

Premiera filmu w zabytkowych murach najstarszej zajezdni Ukryty Skarb

Lukasz Bandosz

„We wszystkich zajezdniach w Poznaniu jest ukryty skarb...”. Mieszkańcy Poznania mieli okazję dowiedzieć się, o jakim skarbie mówi Piotr Stachowiak, kierownik Wydziału Tramwajowego – Głogowska. Szansa ta pojawiła się pewnego ciepłego, letniego wieczora, kiedy to MPK Poznań, Modertrans i KMPS zorganizowały specjalne pokazy filmu „Ukryty Skarb”.

Film powstał z okazji 130. rocznicy funkcjonowania komunikacji miejskiej w Poznaniu, jego autorką jest Monika Górka. Przy wykorzystaniu licznych materiałów archiwalnych oraz współczesnych zdjęć odkrywa on skarb poznańskiej komunikacji miejskiej.

Aby pokazać film szerszej publiczności, w piątek 20 sierpnia zorganizowano trzy specjalne seanse. Odbyły się one w jednej z hal firmy Modertrans w zajezdni przy ul. Gajowej. Hala przeobraziła się w profesjonalną salę kinową na 200 miejsc, z projektorem, nagłośnieniem i ogromnym ekranem. Przybyłych widzów witał Jan Firlik, Dyrektor Przewozów Tramwajowych MPK Poznań. Po projekcji filmu goście mieli okazję zwiedzenia najstarszych hal zajezdni, dziś

wykorzystywanych przez Modertrans. Firma przygotowała trasę zwiedzania, oprowadzaniem zajęli się członkowie KMPS. Miłośnicy dbali również o bezpieczeństwo osób odwiedzających Gajową. Ekipa KMPS zapewniła też możliwość sprawnego dojeżdżania do zajezdni. Uruchomiono linię dowozową obsługiwaną składem N+ND, który objeżdżał miasto i przywoził widzów na kolejne seanse.

Brawa widzów po obejrzeniu filmu, ale również po zwiedzeniu starej zajezdni, świadczą o ogromnym zainteresowaniu przeszłością i teraźniejszością komunikacji miejskiej Poznania.

Byliśmy zasypywani gradem pytań o historię, stan obecny i przyszłość zajezdni oraz tramwajów. Tego wieczora odwiedziło nas około 700 osób, które z pewnością zadowolone opuszczały zajezdnię przy ul. Gajowej. Pozostaje tylko pogratulować organizatorom imprezy i dokończyć wypowiedź Piotra Stachowiaka: „We wszystkich zajezdniach w Poznaniu jest ukryty skarb, a tym skarbem są nasi ludzie”.



Na potrzeby sali kinowej zaadaptowano halę zajezdni przy ul. Gajowej. Dwustumiejscowa hala wypełniona została do ostatniego miejsca, a trzy seanse obejrzało łącznie ponad 700 osób.

Fot.: Marcin Jurczak

Czy komunikacja miejska podczas wakacji była konkurencyjna? Wakacje subiektywnie

Marcin Jurczak

Tradycyjnie już wakacje upłynęły pod znakiem ogólnego rozluźnienia. Jak wyglądały w komunikacji miejskiej? Poniżej subiektywna (choć maksymalnie obiektywna) relacja pasażera, miłośnika i motorniczego z sezonu wakacyjnego AD 2010. Zgłoszone uwagi zawierają także konkretne i nieraz bardzo proste sposoby rozwiązania wybranych sytuacji. To jednocześnie tylko kilka z wielu problemów dotyczących poznańskiej komunikacji miejskiej, która – choć na tle innych polskich miast prezentuje się bardzo dobrze – wciąż wymaga licznych poprawek i konsekwentnego rozwijania.

Liczne remonty – ale same drobiazgi

Wakacje upłynęły pod znakiem licznych prac remontowych. Niestety nie zrealizowano żadnej większej inwestycji, ograniczając się jedynie do kosmetyki i wymiany torów w tych miejscach, gdzie było to niezbędne. Stan torów na Wildzie już od kilku lat wołał o pomstę do nieba, dobrze zatem się stało, że fatalne łuki już nie straszą (szkoda, że wcześniej doszło tam do poważnego wykołowania). W ostatnich miesiącach wymieniono także tory przelotki na Dębcu, zwrotnice na dębieckiej pętli czy *wajchy* przy Traugutta. Wymiana przydała się zużytej zwrotnicy przy Okraglaku (fatalne krzyżaki zostały), także naprawiony fragment ul. Dąbrowskiego (na wysokości skrzyżowania z ul. Mickiewicza) do idealnych (delikatnie mówiąc) nie należał. Sporo zmian w centrum miasta – wymieniono tory na Strzeleckiej, pamiętano także o okolicznych (Marcinkowskiego) zwrotnicach. Nie doczekaliśmy się niestety żadnego poważniejszego remontu. Tory na rondzie im. Jana Nowaka-Jeziorańskiego niemiale rozsypują się – sam remont skrzyżowania został przesunięty na później. Na razie nie widać żadnych prac budowlanych przy inwestycjach, jakie mają być realizowane przed Euro 2012 – ani przedłużenia PST, ani remontu Kaponiery, ani przedłużenia linii tramwajowej do dworca Poznań Wschód (ostatnie doniesienia medialne wskazują, że przebudowa ul. Roosevelta ruszyć ma pod koniec grudnia). Posuwają się prace na Śródcie – to jednak jedynie kilkusetmetrowy fragment toru prowadzący w dalszym ciągu do mało istotnej (z punktu widzenia całości sieci miejskiej) pętli Zawady. W najbliższych miesiącach ruszyć powinny duże inwestycje torowe – czekamy zatem z niecierpliwością.

