

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 4 (112)  
30 kwietnia 2010 r.

[www.kmps.org.pl/przystanek](http://www.kmps.org.pl/przystanek)

ISSN 1730-6388

## Chaos na Moście Teatralnym Węzeł Gordyjski

*Tomasz Gieżyński*



**Wjazd na przystanek „na trzeciego” zwykle kończy się blokowaniem tramwaju jadącego z przeciwna.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 29.03.2010*

Z tytułową łamigłówką Aleksander Wielki poradził sobie, jak chce historia, w dość prosty sposób – wziął do ręki miecz i przeciął węzeł. Na razie na podobnie heroiczny czyn nie zdobył się w Poznaniu żaden z przedstawicieli komórek i firm mających szeroko rozumiany interes w udroźnieniu najważniejszego w mieście skrzyżowania, dlatego mieszkańcy miasta i pracownicy komunikacji miejskiej wciąż muszą borykać się z problemem zatłoczonego węzła Most Teatralny.

Cofnijmy się do nieodległej przeszłości. Jest koniec stycznia 1997, do użytku zostaje oddany pierwszy (i – jak dotąd – jedyny) odcinek Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Zostaje oddany tylko dlatego, że kilka lat wcześniej zdecydowano się wpiąć go w układ torowy sieci tramwajowej i eksploatować jako jedną z tras miejskich z połączeniami bezpośrednimi do różnych dzielnic Poznania. Wcześniejsza formuła osobnej linii z osobnym taborem i zapleczem wyczerpała się już, zanim właściwie zdążyła zaistnieć. Od tego czasu planowane awaryjne zjazdy z PST i wiadukt w ciągu

ulicy Trójkpole zostały zajęte przez (odpowiednio) żyjące w obrębie PST lisy i wszędobylskie samochody, a teren pod tymczasową pętlę w krzakach pod mostem Teatralnym zarósł regularną dżunglą. Tymczasem pasażerów w trzech pierwszych liniach (12, 14 i 15) przybywało i już wkrótce MPK uruchomiło szczytową linię D, z czasem przemianowaną na 16. Ciągły wzrost ilości przewożonych pasażerów spowodował, że nawet cztery linie stały się niewystarczającą ofertą. Przy ciągłej żonglerce układem tras i częstotliwości (linia D na osiedle Lecha, 16 na plac Wielkopolski, 16 do Marcinkowskiego co 5 minut w szczycie porannym itp.) dojechalibyśmy jakoś do roku 2009.

W ciągu dekady pojawiła się w końcu kolejna linia szczytowa, kursująca na takiej trasie jak niegdysiejsze D. 26, bo o niej mowa, doczekała się pod koniec ubiegłego roku częstotliwości pięćminutowej w szczycie porannym, co przy pozostałych 4 liniach o częstotliwości dziesięćminutowej dało rano ofertę 36 tramwajów na godzinę na PST w jednym kierunku. W połączeniu z tramwajami zmierzającymi do i z pętli Połabska, Piątkowska i Wilczak otrzymaliśmy wynik 57 składów na godzinę w jedną stronę na północnym wlocie na węzeł Most Teatralny. Funkcjonująca na tym skrzyżowaniu sygnalizacja „inteligentna” stanęła w obliczu obsługi zadania zbliżającego się do punktu krytycznego. Łącznie w szczycie porannym przejeżdża przez węzeł 150 pociągów na godzinę, w sporej części w relacjach kolizyjnych, do czego dochodzą 4 grupy samochodowe. Ciągłe zwiększanie podaży na PST nie bierze się z powietrza. Szczyt poranny charakteryzuje się wysokim popytem na przewóz osób w relacji do miasta, kumulującym się głównie w ciągu około godziny między 6:50 a 7:50. Przy obecnym poziomie podaży (36 kursów na godzinę, tj. tramwaj co 1 minutę i 40 sekund) pociągi dojeżdżają na „Teatralkę” wypełnione całkowicie – w skali 0-9 zasadniczo mieszczą się wówczas w przedziale 7-9.

Było niemal oczywiste, iż taka ilość tramwajów przyniesie w końcu negatywne skutki związane z brakiem przepustowości kluczowego dla PST

## Ratujmy Stare Bimby!

**Przeznacz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!**

**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 0000074961**



**Brak reakcji ze strony motorniczych lub służb nadzorczych w momencie pojawienia się utrudnień skutkuje błyskawicznym tworzeniem się tramwajowych korków.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 25.03.2010*

skrzyżowania przy moście Teatralnym. Tymczasem dość długo udawało się wykonywać zadania we względny porządku. Większe problemy zaczęły się nieoczekiwanie po feriach zimowych 2010. Wyglądało to tak, jakby jakaś magiczna ręka pomieszała komendy w programie zawiadującym sygnalizacją świetlną. Miasto wpadło w popłoch – korki tramwajów sięgające estakady „Bogdanka” zaczęły pojawiać się codziennie. Wściekli pasażerowie, wypuszczani na trasie przez sfrustrowanych motorniczych, szli po tłuczniu łamiąc obcasy i narażając się na możliwość potrącenia przez tramwaje jadące w przeciwną stronę. Sytuacja zaczęła wymykać się spod kontroli, trafiła do mediów, na portale, do zbiorowej świadomości mieszkańców Poznania i przyjezdnych. Trudno o gorszą „reklamę” dla komunikacji zbiorowej – przewozimy ludzi na odległość 6 km w 12 minut, ale ostatnie 300 metrów należy pokonać pieszo, na dodatek w mało komfortowych warunkach... Wspomaganie sygnalizacji przez ręczne sterowanie siłami służb Nadzoru Ruchu MPK nie dawało wiele, a od momentu przypomnienia o zakazie wykonywania takich czynności w czasie jej działania – problemy się tylko spotęgowały.



**Jednym z czynników ograniczających przepustowość skrzyżowania pozostaje ignorancja kierowców samochodów osobowych.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 29.03.2010*

Dopiero taki stan rzeczy zmusił decydentów, dotąd dość biernie przyglądających się gehennie pasażerów, do podjęcia bardziej energicznych kroków. Zebranie wszystkich najważniejszych podmiotów związanych z transportem w Poznaniu nastąpiło na miejscu w porannym szczycie. O zgrozo, wszystko funkcjonowało nagle we względny porządku. Niezależnie od tego zobowiązano ZDM do wprowadzenia zmian w programie sygnalizacji, tak by problem zredukować do minimum. Po wprowadzonych kosmetycznych poprawkach mamy do czynienia z polepszeniem sytuacji. Sprowadza się to do następującej diagnozy – jeśli nic się w okolicy złego nie stanie (wypadek lub awaria nie związana z kongestią), to system działa z grubsza poprawnie. Jeżeli natomiast nałoży się na omawiany węzeł jakieś inne zdarzenie komunikacyjne, to kłopoty natychmiast mamy gotowe.

