. Kierowca Lanosa uciekał dalej, lawirował wąskimi ulicami Pragi Północ, po czym porzucił w końcu samochód na... torowisku tramwajowym pętli Czyszowa, gdzie stał on jeszcze przez wiele godzin. Policji udało się zatrzymać pijanego młodego człowieka. Miał ponad 2 promile alkoholu we krwi...

**17.09.** Około godziny 13:45 nasz klubowy kolega miał kolizję autobusem na rondzie Dmowskiego. Jadąc akurat na **012/508** (Ikarus 280.26 nr 2442) startł się z Renault Laguną skręcając z ul. Marszałkowskiej w Al. Jerozolimskie. Autobus nabawił się czterech rys pod bakiem paliwa, auto wyszło z kolizji nieco gorzej. Po załatwieniu formalności autobus ruszył w dalszą drogę.

**17.09.** Około 16:00 w okolicach dworca Wileńskiego (na skrzyżowaniu Targowej z Wileńską) rozległ się wielki huk. To bordowy Lanos wjechał wprost pod tramwaj linii **23** zmierzający na pętlę Czyszowa. Skład stopiątek trafił auto dokładnie nad przednim lewym kołem, przepchnął kilka metrów i umieścił na jednym z płotków wygrodeniowych. Kierowca – mimo zadziwienia poduszki powietrznych – i tak trafił do szpitala. Na szczęście obrażenia okazały się niegroźne. Kilka osób przewróciło się też w tramwaju. Poza potłuczeniami nikomu nic się nie stało.

**18.09.** Dokładnie o godzinie 17:17 na zwrótnicy wyjazdowej z pętli Annapol wykołoił się ostatnią osi drugiego wagonu praski skład 105Na 1336+1335 (**3/25**). Co ciekawe, motorowna nie zauważyła tego faktu i postanowiła wystartować w nowej konkurencji. Nazywa się ona „ile można przejechać wykołojonym tramwajem?” Już spieszymy z odpowiedzią. Prawdopodobnie padł nowy rekord Warszawy, ponieważ wykołojony wagon przejechał (bagatela!)... 284 metry! Smaczku dodaje fakt, że bicie rekordu odbywało się w trakcie jazdy pod górę po wydzielonym torowisku! Skład z ocierającym się o słupy trakcyjne i płotki wygrodeniowe drugim wagonem dojechał aż na wiadukt nad Trasą Toruńską. Tam motorowna zorientowała się, że coś jest nie tak, wyszła i... wezwała dźwig. Niestety, miejsce nie okazało się najszcześniejsze do wkołojania wagonu. Przybyły na miejsce dźwig musiał się cofnąć do przystanku Kondratowicza i tam ustawił się na torze w kierunku Żerania Wschodniego na specjalnych kółkach do jazdy po torowisku. Dojechał tak do wykołojenka i dopiero wstawił ostatni wózek na „pieska”. Ruch wznowiono o godzinie 18:07. W zatrzymaniu utknęły dziesiątki składów. W jedną stronę stały do pętli Annapol, w drugą do połowy



Stoszesnastki w jeździe ukrotnionej, czyli spychanie uszkodzonego u-boota nr 3011 przez kolegę nr 3012 - ul. 11 Listopada (róg Starzyńskiego). Fot. Krzysztof Lipnik, 12.09.2003 r.

odcinka dzielącego ulice Kondratowicza i Pobożną. Prawdopodobną przyczyną wykołojenia była pęknięta oś. W wyniku wypadku uszkodzeniu uległy też hamulce szynowe.

**18.09.** Około godziny 17:30 na pl. Bankowym hamowanie stracił żoliborski skład 13N 383+615 (**014/35**). Motorowy dotoczył się do przystanku Królewska, gdzie okazało się, że padła przetwornica w pierwszym wagonie oraz spaleni uległy bezpieczniki (dlatego były problemy z hamowaniem). Próba naprawy na miejscu się nie powiodła – cały czas przepalały się bezpieczniki podczas załączania przetwornicy. W związku z tym podjęto decyzję o zepchnięciu składu z drugiego wagonu na przystanek techniczny pętli Pl. Narutowicza. Zatrzymanie trwało około 20 minut i utknęło w nim 10 składów.

