

Autobus hybrydowy Solaris Urbino 18 we flocie pojazdów MPK Poznań Pierwsi w Polsce!

Robert Bartkowiak



Poznań to ósme miasto w Europie, które zdecydowało się na zakup hybrydowego przegubowca produkowanego w Bolechowie.

Fot.: Marcin Nader

Solaris Urbino 18 Hybrid to pojazd komunikacji miejskiej, który powstał przede wszystkim z myślą o otaczającym nas środowisku. Jego flagowym zadaniem jest zmniejszenie zużycia paliwa, a także emisji szkodliwych gazów, co pozytywnie odbija się na wizerunku firm transportowych. Jest to produkt z górnej półki, którego zalety dostrzegali już mieszkańcy Drezna, Lipska i Bochum w Niemczech oraz Lenzburgu w Szwajcarii. To właśnie na ulicach tych miast można spotkać autobus hybrydowy z podpoznańskiej fabryki autobusów miejskich Solaris. W realizacji są jeszcze kontrakty z przewoźnikami z Bremy, Monachium oraz Hanoweru. Kolejnym miastem (ósmym z kolei), który dołączy do szczęśliwego grona posiadaczy autobusu Solaris Urbino 18 Hybrid jest właśnie Poznań. Jest to pierwsze zamówienie pojazdu tego typu przez polskiego odbiorcę.

Warto dodać, że firma Solaris Bus & Coach z siedzibą w podpoznańskim Bolechowie jako pierwszy producent w Europie rozpoczęła seryjną produkcję oraz sprzedaż autobusów wykorzystujących napęd hybrydowy. Premiera tego niezwykłego pojazdu odbyła się we wrześniu 2006 roku podczas targów pojazdów użytkowych w Hanowerze, które skupiają setki

wystawców z różnych krajów. Solaris Urbino 18 Hybrid, mimo swojej stosunkowo krótkiej kariery, jest laureatem licznych konkursów w branży autobusowej i nie tylko. Do najważniejszych należy złoty medal dla najlepszego produktu przyznany podczas targów Transportu Publicznego Transexpo w Kielcach w październiku 2006 roku. W listopadzie minionego roku magazyn branżowy „Design News Polska” przyznał grupie inżynierów firmy Solaris, którzy pracowali nad projektem hybrydy, tytuł konstruktorów roku za opracowanie i wdrożenie do seryjnej produkcji innowacyjnego autobusu hybrydowego. Natomiast w lutym bieżącego roku firma Solaris Bus & Coach wspólnie z Politechniką Poznańską otrzymała główną nagrodę w konkursie Marszałka Województwa Wielkopolskiego „I – Innowacja wielkopolska” za opracowanie i wykorzystanie w autobusie miejskim napędu hybrydowego.

Historyczna chwila

Podpisanie umowy na dostawę jednego autobusu hybrydowego Solaris Urbino 18 Hybrid miało miejsce w dniu 31 marca 2008 roku. Podczas konferencji prasowej przedstawiono wszystkie zalety ekologicznego pojazdu marki Solaris oraz nadzieje, jakie z zakupem wiąże Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu. Podpisy pod umową złożyli: pani Solange Olszewska – wiceprezes firmy Solaris Bus & Coach, pan Wojciech Tulibacki – dyrektor naczelny MPK Poznań oraz pan Krzysztof Książyk – dyrektor przewozów autobusowych MPK Poznań. Na koniec pani Olszewska przekazała przedstawicielom przewoźnika dwa zielone jamniki-maskotki z dwoma niebieskimi serduszkami symbolizującymi dwa rodzaje napędu – silnik spalinowy oraz elektryczny. Pojazd będzie kosztował ponad 1,5 miliona złotych. Zakup autobusu hybrydowego jest możliwy dzięki pomocy Urzędu Miasta Poznania oraz współpracy z Gminnym Funduszem Ochrony Środowiska, skąd udało się zdobyć dofinansowanie. Część kosztów pokryje fundusz, reszta kwoty będzie pochodziła z budżetu MPK Poznań.

Jak to działa?

Nikogo chyba nie trzeba przekonywać, że zastosowanie napędu hybrydowego w autobusie miejskim Solaris Urbino 18 Hybrid to rozwiązanie innowacyjne. Podczas projektowania pojazdu firma Solaris zdecydowała się wykorzystać doświadczenie w dziedzinie autobusów



Rewolucyjna technologia napędu nie zmienia zasadniczo funkcjonalności autobusu – nadal mamy do czynienia z 18-metrowym, całkowicie niskopodłogowym autobusem przegubowym.

Fot.: Marcin Nader

hybrydowych firmy Allison Transmission, która jest częścią globalnego koncernu General Motors. Na ulicach Stanów Zjednoczonych można już spotkać ponad 200 pojazdów jej produkcji. Zdaniem przedstawicieli SB&C była to najlepsza propozycja z dostępnych na rynku.

Układ hybrydowy firmy Allison jest systemem, który łączy pracę silnika spalinowego z napędem elektrycznym. Dzięki zaawansowanemu sterowaniu silnik pracuje cały czas w optymalnych dla siebie obrotach, zaś nadwyżka jego mocy ładuje baterie podczas jazdy. Zastosowanie takiej technologii pozwala również na odzyskiwanie energii pochodzącej z hamowania pojazdu, skumulowanie jej w specjalnych bateriach umieszczonych na dachu autobusu oraz ponowne wykorzystanie do przyspieszania Solarisa Urbino 18 Hybrid. Dlatego im częściej hybryda hamuje, tym większy jest z niej pożytek. Jak łatwo zauważyć, w warunkach miejskich autobus jedzie po to, by znowu się zatrzymać na przystanku, na światłach lub by przepuścić innego uczestnika ruchu drogowego. Dlatego pojazd hybrydowy tak świetnie nadaje się do ruchu w zatłoczonym mieście.