Nikt do tej pory nie powiedział tego na głos, ale światłami zawiaduje tak naprawdę tylko ZDM – Zarząd Dróg Miejskich, mający w ogólności komunikację zbiorową w średnim poważaniu, zaś skwapliwie korzystający ze swej władzy do wprowadzania udogodnień dla samochodów. ZTM, MPK i podmioty niezależne od Urzędu Miasta, jak na przykład stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, Mobilny Poznań, Sekcja Rowerzystów Miejskich itd. mogą tylko służyć swymi uwagami oraz dzięki konsolidacji wysiłków z komórkami oficjalnymi wpływać na zachowanie ZDM, ale to do „drogowców” i tak należy ostatnie słowo. Zazwyczaj niezwykle ciężko jest przeprowadzić konkretne i tak naprawdę nieduże zmiany, polegające na ułatwieniu życia komunikacji publicznej. W wielu miejscach miasta, gdzie faktycznie przez szereg lat funkcjonowała z powodzeniem sygnalizacja protramwajowa, dziś pojazdy szynowe muszą się grzecznie zatrzymać i swoje odstać, choćby wzdłuż drugiej ramy i w cieniu grup pojazdów ogumionych. Jednak w przypadku Mostu Teatralnego miarka się przebrała – sygnalizacyjne eksperymenty prosamochodowe wyszły wszystkim na złe. Ten węzeł nie nadawał się do „cichego” likwidowania priorytetu dla tramwajów z za komputera w centrum sterowania. Miasto stanęło – i zrobiło się bardzo wściekłe. Trzeba było podjąć realne kroki zmierzające do poprawy fatalnego stanu rzeczy. Korekta, o której mowa, objęła na razie kilka niuansów, ale wydatnie zmniejszyła problemy związane z kongestią tramwajów. Oto najważniejsze ze zmian:

- zwiększenie priorytetu i przedłużenie go na tym samym, wysokim poziomie do godziny 10:00 na wlocie północnym;
- zmniejszenie priorytetu na wlocie zachodnim, co niestety skutkuje dłuższymi postojami linii 17 i 18 (ale nie w każdym przypadku);
- przyzwolenie na najazd na blokadę zwrotnicy na wlocie północnym dla większej niż 1 ilości tramwajów jadących w tym samym kierunku, co w powiązaniu z programem sygnalizacji sprawia, że światło „czeka” na kolejny tramwaj (lub tramwaje – lecz przejazd trzech pociągów naraz jest o tyle ryzykowny, że na przystankach za skrzyżowaniem mieszczą się tylko po dwa pociągi);
- wydłużono wysepkę przystankową na wlocie wschodnim, dzięki czemu dwa pociągi mogą zjechać

ze skrzyżowania i nie blokować wjazdu od wschodu tramwajom jadącym prosto lub w lewo (przystanek pozostał jednak w randze pojedynczego).

Na bieżąco prowadzony jest monitoring działania sygnalizacji i stosowania się motorniczych do nowych zaleceń. Niemal codziennie dochodzi jednak w okolicy do zdarzeń komunikacyjnych, powodujących zatory. Najślabszym ogniwem jest obecnie zachowanie prowadzących tramwaje – od niekorzystania z możliwości najazdu na rygiel „na drugiego”, poprzez gapiostwo i konieczność ręcznego przekładania zwrotnic, aż po totalny tumiwizizm w przypadku korka spowodowanego innym zdarzeniem z udziałem tramwaju (motorniczowie wychodzą na papieroska, zamiast kierować swe bolidy

od razu na trasy objazdowe). Miejmy nadzieję, że wnioski pokontrolne z przeprowadzanych losowo obserwacji pozwolą wyeliminować te zaniechania i patologie. Odbudowa zaufania pasażerów trwa bowiem zdecydowanie dłużej, niż jego utrata.

Podjęte działania wystarczają na dziś – ale czy wystarczą do jutra? Na szczęście już niebawem rozpoczną się prace budowlane związane z wydłużeniem PST do Dworca Zachodniego. W ich trakcie na pewno czekają nas ogromne utrudnienia, ale po zakończeniu budowy i oddaniu tego fragmentu torowiska do użytku, problem zatłoczenia węzła na moście Teatralnym powinien na jakiś czas zniknąć.

## Nowy produkt w segmencie tramwajów niskopodłogowych Tramino polskim Combino?

Robert Bartkowiak



**Nocna jazda próbna, solaris Tramino na ul. Hetmańskiej. Po cyklu jazd nocnych rozpoczęto próby dzienne.**

Fot.: Marcin Jurczak, 24.03.2010

Już od kilku lat podkreślają swoją dominującą pozycję na rynkach autobusów miejskich w Polsce. Cieszą się również ogromną popularnością w całej Europie, a od niedawna także na świecie. W minionym roku sprzedali aż 1114 autobusów i trolejbusów, co jest wynikiem rekordowym w historii firmy. Ich wszystkie pojazdy charakteryzują się dynamiczną sylwetką oraz zupełnie innym designem niż wszystkie dotąd produkowane pojazdy w segmencie autobusów miejskich. Mowa tutaj oczywiście o podpoznajskiej firmie Solaris Bus & Coach, która obecnie wkracza na rynek tramwajów niskopodłogowych. Po wielkim i niewątpliwym sukcesie autobusów spod znaku jamnika – Urbino – rozpoczęto prace nad nowoczesnym i dostosowanym do polskich warunków tramwajem. Czy Tramino okaże się kolejnym sukcesem Solarisa i spełni oczekiwania rynku? Tego dowiemy się już wkrótce.

### Jak to się zaczęło?

Firma w Bolechowie powstała w sierpniu 1994 roku jako Neoplan Polska Sp. z o.o. za sprawą Krzysztofa Olszewskiego. Było to przedstawicielstwo Neoplana w Polsce, jednak cała inwestycja została sfinansowana ze środków, o które musieli zatroszczyć się sami

Olszewscy, biorąc na siebie pełną odpowiedzialność w przypadku niepowodzenia. Bank Handlowy udzielił kredytu, dzięki któremu wyremontowano hale w Bolechowie, gdzie niegdyś prowadzono produkcję i remonty na potrzeby Wojska Polskiego. W 1996 roku, z chwilą uruchomienia produkcji, Neoplan zrealizował pierwsze zamówienie dla warszawskiego przewoźnika. Następnie udało się wygrać bardzo duży przetarg na dostawę pojazdów niskopodłogowych dla Poznania. W 1999 roku zdecydowano się na wprowadzenie zupełnie nowych pojazdów marki Solaris, które miały być lepiej przystosowane do warunków panujących w Polsce, niż oferowane i sprzedawane dotąd autobusy. W 2001 roku Neoplan został przejęty przez koncern MAN, jednego z większych producentów na rynku autobusów miejskich. Dlatego Olszewscy podjęli decyzję o wykupieniu reszty udziałów Neoplana, by stać się w 2001 roku firmą całkowicie niezależną i zmienić nazwę na Solaris Bus & Coach.

Dziś Solaris może pochwalić się ogromnym sukcesem, który osiągnął za sprawą całkowicie nowych pojazdów z rodziny autobusów miejskich, znanych pod nazwą Urbino. Świadczy o tym chociażby liczba wyprodukowanych pojazdów, która sięga już około 6 tysięcy. Pojazdy Solarisa można spotkać w 21 krajach na całym świecie oraz w blisko 300 miastach. Z roku na rok pozyskiwani są nowi klienci, realizowane są także kolejne kontrakty dla starych odbiorców Urbino. Od kilku lat Solaris zajmuje dominującą pozycję na polskim rynku. W 2009 roku udział kupowanych pojazdów z Bolechowa wyniósł 53 % (drugie miejsce zajął Mercedes Benz – 22 %, zaś trzecie Jelcz – 7 %). Polscy przewoźnicy zakupili łącznie 262 pojazdy. Natomiast na najbardziej dynamicznym rynku w Europie – niemieckim – Solaris uplasował się na trzecim miejscu.

