

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

NR 4 (61)
10 MAJA 2005 R.

www.nowyprzystanek.republika.pl

ISSN 1730-6388

Zagospodarować Gajową

Łukasz Bandoz, Beata Kopczyńska, Anna Tomczak

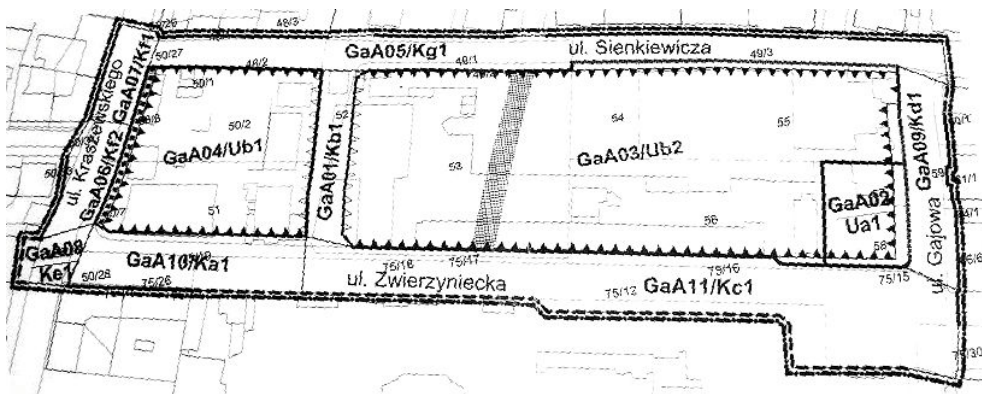
Chyba każdego miłośnika komunikacji miejskiej interesuje przyszłość zabytkowej zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. Postanowiłem dokładnie sprawdzić, jakie są ustalenia, możliwości i plany dotyczące tak ważnego dla nas obiektu. W ramach zaliczenia przedmiotu „odnowa miast”, który pojawia się na IV roku Gospodarki Przestrzennej na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, zgłosiłem się do wykonania projektu rewitalizacji „Gajowej”. Do współpracy udało mi się namówić dwie koleżanki z grupy. Teraz chcemy zaprezentować Czytelnikom najciekawsze fragmenty projektu.

Dnia 13 grudnia 2003 roku Rada Miasta Poznania uchwaliła dokument o nazwie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Poznań – Gajowa”. Ustalenia zawarte w uchwale dotyczącej niniejszego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Poznań – Gajowa” określają warunki zagospodarowania i zabudowy terenów na obszarze wyznaczonym ulicami: Gajową, Zwierzyniecką, Kraszewskiego, Sienkiewicza wraz z tymi ulicami. Granice uchwalenia planu oznaczono szczegółowo na rysunku planu.

Celem niniejszego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest:

- określenie przeznaczenia terenu jako zespołu cech określających sposób zagospodarowania i zabudowy,
- określenie zasad kształtowania ładu przestrzennego,
- regulacja zasad dostępu komunikacyjnego.

Opis poszczególnych terenów wchodzących w skład obszaru objętego dokumentem są opisane w tekstowej części planu razem z nazwami i hasłami, które są użyte w dokumencie, a



mogłyby być niezrozumiałe.

Teren dookoła dzisiejszej zajezdni tramwajowej jest otoczony przez ulice Gajową, Sienkiewicza, Kraszewskiego i Zwierzyniecką. Plan przewiduje również przeprowadzenia przez cały obszar dodatkowej ulicy, która będzie stanowiła przedłużenie dzisiejszej ulicy Prusa oraz obniżenie zabudowy na przedłużeniu ulicy Asnyka.

Ogólny opis terenów według mpzp:

GaA10/Ka1 – ul. Zwierzyniecka od planowanego przedłużenia ul. Prusa do ul. Kraszewskiego. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy o preferencji dla ruchu pieszego oraz szlaku miejskiego transportu publicznego z komunikacją tramwajową. Możliwa jest również lokalizacja drobnych obiektów handlowych (np. kiosków).

GaA11/Kc1 – ul. Zwierzyniecka od planowanego przedłużenia ul. Prusa do ul. Gajowej. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy o preferencji dla ruchu pieszego oraz szlaku miejskiego transportu publicznego z komunikacją tramwajową.

GaA09/Kd1 – ul. Gajowa od ul. Sienkiewicza do ul. Zwierzynieckiej. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy o preferencjach dla parkowania pojazdów. Zaznaczona jest również konieczność ochrony zieleni już istniejącej na ulicy.