Dieslowską część napędu stanowi silnik firmy Cummins w wersji 340-konnej o pojemności 8,9 litra lub w wersji 250-konnej o pojemności 6,7 litra. Drugim z ważnych elementów napędu jest system E⁵⁰ firmy Allison Transmission. Początkowo napęd hybrydowy umieszczono w pierwszym członie autobusu przegubowego za nadkolem po lewej stronie, naprzeciwko drugich drzwi. Dzięki temu uzyskano nawet 53+1 miejsc siedzących. Łącznie liczba pasażerów, jaka zmieści się w Solarisie Urbino 18 z napędem hybrydowym, oscyluje w granicach 161 osób. Oczywiście wszystko zależy od tego, jaką opcję wybierze klient. Zamontowanie hybrydowego systemu napędowego w pierwszym członie spowodowało, iż napęd przenoszony jest na drugą (środkową) oś autobusu. Elementami uzupełniającymi system hybrydowy są umieszczone na dachu baterie i inwerter. Taki rozkład masy w Solaris Urbino 18 Hybrid powoduje optymalne rozłożenie siły nacisku na osie.

Kolejnym ważnym elementem centralnego systemu hybrydowego, w którym odbywa się sumowanie momentu silnika spalinowego i elektrycznego, jest napęd E^V. Składa się on między innymi z 2 silników elektrycznych, 2 synchronicznych sprzęgieł oraz 3 przekładni planetarnych. Moduł E^V wygląda jak tradycyjna skrzynia biegów.

Jednostkę sterującą tworzą 2 moduły sterujące firmy Allison serii 1000/2000. Rolą pierwszej jednostki jest kontrolowanie i zarządzanie pracą napędu hybrydowego, zaś druga odpowiada za współpracę z innymi układami pojazdu. Jest to ostatni tak ważny element układu hybrydowego.

Odpowiednio przetworzona energia, uzyskiwana w wyniku nadwyżki mocy w pracy diesla oraz procesu hamowania, trafia do specjalnych baterii, umieszczonych na dachu autobusu. Baterie nie wymagają żadnego doładowywania z zewnętrznych źródeł energii. Komplet baterii niklowo-metalowo-wodorowych NiMH o wadze

Kto za to płaci?

Gminne i powiatowe fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej są powoływane na mocy ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Miasto Poznań, jako gmina i jednocześnie powiat grodzki, zarządza zarówno funduszem gminnym, jak i powiatowym. Wydatki GFOŚiGW oraz PFOŚiGW są każdorazowo zatwierdzane uchwałą Rady Miasta Poznania.

Zgodnie z art. 406 i 407 ustawy Prawo Ochrony Środowiska, środki gminnych i powiatowych funduszy przeznacza się m.in. na:

- edukację ekologiczną oraz propagowanie działań proekologicznych i zasady zrównoważonego rozwoju,
- przedsięwzięcia związane z ochroną przyrody, w tym urządzanie i utrzymywanie terenów zieleni, zadrzewień, zakrzewień oraz parków,
- przedsięwzięcia związane z ochroną powietrza,
- przedsięwzięcia związane z ochroną wód,
- wspieranie ekologicznych form transportu.

Projekt „Zakup, promocja i eksploatacja autobusu o napędzie hybrydowym”, przedłożony przez MPK Poznań Sp. z o.o., otrzymał na mocy Uchwały nr XXXII/303/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lutego 2008 roku w sprawie zatwierdzenia projektu zestawienia przychodów i wydatków Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu na rok 2008 wsparcie w wysokości 350 tys. zł (z zastrzeżeniem, że dotacja nie może przekroczyć 25% całkowitej wartości projektu).

Korzystanie ze środków GFOŚiGW nakłada na beneficjenta obowiązek publicznego informowania o wsparciu otrzymanym ze środków funduszu ochrony środowiska będącego w dyspozycji Miasta Poznania.

**Opracowanie: Jan Gosiewski,
na postawie: <http://www.poznan.pl/wos>**

410 kg ma żywotność około 6-7 lat – w zależności od charakterystyki jazdy autobusem.

Nasza hybryda będzie miała jednak budowę trochę zmodyfikowaną w porównaniu do swoich braci, już jeżdżących w Europie. Przede wszystkim zrezygnowano z silnika umieszczonego naprzeciw drugich drzwi, za nadkolami, przenosząc go na tył autobusu jako silnik wieżowy (stojący). Firma Solaris Bus & Coach chciała w ten sposób sprawić, by odbiorca pozornie nie odczuwał zmian w stosunku do zwykłego autobusu miejskiego Urbino z napędem diesla. Cały osprzęt znajdujący się z przodu autobusu na dachu przeniesiono na tył pojazdu i obudowano w taki sam sposób jak przy Solarisach Trollino trzeciej generacji. Poznańska hybryda będzie bardzo zbliżona do tej, którą niedawno otrzymało przedsiębiorstwo z Niemiec – BSAG Bremen.

Jakie są jego zalety?