### Dla Poznania

Na chwilę obecną MPK Poznań posiada 26 tramwajów niskopodłogowych tramwajów – 10 tatr RT6N1, 14 combin, jeden wagon 118N „Puma” oraz jeden wagon 115N (obecnie odstawiony). Dzięki temu zajmujemy czwarte miejsce wśród polskich miast pod względem liczby eksploatowanych tramwajów niskopodłogowych. Wyprzedza nas Kraków z 50 wagonami typu NGT6 (trzy serie pojazdów) kanadyjskiego

producenta Bombardier, Warszawa z 45 pojazdami – 29 sztuk tramwajów 116N, 116Na oraz 116Na/1, jeden wagon 112N (wszystkie wyprodukowane przez chorzowski Konstal) oraz 15 wagonami 120N z Bydgoszczy, a także Wrocław z 17 wagonami typu 16T z czeskiej Škody i 14 pojazdami z wrocławskiego Protram z niskopodłogowym środkowym członem typu 205WrAs. Warto również podkreślić w tym miejscu fakt, że Poznań jako pierwsze miasto w Polsce zaczęło wozić mieszkańców niskopodłogowymi, tak nowoczesnymi, a przede wszystkim fabrycznie nowymi tramwajami od czeskiego producenta – tatrami RT6N1 – we wrześniu 1997 r. Posiadamy również najdroższe tramwaje jak dotąd zakupione przez polskiego przewoźnika – wagony niemieckiej firmy Siemens, znane pod nazwą handlową Combino, dostarczone do Poznania w latach 2003/2004.

Solaris Tramino będzie więc już trzecim rodzajem fabrycznie nowych tramwajów niskopodłogowych zakupionych przez poznańskiego przewoźnika. Pierwsze dostawy wagonów ruszą w czerwcu 2011 roku i zakończą się w marcu 2012 roku, tuż przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej. Łącznie zamówiono 40 wagonów, a umowa przewiduje możliwość rozszerzenia dostawy o kolejne 20 tramwajów. Wartość kontraktu to 280 471 490 złotych (342 175 218 zł z VAT), z czego około 157 mln zł pochodzi z Funduszu Spójności, są to środki które MPK Poznań pozyskało na zakup nowoczesnych pojazdów. Oprócz Solarisa chęć wzięcia udziału w przetargu wyraziło wielu producentów tramwajów: konsorcjum AnsaldoBreda i Newag, PESA, Škoda, Alstom-Konstal, Stadler, CAF, Bombardier, FPS czy Siemens. Postawione w przetargu wymogi zdecydowały o odrzuceniu oferty złożonej przez FPS. Poznański producent nie mógł wykazać się odpowiednim doświadczeniem wymaganym przy budowie pojazdów niskopodłogowych, gdyż specyfikacja przetargowa wymagała od producentów wyprodukowania w ciągu ostatnich trzech lat minimum dziesięciu wielocłonowych pojazdów niskopodłogowych, z czego pięć sztuk musiało zostać odebranych przez jednego dostawcę. Dzięki uczestnictwu w konsorcjum z Bombardierem i Kiepe, w ramach którego zmontowano wagony dla MPK Kraków, odpowiednim doświadczeniem wykazać się mógł Solaris.

Mimo wielkiego zainteresowania i chęci dostarczenia tramwajów dla Poznania przez tyle firm, w końcu tylko trzy zdecydowały się na złożenie ostatecznych ofert: Solaris Bus & Coach, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz CAF z Hiszpanii. Pozostali dostawcy, wyrażający chęć współpracy i spełniający wymagania techniczne postawione w przetargu, jednak zrezygnowali, ze względu na niekorzystne dla nich warunki ekonomiczne wynikające z płatności w polskiej walucie, wielkości zaliczki, okresu gwarancji pojazdów czy też ze względu na kary umowne za niedotrzymanie terminu dostaw nowych tramwajów, które są nam niezbędne do przeprowadzenia w Poznaniu Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012.

Choć oferta złożona przez Solarisa nie była najtańsza, to gwarantowała jednak lepsze rozwiązania techniczne. Sam wynik przetargu nie spodobał się natomiast Pesie, której oferta była tańsza o około 35 milionów złotych. Bydgoska firma wykorzystała wszystkie możliwe ścieżki prawne, by odwlec termin podpisania umowy i udowodnić rzekome nieprawidłowości w przetargu.



### Uroczyste podpisanie umowy na dostawę 40 solarisów Tramino dla MPK Poznań.

Fot.: Marcin Jurczak, 23.11.2009

Świadczy to zapewne o panicznym strachu firmy przed wpuszczeniem na rynek nowej i liczącej się konkurencji. Jak dotąd Pesa wygrywała wszystkie przetargi organizowane na terenie naszego kraju. Zupełnie nowy produkt, bardzo duża popularność oraz uznanie Solarisa zarówno w Polsce, jak i w Europie – w porównaniu do Pesy – może utrudnić dalsze działania bydgoskiej firmy.

Mimo tych wszystkich zawirowań, 23 listopada 2009 r. na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Głogowskiej, tuż obok pierwszej prototypowej wersji Tramino, udało się w uroczystej atmosferze dokończyć wszystkie formalności i wreszcie podpisać umowę. Poznań zyska na tym bardzo wiele. Dość duża ilość nowych wagonów znacznie wpłynie na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w naszym mieście. Pociuszający jest również fakt, że to właśnie firma z Wielkopolski wyprodukuje dla nas nowe pojazdy. Dzięki takiemu rozwiązaniu pieniądze „zostaną” u nas, a serwis zawsze będzie blisko w przypadku ewentualnych napraw powypadkowych.

#### Prototyp

Wersja prototypowa została po raz pierwszy oficjalnie zaprezentowana na targach Trako w Gdańsku odbywających się w dniach 12-14 października 2009 roku. Ponad miesiąc później, dokładnie 21 listopada, Tramino przybyło do Poznania – rozładunek odbył się na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Głogowskiej. To właśnie tutaj realizowano pierwsze próby techniczne pojazdu. O postępach w zakresie jazd testowych informować będziemy Czytelników na bieżąco, przede wszystkim poprzez rubrykę „Nowinki z Pyrogradu”. Prototyp różni się od wersji docelowej skosami na podłogę, dzięki czemu w poznańskiej wersji zmniejszy się wolna przestrzeń pomiędzy wagonem a przystankiem. Zmieni się także samo wnętrze wagonu i układ siedzeń. Kontrowersyjny jest pomysł umieszczenia okrągłych tarcz dachowych, znanych już z modernizacji wagonów typu 105N.

#### Budowa

Solaris Tramino to niewątpliwie tramwaj, o którym już w fazie projektowania można było powiedzieć, że będzie się wyróżniał na tle wszystkich dotąd eksploatowanych tramwajów niskopodłogowych na świecie, choć

konstrukcyjnie bazuje na rozwiązaniach, które zapoczątkował Siemens, w dobrze wszystkim znanym tramwaju typu Combino. Mowa tutaj o technice modułowej, dzięki której producent projektuje poszczególne warianty długościowe członów, by potem bez problemu skonstruować pojazd poprzez odpowiednią kombinację modułów. Takie rozwiązanie pozwala stworzyć optymalny pojazd, który jak najlepiej będzie się wpisywał w wymogi długościowe postawione w postępowaniu przetargowym. Ma to również plusek ekonomiczne. Nie trzeba za każdym razem zmieniać projektu tramwajów, gdy wymagany jest pojazd krótszy bądź dłuższy od wersji pierwotnej.