**19.09.** Około 10:30 na Trasie Siekierskiej (pomiędzy przystankiem z przystankiem Siekierski-Sanktuarium, kierunek Gocław) auto osobowe wpasowało się dość poważnie w zadek ostrobramskiego Ikarusa 280.26 nr 2609 (prawdopodobnie linii **143**), w którym uszkodzeniu uległ lewy tylny róg poniżej linii podłogi (był poważnie rozerwany). Samochód stracił za to cały przód. W wyniku zdarzenia powstał ogromny kilkukilometrowy korek (zablokowane były wszystkie pasy w kierunku Pragi), który sięgał prawie do ul. Czerniakowskiej.

**20.09.** Krótko przed godziną 12:30 na ul. Puławskiej (przy pętli Metro Wilanowska) doszło do kolizji trzech samochodów (Citroena, Fiata i Mercedesa). W wyniku zdarzenia Citroen ściał sygnalizator światel ulicznych, po czym wpał wraz z nim na torowisko tramwajowe blokując ruch w obie strony. W 10-minutowym wstrzymaniu utknęły tylko dwa skład: mokotowski 13N 329+307 linii 4 podążający na pętlę Wyścigi oraz praski u-boot nr 3022 kierujący się w stronę przeciwną. Nadzór Ruchu bardzo szybko porał się z problemem (usunięto auto i resztki sygnalizatora), po czym tramwaje mogły ruszyć dalej na swoje trasy. Rannych nie było.

**22.09.** Późnym popołudniem nastąpiła awaria rury wodociągowej na skrzyżowaniu Doliny Służewieckiej z ul. Nowoursynowską. Spowodowało to wprowadzenie licznych zmian linii autobusowych w tym rejonie miasta. Od strony Stegien zamknięte zostały skrzyżowanie w prawo z Doliny Służewieckiej w kierunku

metra i ul. Wałbrzyskiej oraz część pasa dla skręcających w lewo w kierunku SGGW. Autobusy linii **117**, **141** i **189** podążające w stronę Wałbrzyskiej kierowane były od Doliny Służewieckiej do skrzyżowania z Rosoła, następnie robiły zawrotkę i Doliną Służewiecką wracały oraz skręcały w lewo w ul. Nowoursynowską. Potem podobny objazd wprowadzono dla linii **143**. Okolicę sparaliżowały gigantyczne korki mające prawie 3 km (stało się tam ponad 3 kwadransy).

**22.09.** W tym dniu miało miejsce zderzenie dwóch składów na terenie zajezdni R-3 Mokotów. Zestaw 105Na 1174+1175 wjechał w tył 13N 396+559. Bliższe szczegóły zdarzenia nie są znane. Wiadomo tyle, że wagony nie są poważnie uszkodzone oraz to że oba składy są już naprawione. Skład trzynastek pojawił się już nawet w ruchu liniowym.

#### Rozmaitości

● W dniach 20–21.09. po raz kolejny odbyły się organizowane przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej i Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej Dni Transportu Publicznego. Tym razem zwiedzać można było zajezdnie zlokalizowane przy ul. Woronicza – tramwajową R-3 Mokotów i autobusową R-7 Woronicza. Z możliwości tej skorzystały tłumy warszawiaków i przyjezdnych. Szerza relacja w jednym z kolejnych numerów „Przystanku”.

● W ten sam weekend odbyła się także inna impreza częściowo komunikacyjna zorganizowana przez warszawskie biuro turystyczne Trakt. Mianowicie za 40 zł można było zwiedzić zajezdnię tramwajową przy ul. Kawęczyńskiej, Wytwórnię Wódek Koneser przy ul. Ząbkowskiej (po której kiedyś jeździły tramwaje), fabrykę Polleny Urody na ul. Szwedzkiej (pod nią kiedyś też kursowały tramwaje), starą elektrownię tramwajową przy ul. Przyokopowej oraz gazownię na Woli (lokalizacja ta przeobraziła wulkę ze wspomnianą już elektrownią tramwajową o siedzibę Muzeum Powstania Warszawskiego, które tym samym – można rzec – „wygryzło” planowane tam Muzeum Komunikacji z ul. Przyokopowej). Warto dodać, że dwa dni później o godzinie 15:00 w murach Wytwórni Wódek odbyła się prelekcja poświęcona teraźniejszości oraz przeszłości starych fabryk, elektrowni i zajezdni. Odbyła



się ona z okazji Europejskich Dni Dziedzictwa, a organizatorem było Towarzystwo Opieki nad Zabytkami. Szkoda tylko, że nie zaproszono na nie przedstawicieli KMKM-u...