Hybrydowy napęd Solarisa Urbino 18 Hybrid to połączenie technologii tradycyjnego silnika spalinowego diesla z silnikami elektrycznymi. Korzyści, które wypływają z zastosowania takiego rozwiązania w autobusie miejskim są różnorakie. Przede wszystkim powoduje to zmniejszenie zużycia paliwa od 15 do 30%, a co za tym idzie, redukuje emisję dwutlenku węgla do atmosfery (odpowiedzialnego za efekt cieplarniany). Jest to bardzo ważny aspekt dla przedsiębiorstw, które chcą ograniczyć ilość spalane go paliwa, tym samym poprawiając stan miejskiego powietrza (MPK Poznań zużywa rocznie około 9 milionów litrów paliwa). Z rury wydechowej wydobywa się również mniej szkodliwych cząstek NOx – o około 10 do 39% oraz cząstek stałych w spalinach – o 51-97%, w porównaniu do zwykłego autobusu z napędem diesla. Silnik emituje zdecydowanie mniej hałasu zarówno na zewnątrz, jaki i do wewnątrz pojazdu. Proces hamowania odbywa się przy udziale silnika elektrycznego, który w tym samym czasie pracuje jako generator prądu, dzięki czemu energia powstająca w wyniku hamowania pojazdu hybrydowego jest gromadzona w specjalnych bateriach. Dzięki temu autobus wymaga rzadszej wymiany tarcz i okładzin hamulcowych. Autobus hamuje automatycznie gdy kierowca spuści nogę z pedału jazdy. Dodatkowo siłę hamowania można regulować na pulpicie w kabinie kierowcy. Mniej intensywne prace silnika diesla wpływają na rzadsze wymiany oleju. Wszystkie te czynniki powodują obniżenie kosztów eksploatacji takiego pojazdu. W porównaniu do autobusu zasilanego gazem ziemnym (CNG – compressed natural gas), który poznański przewoźnik testował w sierpniu 2006 roku w warunkach miejskich, nie generuje to dodatkowych nakładów finansowych. Chodzi tu głównie o budowę stacji szybkiego tankowania, która jest niezbędna przy eksploatacji większej ilości autobusów na gaz ziemny. Pod tym względem, a także pod wieloma innymi, autobus hybrydowy jest o niebo lepszy.

W niedalekiej przyszłości

Rok 2008 w Poznaniu to „Rok Klimatu i Środowiska”. Kulminacyjnym momentem obchodów będzie organizowana w Poznaniu w dniach od 1 do 12 grudnia 2008 roku Konferencja Stron Konwencji Klimatycznej ONZ, czyli największe spotkanie dotyczące zmian klimatu na świecie. Dlatego zbieżność terminu zakupu autobusu hybrydowego nie jest przypadkowa, gdyż zostanie on zaprezentowany wszystkim uczestnikom



Uroczyste podpisanie umowy na zakup hybrydy miało miejsce 31 marca b.r. Na zdjęciu: wiceprezes Solaris Bus & Coach, Solange Olszewska i dyrektor naczelny MPK Poznań Sp. z o.o., Wojciech Tulibacki.

Fot.: Robert Bartkowiak

konferencji jako ten autobus miejski, który jest przyjazny naszemu środowisku i klimatowi.

Choć weźmie on udział w obchodach „Roku Klimatu i Środowiska”, to do Poznania dotrze już w październiku bieżącego roku, do zajezdni autobusowej przy ulicy Warszawskiej. Nowy pojazd będzie eksploatowany na różnych liniach obsługiwanych przez wydział A-1, by móc sprawdzić pojazd w każdych warunkach. W grę wchodzi szczególnie główne linie autobusowe obsługiwane pojazdami przegubowymi, tj. 51, 74, 76 oraz 82 (niewykluczone są także inne). Solaris Urbino 18 Hybrid na swój pokład będzie mógł zabrać ponad 140 pasażerów. Dodatkowo drzwi autobusu będą wyposażone w specjalne listwy, które uniemożliwią dostanie się do pojazdu większej ilości kurzu z zewnątrz. W planach jest także zakup kolejnych 30 pojazdów tego typu – jeśli uda się na nie zdobyć dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej. Czy tak się stanie, czas pokaże.

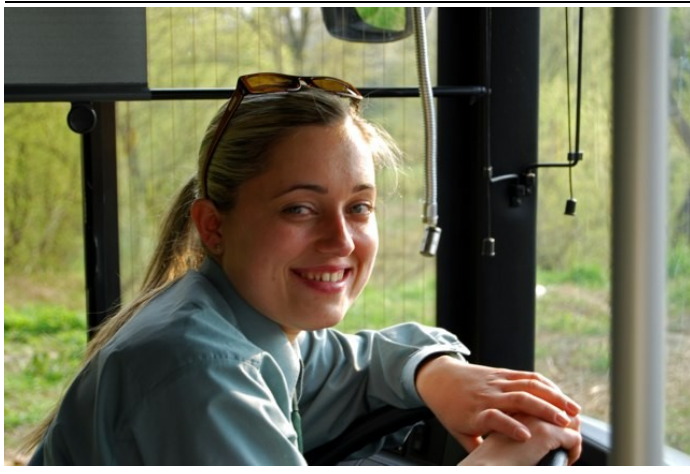


Od standardowego przegubowca hybrydę odróżnia między innymi dodatkowy „garb”, skrywający elementy układu napędowego.

Fot.: Solaris Bus & Coach

Pierwsza kobieta w elitarnym gronie kierowców jelcza 043 Caro Z miłości do autobusów

z Izabelą Wojciechowską, kierowcą MPK Poznań Sp. z o.o., rozmawia Łukasz Bandosz



Skąd u Ciebie tak „nietykowa” pasja?