Wersja prototypowa Tramino jest wagonem pięciocłonowym o całkowitej długości 31,7 metra i szerokości podła 2,35 metra. Możliwe jest również skonstruowanie tramwaju o trzech członach i długości 18,8 metra. W miarę zapotrzebowania planowana jest również produkcja dłuższych wariantów oraz o niskiej podłodze w 70 % wnętrza.

Zarówno wersja poznańska, jak i prototypowa posiadają na całej długości niską podłogę i charakteryzują się brakiem jakichkolwiek stopni przy wejściach i wewnątrz pojazdu. Jest to trend powszechnie spotykany w obecnie budowanych tramwajach i autobusach, ze względu na oczekiwania pasażerów starszych, niepełnosprawnych ruchowo, czy też rodziców pragnących dostać się do pojazdu z wózkiem. Ułatwia to również w dużym stopniu wymianę pasażerów, jeśli zarówno przejścia wewnątrz pojazdu, jak i drzwi są odpowiednio szerokie. Projekt konstrukcji uwzględnia wszystkie aktualne polskie normy dotyczące budowy tramwajów. W przyszłości firma Solaris planuje poszerzyć swoją ofertę o wariant tramwaju spełniający normy BOStrab, czyli ich niemieckiego odpowiednika.

Wszystkie komponenty zastosowane przy budowie pochodzą od doświadczonych i renomowanych dostawców. Konstrukcja podła tramwaju spełnia wszystkie standardy. Cechuje je odpowiednio wysoka odporność na korozję, poprzez zastosowanie właściwego stopu stali. W miejscach, gdzie występują bardzo duże naprężenia, wykorzystano niskostopową stal węglową.

Nie ulega wątpliwości, że jednym z najważniejszych elementów każdego budowanego pojazdu, w tym przede wszystkim tramwaju, jest samo pudło pojazdu. Przy jego budowie Solaris wykorzystuje najnowocześniejsze techniki dostępne na rynku. Wszystkie moduły są spawane z blachy ciętej laserowo i giętej na maszynach sterowanych komputerowo (CNC). Do budowy dachu zastosowano aluminiowe, warstwowe płyty, tzw. *sandwich*. Pudło zostało tak zaprojektowane, by możliwe było przenoszenie siły ściskania wzdłużnego o wartości 200 kN. Część spodnia to gruba, elastyczna oraz wygłuszająca warstwa zabezpieczająca. Połączenie pięciu członów podła wagonu stanowią przeguby. Trzy z nich umożliwiają wzajemny skręt w poziomie, a jeden dla ruchów w płaszczyźnie pionowej. Takie rozwiązanie ma korzystny wpływ na strukturę podła i chroni ją przed niepożądanymi efektami działania sił wzdłużnych, w przypadku ugięcia się sprężyn wózków lub przy stosunkowo złym stanie technicznym torowiska.

Za nawiew i klimatyzację odpowiada 16 wentylatorów zamontowanych wewnątrz pojazdu. Przestrzeń pasażerska ma do dyspozycji dwa zespoły klimatyzacyjne

(zamontowane na drugim i czwartym module), a kabina motorniczego jest dodatkowo wyposażona w agregat klimatyzacyjny. Wedle uznania, pojazd można dodatkowo wyposażyć w okna uchylne oraz odpowiednią ilość grzejników.

Pojazd ma być nie tylko bezpieczny i oferować odpowiedni komfort jazdy pasażerom. Musi być także przyjazny z punktu widzenia motorniczego, co wiąże się z odpowiednimi warunkami pracy. Na plus trzeba zaliczyć bardzo dobrą widoczność ze stanowiska motorniczego. Wszystkie przyciski niezbędne do pracy zlokalizowano w zasięgu ręki prowadzącego, a samą ich ilość ograniczono do minimum.

Silniki wraz z przekładniami umiejscowiono po zewnętrznej stronie wózków, w celu uzyskania stosunkowo wysokich parametrów jazdy po wyeksploatowanych torowiskach, co znacznie wpływa na wydłużenie żywotności konstrukcji. Konstrukcja samego wózka niweluje również hałas. Na każdą oś wózka napędowego oraz tocznego zamontowano jedną tarczę hamulcową z zaciskiem sprężynowym, który spełnia rolę hamulca roboczego i postojowego, który działa nawet w przypadkach skrajnych – zaniku prądu w sieci. Każdy wózek posiada dwa magnetyczne hamulce szynowe. Tramwaj wyposażony jest w system awaryjnego odblokowania zacisków hamulca. Operacja ta w Tramino jest bardzo szybka – przez naciśnięcie odpowiedniego przycisku w kabinie motorniczego lub manualnie. Skraca to czas ewentualnej blokady torowiska.



**Kabina i wnętrze prototypu robią wrażenie wysoką jakością zastosowanych materiałów.**

Fot.: 2 \* Robert Bartkowiak, 15.03.2010

Pojazd napędzają cztery silniki asynchroniczne o mocy 105 kW każdy, które zasilane są przez falowniki. W Tramino zastosowano ciekawe rozwiązanie, które wykorzystuje energię z hamowania pojazdu. Tramwaj Solarisa magazynuje nadwyżki energii w kondensatorach, które są ładowane podczas hamowania. Zmagazynowana energia jest później wykorzystywana przy ponownym rozruchu. Takie rozwiązanie pozwala znacznie ograniczyć koszty eksploatacyjne pojazdu, gdyż pobór prądu z sieci trakcyjnej ulega redukcji o wartość poboru prądu z kondensatorów. Dotąd trendem stosowanym w nowobudowanych pojazdach była możliwość oddawania nadwyżki prądu bezpośrednio do sieci trakcyjnej.

Oprócz walorów stricte konstrukcyjnych, plastycy z berlińskiego biura projektowego „studioFT” zadbali o oryginalny wygląd zewnętrzny i wewnętrzny pojazdu – z czego słyną już wszystkie autobusy i trolejbusy wypuszczone z fabryki przez podpoznańskiego producenta. Postarano się, by dzięki odpowiedniej stylistyce, nie tylko ściany czołowej, tramwaj stał się zarazem integralną oraz rozpoznawalną wizytówką każdego miasta. Nie było to zadanie łatwe, ale jak widać, niewątpliwie im się to udało. Rysy pojazdu są łagodne, nieordynarne oraz przyciągają uwagę.

#### **Co? Gdzie? Jak?**

Wersja prototypowa Solarisa Tramino powstała przy udziale MPK Łódź oraz Autosana. W Sanoku

wyprodukowano pudło pojazdu, które następnie powędrowało do Łodzi. Tutaj powstał praktycznie cały pojazd. Pierwsze próby elektryczne przeprowadzono dopiero po przyjeździe wagonu do Poznania.

Obecnie rozpoczęły się przygotowania do produkcji seryjnej tramwajów. W połowie lutego 2010 roku firmie Solaris udało się zakupić halę produkcyjną w Środzie Wlkp., w pobliżu już istniejącej spawalni, gdzie powstają szkielety autobusów i trolejbusów, nim trafią ostatecznie do Bolechowa. Nowa hala ma powierzchnię 3,5 tysiąca m<sup>2</sup> i to właśnie w niej będzie się odbywać produkcja konstrukcji stalowych do Tramino. W najbliższym czasie zostanie również podjęta decyzja dotycząca tego, w jakim miejscu odbywać się będzie montaż końcowy tramwajów. Będzie to hala wynajęta lub zupełnie nowy obiekt, który zostanie wybudowany od podstaw. Warto również dodać, że przy produkcji Tramino znajdzie zatrudnienie około 300 dodatkowych osób.