Częstotliwości nie powalają, Strzeszynek cieszy

Niestety wzorem ubiegłego roku podjęto decyzję o ograniczeniu komunikacji tramwajowej. Pojazdy kursowały zatem co 15 minut w godzinach szczytu i 20 poza nim oraz w dni inne niż robocze. Czy to dobra decyzja? Zdaniem niektórych zapewnia wyższe wypełnienia pojazdów i znacznie mniejsze koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej. Patrząc z innej perspektywy częstotliwość 15-minutowa oznacza natomiast gwałtowne pogorszenie konkurencyjności komunikacji miejskiej. Przypomnijmy – poznański system nastawiony jest na często kursujące linie tramwajowe, przesiadki w punktach węzłowych i bilety czasowe – a niższa częstotliwość to wydłużanie



Wakacyjne spotkanie przegubów w Strzeszynie. Dojeżdżający latem nad jeziora liczyć mogli na wydłużoną linię 46 i 95 obsługiwane taborem niskopodłogowym. Na zdjęciu: 1218 jako 46/3 i 1222 jako 95/2.

Fot.: Mateusz Halaburda, 17.07.2010

przesiadek i tym samym czasu podróży (= opłaty za przejazd dla pasażera, w przypadku korzystania z biletów jednorazowych). Na sezon letni zawieszono kursowanie linii 3 i 18. O ile sam fakt zawieszenia nie jest niczym nowym, o tyle warto zwrócić uwagę na dość nieudolnie przygotowany komunikat dla pasażerów. Ewidentnie brakowało na nim informacji o tym, że linie ulegają zawieszeniu „na okres wakacyjny”. Skutkowało to licznymi dyskusjami pomiędzy pasażerami na przystankach – od zdziwienia po zaskoczenie wynikające z komunikatu o bezterminowym zawieszeniu trójki. Niewątpliwie pozytywnym zjawiskiem w przypadku trójki autobusowej było natomiast wydłużenie linii 46 do Strzeszyna. Piątkowo zyskało dzięki temu szybkie połączenie z jeziorami, odetchnęli także klienci korzystający z linii nr 95, gdzie zrobiło się nieco luźniej. W weekendy do obsługi linii 46 kierowano autobusy przegubowe.

Jak wyglądała tramwajowa częstotliwość 15-minutowa w praktyce? Pomimo licznych remontów dróg w całym mieście wiele relacji z przesiadką (zwłaszcza gdy jedna z końcówek jest poza ścisłym centrum) dużo szybciej pokonać można było w wakacje własnym samochodem. A jeżeli doliczyć do tego ryzyko opóźnienia i wydłużonego czasu oczekiwania na kolejny pojazd tej samej linii – wiele linii tramwajowych świeciło tego lata pustkami. Warto wspomnieć też o gwałtownym zmniejszeniu podaży na niektórych ciągach komunikacyjnych. Tak było chociażby na ul. Głogowskiej – pomiędzy węzłami Most Dworcowy i Głogowska/Hetmańska. W roku szkolnym kursuje tamtędy 21 pociągów na godzinę, wobec niższej częstotliwości i zawieszenia osiemnastki latem było ich zaledwie 12 (czyli prawie o połowę mniej!). Efekt był taki, że w porannym szczycie komunikacyjnym podróż wagonem GT8 na linii 8 przypominała standardem raczej Azję niż Europę



Kierowanie na trasę linii 8 wagonów typu GT8ZR – dysponujących mniejszą liczbą drzwi i wymuszających długą wymianę pasażerów na przystankach – powoduje problemy z realizacją rozkładu jazdy. Przykładowo: w dniu 29.08 na linii 8 kursowały aż cztery wozy tego typu. Na zdjęciu: wóz 901 zabiera tłumy z przystanku Małe Garbary.

Fot.: Marcin Jurczak, 31.08.2010

Zachodnią... W innych typach tramwajów było na szczęście nieco lepiej.

Wraz ze zmniejszeniem częstotliwości skrócono czasy przejazdu. Same rozkłady wyrównano – zarówno o godzinie 4.30, w porannym szczycie o 7.30 jak i między-szczycie o 11.30 funkcjonowały takie same czasy, co z założenia skutkowało albo przyspieszaniem wozów rano, albo opóźnianiem w godzinach szczytu. Dodatkowo na pętli os. Lecha zagwarantowano szesnastkom 14-minutowy postój, co w połączeniu z liniami 7 i 11 skutkowało częstym blokowaniem pętli (gdy dwa tramwaje wjechały na jeden tor, trzeci nie miał jak wjechać na drugi tor). Na spadek punktualności wpłynęły także nowe ograniczenia prędkości – w ostatnich miesiącach tramwaje zwolniły m.in. na ul. Królowej Jadwigi i 23 Lutego (w obu miejscach do 30 km/h).

Klimatyzacja... tylko po co?

W taborze MPK Poznań znajduje się obecnie ponad setka wozów z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej. Jest wśród nich 35 wozów dwunastometrowych (26 szt. MAN-ów Lion's City: 1111-1136 i 9 szt. solarisów Urbino 12: 1625-1633) oraz 67 pojazdów przegubowych (solarisy Urbino 18 o numerach: 1814-1843, 1844-1875, 1251-1254, 1890). Do przyszłego roku pojawi się kolejne 61 pojazdów, w ramach realizowanej właśnie dostawy. Tak duża liczba wozów z klimatyzacją sprawia, że komfort podróży mocno się podniósł. Z drugiej strony nie od dziś wiadomo, że to także spory (przy autobusie wielkopojemnym nawet o jedną czwartą) wzrost zużycia paliwa. Co zatem z tą klimatyzacją jest nie tak? Dwa przykłady „z życia wzięte”: 20 sierpnia 2010, temperatura powietrza ok. 24-25°C. Na linii nr 60 porusza się solaris Urbino z najnowszej dostawy. W autobusie wyje klimatyzacja, wszystkie okna są pozamykane, pootwierane są jednak szyberdachy – chłodne powietrze jest zatem błyskawicznie wywiewane