■ W dniu 20.09. ruszył pierwszy w Polsce sklep internetowy zajmujący się sprzedażą gadżetów związanych z komunikacją miejską. Do nabycia są m.in. koszulki ze stosownymi nadrukami, kubki, modele pojazdów oraz wydawnictwa komunikacyjne. Sklep prowadzony jest przez członków KMKM-u. Po szczegóły odsyłamy na stronę <http://www.zajezdnia.pl>.

■ Mimo że nie jest to informacja stricte komunikacyjna, nie możemy przejść obojętnie obok tej sprawy. Mianowicie jakiś czas temu w hallu głównym Dworca Centralnego pojawił się nowy plan Warszawy. Jednak jeden z redaktorów naszego pisma przeżył najpierw szok, zaś potem ogarnęły go spazmy śmiechu, gdy zobaczył co nasze kochane PKP tam powypisywało. Abstrahując już od tego, że wiele ulic nie miało ze sobą połączenia albo były one w najprzeróżniejszych dziwnych miejscach (np. przez środek Parku Praskiego biegła arteria!), to o zawrót głowy przyprawiły nazwy niektórych dzielnic, ulic i mostów. I tak znaleźliśmy tam takie „kwiatki” jak (pisownia oryginalna): ulicę Zwysięsców, dzielnice Rębertów czy Żolibóz oraz – naszym zdaniem byka roku – Most Skierniewicki (chodziło oczywiście o Most Siekierkowski)! Nic dodać, nic ująć. Szczegółowo gratulujemy i życzymy kolejnych sukcesów ortograficzno-topograficznych!

■ W dniu 13.09. kolejne gnioty stały się gwiazdami filmowo-reklamowymi. Mianowicie na ślepej końcówce Trasy Siekierkowskiej (odcinek w stronę ul. Marsa) po południu na liniach 143 i 416 wdziały się w sztuczny korku dwa Jelcze M121M o numerach 4744 oraz 4800. Sesję zdjęciową zakończono przed godziną 19:00.

■ Jeśli już o filmowych gniotach mowa, to w dniu 17.09. w 144. odcinku serialu „Na Wspólnej” zagrał autobus nr 4892 wiozący rodzącą kobietę (w tej roli Grażyna Wolszczak) do szpitala ginekologiczno-położniczego na ul. Madalińskiego. Zdjęcia do tego odcinka były kręcone dnia 01.07. przed ww. szpitalem oraz wcześniej w zajezdni. Szerzej pisaliśmy już o tym w numerze 14. (39.) „Przystanku”.

■ W nocy 10/11.09. służby techniczne metra nie próżnowały. Wykonano m.in. przegląd obwodów torowych na odcinku od stacji Wilanowska do stacji Wierzbno, przegląd techniczny torów i rozjazdów na odcinku między stacjami Ratusz i Politechnika oraz konserwację rozjazdu nr 1 na stacji Ratusz. Dokładnie tydzień później przeprowadzono prace remontowe w przepompowni, dokonano przeglądu technicznego torów i rozjazdów pomiędzy stacjami A-1 Kabaty i A-15 Ratusz, konserwacji czynników na stacji A-8 Wierzbno oraz prac uszczelniających w tunelach metra.

■ W weekend 13–14.09. odbył się festyn w Parku Praskim. W drugim dniu zorganizowano konkurs wiedzy o Metrze Warszawskim, który niestety się nieco opóźnił. Same pytania były bardzo proste (na przykład: czy w metrze można przewozić rowery, po której stronie należy stać na schodach ruchomych, przez jakie dzielnice przebiega linia metra, jakiego koloru jest metro itp.). A wygrać można było rower oraz przedmioty związane z metrem, np. kubki z eMką.