Już od najmłodszych lat interesowałam się wszelkimi pojazdami. Pasją do autobusów zaraził mnie mój ojciec, który również (tak jak i ja dzisiaj) obok pracy zawodowej w wolnych chwilach i w trakcie urlopu zasiadał za kierownicą autobusu. Gdy byłam mała, zabierał mnie na większość swoich autobusowych wypraw, dzięki czemu zwiedziłam całą Polskę i wiele zakątków Europy. Razem z ojcem naprawiałam samochód, wymieniałam koła, chodziliśmy na wystawy – targi samochodowe, odwiedziliśmy fabryki autobusów.

W wieku lat 17 zdałam egzamin na prawo jazdy kategorii B. W obecnej chwili mam wszystkie kategorie prawa jazdy. Od 2000 r. jestem instruktorem nauki jazdy, a od zeszłego roku posiadam uprawnienia do egzaminowania.

A dlaczego zdecydowałaś się podjąć pracę w MPK?

Dzięki temu zajęciu mam ciągłą styczność z autobusami, mogę doskonalić swoje umiejętności, pokonywać kolejne wyzwania. Cieszę się również z faktu, że poznałam drugą stronę medalu – jako pasażer nie byłam świadoma w jaki sposób moje zachowanie może utrudniać pracę kierowcy lub motorniczego. Dziś jeszcze bardziej doceniam ich wysiłek.

Cudowne w tej pracy jest to, iż każda godzina przynosi coś nowego, nic dwa razy się nie zdarza. Nigdy nie wiemy, co czeka nas za kolejnym zakrętem. To daje człowiekowi pozytywną energię i nie daje szansy na nudę. Trzeba być czujnym i mieć refleks, być spokojnym i opanowanym. A każdy mimo wszystko nieunikniony stres rekompensuje uśmiech wysiadającego pasażera i słowa „Czułem / czułam się z Panią bardzo bezpiecznie. Szerokiej drogi!” A te słowa zdarzają się często.

Czy łatwo być kobietą kierowcą?

W poznańskim MPK za sterem autobusu jeździ aktualnie 8 kobiet. Myślę, że przełamujemy stereotyp. Kiedy rozpoczynałam pracę jako pierwsza kobieta, słyszałam komentarze „nie rób tego, stracisz swoją kobiecość”, „ja bym mojej żonie nie pozwolił na taką pracę”. Zdarzały się sytuacje, gdy podejmowano negatywne

dla mnie decyzje, dla których z mojego punktu widzenia jedynym uzasadnieniem był fakt, że jestem kobietą. Nie zrażały mnie trudności i złośliwe docinki niektórych kierowców – prędzej czy później spotykałam ludzi, którzy korygowali te decyzje, wspierali mnie i dawali zielone światło do działania.

A jak reagują na kobiety-kierowców pasażerowie?

Pasażerowie? Bardzo często podchodzą do mnie kobiety i gratulują, życzą powodzenia, mówią „Tak trzymać! Kobiety górą!”. Starsi panowie – konserwatyści – kręcą głowami, twierdzą, że nic z tego nie będzie, to nie jest dobre, że kobieta ma ich wieść. Mimo tego nie rezygnują z podróży i wsiadają do mojego autobusu. Często wysiadając informują, że nie było źle. Natomiast młodzi mężczyźni na ulicach i w samochodach pokazują mi palcami, kiwają, pokrzykują, wyrażają zarazem zaskoczenie, jak i aprobatę.

Dlaczego akurat ogórek?

Od dnia, kiedy zobaczyłam czerwony zabytkowy autobus na poznańskich uliczkach, zapragnęłam zasiąść za jego kierownicą. Gdy próbowałam przekonać współpracowników, że jestem stworzona do tego autobusu, usłyszałam: „Dziewczyno, kup sobie zielonego ogórka, oberz, pokrój, osól, dolej śmietany i zjedz. To powinno Ci wystarczyć. Nie dasz rady poprowadzić tego wozu. Wielu mężczyzn by tego nie zrobiło”. I wówczas opiekun tego autobusu – Pan Zygmunt – uwierzył we mnie, dał mi szansę, poświęcił wiele czasu i nauczył mnie techniki kierowania tym pojazdem. I tak z czasem poczułam się przyjęta do naszego *Ogórkowego Grona*.

Ogórek „od święta” – a czym jeździsz na co dzień?

Miałam okazję prowadzić różne autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego i wyrażam zrozumienie, że przez wiele lat nie było tu miejsca dla kobiet kierowców. Ikarusy z manualną skrzynią biegów są o wiele trudniejsze w obsłudze niż nowsze od nich neoplany i solarisy. Bez wątpienia największą radość i satysfakcję, obok prowadzenia *ogórka*, daje mi jazda 18-metrowymi autobusami przegubowymi.

Dziękuję za rozmowę i życzę szerokiej drogi!



Fot.: 2*Adam Werczyński

Ruszyły linie turystyczne: tramwajowa, autobusowe i Kolejka Parkowa Maltanka Inauguracja sezonu

Błażej Brzycki



Fot.: Bartosz Kopeć

W niedzielę 20 kwietnia, po zimowej przerwie, na ulice Poznania wyruszyły linie turystyczne. Podobnie jak w zeszłym roku, zerówka i setka rozpoczynają kursy o godzinie 13, 14, 15, 16 i 17. Tego dnia do obsługi linii tramwajowej przygotowano trzy wagony: N+ND 602+456, 102N 1 oraz 102Na 71. Już przed godziną 12 ustawiono je wszystkie przed halą na ulicy Gajowej, gdzie dumnie prezentowały się przechodniom i pierwszym klientom. Przed godziną 13 dołączył do nich również jelec RT0 1679, który tradycyjnie już obsługuje linię 100.