GaA05/Kg1 – ul. Sienkiewicza od ul. Gajowej do ul. Kraszewskiego. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy płynnego ruchu samochodowego. Możliwa jest również lokalizacja drobnych obiektów handlowych (np. kiosków). Zaznaczona jest również konieczność ochrony zieleni już istniejącej na ulicy, a także tam gdzie to możliwe, dosadzanie nowej.

GaA01/Kb1 – nowa część (przedłużenie) ul. Prusa od ul. Sienkiewicza do ul. Zwierzynieckiej. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy o preferencji dla ruchu pieszego. Zaznaczona jest również konieczność posadzenia zieleni wzdłuż nowej ulicy.

GaA07/Kf1 – ul. Kraszewskiego od

ul. Sienkiewicza do ul. Jackowskiego. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy płynnego ruchu samochodowego oraz szlaku miejskiego transportu publicznego z komunikacją tramwajową, autobusową jak i rowerową. Plan jednak zakłada możliwość likwidacji linii tramwajowej na omawianej ulicy.

GaA07/Kf2 – ul. Kraszewskiego od ul. Jackowskiego do ul. Zwierzynieckiej. Jest to fragment ulicy, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy płynnego ruchu samochodowego oraz szlaku miejskiego transportu publicznego z komunikacją tramwajową, autobusową jak i rowerową. Plan jednak zakłada możliwość likwidacji linii tramwajowej na omawianej ulicy.

GaA08/Ke1 – skrzyżowanie ul. Kraszewskiego i ul. Zwierzynieckiej jest terenem, na którym plan zakłada obowiązek utrzymania lub wprowadzenia tylko elementów systemu komunikacji miejskiej dla funkcjonowania publicznej ulicy płynnego ruchu samochodowego oraz szlaku miejskiego transportu publicznego z komunikacją tramwajową i autobusową oraz rowerową.

Wszelkie szczegółowe informacje dotyczące elementów infrastruktury, z których mają składać się opisane wyżej ulice, są dokładnie określone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, dostępnym na stronach Urzędu Miasta.

GaA02/Ua1 – jest to obszar przy skrzyżowaniu ul. Gajowej i ul. Zwierzynieckiej, dla którego ustala się obowiązek realizacji elementów zagospodarowania niezbędnych dla funkcjonowania mieszkalnictwa i usług lub mieszkalnictwa lub usług. Terenu musi zostać niezabudowany w 50%, jego 10% powinna zajmować zieleń. Wysokość zabudowy została określona na 3–4 kondygnacje. Wszelkie projekty budowlane wymagają akceptacji Miejskiego Konserwatora Zabytków. Jest to obszar zagospodarowany już dziś i nie przewiduje się tutaj zmian.

GaA04/Ub1 – obszar otoczony ul. Sienkiewicza, ul. Kraszewskiego, ul. Zwierzyniecką i planowanym przedłużeniem ul. Prusa, dla którego ustala się obowiązek realizacji elementów zagospodarowania niezbędnych dla funkcjonowania mieszkalnictwa i usług lub mieszkalnictwa lub usług. Dopuszcza się lokalizacje obiektów handlowych powyżej 2000m². Niezależnie od rodzaju zabudowy wymagana jest zabudowa zwarta wzdłuż ul. Kraszewskiego, natomiast przy lokalizacji funkcji mieszkaniowej nieprzekraczalny procent powierzchni zabudowy działki ustalono w wysokości 50%. Powierzchnię terenu w wysokości 20% powinna zajmować zieleń. Wysokość zabudowy została określona na 4–5 kondygnacji.

GaA04/Ub2 – obszar otoczony ul. Sienkiewicza, planowanym przedłużeniem ul. Prusa, ul. Zwierzyniecką i ul. Gajową, dla którego ustala się obowiązek realizacji elementów zagospodarowania niezbędnych dla funkcjonowania mieszkalnictwa i usług lub mieszkalnictwa lub usług. Dopuszcza się lokalizacje obiektów handlowych powyżej 2000m². Wysokość zabudowy należy dowiązać do wysokości wartościowych, historycznych budynków występujących na terenie zajezdni. Podobnie rzecz się ma z zachowaniem i wyeksponowaniem w rozwiązaniach funkcjonalno-przestrzennych i architekturze obiektów budowlanych. Ustala się obowiązek realizacji wszystkich bez wyjątku elementów zagospodarowania terenu według kompleksowo sporządzonego projektu architektoniczno-budowlanego określającego ich wygląd i wzajemne relacje przestrzenne i estetyczne w skali urbanistycznej i architektonicznej. W odniesieniu do wszystkich obiektów wpisanych do rejestru zabytków i obiektów w ich bezpośrednim sąsiedztwie, projekt każdego obiektu budowlanego wymaga uzyskania wytycznych, a następnie akceptacji Miejskiego Konserwatora Zabytków.