na zewnątrz. I przykład drugi: ten sam dzień, MAN Lion's City na linii 46 – klimatyzacja radośnie szumi, a w pojeździe otwartych jest sześć okien. I ponownie – efekt takiego użytkowania klimatyzacji (poza wzrostem zużycia paliwa) jest żaden. Może warto pomyśleć o kampanii edukacyjnej? Informować o działaniu klimatyzacji pasażerów, ale także uczulić na problem otwierania okien samych kierowców? Przykład warszawski (gdzie prowadzono akcję pod hasłem „ciepłego guzika” - namawiając pasażerów by sami otwierali przyciskiem wybrane drzwi, a wówczas kierowca nie musi chłodzić całego pojazdu podczas postoju na przystanku w sezonie zimowym) pokazuje, że takie działania mogą dać pozytywny efekt. A wracając do klimatyzacji – w solarisach pojawia się co prawda informacja, że przy włączonej klimatyzacji okna są zablokowane (w efekcie zablokowane są ZAWSZE, nawet gdy klimatyzacja nie pracuje), w przypadku autobusów MAN otwieranie okien przez pasażerów jest jednak powszechne. W tych ostatnich istnieje możliwość blokowania okien, rzadko kiedy jest ona jednak wykorzystywana. Klimatyzacja jest dziś standardem w samochodach osobowych – jeżeli komunikacja miejska ma być względem *puszki* konkurencyjna, warto inwestować w podnoszenie komfortu jazdy.

Wakacje AD 2010 - podsumowanie

+	-
liczne wymiany torowisk będących w najgorszym stanie technicznym	fikcyjne rozkłady jazdy, nieuwzględniające zmian potoków pasażerskich w ciągu dnia
wydłużenie linii 46 do Strzeszyna, obsługa linii 46 i 95 taborem A18N	niska częstotliwość kursowania komunikacji tramwajowej
wzrost ilości autobusów z klimatyzacją, kolejne 14 sztuk zadebiutowało w lipcu i sierpniu	regularne otwieranie okien przez pasażerów, w klimatyzowanych autobusach MAN



Niższe częstotliwości kursowania obniżają konkurencyjność komunikacji miejskiej. Pasażerowie przesiadają się do samochodów, a samochody wraz z autobusami i tramwajami stoją w korkach, co w połączeniu z licznymi wakacyjnymi remontami dróg powoduje ogólny chaos komunikacyjny. Na zdjęciu hybryda na linii 74/7 mozolnie przebija się przez korek na Garbarach.

Fot.: Marcin Jurczak, 31.08.2010

10-lecie KPA Kombus Jubileusz w Kórniku

Maciej Witkowski



Podstawę taboru kórnickiego Kombusu stanowią autobusy marki Mercedes.

Fot.: Bartosz M. Kaj, 1.07.2010

Dzisiejszy obraz poznańskiej komunikacji podmiejskiej miał swoje początki w roku 1991, kiedy nastąpiło otwarcie rynku usług i w konsekwencji zabrakło centralnych dotacji. Wówczas wiele gmin rozpoczęło tworzenie własnych układów komunikacyjnych, nie godząc się na ceny zaproponowane przez MPK. W ten sposób powstały przedsiębiorstwa komunikacyjne m.in. w Tarnowie Podgórnym, Suchym Lesie, Swarzędzu i Czerwonaku. Wtedy też usamodzielniał się oddział MPK Poznań w Kórniku. 1 maja 1991 r. swoją dziewięćdziesięcioletnią działalność rozpoczęło MPK w Kórniku. W tym czasie kórnicki przewoźnik rozszerzył znacznie liczbę linii

komunikacyjnych, a także obszar działalności, rozpoczynając m.in. obsługę linii w Śremie. 1 lipca 2000 r. MPK Kórnik przekształcono w Kórnickie Przedsiębiorstwo-two Autobusowe Kombus.

W tym roku przypada 10. rocznica utworzenia KPA Kombus. Z tej okazji w dniach 1-2 lipca przedsiębiorstwo otworzyło bramy swej bazy dla rodzin pracowników, mieszkańców Kórnika i miłośników komunikacji. Obchody rozpoczęły się 1 lipca o godzinie 9.30 na rondzie Rataje, skąd wyruszyła „parada” autobusów w kierunku bazy Kombusu znajdującej się w Czołowie. W paradzie pojechały: san H100B 160 i jelcz M121MB 30. Po przyjeździe na bazę sana ustawiono do pamiątkowych zdjęć przy postumencie, na którym znajduje się przód jednego z mercedesów, stanowiących trzon taboru firmy oraz flaga KPA.

Dla zwiedzających otwarta została także izba pamięci Kombusu, w której można było obejrzeć historyczne zdjęcia i różne pamiątki z minionych lat, a także usłyszeć kilka słów o historii komunikacji w Kórniku i wpisać się do pamiątkowej księgi. Po poświęceniu sztandaru i wręczeniu odznaczeń zasłużonym pracownikom, w którym udział wzięli m.in. miejscowy proboszcz, przedstawiciele lokalnych władz i zarząd KPA Kombus, goście mogli udać się na gorący poczęstunek lub obejrzeć tabor kórnickiego przewoźnika. W gęszczu mercedesów stanowiących trzon taboru można było ujrzeć także: 2 solarisy Urbino 15, 2 autosany H6, jelcza M121MB i MAN-a EL202.

Wszyscy przybyli w tych dniach do Czołowa mogli czuć się usatysfakcjonowani, nie pozostaje więc nic innego jak życzyć Kombusowi kolejnych okazji do świętowania.

Lipcowe pożegnanie autobusów MAN NG272 MAN-em dookoła Poznania

Bartosz M. Kaj



Autobusy MAN NG272 to seria 10 egzemplarzy dostarczonych w 1996 r. Półtorej dekady to kawał historii komunikacji miejskiej.