■ Jak już pisaliśmy, pierwsza stacja na Żoliborzu, A-18 Pl. Wilsona, będzie jedną z najdroższych stacji metra. Pochłonie blisko 100 mln zł. Większość jest przeznaczona na budowę torów odstawczych.

Prezydent Warszawy Lech Kaczyński tryska optymizmem i zapowiada, że z 16 stacji metra będziemy mogli skorzystać w listopadzie 2004 roku. Skrupy się jednak na wystrój stacji. Będzie się ona wyróżniać wystrojem. Podstawowym jego elementem będzie światło. Nad peronem będzie dominować tzw. eliptyczna czasza. Jak zapowiada architekt Andrzej Chłodzyński (projektant stacji), sztuczne światło będzie wierne imitować światła naturalne. Pasażerowie będą mieli wrażenie, że patrzą w niebo. Dbając o szczegóły, w zależności od pory dnia światło będzie świeciło z różną intensywnością – rano będzie przenikliwe i jasne, w południe lekko przygaszone, zaś wieczorem będzie imitować wieczer. Oficjalnie budowa 16. stacji warszawskiego metra A-18 Pl. Wilsona rozpoczęła się od przekazania terenu budowy generalnemu wykonawcy stacji, spółce Hybrosbudowa 6 SA w dniu 10.09. o godzinie 10:00. Jednak pierwsze prace nie będą miały wiele wspólnego z budową samej stacji metra. W pierwszej kolejności zostaną przesunięte instalacje podziemne pod ul. Krasińskiego, którą zostanie poprowadzony objazd autobusowy. Dopiero na początku października (prawdopodobnie wieczorem 05.10.) zostanie zamknięta dla ruchu ul. Słowackiego. ZDM przygotował dwa warianty objazdów – przez ulice Krasińskiego i Popiełuszki lub przez ul. Mickiewicza. Do wykończenia stacji zostaną zastosowane materiały tłumiące dźwięk. Budowa stacji będzie kosztować 98 mln zł. Posadzki zostaną zrobione z polskich granitów i piaszczaków. Planowane otwarcie przewidziane jest na przełomie 2004/2005 r. Za stacją w kierunku Młocin zostaną zlokalizowane tory odstawcze. Stacja Plac Wilsona jest zlokalizowana na północ od pl. Wilsona pod ul. Słowackiego. Z głowicy południowej będą prowadzić wyjścia na pl. Wilsona, zaś wyjścia z głowicy północnej będą zlokalizowane niedaleko ulicy Toeplitza. Sama stacja będzie się kończyć na wysokości ul. Filareckiej.

■ Niestety, nie przejeździemy się szybko kolejną linią metra. Miasta nie stać na spłacanie 500 mln rocznie przez 30 lat, by wybudować drugą linię metra. Póki co wszystkie wybudowywane są na pracach studialnych. Przykre jest, że w XXI wieku będziemy mieli najwolniej budowane metro przy najtańszych kosztach budowy. Nie w porządku jest również fakt, że miasto pozwoliło sobie na budowę tunelu pod Wisłostradą (tzw. „Wisłotunel”), który nie był inwestycją priorytetową. Zamiast tego można było sfinansować budowę dwóch stacji metra. Tak więc na drugi brzeg rzeki pojedziemy w bardzo odległej przyszłości (może nawet za 30 lat).

■ W dniu 11.09. doszło do dwóch niegroźnych wypadków w metrze. O godzinie 7:45 w przejściu podziemnym zasłabła 6-letnia dziewczynka. Pomocy udzielił jej dyżurny, po czym pogotowie zabrano ją do szpitala. Z kolei w okolicach godziny 9:00 na stacji Raclawicka napadnięty został pracownik firmy Kolporter, zajmującej się sprzedażą prasy i biletów na poziomie antresoli. Również i w tym przypadku rannego odwieziono do szpitala.