Opis funkcji, jakie mogą pojawić się na obszarze „Gajowa” oraz wszelkich związanych z tym ograniczeń i konsekwencji znajdzie się w kolejnym numerze „Przystanku”.

„Jedenastka” „strzałem w dziesiątkę”

Marcin Jurczak

Zgodnie z obietnicą prezentujemy dzisiaj Czytelnikom „Przystanku” krótką historię tramwaju na Winiarach i Sołaczu wraz z relacją z uruchomionej przez KMPS specjalnej linii tramwajowej numer 11.

Tramwaj na Sołaczu pojawił się w roku 1913, ówczesne torowisko prowadziło do skrzyżowania ulicy Wołyńskiej i Małopolskiej. Końcówka Sołacz czynna była do roku 1969. W roku 1935 przedłużono istniejące połączenie tramwajowe do okolicy ulicy Bonin. Ze względu na zabudowę tzw. starych Winiar trasa musiała być częściowo jednotorowa. Do pętli na Winiarach kursowała wówczas linia 11, lokalnie zwana elwą (niem. elf to jedenaście). W tej części miasta komunikację tramwajową uzupełniała linia 9, kursująca do Gołęcina (od roku 1925). Trasa na Gołęcina była ważnym elementem sieci komunikacji miejskiej miasta. Któż z nas nie słyszał o tłumach odwiedzającym przed laty obecnie zrujnowany gołęciński stadion piłkarski...

W roku 1956 rozbudowano pętlę na Winiarach, nie zmodernizowano jednak samej trasy. Warto też wspomnieć o linii autobusowej numer 60 (kierunek: Podolany), która startowała niegdyś z okolicy ul. Św. Leonarda. Dopiero później, wraz z decyzją o budowie na Winiarach nowoczesnych osiedli mieszkaniowych, zdecydowano o przedłużeniu trasy tramwajowej. Budowa ruszyła z końcem lat 70-tych. 8 lutego 1980 roku, na krótko przed godziną 9 rano na oflagowany i przystrojony transparentami przystanek przy zbiegu ulic Wojska Polskiego i Wołyńskiej (wszak trzeba było godnie uczcić VIII zjazd PZPR) wjechał pierwszy tramwaj.

Wraz z przedłużeniem linii 9 i 11 do Piątkowskiej, ze znajdującą się tuż obok tramwajowej – pętli autobusowej, uruchomiono linię 90. Miała ona pełnić funkcję uzupełniającą i dowozić mieszkańców do i z powoli rozbudowującego się Piątkowa (ruszała z Os. Bolesława Chrobrego). Jej zadaniem było ponadto odciążenie już istniejących połączeń autobusowych.

W dniu 23 lutego 1980 roku, w rocznicę wyzwolenia Poznania, uruchomiono dodatkowo linię tramwajową numer 24 na trasie Piątkowska – Lampego (obecnie: Gwarna). Obsługiwana była ona 5 pociągami i była tzw. linią szczytową, kursującą w dni robocze, w godzinach szczytu przewozowego.

Dziś nie ma już wagonu 102Na, który jako pierwsza „jedenastka” dotarł do pętli Piątkowska, nie ma też „dwudziestkiczwórki”. Do Piątkowskiej kursują linie 9 i 11, pierwsza od lat wożąca pasażerów na Wildę i Dębiec, druga – od marca 2005 roku – przez ul. Królowej Jadwigi do Os. Lecha. Wraz z nowym rozkładem jazdy zawieszono kursowanie tej ostatniej w sobotnie i świąteczne przedpołudnia...

16 kwietnia uruchomiliśmy na „jedenastce” trzy pociągi (11/1 – N+ND, 11/2 – 102N, 11/3 – 13N), wyjeżdżając na trasę rano. Po godzinie 14 zastąpiły nas liniowe wagony kursujące na zmianie popołudniowej.