Fot.: Bartosz M. Kaj, 1.07.2010

W dniu 10 lipca odbyła się kolejna „pożegnalna” impreza klubowa. Tym razem powodem do jej zorganizowania był zbliżający się wielkimi krokami termin kasacji bądź sprzedaży najstarszych przegubowych autobusów MAN NG272, które wkrótce zostaną zastąpione przez nowe jamniki z Bolechowa.

Wybór padł na autobus 1204, który jest (jak na swoje lata) w dobrym stanie technicznym. Impreza rozpoczęła się chwilę przed godziną 10 na dworcu Śródka, a zakończyła późnym popołudniem na Górczynie.

W trakcie tej trwającej ładnych parę godzin jazdy w lipcowym upale (przy błękitnym, bezchmurnym niebie) nasz przegubowy lew wiele razy zawitał w miejsca zwykle obsługiwane przez pojazdy z zajezdni Warszawska.

Na trasie znalazły się m.in. takie końcówki jak Dworzec Garbary (na specjalne życzenie jednego z uczestników), Radojewo, os. Różany Potok, Zieliniec czy Puszkina.



Niecodzienne spotkanie na stacji Balbinka – imprezowy MAN NG272 1204 i skład Maltanki prowadzony parowozem Borsig. Po kolejnych dostawach solarisów spodziewać się można kasacji części przegubowych MAN-ów.

Fot.: Bartosz M. Kaj, 1.07.2010

Nie zabrakło także ciekawych miejsc pomiędzy końcówkami, jak choćby szpital MSWiA (powtórka motywu znana z przejazdu jelczem M11), Bogucin, ul. Leśna w Ziełńcu, Kampus UAM na Morasku i zwłaszcza ten wybitnie doceniony przez wszystkich przy stacji Balbinka (z parowozem Borsig w roli motywu). Sporo zdjęć powstało też w Koziegłowach na pętach Os. Leśne i Zakłady Drobiarskie oraz na ulicy Piaskowej, a także na końcówce Lasek w Luboniu.

MAN NG272 w MPK Poznań

Autobusy te w ilości 10 sztuk pojawiły się w MPK już w roku 1996 w ramach największej jak dotąd dostawy nowych pojazdów (przypomnijmy, iż były to łącznie 122 pojazdy marek MAN i Neoplan). Od samego początku zostały przydzielone do zajezdni A3 Kacza, gdzie otrzymały numery 1090–1099. W grudniu 2006, po udanej reformie systemu numeracji, zostały przenieśmowane na 1201–1210. Dwa lata po pierwszej dostawie do zajezdni przy ul. Kaczej dotarły jeszcze cztery sztuki modelu NG312, a w roku 2000 pięć kolejnych. Były to nadal pojazdy należące do II generacji, ale już z mocniejszym (310 KM) silnikiem i nieco innym rozmieszczeniem foteli. Po dostawie nowych przegubowych solarisów do zajezdni A3 (która ma nastąpić pod koniec tego roku) większość autobusów MAN NG272 ma zostać sprzedana lub nawet skasowana. Na razie jednak pojazdy te spotkać można zwłaszcza na linii 82, a także m.in. 56 czy 64.

Krótką charakterystyką modelu

MAN NG272 to autobus miejski klasy MEGA z niską podłogą w przedniej części pojazdu. Był produkowany przez koncern MAN w latach 1991–1999. Jest jednym z modeli należących do bogatej w typy rodziny autobusów miejskich II generacji, w której znalazły się także m.in. NL202 i NL222. Autobusy produkowane dla poznańskiego MPK posiadają drzwi w układzie 2-2-2-2, natomiast te, które trafiały na rynki zachodnie zwykle mają układ 2-2-2-0. Obecnie autobusy tego typu (sprowadzone jako używane) eksploatuje z powodzeniem m.in. MZK Konin, MZK Zielona Góra i KLA Kalisz.

Co zostało z imponującej sieci kolei wąskotorowych? Wąskotorówką jak za dawnych lat...

Tomasz Torz

Niegdyś stanowiły niemal podstawowy środek komunikacji umożliwiający przejazdy pasażerskie oraz przewozy towarowe do małych miejscowości i wiosek – dziś pozostał jedynie cień dawnej atrakcji... Mowa o istniejącej w minionych latach dość gęstej sieci kolei wąskotorowych w kraju, po której pozostały nieliczne

już pamiętki w postaci fragmentów tras bądź elementów infrastruktury.

W kraju oraz w większości państw Europy Zachodniej, a także na innych kontynentach, za kolej normalnotorową uważa się kolej, której szerokość (tzw. prześwit) torów wynosi 1435 mm. Tę samą szerokość torów, w większości przypadków, posiadają sieci tramwajowe. Wszystkie koleje o szerokości toru poniżej 1435 mm klasyfikujemy jako koleje wąskotorowe. Najbardziej popularnymi prześwitami torów kolei wąskotorowych w kraju są: 600 mm, 750 mm, 785 mm i 1000 mm.

Historia kolei wąskotorowych sięga XIX wieku. Początkowo były wykorzystywane głównie w przemyśle, jako środek transportu np. dla wydobytych surowców, przewozu płodów rolnych oraz drobnych towarów. Jednakże już w połowie XIX wieku funkcjonalność kolei wąskotorowych zaczęła poważnie wzrastać, rozpoczęto wprowadzanie na ich sieć również przewozów pasażerskich, a także szerokiego zakresu przewozów towarowych.

W związku ze znaczną różnicą szerokości toru – porównując z kolejami standardowymi – posiadały one o wiele mniejszy wymiarowo tabor oraz rozwijały znacznie wolniejsze prędkości. Jednak znaczącą przewagą nad kolejami normalnotorowymi była lepsza



Średzka Kolej Powiatowa – manewry normalnotorowego O149-7 oraz wąskotorowego Px48-1756.