Na sukces Solarisa składa się wiele czynników. Jednym z nich jest praca, dzięki której oferowany jest produkt z górnej półki, zaprojektowany przez fachowców, wykonany z najlepszych komponentów dostępnych na rynku, co w efekcie finalnym przekłada się na spełnienie oczekiwań klientów i użytkowników.

Choć Tramino jest na razie tylko prototypem, a sama firma Solaris ma stosunkowo niewielkie doświadczenie przy produkcji tramwajów niskopodłogowych, to mimo wszystko są powody, by oczekiwać sukcesu.

## **Oferta taryfowa przewoźników kolejowych – jak najtaniej wybrać się w podróż? Nie dbać o bagaż, nie dbać o bilet...**

*Kasper Fiszer*



**Liczba ofert promocyjnych dostępnych na rynku stale rośnie, zdecydowana większość ofert ogranicza jednak podróżujących do jednego, wybranego przewoźnika.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 11.11.2009*

Z pewnością niejedynemu Czytelnik Przystanku będzie chciał tego lata podróżować po Polsce pociągiem. Jeśli nie jeździł koleją od dłuższego czasu, na dworcu może poczuć się nieco zagubiony, nawet jeśli doskonale radzi sobie z odróżnianiem EN57 od ED72 czy EP07 od EP08. Znacznie zmieniła się bowiem oferta przewoźników kolejowych – dziś próżno szukać w rozkładach jazdy dobrze znanych pociągów osobowych, pospiesznych czy

ekspresów, zniknęły bilety wycieczkowe i zniżka rajdowa. Spróbuję pomóc Czytelnikom nie pogubić się w gąszczu nowych nazw i ofert, przedstawiając najpopularniejsze z nich.

Z poznańskiego dworca odjeżdżają pociągi dwóch przewoźników: samorządowej spółki Przewozy Regionalne sp. z o. o. (PR) i PKP InterCity S.A. (PKP IC). PR uruchamiają pociągi dwóch kategorii: REGIO (R, dawniej osobowe, oznaczone w rozkładzie kolorem czarnym) – najtańsze ze wszystkich połączeń, pozwalają dotrzeć bezpośrednio nie tylko do podpoznańskich miejscowości, ale i do m.in. Wrocławia, Łodzi, Torunia czy Zielonej Góry, oraz interREGIO (iR, w rozkładach jazdy oznaczone kolorem niebieskim) – niedrogie połączenia między-miastowe, m.in. do Katowic, Krakowa, Torunia, Olsztyna czy Warszawy. PKP IC oferuje nieco droższe od połączeń iR dalekobieżne pociągi kategorii Tanie Linie Kolejowe (TLK, oznaczone w rozkładzie kolorem czerwonym), czyli dawne pociągi pospieszne, oraz tzw. pociągi kwalifikowane – kategorii Ekspres InterCity (EIC), w której skład wchodzi dawne pociągi ekspresowe i InterCity oraz międzynarodowe pociągi EuroCity (przez Poznań kursują składy łączące Warszawę z Berlinem). Planując podróż warto wybrać pociągi tylko jednego z przewoźników – PR i PKP IC honorują swoje bilety w bardzo ograniczonym zakresie, zazwyczaj zmiana przewoźnika oznacza więc znaczny wzrost ceny przejazdu. Wybór pociągów tylko jednej ze spółek pozwala także na wybór którejś z ofert pozwalających podróżować taniej niż korzystając z tradycyjnych biletów jednorazowych.

W podróżach miłośniczych najbardziej pomocne będą oferty PR – Bilet Turystyczny i RegioKarnet, a także Bilet Podróżnika i Bilet Weekendowy PKP IC.

Bilet Turystyczny to jedna z najstarszych i najbardziej znanych ofert polskiej kolei. Jest to imienny karnet, który uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów pociągami PR od godziny 18:00 w piątek do 6:00 w poniedziałek. Można go kupić w dwóch wersjach – tylko na pociągi REGIO (dawne osobówki) za 30 zł lub na pociągi REGIO i interREGIO za 60 zł. Obie wersje *turystyka* są honorowane przez innych przewoźników regionalnych – Koleje Dolnośląskie i konsorcjum Arriva-PCC Rail, które obsługuje kilka tras na Kujawach. Niestety, z Biletem Turystycznym nie pojedziemy pociągami Kolei Mazowieckich.

RegioKarnet pozwala dobrać terminy podróży o wiele bardziej elastycznie niż Bilet Turystyczny. Ten imienny bilet pozwala bowiem na nieograniczoną liczbę podróży podczas trzech dowolnie wybranych dni w ciągu sześćdziesięciu dni od początku ważności RegioKarnetu, na przykład RegioKarnet ważny od 1 maja będzie ważny do 29 czerwca, i w ciągu tych niemal pełnych dwóch miesięcy podróżny będzie mógł trzykrotnie bez ograniczeń jeździć pociągami przez cały dzień. Oczywiście dat kolejnych podróży nie trzeba deklarować od razu przy zakupie – do biletu dołączony jest blankiet z miejscami na stemple. W wybranym dniu należy zalegalizować bilet w kasie (kasjerka odcisnie na blankiecie datownik) lub u konduktora w pociągu (nie jest pobierana za to opłata, nawet gdy na stacji wyjazdu jest czynna kasa). Taka pieczęćka jest ważna przez cały dzień, operacji nie trzeba powtarzać przy każdej przesiadce. Podobnie jak Bilet Turystyczny, RK można kupić w dwóch wersjach – na pociągi REGIO za 55 zł lub także na pociągi interREGIO za 79 zł. Również ten bilet jest honorowany przez KD i Arrivę. Zarówno obydwa rodzaje Biletu Turystycznego, jak i RegioKarnetu oferowane są także w nieco droższej wersji obejmującej niektóre odcinki sieci kolejowej Czech.

PKP IC proponuje dwa bilety pozwalające na niedrogie podróże w weekend. Bilet Podróżnika jest ważny od 19:00 w piątek do 6:00 w poniedziałek i pozwala na nieograniczoną liczbę przejazdów pociągami TLK (dawnymi pociągami). Kosztuje 65 zł w wersji na drugą klasę, a 99 zł na jedynekę. Bilet Weekendowy jest ważny krócej – tylko do 24:00 w niedzielę – ale oprócz pociągów TLK obowiązuje także w najbardziej prestiżowych w kraju składach Ekspres InterCity (EIC), jednak przed każdą podróżą takim pociągiem należy dokupić miejscówkę (na ogół kosztuje 12 zł). Bilet Weekendowy kosztuje 119 zł w wersji na drugą i 199 zł



**Na krajowych torach pojawia się coraz więcej pojazdów nowej generacji – zwykle w malowaniach innych niż znane dotychczas. Pasażerowie coraz trudniej połapać się, które połączenia obsługiwane są przez wybranych przewoźników.**

*Fot.: Bartosz Kopeć, 21.04.2010*

na pierwszą klasę. Co prawda oba bilety spółki PKP IC nie są ważne w pociągach Przewozów Regionalnych, ale można do nich dokupić Bilet Plus, swoistą dopłatę, która umożliwia posiadaczowi *podróżnika* czy *weekendowego* jeździć także pociągami REGIO. Bilet Plus kosztuje 15 zł i nie jest honorowany przez innych przewoźników regionalnych.