■ Okazuje się, że jest szansa przeżycia, gdy się spadnie na torowisko w metrze. Wystarczy się schować w zagłębieniu pomiędzy torami, lub położyć przy ścianie pod peronem. Należy się nie ruszać i uważać na odbieraki prądu pociągów, zlokalizowane z obu stron składu. Mimo że trzecia szyna w hali peronowej jest zabezpieczona, lepiej jej nie dotykać. Póki co radzimy jednak nie próbować. Dodajmy, że zdarzały się przypadki przeżyć właśnie przez odpowiednie schowanie się przed wjeżdżają-

cym pociągiem.

■ Już dzisiaj widać pierwsze efekty akcji „Gazety Wyborczej”. Specjalne tabliczki z nazwą stacji Dworzec Gdański zawisły przy dopiero zbudowanych wejściach. Na innych stacjach nazwy mają być znacznie bardziej urozmaicone – zaprojektują je bowiem artyści (informowaliśmy o tym w poprzednich numerach). Jest tylko jedno „ale” – artyści przedstawiają swoje projekty spółce Metro Warszawskie, jeśli tej uda się pozyskać dodatkowe środki. Według zapowiedzi „Gazety Stołecznej” pierwsze efekty pracy artystów zobaczymy w grudniu, kiedy ich prace zostaną wywieszane na stacji Wilanowska. Niestety, jest co raz więcej głosów, że takie oznakowania są zbędne lub żeby oznakowania współgrały z istniejącym już system informacji wizualnej metra, bądź MSI.

■ Dnia 09.09. Biuro Komunikacji ogłosiło warty około 300 tys. PLN przetarg na opracowanie nowej marszrutyzacji (korekty tras) linii tramwajowych. Oferty mają być gotowe do początku grudnia. Powinny zawierać dane, gdzie są największe potoki pasażerskie, na jakich trasach najczęściej jeżdżymy oraz gdzie wśród pasażerów przeważają np. studenci czy emeryci. Potem Biuro ma się zająć wprowadzeniem najczęściej powtarzających się postulatów w życie. Jednak konkrety – z wiadomych przyczyn – na razie nie ma. W każdym bądź razie liczymy na usprawnienie komunikacji tramwajowej w naszym mieście. Jak na razie do przetargu zgłosiły się cztery firmy chcące przygotować projekt zmian tras i rozkładów jazdy. Najtańsza oferta wyniosła 32 tys. zł.

■ Na stronach Urzędu Miasta pojawiła się informacja, że budowa nowej trasy szybkiego tramwaju wzdłuż planowanego Mostu Północnego jest miejskim priorytetem. Inwestycja ta ma pochłonąć około 80 mln zł. Prawdopodobnie szybki tramwaj ruszy w 2007 roku. Jego stacją początkową byłaby końcowa stacja metra Młociny (przy obecnej pętli Huta), dalej trasa wiodłaby wzdłuż ulic: Pstrowskiego – Mostem Północnym – Myśliborską – Światowida do pętli zlokalizowanej mniej więcej na wysokości osiedla Dąbrówka Wiślana. Jednak jej ostateczny przebieg nie jest znany.

■ Dnia 17.09. biuro turystyczne Mazurkas Travel wynajęło historyczny skład tramwajowy 4N<sub>1</sub>+4ND<sub>1</sub> 838+1811. Woził on wycieczkę z Meksyku. Trasa była następująca: dojazd do pl. Zamkowego na godzinę 16:00 (niestety, z powodu awarii praskiego u-boota nr 3014 w al. „Solidarności” doszło do kilkuminutowego spóźnienia) – most Śląsko-Dąbrowski – Targowa – Kijowska – nawrotka na pętli przy Dw. Wschodnim – Kijowska – Targowa – Ratuszowa – Jagiellońska – rondo Starzyńskiego – Starzyńskiego – Most Gdański – Stoimńskiego – Międzyparkowa – Andersa – Marszałkowska – pl. Konstytucji – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrów – Pl. Narutowicza, gdzie nastąpił koniec wycieczki i wagon zjechał do zakładu R-3 przed godziną 18:00.

■ W dniach 20–21.09. ponownie były w użyciu skrzyżowania na pl. Bankowym (relacja Mokotów – Praga). Tym razem używała ich tylko linia 18. Po zakończeniu objazdów zdemontowano tymczasowe sygnalizatory podające osobne światła skracającym składom.