Fot.: Tomasz Torz, 12.06.2009

możliwość dostosowania ich do warunków terenowych istniejących w danym rejonie. Stosowano je z reguły tam, gdzie były bardzo trudne warunki terenowe i poprowadzenie linii kolei „tradycyjnej” było niemożliwe. Można było na nich stosować większe pochylenia i łuki o mniejszym promieniu, dzięki czemu były nawet tańsze w budowie od tradycyjnych.

Okres świetności sieci kolejek wąskotorowych w Polsce przypadł mniej więcej na lata 50. – 70. ubiegłego wieku. Wówczas kolejki te przeszły na własność PKP. Niestety, rozbudowa sieci dróg i wzrost znaczenia transportu samochodowego doprowadziły do zmniejszenia ruchu pasażerskiego i towarowego w ramach kolejek, w związku z tym stopniowo decydowano o zamknięciu przewozu osobowego, a następnie likwidowano ruch

Obecny stan kolei wąskotorowych w Polsce

Nazwa kolei	Rok budowy	Prześwit	Właściciel	Okres kursowania
Ełcka Kolej Wąskotorowa	1884	750 mm	Urząd Miasta Ełk	W sezonie letnim przejazdy rozkładowe; przez cały rok na zamówienie
Gnieźnieńska Kolej Dojazdowa	1896	750 mm	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie	W sezonie letnim przejazdy rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Skansen w Rudach (Gliwice-Markowice)	1899	785 mm	Urząd Gminy Kuźnia Raciborska	W sezonie letnim przejazdy rozkładowe; przez cały rok na zamówienie
Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	1851	785 mm	UM Bytom, UM Tarnowskie Góry, Urząd Miasta i Gminy Miasteczko Śląskie	W sezonie letnim przejazdy rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Gryficka Kolej Dojazdowa	1896	1000 mm	Urząd Gminy Rewal	W sezonie letnim przejazdy rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Kaliska Kolej Dojazdowa	1916	750 mm	Starostwo Powiatowe w Kaliszu	Zasadniczo – przewozy towarowe; możliwość zamówienia przejazdu
Koszalińska Kolej Dojazdowa	1898	1000 mm	Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki	Tylko przejazdy na zamówienie
Krotoszyńska Kolej Dojazdowa	1900	750 mm	Urząd Miasta Pleszew	Pasażerskie rozkładowe przez cały rok, przez cały rok na zamówienie
Mławska Kolej Dojazdowa	1915	750 mm	Urząd Gminy Krasne	Na zamówienie
Nałęczowska Kolej Dojazdowa	1892	750 mm	Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa	1900	1000 mm	Starostwo Powiatowe w Piasecznie	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Przeworska Kolej Dojazdowa	1900	750 mm	Starostwo Powiatowe w Przeworsku	W sezonie letnim rozkładowe, towarowe, przez cały rok na zamówienie
Rogowska Kolej Wąskotorowa	1915	750 mm	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Sochaczewska Kolej Muzealna	1922	750 mm	Starostwo Powiatowe w Sochaczewie	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Starachowicka Kolej Wąskotorowa	1950	750 mm	Starostwo Powiatowe w Starachowicach	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Śmigiełska Kolej Dojazdowa	1900	750 mm	Urząd Gminy Śmigiel	Pasażerskie rozkładowe przez cały rok, towarowe, przez cały rok na zamówienie
Średzka Kolej Powiatowa	1903	750 mm	Starostwo Powiatowe w Środzie Wielkopolskiej	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Świętokrzyska Kolej Dojazdowa	1924	750 mm	Starostwo Powiatowe w Jędrzejowie	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Wyrzyska Kolej Powiatowa	1895	600 mm	Starostwo Powiatowe w Pile	Przez cały rok na zamówienie
Żnińska Kolej Powiatowa	1893	600 mm	Starostwo Powiatowe w Żnieniu, Urząd Gminy Gąsawa	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie
Żuławska Kolej Dojazdowa	1891	750 mm	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	W sezonie letnim rozkładowe, przez cały rok na zamówienie

W tabeli uwzględniono koleje z dawnej sieci PKP; opr. Tomasz Torz



Śmigielska Kolej Dojazdowa. Widok na zdewastowany budynek stacyjny i peron w Wielichowie.

Fot.: Tomasz Torz, 9.08.2009

towarowy, jednocześnie demontując tory fragmentów sieci.

Po okresie transformacji ustrojowej i społecznej w naszym kraju, po roku 1990, proces likwidacji tych kolejek przybrał znacząco na sile. Coraz większa liczba osób prywatnych mogła pozwolić sobie na własny samochód, firmy usługowo-handlowe również nabywały własne pojazdy, eliminując potrzebę korzystania z transportu firm zewnętrznych, w tym PKP. Powstawało coraz więcej komercyjnych przewoźników autobusowych, których komfort i szybkość jazdy była znacznie korzystniejsza niż we wlokących się z prędkością 30 km/h składach kolejek wąskotorowych. Remonty oraz naprawy konserwacyjne tego taboru eksploatowanego na resztkach sieci kolei wąskotorowych stały się zatem nieopłacalne w stosunku do zysków z przejazdów tymi kolejkami. Rozpoczął się więc proces degradacji infrastruktury transportu kolejowego wąskotorowego. Ostatnie przewozy pasażerskie PKP zlikwidowało na początku bieżącego dziesięciolecia.