W ramach „jedenastki” umundurowani członkowie KMPS prowadzili kwestę na rzecz ratowania zabytkowych tramwajów w Poznaniu. Do heidelberga i „szczeciniaka” jest więc o kolejne „kilka” złotych bliżej. Na naszą akcję zbiórki niezwykle pozytywnie

zareagowali Poznaniacy. Zdecydowana większość pasażerów chętnie przyłączała się do kwesty. Odpowiedzieliśmy na sporo pytań związanych nie tylko z historycznym taborem, ale i ogólnie – z komunikacją miejską w Poznaniu. Pytania dotyczyły zarówno teraźniejszości jak i historii KM w Poznaniu. To dowód na to, że mieszkańcy miasta interesują się tą tematyką. Istnieje potrzeba udzielania informacji na ten temat czy nagłaśniania takich akcji jak chociażby sobotnia „jedenastka”.

Pozytywnie zaskoczyła nas frekwencja w tramwajach – ludzi było naprawdę sporo. I choć można uznać, że to efekt po części nagłośnienia akcji przez lokalne media, to z drugiej strony podejmowane przez członków KMPS rozmowy z pasażerami pozwalają nam oszacować, iż pasażerowie wsiadali do tramwaju nie ze względu na jego wartość historyczno-muzealną, ale żeby po prostu przemieścić się z punktu A do punktu B... Pozytywnie odebrani zostaliśmy nie tylko jako obsługa linii historycznej, ale także, czy nawet przez niektórych pasażerów przede wszystkim za to... że podwozimy na zakupy czy na spacer do Parku Sołackiego... Możemy tylko się domyślać, jak pożyteczną funkcję spełnilibyśmy w razie wstrzymania ruchu i utrudnień, które mocno zachwiałyby kursowaniem linii 9... „Jedenastka” okazała się być przysłowio- wym strzałem w „dziesiątkę”. Oby jak najwięcej takich akcji w przyszłości.

Wracając na chwilę do pędzących przez osiedla i okoliczne pola bimb... Dziś mało kto wierzy w bezkolizyjną trasę tramwajową przedłużoną na przedmieścia podolańskie czy do Suchego Lasu. Ale kto wie, może kiedyś...



Debiuty... Finał.

Marcin Jurczak

Ostatni akord – krótki i dobitny. Po stopiątku, eNie i kanciaku przyszedł czas na „holendry” i „helmuty”. Zapakowani w czerwono-srebno-szary wóz numer 607 (kilka dni wcześniej przyozdobiony w nową, rodem z 614 i 674, reklamę,) zgłębialiśmy tajniki dowodzenia wagonem produkcji niemieckiej. Zgodnie z przewidywaniami okazało się, że „helmut” to, upraszczając, taki unowocześniony N...

Jazda wagonem GT6 nie nastęrczała nam większych trudności, a początkowe problemy z umiejętnym dawkowaniem siły hamowania przerobionego nastawnika wozu z Frankfurtu objawiające się pojedynczymi przypadkami przejechanych przystanków szybko zniknęły. W porównaniu do dwuocznych wozów GT6 dużo wygodniej prowadzi się jednak holenderskie wagony generacji 3G. Nastawnik jest tu dużo bardziej precyzyjny, zarówno podczas jazdy jak i hamowania.

Egzamin. O egzaminie napiszę tylko tyle, że... był. I że wkrótce liczniejsza niż dotychczas ekipa KMPS pojawi się na poznańskich torowiskach w roli motorniczych „dwójek”, „dziesiątek” czy „osiemnastek”...

10 drobiazgów

Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki

- Docierają kolejne wagony dwukierunkowe z Frankfurtu. GT8 (O) 907 powitaliśmy 22.04., 905 – 26.04., zaś 906 dotarł 04.05. nad ranem. Kolejne dwa pojazdy, 901 i 904, powinny przybyć tuż po zamknięciu tego numeru Przystanku.
- Po naprawie złamanego pantografu także wagon 506 powrócił do służby. Mamy zatem 7 combin na linii (502–507 i 509), 6

Wagonami podróżowali zarówno miłośnicy starych bimb jak i całkiem przypadkowi pasażerowie. Frekwencja była wysoka. Fot. W. Stasiewski.

aresztowanych (508 i 510–514) i jednego zabranego przez wytwórcę (501).

- Z powodu znacznego „wysypu” wynajmów zaniemogła przetwornica kanciaka. Wagon skierowano na gwarancyjne pieszcoty do S4, zaś na trasę wróciła eNka, cudem tylko wyjęta spod szpachtulek mistrzów malarskich. W momencie zamknięcia numeru w lakierowaniu znajdowała się księżniczka 102Na 71.