■ WKD Od dnia 15.09. na parkingu przy stacji WKD w Pruszkowie można zostawić samochód i za dodatkową dopłatą do biletu podróżować dalej pociągiem. Dyrekcja WKD wprowadziła w końcu znany na Zachodzie system „park & ride”. Samochód



można zostawić na 12 godzin na strzeżonym parking przy ul. Pawiej 2. Nie będzie on jednak czynny w nocy. Istnieje też możliwość dokupienia specjalnego bonu parkingowego do biletów: miesięcznego (za 10 zł) oraz kwartalnego (za 25 zł). Początkowo liczba miejsc na parkingu będzie ograniczona, jednak wedle zapowiedzi dyrekcji WKD podobne parkingi mają powstać wkrótce m.in. przy stacjach w Grodzisku Mazowieckim, Podkowie Leśnej i Komorowie.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
4345	EWSPA	barwy zakł.	-
4395	EWSPA	barwy zakł.	-
4777	EWSPA	barwy zakł.	-
4855	EWSPA	barwy zakł.	-
4864	EWSPA	barwy zakł.	-
<b>tramwaje</b>			
683+530	Meblo Atak	barwy zakł.	-
728+823	Minox	Europejski Tydzień Młodzieży	-
836+835	MebloAtak	barwy zakł.	-
1048+1016	Samsung – telefony komórkowe	barwy zakł.	-
1064+1055	barwy zakł.	Duo – szkoła języków obcych	-
1057+1085	Ardo	barwy zakł.	-
1104+1105	Cartridge World	barwy zakł.	-
1210+1211	Cartridge World	barwy zakł.	-
1240+1239	7UP	barwy zakł.	-
1246+1245	Kwik – Fit	barwy zakł.	-
1256+1255	7UP	barwy zakł.	-
1274+1273	Cartridge World	barwy zakł.	-
1286+1285	Samsung – telefony komórkowe	barwy zakł.	-
1288+1287	Samsung – telefony komórkowe	barwy zakł.	-
1346+1345	Samsung – telefony komórkowe	barwy zakł.	-
1418+1417	7 UP	Selgros	-
1422+1421	Era – Tak Tak	barwy zakł.	-
1452+1451	Era – Tak Tak	barwy zakł.	-

#### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
<b>autobusy</b>			
5270	280.37	12.08.	NB
6338	260.73A	08.09.	NC
6382	260.73A	18.09.	NC

**Kamil Brach, Robert Człapiński, Robert Durlik, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Dariusz Kalinowski, Michał Kiembrowski, Adam Krasnodębski, Krzysztof Lipnik, Paweł Malarz,**

**Mariusz Mazek, mkm101, Sławomir Moczulski, Marcin Przychodny, Marzysław Rosiński, Robert Sokołowski, Marcin P. Stawicki, Adam Szymański, Witold Urbanowicz, Adam Waluszko, Oskar Wojciechowski, Michał Wolański, Mikołaj Wydra, ztm.news**

## Wrocław

### Tabor

**A** 01.09. to nie tylko premiera nowej komunikacji nocnej, ale i nowego oznakowania autobusów z zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej oraz na liniach nocnych z obu zajezdni. Przypomnijmy, że zmodernizowane oznakowanie autobusów obejmuje:

- numer linii i kierunek z przodu i z boku pojazdu oraz wewnątrz;
- numer linii z tyłu;
- „termometr” z wyszczególnieniem przystanków wewnątrz pojazdu.

Wszystkie tablice poza „termometrem” realizowane są w zależności od typu pojazdu jako wyświetlacz, tablica lub taśma. Po uporządkowaniu oznakowania autobusów, czekamy na podobną operację w tramwajach.

### Linie

**A** Doczekaliśmy się już pierwszych zmian tras nowych linii nocnych. Od nocy 9/10.09. zmienione zostały trasy linii **247** i **257**. I tak:

- **247** w obu kierunkach kursuje przez Łokietka i Chrobrego (zamiast przez Dubois, Pomorską i pl. Staszica);
- **257** w obu kierunkach kursuje przez Mosty Pomorskie (zamiast przez Dubois, Drobnera i most Uniwersytecki).