Pozostałości sieci wąskotorowych przed całkowitym zniszczeniem uratowała możliwość przejęcia ich od PKP przez zarządy gmin i powiatów, a także możliwość zakupu przez prywatnych inwestorów. Pomogli też pasjonaci kolejnictwa, gdyż w tym okresie działalność miłośników obiektów związanych z historią komunikacji nabrała rozmachu. Pomimo, że zlikwidowano i rozebrano już większą część tras, pozostały jedynie

kilkunastokilometrowe odcinki – trzeba więc ratować co się da! Trzeba koniecznie ocalić od zapomnienia te pamiątki, aby przyszłe pokolenia mogły zobaczyć i doświadczyć, jak podróżowało się w najdawniejszych czasach.

W chwili obecnej jest czynnych około 20 fragmentów takich kolejek w skali kraju, które dzięki staraniom, remontom i rewitalizacjom, nakładom wniesionym przez inwestorów – właścicieli tych obiektów, nadal utrzymywane są w stanie gotowości do jazdy i stanowią wspaniałą atrakcję turystyczną dla regionów. Kursują przeważnie w sezonie turystycznym, tj. w okresach urlopowych, wakacyjnych. Zainteresowanie nimi jest ogromne, gdyż jadąc takim składem możemy w wyobraźni przenieść się w czasie, doświadczyć jak wyglądała technika i transport w minionych latach. Każdemu taka nostalgiczna podróż z pewnością dostarczy wielu wrażeń. Kursujące turystyczne składy wąskotorówek przyciągają również wielu pasjonatów kolei z kraju i zagranicy, zaliczających dawne trasy. Osoby te wykonują również fotografie tego taboru na szlaku, co jest dla nich niesamowitą atrakcją.

W Wielkopolsce jesteśmy w dobrej sytuacji, gdyż mamy nadal czynne koleje wąskotorowe: Śmigielską Kolej Dojazdową, Średzką Kolej Powiatową, Gnieźnieńską Kolej Wąskotorową i Wyrzyską Kolej Powiatową (a także kolejki: kaliską i pleszewską). Gdyby to wszystko udało się jeszcze w większej mierze udoskonalić i odrestaurować, Wielkopolska zyskałaby bardzo ciekawą ofertę kolei turystycznych, która z pewnością przyniosłaby efekty, ściągnęła turystów i miłośników z innych państw i wygenerowała zyski.

Dla przykładu – wystarczy spojrzeć na naszych zachodnich sąsiadów. W Niemczech, w górach Harzu po dzień dzisiejszy jest czynna cała sieć Herceńskich Kolei Wąskotorowych (prześwit 1000 mm). Kursują one przez cały rok. Połączenia w większości obsługiwane są zabytkowymi parowozami serii BR99 i taborom wagonowym. Nie dość, że turyści i miłośnicy z całego świata przyjeżdżają by je zwiedzić, to przynoszą one wymierne zyski.

I z tego rodzaju przedsięwzięć musimy brać przykład, aby takie pamiątki ocalić od zapomnienia i zniszczenia, pamiętając o tym, że mogą one przynieść dochody i stanowić bardzo ciekawą ofertę turystyczną, unikalną dla tych regionów naszego kraju, w których kursują do dzisiaj.

Wakacyjne nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Marcin Jurczak

TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ



Tramwaje i autobusy od lipca

Z dniem 1 lipca wystartowało uruchomienie wakacyjne – dodatkowo zamieszane licznymi objazdami i remontami. Od początku lipca wozy linii układu głównego, tj. 51, 63, 64, 68, 69, 74, 76, 82, 91 i 93 kursowały co 15 minut. Zawieszona została linia nr 47, nie były realizowane kursy szkolne na liniach 60, 62, 89, 94 i 95. Warto zwrócić uwagę na wzmocnienia na liniach zapewniających dojazd do poznańskich kąpielisk. Na 95

podobnie jak co roku uruchomiono dodatkowe kursy sezonowe (dwie brygady całodzienne miał na tej linii wydział A-1 – we wszystkie dni tygodnia), a linia 46 od 1 lipca do końca sierpnia kursowała do pętli Strzeszynek. Kursy do Strzeszyna realizowane były 7 dni w tygodniu – w soboty i dni świąteczne taborom przegubowym, w dni robocze – wozami 12-metrowymi. Na linii 95 planowo zaobserwować można było także (po raz pierwszy!) niskopodłogowe autobusy przegubowe. Legendarny przejazd kolejowy w Psarskim nie jest już problemem, na linię kierowane były jednak wyłącznie wozy z zawieszeniem umożliwiającym zwiększenie



Przejazd klubowy Pumą

W nocy z 7 na 8 sierpnia, dzięki uprzejmości Fabryki Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. oraz MPK Poznań Sp. z o.o., udało się zorganizować przejazd klubowy tramwajem 118N Puma. W ramach nocnego objazdu poznańskiej sieci tramwajowej, dziki kot dotarł m.in. na plac Wielkopolski, Ogrody czy Wilczak. Nie mogło zabraknąć także fotostopu przed bramą FPS.

Fot.: Marcin Jurczak, 7.08.2010

prześwietu (np. MAN-y NG313), a kierowcy mieli obowiązek zatrzymać się przed przejazdem i *podnieść* autobus (kartka z przypomnieniem o konieczności podnoszenia autobusu wisiała m.in. w PNR Ogrody).

1 lipca MPK Poznań przestało obsługiwać linie podmiejskie nr 101, 107 i 621. Tym samym „na wakacje” udać się mógł wóz 1492 – jedyny poznański przedstawiciel serii NÜ313. W ostatnim czasie wóz widziano jako *dolewkę* na linii 64, przechodząca



Wahadło przez most św. Rocha

Linie wahadłową nr 25 na trasie Kórnicka – Wrocławska uruchomiono w dniu 24 lipca. Na trasę wyjeżdżały codziennie 2 składy 105Na+105NaDK – jeden kursował na linii (z częstotliwością 16-minutową), drugi odpoczywał jako rezerwa. Na zdjęciu – koszmarne otablicowany rezerwy skład 118+117.