Zupełnie inna niż powyższe jest oferta „Ty i raz-dwa-trzy” Przewozów Regionalnych. To zniżka na bilety odcinkowe, tzn. tradycyjne bilety od – do, dla co najmniej dwóch osób: pierwsza płaci normalną cenę, a druga (oraz trzecia i czwarta) otrzymuje upust 30 %. Zniżka może łączyć się z ulgą „pierwszej osoby” (tej, która kupuje bilet według normalnej taryfy) – może ona wykorzystać swoją ulgę, np. studencką. W przypadku kolejnych osób zniżki nie sumują się.

To tylko krótki przegląd ofert, które mogą przydać się także pasażerowi jeżdżącemu koleją sporadycznie. Dla stałych podróżnych przewoźnicy oferują szereg dodatkowych promocji – bilety abonamentowe, sieciowe czy RegioKartę. Także z myślą o często podróżujących koleją przygotowuję e-mailowy newsletter, w którym informuję o ważniejszych zmianach w ofercie polskich przewoźników. Więcej informacji o newsletterze można znaleźć pod adresem:

<http://gaspar.fotografia.com.pl/newsletter.htm>

Zapraszam!

## Nowinki z Pyrogradu

*opracowanie: Tomasz Gieżyński*

**Biletowe nowości.** W dniu 19.04.2010 r. weszła w życie nowa taryfa biletowa ZTM w Poznaniu. Jak przy każdym wejściu w życie nowych ustaleń związanych z kosztami podróży, także i tym razem nie obyło się bez emocji ze strony klientów. Emocji tym większych, że oto jesteśmy świadkami tworzenia się zrębów systemu wspólnego biletu dla całej aglomeracji poznańskiej. Wprowadzono trzy strefy (A – miasto Poznań, B –

bezpośrednio przylegające gminy, C – gminy dalsze; na razie w strefach B i C taryfa ZTM funkcjonuje tylko w ograniczonym zakresie na liniach, dla których podpisano porozumienia międzygminne), obniżono ceny biletów jednorazowych na terenie Poznania, wprowadzono szereg biletów międzystrefowych (w tym okresowych), a także dokonano zmiany taryfy na liniach obsługiwanych przez MPK Poznań i wyjeżdżających poza

Poznań. To najbardziej uderzająca zmiana – do tej pory pasażerowie linii 55, 56, 70, 72 i 73 korzystali z nie umocowanej w żadnych logicznych ramach „promocji”, mogąc dojeżdżać do Koziegłówek, Swarzędza i Lubonia wg miejskiej taryfy. Obecnie w ramach pierwszych kroków tworzenia systemu aglomeracyjnego, przy podróży poza Poznań, należy w autobusach tych linii korzystać z biletów międzystrefowych. W przypadku biletów okresowych oraz większości jednorazowych oznacza to podwyżkę dla pasażerów korzystających z tych połączeń. Przyznać jednak trzeba, że kończy się okres niezupełnie sprawiedliwy – jeśli ktoś bowiem mieszkał w Luboniu nie przy linii 56, tylko przy L2, to musiał kupować bilety na Luboń i na Poznań. Mieszkańcom Żabikowa wystarczyły dotąd miejskie bilety ZTM na linię 56. Podobne dysproporcje miały miejsce w Swarzędzu (55 i S-1) i Koziegłówkach / Czerwonaku (11/12 itd. i 70/72). Docelowo linie czerwonackie, swarzędzkie oraz wszystkie pozostałe także mają dołączyć do taryfy ZTM i wówczas zakończy się etap modernizacji oferty biletowej w komunikacji podmiejskiej.



**Start Maltanki.** Z dniem 17.04.2010 r., bez większego rozgłosu medialnego, rozpoczęła kursowanie kolej parkowa Maltanka. Pozyskano nowy tabor – zielona lokomotywa WLS40-1225 pochodzi z cegielni w Szlachcie. Została odbudowana (w połączeniu z naprawą główną) w firmie Modertrans w Biskupicach. Z przyczyn niejasnych otrzymała malowanie niezgodne z obowiązującym na kolejce, tj. zielona karoseria, czarne podwozie i biało-czerwone elementy układu jezdowego oraz czerwona czołownica. Posiada też wysoką nakładkę na komin. Modertrans wybudował też dwie nowe repliki wagoników, tym razem utrzymane już w kolorystyce kremowo-granatowej. Lokomotywka wylądowała na Maltance w dniu 5.03., a tego samego dnia zabrano do remontu WLS40-100. Pracowity był to dzień dla brygady dźwigu TRAM123, gdyż jeszcze wieczorem w przestworza wzbil się parowóz Borsig. Flagowy pojazd kolejki pojechał do Gniezna Wąsk. Na naprawę m.in. popielnika. Nie mogąc z racji braku doświadczenia zająć się prawdziwym parowozem na wodę i węgiel, Modertrans wynalazł sobie pracę w postaci konstrukcji „pociągów” do obsługi terenów Nowego ZOO. Stylizowane na parowozy i wagony pojazdu ogumione (tzw. „kolejka czu-czu”) będą dowozić zwiedzających alejkami w okolicy odległej od wejścia słońiarni. Kolejki są trzy, każda ma dwa wagony, a ochrzczone zostały imieniem... Moderino.



**Nowe kasowniki w stopiátkach.** Postępuje wymiana kasowników w tramwajach – do składów z nowymi urządzeniami drukującymi dołączyły 124+123, 306+307, 286+287, 308+309.



**Walka z siecią trwa.** Na sieci trakcyjnej w Poznaniu w wielu miejscach zawieszono znaki dla motorniczych. Treść ich jednak odbiega od zamierzeń, często informacja jest niepełna lub niewłaściwa. Co gorsza, zgłaszanie odpowiednim służbom powoduje najczęściej otrzymanie tzw. „odpowiedzi wymijających”. Przykłady miejsc z niewłaściwym oznakowaniem:

- brak oznaczenia izolatora sekcyjnego na 28 Czerwca (przy straganach na rynku Wildeckim);
- odwrotnie zawieszona tabliczka z ograniczeniem prędkości do 20 km/h z jednej strony i końcem tego ograniczenia – z drugiej, przed zwrotnicą na rynku Wildeckim od Dębca;

- tabliczka Z-TRACK przed dojazdem do pętli Połabska, gdzie nie ma żadnej zwrotnicy;
- Murawa / Winogrody kierunek centrum: brak informacji o wzbudzeniu, zwłaszcza, że wzbudza się trackiem w prawo;
- Murawa / Winogrody kierunek Wilczak / Połabska: brak informacji o miejscu załączenia tracka;
- św. Marcin / Towarowa kierunek Marcinkowskiego: brak informacji o miejscu załączenia tracka;
- plac Wiosny Ludów kierunek AWF / Kórnicka: brak informacji o miejscu załączenia tracka;
- plac Wiosny Ludów kierunek AWF: brak ograniczenia do 20 km/h (w drugą stronę wisi tabliczka o jego końcu).