Punktualnie o godzinie 13 wagon typu N oraz *ogórek* wyruszyły w pierwszy kurs. Autobus – podobnie jak w zeszłym roku – wykonuje kurs do Maltanki, która po zimowej przerwie i remoncie torowiska zaczęła kursować w sobotę. Nowości czekają natomiast pasażerów zerówki. Kursy o 13 i 15 obejmują wizytę w Muzeum Komunikacji Miejskiej przy ulicy Głogowskiej. Następnie ulicami Hetmańską, Reymonta, Przybyszewskiego (po nieużywanym liniowo łuku), Dąbrowskiego, Kraszewskiego oraz Zwierzyniecką tramwaj wraca na ulicę Gajową. Dzięki takiemu zabiegowi poznaniacy mogą spędzić więcej czasu w Muzeum, a zerówka zawsze wraca na Gajową przed pełną godziną. Umożliwia to przesiadki na autobus linii 100.

O godzinie 14 i 16 w miasto wyjechała Księżniczka, debiutując tym samym na liniach turystycznych, po półrocznym remoncie w zakładach Modertransu. I tu kolejna nowość – podczas tych kursów zerówka zawija do obchodzącej w tym roku 60. urodziny zajezdni przy ulicy Madalińskiego. Tramwaj z Gajowej ulicą Głogowską i Hetmańską dociera do bram zajezdni S-2, gdzie konduktor opowiada o historii tego obiektu. Następnie przez Wilkę, Królowej Jadwigi i Jana Pawła II zerówka dociera do nowej trasy przez most św. Rocha, gdzie konduktor zaznajamia pasażerów z nowinkami

zastosowanymi na tym odcinku poznańskich żelaznych szlaków.

W ostatni kurs – o godzinie 17 – na trasę ponownie wyjechała eNka. Tradycyjnie cieszyła się ona największym zainteresowaniem pasażerów, wzbudzała zachwyt i przypominała stare dobre czasy. Kurs ten

zgrupował również największą liczbę pasażerów. Atrakcyjność zerówki o tej godzinie na pewno podnosi możliwość zwiedzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej oraz przejazdu starą *bimbą* dzielnicami położonymi na obu brzegach Warty. W Muzeum z okazji 110-lecia Tramwajów Elektrycznych prezentowana jest specjalna wystawa zdjęć taboru tramwajowego od 1898 roku. Warto dodać, że konduktorzy, oprócz mundurów, posiadają już również torby konduktorskie. Pierwsza turystyczna niedziela nie cieszyła się dużym zainteresowaniem poznaniaków. Należy mieć jednak nadzieję, że z czasem pasażerów przybędzie, biorąc w szczególności pod uwagę to, że ceny biletów pozostały bez zmian, a oferta biletu dziennego stanowi dużą zachętę do spędzenia niedzieli z MPK.

Bieżące informacje o dodatkowych atrakcjach na liniach turystycznych:

www.kmps.org.pl



Fot.: Robert Bartkowiak

Najciekawsze wstrzymania lutowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

01.02. 7/2 656. Pięć minut wstrzymania (8.26-8.31) zagwarantował wiszący na sieci trakcyjnej karton. Zatrzymujący się na przystanku przed rondem Starołęka *helmut* (kierunek: Zawady) zaplątał się ślizgami pantografu w wiszące na sieci opakowanie, co spowodowało zaizolowanie – a w rezultacie unieruchomienie – pojazdu. Po kilkukrotnym opuszczeniu i podniesieniu pantografu karton udało się usunąć, a pojazd ruszył w dalszą drogę.

03.02. 11/1 655. Do pożaru wagonu doszło na trasie Piątkowskiej. Na przystanku Klin nieznanymi sprawcami zaciągnęli hamulec awaryjny i wysiedli. Motorniczy kontynuował jazdę do przystanku Nad Wierzbakiem, skąd zgłosił pożar w tylnej części wagonu. Po odblokowaniu hamulca przez pracownika pogotowia technicznego ruch wznowiono. Tramwaj pozostał na trasie, straż pożarną odwołano. Wstrzymanie ruchu: 9 minut.

05.02. 4/2 246+245. Do bójki kontrolerów biletowych z pasażerem doszło na przystanku Małe Garbary. Agresywny pasażer awanturował się w tramwaju jadącym w kierunku Starołęki, mimo że przewaga liczebna kontrolerów był znaczna (4 osoby). Kontrolerzy wezwali policję, motorniczy zadzwonił na Forteczną... a dopiero po 15 minutach (gdy już wszystkie inne służby dawno o zdarzeniu wiedziały) informacja o wstrzymaniu dotarła do Centrali Nadzoru Ruchu. Punktualnie o 19.45, po 19 minutach postoju, pasażer został wyprowadzony z tramwaju przez policję.

06.02. linia 3. O godzinie 3.50 CNR otrzymała informację, że zwrotnica na ul. Strzeleckiej przed Królowej Jadwigi (węzeł AWF) jest niesprawna mechanicznie i musi być w szybkim trybie wymieniona na nową. Usterkę stwierdzono podczas nocnej naprawy tej zwrotnicy. Od rana przejazd przez feralny mechanizm odbywał się przy asekuracji pracowników pogotowia technicznego, po 9 rano zmieniono jednak trasę linii 3, która kursowała ul. Podgórną i przez most Rocha do Starołęki (powrót bez zmian), a zwrotnica przy AWF-ie została na stałe zablokowana w pozycji „w prawo”. Następnego dnia około godz. 4.30 CNR otrzymała ponowne zgłoszenie – o tym, że wymieniony napęd jest sprawny mechanicznie i elektrycznie – linia nr 3 mogła zatem powrócić na swoją trasę.