Fot.: Janusz Podolak, 27.07.2010

później na pracowniczą *nockę* N5. Dzielne uruchomienie autobusowe z dniem 1 lipca wyniosło ogółem 185 wozów całodziennych, a w połączeniu z brygadami szczytowymi daje 209 wozów rano i 212 po południu. Łącznie uruchamiane było 212 wozów dziennych i 37 wozów nocnych – połączone uruchomienie dzień + noc wyniosło zatem 249 z 300 posiadanych wozów – czyli 83 % (dziennie: 70,7 %).

Od 1 lipca wprowadzono 15-minutową częstotliwość także w komunikacji tramwajowej, a po godz. 19 w dni robocze, w soboty oraz dni świąteczne tramwaje kursowały z częstotliwością 20 minut. Wyjątkiem była tu całodzienna linia 26, kursująca w dni robocze co 7-8 minut, natomiast wieczorem i w soboty – co 20 minut. Na okres wakacyjny zawieszono kursowanie linii 3 i 18. Wśród ciekawostek warto odnotować: jednego *holendra* na linii 9, łącznie pięć wozów GT6 w uruchomieniu (4 na linii 9 i 1 na tymczasowej linii 20), po dwa *holendry* na liniach 7 i 11. Wozy zabytkowe nie kursowały zatem razem na linii 11. Zostały tam GT8 685 (11/4) i 105N 194+193 (11/3; na 11 jeździły łącznie trzy składy *stopiątek*, w tym jeden z S-3). *Stodwójka* wylądowała na pasującej godzinowo (do grafików motorniczych) brygadzie 4/6.

Według stanu wakacyjnego, zasoby tramwajowe obejmowały łącznie 334 wagony, a dziennie uruchomienie wyniosło od 1 lipca 178 wagonów (113 pociągów), czyli 53,3% (z *nockami* – 53,9%). Na sezon letni wzmocniono zasoby rezerw czynnych. Przez siedem dni w tygodniu wozy rezerwowe spotkać można było na łącznie siedmiu pętlach. Na pięciu (Górczyn, Budziszewska, Miłostowo – S-1; os. Sobieskiego, zajezdnia Forteczna – S-3) były to *stopiątki* z KWSR, na dwóch (Dębiec, Ogrody) – wagony 3G.

Tramwaje i autobusy od lipca II

Wobec zamknięcia trasy przez most św. Rocha, od dnia 24 lipca zmianie uległo uruchomienie. Objazdy dotknęły łącznie siedem linii tramwajowych, uruchomiono także linię wahadłową nr 25. W związku z tym łączne uruchomienie wzrosło do 180 wagonów (114 pociągów), czyli 53,9 % taboru (z *nockami*: 54,5 %). Liczba rezerw zwiększyła się o jedną – dodatkowo uruchamiano rezerwę dla kórnickiego wahadła. Warto odnotować zmiany uruchomienia wozów niskopodłogowych – po cztery combina wysyłano na linię 12 i 14, dwa na linię 16 i dwa na linię 26 (debiut!). Madalińskie GT6 w liczbie 5 sztuk zawitały na linię 9, forteczkańskie RT6N1 – na 13 w liczbie 5 sztuk. Puma – tradycyjnie na linii 13 (na brygadzie krótkiej).

Przetasowania na S-2

Wobec fali upałów wycofano z ruchu wagony 3G – na urlop na Budziszewską pojechały wozy 800, 801, 802, 806, 807 i 809. W ruchu pozostały 804, 805 i 810 – obsługując jednak niemal wyłącznie brygady rezerw czynnych. W połowie lipca dokonano przetasowań – na Budziszewską wywieziono resztę *challengerów*, powróciły z niej natomiast wagony 655, 657, 664, 666, 675, 684, 686 i 688. Pojawiła się plotka, że wozy serii 3G mogłyby zostać wystawione na sprzedaż. Według stanu na dzień 8.08.2010 dalej stały odstawione na Budziszewskiej. Na początku sierpnia na Gajowej stacjonowały cztery wozy z Madaliny: 655, 661, 684, 686. Ten ostatni zastąpił od 29 lipca wóz 688, który był odstawiony po kolizji. Z ruchu eliminowane są kolejne składy z czerwonymi

kasownikami R&G. Niestety dochodzi do sytuacji kuriozalnych – nowe kasowniki i sterownik R&G 3100P dostał m.in. typowany jako jeden z pierwszych do kasacji wagon 655. Dodatkowo sam sterownik podłączono nieudolnie – każdorazowe przełączenie klucza nastawnicy na pozycję „zero” (czego powinno się dokonywać przy każdym postoju na pętli) powoduje odcięcie zasilania sterownika i kasowników. Skutkuje to z jednej strony zdziwieniem pasażerów wsiadających na przystanku początkowym wyłączonymi kasownikami, z drugiej – dokładą pracy motorniczemu, który każdorazowo powinien zalogować się do systemu (i poczekać aż sterownik się uruchomi). Z ciekawostek taborowych: na weekend 7-8 sierpnia z Budziszyskiej wyciągnięto wozy 905 i 906 – celem obsługi linii W.



Chopper powraca jako 105Na

To koniec eksploatacji składu 105NCh 314+315. W dniu 12 lipca skład ten widziano na terenie zajezdni Głogowska. Wśród „nowości” (obok wymiany aparatury impulsowej na klasyczną, oporową) są m.in. KWSR, elektroniczne tarcze dachowe czy elektroniczne termometry w środku wagonów. Wyświetlacz wewnętrzny na drugiej stronie wyświetlacza bocznego pokazuje nr linii, przystanek końcowy i kolejne przystanki na trasie od miejsca gdzie znajduje się tramwaj. Co ważne, przystanków „przejechanych” już nie pokazuje. Przy okazji usunięto także gniazda na przedzie wagonu 314 i tyle wagonu 315 (tym samym w ruchu nie ma już ani jednej *stopiątki* z gniazdami), a cały skład odmalowano. Tramwaj zadebiutował 20 lipca na linii 16/4.