**Koniec choppera.** Po latach problemów z aparaturą elektryczną składu 105NCh+105NChD (oznaczenie MPK 105N-TW1+105N-TW2) 314+315 zdecydowano się na drastyczny krok przebudowy na 105Na+105NaD. Z uwagi na fakt, że podczas ostatniej naprawy głównej (2000 r.) składu 105NT+105NT nastąpiła wymiana pudeł na nowe sprowadzone z ALSTOM Konstal S.A. (typu 105Na i 105NaD), nie będzie żadnych problemów z instalacją rozruszników pod podłogą tych wagonów.



**Nowe podmiejskie ZTM.** Na mocy porozumień międzygminnych, podpisanych między Poznaniem a gminami Luboń, Dopiewo i Komorniki, od 1 lipca nastąpiła mała rewolucja w numeracji, a niekiedy i obsłudze tras na południe i południowy zachód od Poznania:

- 602 (dotychczas L2) na trasie Luboń (Lasek) – Poznań (Dębiec), obsługa Translub, taryfa ZTM od 1.07.2010 r.;
- 603 (dotychczas L3) na trasie Luboń (Lasek) – Poznań (Składowa) – Luboń (Lasek), obsługa Translub, taryfa ZTM od 1.07.2010 r.;
- 651 (dotychczas 101+621) na trasie Poznań (Dębiec) – Luboń – Łęczyca – Puszczykowo – Mosina – Ludwikowo – Dymaczewo Nowe, od 1.07.2010 r. obsługa Translub, od 19.04.2010 r. taryfa ZTM;
- 718 (dotychczas jeden z wariantów linii 108) na trasie Poznań (Ogrody) – Skórzewo – Dąbrówka – Pałędzie – Dopiewiec – Dopiewo – Lisówki, obsługę wyłoni przetarg, taryfa ZTM od 1.07.2010 r.;
- 719 (dotychczas jeden z wariantów linii 108) na trasie Poznań (Ogrody) – Skórzewo – Dąbrówka – Zakrzewo – Dąbrówka – Pałędzie – Dopiewiec – Dopiewo – Lisówki, obsługę wyłoni przetarg, taryfa ZTM od 1.07.2010 r.

Konsolidacja taryfowa kolejnych linii z tego rejonu powiatu poznańskiego przebiegać będzie w dalszych etapach.



**Franowo do przodu.** W dniu 27 stycznia wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu. Dzięki temu prace nad zajezdnią będą mogły wejść w decydującą fazę wykonawczą.




**Busiarz w Mosinie.** Gmina Mosina rozstrzygnęła przetarg na obsługę swojej linii lokalnej (poza ZTM): Mieczewo – Radzewice – Świątniki – Rogalin – Rogalinek – Sasinowo – Puszczykowo (Niwka szpital) – Puszczykowo (liceum) – Mosina (stacja PKP).



Rozkład jazdy jest mizerny, w dni robocze 6 kursów, a w weekendy dwa. Wygrał PHUP Turist-bus.

 **Tatry na piątek.** W związku ze skargami pasażerów z Grunwaldu dotyczącymi blokowania ich trasy tramwajowej podczas usterek wagonów RT6N1, od 1 maja planowe uruchomienie czeskich niskopodłogowców wynosić będzie nadal 4 sztuki (na 10 posiadanych), ale kursować one będą po 2 na liniach 5 i 13. Nadmiarowe sprawne wozy będą wystawiane na obie linie proporcjonalnie. „Puma” 118N 450 pozostanie na brygadzie 13/5. Kursowanie tatr na linii 5 pozwoli na nieco szybsze likwidowanie zdarzeń komunikacyjnych z ich udziałem z uwagi na większą elastyczność sieci w rejonie Łazarza niż Junikowa. W dni robocze będą to brygady 5/1 i 5/7, w soboty 5/3 i 5/6, a w święta 5/1 i 5/4. Poniżej krótka „historia”, gdzie mogliśmy oglądać już wagony RT6N1. Obejmuje ona linie 5, 7, 12, 13, 14, 15, 16, W1. Ponadto tatry awaryjnie jeździły z centrum miasta na Ogrody (po trasie 17), Połabską, Wilczak czy Budziszyską. Szczegółowy rozkład jazdy tatrowych piątek – w następnym numerze Przystanku.

Linia	Trasa	Uwagi
5	Stomil – Górczyn	Planowo
7	Ogrody – Zawady	Planowo
12	os. Sobieskiego – Starołęka	Planowo
13	Junikowo – Starołęka	Planowo
14	os. Sobieskiego – Górczyn	Planowo
15	os. Sobieskiego – Budziszyska / Junikowo	Planowo
16	os. Sobieskiego – os. Lecha	Planowo
12	os. Sobieskiego – rondo Starołęka	Trasa objazdowa
12	os. Sobieskiego – Zawady (przez most Dworcowy, rondo Rataje)	Trasa objazdowa
12	os. Sobieskiego – Starołęka (przez most Dworcowy, rondo Rataje, GTR)	Trasa objazdowa
12	os. Sobieskiego – Starołęka (przez Głogowską, Hetmańską)	Trasa objazdowa
12	os. Sobieskiego – rondo Starołęka (przez Towarową, rondo Rataje)	Trasa objazdowa
12	Starołęka - Połabska	Trasa objazdowa
12	Starołęka – Budziszyska (przez rondo Rataje, most Dworcowy)	Trasa objazdowa
13	Starołęka – Junikowo (przez GTR)	Trasa objazdowa
W1	Starołęka – rondo Starołęka (nawót tyłem przez pętlę Stomil)	Linia „wahadłowa”

 **W rocznicę – objazdem.** W dniu 12.04.2010 r., w godzinach od około 12:50 do około 14:00, w związku z obchodami 70. rocznicy Zbrodni Katyńskiej, organizowanymi przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego, nastąpiło zamknięcie dla ruchu fragmentu alei Niepodległości na odcinku od Libelta do ulicy Święty Marcin. Obchody żywiłowo przekształciły się w marsz żałobny na cześć ofiar smoleńskiej katastrofy samolotu rządowego TU-154M.

Autobusy linii nr 51, 68 i 71 w obu kierunkach skierowano objazdem:

Linia nr 51 (w obu kierunkach): DWORZEC GŁÓWNY PKP – Dworcowa – rondo Kaponiera – Roosevelta – Libelta – Niepodległości – Solna – ... – SOBIESKIEGO DWORZEC

Linia nr 68 (w obu kierunkach): DWORZEC GŁÓWNY PKP – Dworcowa – rondo Kaponiera – Roosevelta – Libelta – Niepodległości – Pułaskiego – ... – PODOLANY

Linia nr 71 (w obu kierunkach): OS. DĘBINA – ... – Niepodległości – Święty Marcin – rondo Kaponiera – Roosevelta – Libelta – Niepodległości – ... – OS. WICHROWE WZGÓRZE

Na trasie objazdu autobusy zatrzymywały się na istniejących przystankach: Zamek (autobusy linii nr 71) oraz Rondo Kaponiera, Most Teatralny i Libelta (autobusy linii nr 51, 68 i 71). Trasy linii tramwajowych nie uległy zmianie – wystąpiły jedynie chwilowe wstrzymania ruchu tramwajów kursujących ulicą Fredry.