08.02. 55/1 1801. Zalasewo c.d. Wskutek parkowania samochodów osobowych na pętli Zalasewo doszło do zablokowania się autobusu przegubowego linii 55. Podczas wymijania pojazdów doszło do „złamania się” przegubowca i zaklinowania. Autobus stał na pętli łącznie 18 minut (21.40-21.58), uniemożliwiające przejazd *puszki* odjechały (a po nich autobus) przed przyjazdem służb NN.

12.02. 15/2 126+125. O godz. 13.45 w tramwaju linii 15 miało miejsce rozpylenie gazu. Pojazd stał wówczas na przystanku Słowiańska – jadąc w stronę Budziszynskiej. Na miejsce przybył radiowóz policji, którego funkcjonariusze ujęli dwóch sprawców. Podejrzani pod wpływem alkoholu przewiezieni zostali



02.02 11/3 685. Siedemnaście minut postoju spowodował *helmut* z Madaliny, który w sobotni poranek – o godz. 8.44 – raczył połamać pantograf wjeżdżając na rondo Kaponiera. Na czas zabezpieczenia połamanego odbieraka zaistniała konieczność wyłączenia napięcia w sieci, następnie tramwaj skoplowano ze stojącym jako pierwszy we wstrzymaniu 13/4 288+289 i madalińsko-forteczkański *trójskład* mógł zjechać do zajezdni na Wildzie.

Fot.: Marcin Jurczak (motorniczy wagonu 685)

do izby wytrzeźwień. Tramwaj po przewietrzeniu kontynuował jazdę z pasażerami.

14.02. 11/2 802. Wszystko się może zdarzyć... w wagonie holenderskim. Podczas zjazdu tramwajem do zajezdni z os. Lecha doszło do samoistnego urwania się uchwytu gaśnicy znajdującej się w kabinie. Ciężki element spadł na rękę motorniczego, uderzając go w nadgarstek. Motorniczy po wizycie w szpitalu został zwolniony do domu – stwierdzono stłuczenie lewej ręki z zaleceniem leczenia u lekarza rodzinnego. Zdarzenie miało miejsce na moście Dworcowym.

18.02. 55/3 1820. Tym razem udało się ukarać kierowców, którzy zablokowali przejazd dla autobusów linii 55. Aż 32 minuty (19.40-20.12) stał przegubowy przejazd przez końcówkę autobusową. Z tej okazji ukarano dwóch kierujących pojazdami – otrzymali mandaty za blokowanie przejazdu.

25.02. 7/1 671. Krótco po godz. 5 rano doszło do wykolejenia *helmuta* skręcającego z Dąbrowskiego w Przybyszewskiego. Pierwszy wózek tramwaju wypadł z torów, przejechał przez wydzielone torowisko, pas zieleni i zatrzymał na pasie ruchu ul. Przybyszewskiego. Ruch został wznowiony o godz. 7.35 (wstrzymanie: 2,5 godziny) – wcześniej dwukrotnie wyłączano napięcie w sieci w celu wstawienia na torowisko uszkodzonego wagonu. Przyczyną wykolejenia było ciało obce (prawdopodobnie śruba) w rowku prawej szyny tramwajowej – które „wysadziło” tramwaj w powietrze.

Linie kursujące na Ogrody kierowano objazdami, na odcinku od pętli do ronda Kaponiera kursowały autobusy „za tramwaj”. Pogotowie techniczne naprawiło uszkodzoną linkę naciagową sieci, tramwaj zepchnięto (połamany pantograf) do zajezdni.

Z archiwum niskiej podłogi – siemens Combino

12.02. 14/2 510. Na przystanku Most Teatralny (wjazd na PST) doszło do uszkodzenia II drzwi combino. Po kilkunastu minutach walki z mechanizmem motorniczy zgłosił się do Centrali, ostatecznie po doraźnej naprawie dokonanej przez pracowników ZSR tramwaj pozostał na linii. Wstrzymanie ruchu trwało łącznie aż 35 minut (16.35-17.10).

16.02. 15/5 512. Dziewięć minut wstrzymania ruchu (16.27-16.36) zapewnił pasażerom wagon Combino wskutek błędu załączania jazdy. Pojazd po doraźnej naprawie skierowany został z Jeleniogórskiej przez Budziszyską do zajezdni Głogowska – gdzie dotarł o własnych siłach.

27.02. 14/7 511. Brak możliwości otwarcia drzwi tramwaju spowodował czterominutowy postój wagonu Combino (Głogowska/Załęże, kier. SOB). Po naprawie motorniczy został na trasie – była to prawdopodobnie najszybsza interwencja „techników” w tym miesiącu.

Z archiwum niskiej podłogi – tatra RT6N1

14.02. 12/6 409. 22 minuty wstrzymania (od 7.36) zafundował wagon 409. Na ul. Roosevelta – pomiędzy rondem Kaponiera a mostem Dworcowym – miała miejsce awaria rozruchu, która unieruchomiła wagon. Ostatecznie (ze względu na brak możliwości naprawienia pojazdu), tramwaj został zepchnięty na zajezdnię Głogowska przez wagon 904 na linii 28/1.