- Do zamknięcia numeru nie wyjechały z ZNT składy 136+137 i 290+291, oba z bajeranckimi wyświetlaczami. Za to w obroty wzięto pierwszego z ostatniej siódemki składów 105N, 206+205. Składy te przetrwały tak długo po dziadowskiej NB, jaką przeszły w 1997 roku. Niebawem czas na 194+193. Szybki i historyczny status planujemy przenieść do 98+97, starszego i ciekawszego (stara kabina w drugim wagonie).

- Klasyczne i obrzydliwe kleźmerstwo odstawia ZDE na trasie Półwiejska – AWF. Po wstawieniu kilku nowych szyn zaczęto spawać stare, powyginane S49, zmieniając je tylko tokami. W dalszym ciągu postępuje tym sposobem naprawa torów na odcinku Budziszewska – Junikowo.

- Od nocy 05.05./06.05. do 20.05. naprawa torowiska w ulicy Fredry wyśle tramwaje jeżdżących tamtędy linii dziennych na Święty Marcin i Gwara. Na Roosevelta będziemy mieli 11 linii, a na Świętym Marcinie 9. Nocka zawracać będzie na trójkącie Gajowa / Zwierzyniecka. Ktoś musiał długo myśleć jak zapewnić motorowym minimum ruchu. Puszczanie N21 dookoła przez Towarową, Most Dworcowy i Roosevelta byłoby dla nich na pewno zbyt proste.

- Od 1 kwietnia rozpoczęła kursowanie sezonowa linia autobu-

sowa P. Do jej obsługi przydzielono przegubowe ikarusy. Autobusy kursują po nowej trasie z Sierosławia do Ronda Kaponiera (a nie, jak dotychczas, do zajezdni przy ul. Kaczej, jak błędnie podaliśmy w 60. numerze Przystanku).

- W związku z remontem torowiska w Gorzowie Wielkopolskim i tamtejszymi brakami taborowymi spowodowanymi koniecznością uruchomienia taboru za tramwaj, do Kobyłej Góry oddelegowano z Poznania dwa jelicze M11 o numerach 1406 i 1478.
- Restauracja ogórka osiągnęła szczytowy poziom szypułki. Zaś ogórkowa doczepa pojechała do remontu do Laskowic.
- Pod koniec kwietnia (od 24.04. na linii), w związku z ogłoszonym przetargiem na dostawę 10 standardowych autobusów niskopodłogowych, na Kaczej objawił się testowy MAN. Pojazdowi nadano tymczasowo numer taborowy 1058. Kursował na liniach 63, 64 i 93. Testowany NL263 był pojazdem 2-drzwiowym, w pełni klimatyzowanym. Brak trzeciej pary drzwi szczególnie dał się odczuć w godzinach szczytu.

Magazyn 9285

Adam Konieczka

04.04. Na stacji Serbska zabrakło wysokiego napięcia w tatrze 409 (12/6) jadącej na Starołękę. Tymczasowo na S1 zepchnął ją skład 224+223 (16/5). W godzinach 7.21–7.55 PST była nieczynna – uwracały 4 autobusy.

04.04. Na skrzyżowaniu ulic Jana Pawła II i Baraniaka, na przejściu dla pieszych tramwaj linii 3 (stopiątki 258+257) jadący na Wilczak potrafił młodego przechodnia. Z poważnymi obrażeniami trafił on do szpitala. Przerwa w ruchu trwała kwadrans.

05.04. Awaria wewnątrz studzienek drenażowych w okolicy skrzyżowania Grunwaldzka/Cześniowska spowodowała nagromadzenie się gazów i w konsekwencji wysadzenie w powietrze betonowej pokrywy studzienki. W związku z pracami naprawczymi, prowadzonymi z udziałem pracowników MPK, w godzinach 10.14–13.40 następowały okresowe wstrzymania ruchu tramwajowego. Kursowały 3 autobusy zastępcze.

08.04. Na pętli Piątkowska zablokował się pierwszy wózek helmuta nr 657 (11/3). Po 20 minutach na pierwszy tor zepchnął go holender nr 808 (9/6). Tramwaj został odholowany do zajezdni nocą.

10.04. O godzinie 3.13 stwierdzono pożar wiaty przystankowej przy ul. Serbskiej nieopodal skrzyżowania z Połabską. Spłonęła praktycznie doszczętnie, resztki ocalili strażacy.