 **Kolejne prace na Przybyszewskiego.**

Od dnia 16.04.2010 r. godz. 20.00 (piątek) do wieczora 17.04.2010 r. (sobota) trwały prace związane z wymianą nawierzchni zachodniej jezdni ul. Przybyszewskiego na odcinku między Dąbrowskiego a Szamarzewskiego. Z uwagi na powyższe autobusy linii nr 93 i 95 jadące od ul. Żeromskiego w kierunku Szamarzewskiego na skrzyżowaniu z Dąbrowskiego zmieniały pas ruchu na wschodni, po którym ruch odbywał się w obu kierunkach. Autobusy linii nr 82, 91 i 95 jadące od Ogrodów skręcały z Dąbrowskiego w Żeromskiego z pasa ruchu na wprost (pas lewoskrętu został w tym czasie wyłączony).

 **Zmiana lokalizacji przystanku.**

Od dnia 12.04.2010 r. od około godziny 7:00 zmieniono lokalizację przystanku „Czernichowska n/ż” na ulicy Starołęckiej w kierunku centrum. Tymczasowy przystanek zlokalizowany został w odległości około 100 m od przystanku istniejącego (w kierunku centrum) na wysokości posesji nr 189 (siedziba firmy „Ziołolek”). Powodem jest budowa drogi pieszo-rowerowej w ciągu Starołęckiej (od autostrady do ul. Głuszyna).

 **48 i 242 objazdem.**

Od 23.04.2010 r. (piątek) godz. 7.30 do 24.04 (sobota) około godz. 15.00 prowadzono prace związane z budową kanalizacji na ul. Bukowskiej w rejonie skrzyżowania z Perzycką. W związku z tym autobusy linii nr 48 i 242 skierowane zostały trasą objazdową z Bukowskiej ulicami: Odrzycka – Ławica – Perzycka – Sławińska. Dotychczasowy przystanek „Perzycka” przeniesiony został na ul. Ławica przed skrzyżowaniem z Perzycką.

 **N21 – zmiana trasy.**

W związku z koniecznością naprawy łuku na skrzyżowaniu Al. Marcinkowskiego / 27 Grudnia nocami 27/28 (wtorek/środa), 28/29 (środa/czwartek) i 29/30 kwietnia br. (czwartek/piątek) tramwaj linii nocnej N21 pojechał zmienioną trasą: Os. Sobieskiego – PST – most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Rondo Kaponiera – Roosevelta – PST – Os. Sobieskiego.

 **RJNJ późnym latem.**

Planowany na lato remont węzła Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego załapie delikatny poślizg. Ostateczne terminy i zakres zamknięć nie są jeszcze znane, ale rozważana jest taka organizacja prac, aby jedna z relacji skrajnych była

**PRZYSTANEK**

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań  
ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań  
EMAIL REDAKCJI: [przystanek.kmps@interia.pl](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak ([kurczakk@interia.pl](mailto:kurczakk@interia.pl))  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Janusz Podolak

KOREKTA: Kamila Gielniak, Tomasz Gieżyński  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKLAD: 50 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 odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

zawsze czynna – w początkowym okresie od centrum do Ogrodów (na pozostałych, odciętych relacjach wahadła tramwajowe), a później od Głogowskiej do Junikowa (na relacji do centrum *zatrzymaj*, na relacji do Żeromskiego – linia 93). W dalszej przyszłości modernizacji ma ulec torowisko w ul. Przybyszewskiego. Powstaną dwa nowe przystanki (Rokietnicka i Szamarzewskiego), a rozważana jest likwidacja przystanku Bukowska. Na całej długości torowisko ma być przystosowane do ruchu autobusów (linia 93 i częściowo 69). Oczekuje się, że nowe lokalizacje przystanków spowodują wzrost znaczenia tego odcinka w ruchu tramwajowym. Być może powstanie też w przyszłości linia tramwajowa prowadząca stamtąd w prawo w Dąbrowskiego i do centrum, jednak większych konkretów na ten temat na razie brak.

 **Ciasna nawrotka przy Żeromskiego.**

W nocy 22/23.04.2010 r. (czwartek/piątek) około godz. 20.00 rozpoczęto prace związane z wymianą nawierzchni na prawoskręcie z ul. Żeromskiego



 **Solaris – jazd próbnych c.d.**


Kolejne jazdy testowe solarisa – po opanowaniu kółeczka z Głogowskiej przez Kaponierę, most Rocha, rondo Starołęka na Głogowską, w dniach 27-29.04.2010 r. Tramino jeździło testowo trasą linii 13, skróconą do Budziszynskiej. Kolejne próby objęły swoim zasięgiem odcinki linii 5 i 6. Na zdjęciu: Tramino na os. Lecha w towarzystwie kuzynów i kuzynki z Konstalu.


Fot.: Błażej Brzycki, 28.04.2010

w Dąbrowskiego. Dlatego autobusy linii nr 82 i 91, jadące od ul. Żeromskiego w kierunku Ogrodów skręcały w Dąbrowskiego z lewego pasa na wprost (prawy pas na wprost był wyłączony). Dodatkowo zmieniła się lokalizacja przystanku Żeromskiego dla linii 82, 91, 93, 95, który na okres prac został cofnięty około 50 metrów w stosunku do obecnej lokalizacji.

 **Zmiany na weekend.**

Komunikacja autobusowa i tramwajowa w dniach 1, 2 i 3 maja funkcjonować będzie wg świątecznego rozkładu jazdy. W dniach 1 i 3 maja zawieszona zostanie linia autobusowa nr 50. Linie autobusowe nr 52 i A zostaną skrócone do Os. Rusa Szpital, natomiast autobusy linii nr 80 kursować będą do pętli Rudnicze. W dniach 1 i 3 maja autobusy linii nr 98 nie będą wjeżdżać na Kampus Morasko. Uwaga: w dniu 4 maja (wtorek) komunikacja tramwajowa i autobusowa funkcjonować będzie wg rozkładu jazdy dnia roboczego. Od 1 maja do 30 września br. w soboty i dni świąteczne wydział A1 uruchamiać będzie autobus 9-metrowy na linii autobusowej Z w relacji rondo Śródka – Nowe ZOO. Autobusy zatrzymywać się będą tylko na przystanku pośrednim Krańcowa. Wydział T1 wywiesi podwieszki z informacją wzdłuż trasy linii nr 50, na przystankach początkowych przy M1 dla linii 52 i A, dla linii nr 80 od Auchana wzdłuż ul. Sycowskiej oraz na pętli Górczyn, dla linii nr 98 przy Kampusie UAM oraz na przystankach początkowych os. Sobieskiego i Różany Potok.

 **53 wydłużone.** Od 4.05.2010 r. dla wybranych kursów ulegnie częściowej zmianie trasa linii autobusowej nr 53. W dni robocze kursy z dworca Rataje o godz. 6.05, 12.35 i 15.25 realizowane będą dodatkowo przez miejscowość Żerniki.

 **Nowa kołyska w 692.** Pantograf z nowymi kołyskami (wyeliminowane elementy półokrągłe) pojawił się na wagonie 692.



 **MPK z flagami.**

W dniu katastrofy rządowego TU-154M w Smoleńsku, w sobotę 10.04.2010 r., już przed południem służby ZSR jeździły po mieście i zakładały na liniach chorągiewki na wagony tramwajowe. Dzięki temu dość szybko tabor został uroczysto ozdobiony. Szybkość reakcji zaiste godna podziwu. Tramwaje jeździły z flagami do niedzieli 18.04 włącznie, przez cały czas trwania żałoby narodowej.

Fot.: Robert Bartkowiak, 14.04.2010