21.02. 12/1 406. Punktualnie o 20.00 zaniemogła tatra nr 6 – na ul. Roosevelta przed rondem Kaponiera (kierunek: Starołęka). Przyczyną postoju była awaria układu wysokiego napięcia. Zanim skoplowano tatrę ze stojącym za nią wagonem 514 linii 14/6, pojazd udało się uruchomić i RT6N1 – eskortowana przez ZSR i przygotowany do koplowania wóz 514 – zjechała do zajezdni Głogowska. We wstrzymaniu (17 minut) stał jeden tramwaj, pozostałe pojazdy kierowano objazdami przez Ogrody i Gwarną.

22.02. 12/4 409. Na PST Lechicka doszło do 6-minutowego (16.45-16.51) wstrzymania spowodowanego awarią wózka C. Pojazd zjechał przez os. Sobieskiego do zajezdni Forteczna o własnych siłach – jeszcze przed przyjazdem służb NN.

23.02. 12/5 410. 23 minuty stały tramwaje na skrzyżowaniu ul. Towarowej i Wierzbętic – ze względu na awarię wagonu 410. Przyczyną unieruchomienia tramwaju okazał się brak rozruchu – niskopodłogowiec zepchnięty został do macierzystej zajezdni przy pomocy 6/7 148+149. Ruch wznowiono o 11.32.

24.02. 12/1 405. Pół godziny wstrzymania (od 13.49) spowodował zanik wysokiego napięcia w tramwaju linii 12. Pojazd unieruchomiony został przy dworcu PKS – jadąc w stronę os. Sobieskiego. Tramwaj zepchnięto na zajezdnię Głogowska za pomocą *tarczowca* linii 6/2 (228+227).

24.02. 12/1 410. Nie był to szczęśliwy dzień dla motorniczego z Fortecznej. Po wymianie wagonu

kolejna tatra zaniemogła krótko przed godziną 17 (i znowu na pół godziny). Po prowizorycznej naprawie (przez pracowników ZSR i FPS), tramwaj zjechał o własnych siłach do zajezdni Forteczna. Zdarzenie miało miejsce na ul. Starołęckiej – na czas usuwania awarii ruch kierowano na pętlę Stomil. Awaria: przekąźnik NN.

24.02. 12/1 405. Motorniczy z Fortecznej wyjechał z zajezdni naprawionym wagonem 405... by zepsuć się po godzinie 18 na PST Kurpińskiego (kierunek: Starołęka). Wskutek awarii ładowania filtra nastąpiła konieczność zepchnięcia tramwaju do zajezdni Głogowska (przez skład 208+207 linii 15/4). Wstrzymanie ruchu: 28 minut.

25.02. 12/1 410. Dwunastki pierwszej ciąg dalszy. Podczas wykonywania pierwszego kursu tramwaj zaniemógł przy AWF-ie (o 4.17). O 4.55 ruch wznowiono – tramwaj zepchnięty został na zajezdnię Głogowska przez skład 330+331 linii 3/5. Awaria – brak rozruchu.

25.02. 12/6 409. Awaria wózka C spowodowała 12-minutowe wstrzymanie na trasie PST (na wysokości ul. Norwida). Pojazd po doraźnej naprawie zjechał do zajezdni – ruch wznowiono o 19.23.

26.02. 12/3 410. Zanik jazdy spowodował unieruchomienie pojazdu pomiędzy Serafitkiem a AWF-em. Przyczyną 21-minutowego wstrzymania ruchu był zanik jazdy. Tramwaj zepchnięty został do zajezdni Głogowska przez... 3/5 330+331.

27.02. 12/6 410. Oberwany kłoc hamulca szynowego prawej strony I wózka stał się przyczyną 27-minutowego wstrzymania ruchu na skrzyżowaniu Towarowej i Wierzbętic (kierunek: Starołęka). Po odcięciu śrub mocujących tramwaj zjechał do zajezdni o własnych siłach – ruszając z miejsca punktualnie o godzinie 18.00.

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Marcin Jurczak, Jędrzej Nowak




Na ul. Głogowskiej, pomiędzy Potworowskiego a Stablewskiego, pojawiła się biała linia ciągła oddzielająca torowisko od jezdni. To dobry znak – taka linia może mieć kluczowe znaczenie przy wyjaśnianiu przyczyn kolizji, których w tym miejscu nie brakuje (warto wspomnieć chociażby przytarcie mercedesa Sprintera i składu 194+193 po Katarzynie 2007).






O trzydrzwiowego MAN-a NL202 wzbogacił się luboński Translub. Autobus pochodzi z lotniska w Hanowerze, u podpoznańskiego przewoźnika otrzymał numer 110.




Nocami łatane są będące w karygodnym stanie szyny w obrębie głowicy rozjazdowej ronda im. Jana Nowaka-Jeziorańskiego od strony Junikowa, a także pojedyncze kawałki pomiędzy Bułgarską a Babimojską. Załatano także „dziurę” na ul. Królowej Jadwigi (odcinek Półwiejska – AWF) – przed którą co rozsądniejsi motorniczowie zwalniali do 20-25 km/h. Zostawiono niestety (choć od wymiany minęło kilka tygodni) ograniczenie prędkości do 5 km/h.


 Na tory odstawcze przy ul. Budziszyskiej wysłany został zestaw: wagon wieżowy z agregatem. Zaparkował on na ostatnim torze (bez sieci trakcyjnej), za lorką torowców oraz 2048. Na zesłanie wytypowano wóz 2041.