Ponadto wprowadzone zostały korekty w rozmieszczeniu przystanków linii okólnych – zlikwidowano przystanek na peronie tramwajowym przy ul. Małachowskiego. W zamian linia **240** zatrzymuje się na nowym przystanku przy ul. Pułaskiego, przed skrzyżowaniem z Małachowskiego. Linia **250** nie otrzymała żadnego zamiennego przystanku.

**A** W dniach 20 i 21.09. wykonywana była nowa nawierzchnia remontowanej ul. Jerzmanowskiej. W związku z tym autobusy linii **609** kursowały w skróconej relacji do cmentarza na Jerzmanowie.

**A** Od 10.09. trwa drugi etap remontu nawierzchni ul. Kamiennej. Z tego powodu autobusy linii **134** jadące w kierunku Tamogaju kursują objazdem: od ul. Kamiennej przez Łódzką, Glinianą, Hubską. Na Glinianej zatrzymują się dodatkowo na przystanku Gajowa. W przeciwnym kierunku autobusy kursują stałą trasą.

**A** W związku z zakończeniem remontu nawierzchni ul. Grabiszyńskiej, od 13.09. na stałe trasy wróciły autobusy linii **A, 107, 125** i **251**. 22.09. na stałą trasę powróciły także autobusy linii **133**. Spowodowane jest to zakończeniem prac wodociągowych w ul. Zabrodzkiej.

**A** 24.09. rozpocznie się kolejny etap remontu nawierzchni na pl. Grunwaldzkim. Z tej okazji zmianom ulegną trasy linii:

- **C** – autobusy wrócą na stałą trasę;
- **131, 139, 141, 149** zostaną zawieszony;
- **115, 116, 611, 615** zamiast przez Norwida pojedą przez Pasteura; z tego powodu dla linii **115** i **615** został zawieszony przystanek Kliniki w kierunku Wojnowa;
- **700** – analogicznie jak **C**;
- **12** pojedzie od pl. Grunwaldzkiego przez Skłodowskiej-Curie, most Zwierzyniecki, Mickiewicza

na Sępólno;

- uruchomione zostały linie **739** i **749** jako połączenia (odpowiednio) linii **139** i **131** oraz **149** i **141**.

**T** W dniach 20 i 21.09. prowadzone były prace na torowisku w Nowym Świecie. Z tego powodu zmienionymi trasami kursowały tramwaje linii **6, 7, 14** i **21** jadące w kierunku (odpowiednio) Borku, Grabiszynku i Pilczycy. Zamiast przez Nowy Świat pojechały one przez Dubois, Mosty Mieszkańskie, Dmowskiego, Jagiełły, Mostową, most Sikorskiego, Podwałę i dalej stałymi trasami.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
522	barwy zakł.	Centrum Bielany	-
5264	„Wieczór Wrocławia”	Libet	-
9513	podkład po reklamie	UPC	-
9514	podkład po reklamie	UPC	-
9515	podkład po reklamie	UPC	-
<b>tramwaje</b>			
2067	barwy zakł.	International House	-
2302+2303	Idea	barwy zakł.	-

**Wojciech Gąsior, Paweł Więcek**

### Przystanek

**WYDAWCA:** Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**ADRES REDAKCJI:** ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**E-MAIL REDAKCJI:** przystanek\_gazeta@op.pl

#### REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

#### ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

#### ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Adam Białas (zul@hot.pl),  
Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl),  
Marcin Chrost (chrosciu@simplusnet.pl),  
Marek Drewniak (vredny@poczta.onet.pl),  
Janusz Karlikowski (januszkar@o2.pl),  
Krzysztof Lipnik (lipton@kmmk.waw.pl),  
Olaf Skrzypowski (bremen@o2.pl).

#### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Maciej Łoś, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Polom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Maciej Zysko.

#### KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

**EDYCJA STRON WWW:** Piotr Buczkowski

**SKŁAD:** Adam Konieczka

**DRUK:** Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39,

61-129 Poznań.

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.