10.04. O godzinie 8.05 kardan przy ostatnim wózku składu 210+209 (17/3) był łaskaw się urwać. Miało to miejsce na pętli Os. Lecha. Tramwaj, po wstawieniu uszkodzonego wózka na wózek technologiczny, zjechał na S1. Do godziny 8.45 ruch był wstrzymany – kursował jeden autobus zastępczy.

14.04. Na przystanku Sielska kobietę wysiadającą z Combino nr 502 linii 14 potrafił fiat stilo. Pogotowie ratunkowe przewiozło ją do szpitala. Kursowanie bimby było wstrzymane przez 10 minut.

17.04. Zazwyczaj to pasażerowie muszą gonić autobusy, ale nie zawsze... W samo południe przystanek początkowy na pętli Sobieskiego zaszczycił neoplan 1315 (98/1). Kierowca udał się do budynku dyżurnego. Tam po chwili podbiegła kobieta informując go o stacjanym się pojeździe. Niestety, sprint drajwera okazał się niewystarczający i autobus po przejechaniu tyłem 80 metrów z otwartymi drzwiami swą podróż gwałtownie zakończył na trzech zaparkowanych pojazdach. Na szczęście uszkodzenia 1315 (zarysowania i uszkodzona lampa) oraz samochodów (wgniezione błotniki, pokrywy bagażników, zderzaków i drzwi) nie były poważne.

17.04. Wieczorem „wysmykło się” mocowanie poprzeczki sieci trakcyjnej ze ściany kamienicy przy ul. Głogowskiej 66. Po-



Fot. Maciej Rudzki.

poprzeczka ta spadła na jezdnię, na szczęście nikomu nie wyrządzając szkody. Wstrzymanie w obu kierunkach trwało kwadrans, lecz mimo to uruchomiono komunikację zastępczą. Pogotowie techniczne zabezpieczyło sieć, którą porządnie naprawiono w nocy.

19.04. Ulica Podgórna, godzina 22.14. Rozkręcona śruba na izolatorze sekcyjnym pozbawiła pantografu holendra 802 (9/6) oraz pierwszy wagon składu 124+123 (5/5) zjeżdżających w stronę Kupca Poznańskiego. Ruch przywrócono po 23 minutach – stopiątki zepchnęły holendra.

21.04. Wczesnym rankiem na pętli Plac Wielkopolski zestaw 188+187 (16/5) podjeżdżając na przystanek początkowy zahaczył o daszek straganu, lekko gnąc jego konstrukcję.

24.04. Na tymczasowym przejeździe przez tory tramwajowe na ul. Hetmańskiej w prawy bok składu 310+311 (1/5) (okolicie pierwszych drzwi) wjechał rowerzysta, po czym oddalił się z miejsca zdarzenia. Uszkodzeń tramwaju nie odnotowano.

25.04. Jadący na Ogrody skład 108+109 (17/7) na ul. Dąbrowskiego przy skrzyżowaniu z Szamotulską najechał na usiłującego skręcić w lewo poloneza trucka, co zaowocowało wepchnięciem go na dwa inne samochody jadące z przeciwka. W tramwaju zbił się tylko kłosz światła odblaskowego, samochody zostały nieco porysowane i powginane.

29.04. Na zwrotnicy wjazdowej pętli Ogrody drugim wózkiem wykoleił się helmut 689 (7/6). Tram 123 wciągnął go w tory, po czym zjechał na Madalinę na kontrolę. Od 13.04 do 13.18 ruch był wstrzymany – bimby kursowały zmienionymi trasami.

30.04. Pod wieczór na przystanku AWF (kierunek Górna Wilda) na dobre stanęła tatra nr 404 (12/2). Uszkodził się centralny przekształtnik. Przy próbie zepchnięcia przez skład 134+135 (6/2) okazało się, że zatarła się pierwsza oś wózka B. Dźwig wstawił więc tatrę na piasku, co umożliwiło zepchnięcie (choć z perturbacjami w postaci samoczynnie hamującego wózka C) do zajezdni. Wstrzymanie trwało przeszło godzinę, zastosowano objazdy, a od AWF-u jeździły 3 zatramwaje – 2 do Dębca i jeden do Kaponiery.

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
E-MAIL REDAKCJI: zul@hot.pl
REDAKTOR NACZELNY: Adam Białas
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandoz, Tomasz Gieżyński,
Jan Gosiewski, Marcin Jurczak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann
SKŁAD: Adam Konieczka

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.