 1 kwietnia zmianom uległy rozkłady jazdy linii 111 i 118. W rozkładzie jest kilka nowości, ułatwiających późnowieczorny i nocny dojazd do Murowanej Gośliny: na linii 188 dodano kurs o 22.50 z os. Sobieskiego (dni robocze), pojawiły się także nocne kursy linii 111 w soboty i niedziele – do Przebądowa ze Śródki o godzinie: 0.53 i 2.53, z Przebądowa do Poznania o 23.45 (piątek, sobota) i 21.50 (sobota). Godną uwagi jest możliwość przesiadki z autobusów jadących z Kaponiera – dla pasażerów linii 233 i 237 przewidziano na tę czynność 13 minut. Zlikwidowano nocne kursy linii 188, zwiększono natomiast liczbę kursów weekendowych – zamiast dotychczasowych dwóch (nie licząc nocki) będzie ich teraz 6 (niedziela) lub 8 (sobota).

  18 marca 2008 r. weszła w życie ulga prorodzinna na bilety MPK Poznań, wynosząca 95% opustu cenowego. Uprawnionymi do powyższej ulgi są dzieci uczące się z rodzin wielodzietnych, od wieku przedszkolnego aż do ukończenia 20. roku życia. Uprawnienia do ulgi mają osoby pochodzące z rodzin wychowujących co najmniej czworo dzieci. Jeżeli część dzieci przekroczyła 20 lat, ale nie ukończyła jeszcze 26. roku życia i wciąż studiuje bądź uczy się, wówczas pozostałe zachowują prawo do ulgi. Bilet z ulgą prorodziną – 30-dniowy lub miesięczny na sieć – występuje w postaci imiennej KOMKARTY opatrzonej hologramem na dany rok.

 Jedyne poznańskie wagon 102Na, zwany również Księżniczką, w pierwszej połowie kwietnia zadomowił się na linii 3. Będzie to stała trasa tego wozu.



 **Światło dzienne ujrzał pierwszy Moderus. Wagon 150 zaobserwowano na próbach w dniu 25 kwietnia, od tego czasu widziany był już kilkakrotnie. W Modertransie Gajowa jest już co najmniej 5 zmodernizowanych pudeł – w tym wagony 150, 151, 152 i 153. Jedyne egzemplarz drugiego z poznańskich wynalazków (wagon 118N) w dalszym ciągu spędza noce na terenie zajezdni przy ul. Fortecznej.**

Fot.: Marcin Jurczak, 29.04.2008

Wydaje się, że to najodpowiedniejsze miejsce dla wagonu historycznego. Jak wiadomo, linia 3 nie jest tak bardzo obciążona jak 16 i 17, na których miała okazję kursować na przełomie marca i kwietnia.



20 kwietnia 2008 r. rozpoczął się sezon kursowania Kolejki Parkowej Maltanka. W tym roku – podobnie jak w ubiegłym – na trasie będzie można spotkać zabytkowy parowóz wyprodukowany przez firmę Borsig. Ciekawostką jest fakt że, lokomotywka zyskała trzy reflektory czołowe, co pozytywnie wpłynęło na jej urodę.



We wtorek 15 kwietnia 2008 r. w wyniku awarii sieci wodociągowej podmyte zostało torowisko na ul. Głogowskiej, na wysokości Dworca Zachodniego. Problem był o tyle złożony, że po naprawie wodociągu uległ on kolejnemu uszkodzeniu, co przedłużyło czas naprawy. Usuwanie skutków tej awarii trwało do czwartku do godziny 17. Do tego czasu wszystkie linie kursujące normalnie ul. Głogowską skierowano objazdem przez Bałtyk, rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego i Arciszewskiego. Jednocześnie uruchomiono linię autobusową „Za tramwaj”, kursującą na trasie Ściegiennego – rondo Kaponiera.



28 marca 2008 r. MPK Poznań ogłosiło przetarg na remont trasy tramwajowej na ul. Warszawskiej. Redakcja przypomina, że od początku 2008 r. prędkość na odcinku od ul. Św. Michała do Krańcowej jest ograniczona do 10 km/h. Ciekawostką dotyczącą samego remontu jest fakt, że zakłada on utrzymanie skrzyżowania z nieczynnymi torami kolejowymi dawnej Średzkiej Kolei Dojazdowej, prowadzącymi do zakładów Polmos. Termin realizacji robót przewidziany jest od 21.06 do 29.08.2008 r.



Już niedługo pasażerowie MPK Poznań będą mogli zakupić bilety jednorazowe w specjalnych stacjonarnych biletomatach, a to za sprawą przetargu na zakup 40 sztuk tego typu urządzeń. Zostaną one zainstalowane na ważniejszych przystankach. Oznacza to, że na niektórych przystankach będzie możliwość zakupu biletów przez całą dobę.



W ciągu dwóch miesięcy w Poznaniu przybędzie 25 nowych wiat przystankowych. Zastąpią one mocno już zniszczone wiaty pamiętające czasy poprzedniego ustroju. Jak wiadomo, w mieście pozostało jeszcze kilka takich wiat, dlatego warto uwiecznić je na kliszy lub matrycy. Termin składania ofert w przetargu na dostawę i montaż wiat upłynął 6 maja 2008 r.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczak@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Badosz, Robert Bartkowiak,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

SEKRETARZ REDAKCJI: Łukasz Nowicki
KOREKTA: Kamila Panasiuk
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKLAD: 100 egzemplarzy

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.

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiada ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.