Nadjechały solarisy

O 14 nowych wozów wzbogaciła się zajezdnia MPK przy ul. Warszawskiej. Cztery SU12 i dziesięć SU18 to pierwsza transza z 75 wozów zakupionych w tym roku w ramach projektu z dofinansowaniem unijnym. Pierwszy wóz (1630) zadebiutował 29 lipca na linii 60/3 (na zdjęciu: przed podjęciem pierwszego kursu). Temat tylko sygnalizujemy – więcej o nowych wozach i ich debiutach w jednym z najbliższych wydań Przystanku.

Fot.: Marcin Jurczak, 29.07.2010

Pumą nie tylko na 13

Od lipca Puma może jeździć wszędzie tam, gdzie docierają forteczkańskie tramwaje. 3 lipca widziano ją na 5/2, a dzień później – na 16/2. Ponadto Puma dorobiła się naklejek przy drzwiach, informujących o zamykaniu drzwi za pomocą fotokomórki.

Na razie współpraca wygląda obiecująco, pozostaje mieć nadzieję, że skierowanie *sanockiej* do Biskupic wróży szybkie zakończenie kilkunastoletniego remontu. „Dociera się” skład N+ND, liczne wycieczki obsługuje dzielnie także wagon 102N. Niestety poważnej awarii uległ wóz 102Na – spalone przewody wysokiego napięcia w przegubie (niewykluczone, że na skutek przetartej izolacji przewodów) oznaczają dłuższy (niestety trwający do dziś) postój.

Modertrans kupuje tatry!

Temat tatr RT6N1 przycichł... gdy nagle okazało się, że firma specjalizująca się w ładunkach ponadgabarytowych posiada zakontraktowany na 22 lipca załadunek wagonu typu tatra RT6N1 w miejscowości Nymburk. To tam dogorywają praskie wagony serii RT6, wycofane z eksploatacji. Cel podróży – Biskupice! Wzorem pudeł *stopiątkowych* spodziewać się można, że elementy praskiego wagonu trafią do naszych wozów przy okazji remontów. Tamte wozy są niemalże niejeżdżone, a dodatkowo garażowane w hali – pudła praskich tatr powinny być zatem w dużo lepszym stanie technicznym niż naszych. Jak wieść gminna niesie, Modertrans kupił dwie tatry. W nocy z 24 na 25 lipca lawetę z biało-zielono-czerwoną tatrą zaobserwowano w Poznaniu. Ok. 1 w nocy przemierzała ul. Lechicką, podążając w kierunku wschodnim. W tym roku wyremontowana zostanie jedna tatra – 405. Otrzyma m.in. silniki prądu przemiennego, modernizacja obejmie także wózki i układ hamulcowy.

FPS i Stadler razem?

Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. podpisała list intencyjny o współpracy ze szwajcarską firmą Stadler Bussnang. W przypadku wygrania przez Stadler Bussnang przetargu na dostawę 22 EZT, ogłoszonego przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego (budżet projektu to 474 mln zł), część prac związanych z realizacją zamówienia zleconych zostanie poznańskiej Fabryce Pojazdów Szynowych. FPS miałaby przejąć zadania związane z budową środków wozów, zestawieniem kompletnych EZT, testami, uruchomieniem składów i naprawami gwarancyjnymi. W pierwszej fazie realizacji zamówienia pracownicy FPS mieliby pracować pod okiem doświadczonych pracowników nadzoru firmy Stadler. Oferty w przetargu można było składać do 6 sierpnia, a jego rozstrzygnięcie spodziewane jest w okresie najbliższych trzech miesięcy. Produkowane przez Stadlera składy FLIRT jeżdżą już w Polsce po torach Mazowsza i Śląska.

Z życia wagonów zabytkowych

Ciąg dalszy remontu pudła wagonu 436 będzie prowadzony w Biskupicach, natomiast podwozia – na Gajowej. W spotkaniu dotyczącym dalszego zakresu prac uczestniczył przedstawiciel KMPS. Wyposażenie wagonu zostało precyzyjnie określone – ze względu na fakt wpisania wagonu do ewidencji zabytków. Wszystkie propozycje zostały przyjęte bez sprzeciwów.

„Nie” dla neoplanów

Neoplany, przez lata stanowiące ważną część komunikacji poznańskiej i podpoznańskiej, powoli ustępują miejsca nowszym pojazdom. Transkom Koziegłowy sprzedaje właśnie wóz nr 9 – jedyne w swoim taborze neoplana N4011. Autobus pochodzi z roku 1996 (sprowadzony w 2004 r. do Polski), ma za



Nowe wozy w Swarzędzu

Pięć sztuk nowych solarisów trafiło do Swarzędza. Dwa autobusy (03 i 04) przyjechały 10 czerwca, natomiast trzy kolejne (05, 06, 07) dzień później w godzinach popołudniowych. Solarisy są wyposażone w ekrany LCD, system gaszenia silnika, biletomaty oraz sieć Wi-Fi (autobus przegubowy o numerze 03 posiada dwa biletomaty i dwa ekrany LCD). Koszt zakupu 5 fabrycznie nowych solarisów wyniósł 5 971 290 zł, jednak z budżetu Swarzędza wydano jedynie 20 proc. tej kwoty. Pozostałą część kosztów zakupu stanowi dofinansowanie, jakie gmina uzyskała w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Autobusy wyposażone są w silniki DAF PR 183 o mocy 250 KM, współpracujące z 6-biegową skrzynią ZF Ecolife. W kabinie kierowcy zamontowano pulpity VDO Siemens. 12 oraz 13 czerwca Wiraż-Bus zaprezentował nowe autobusy na swarzędzkim rynku – można było je obejrzeć zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz. Każdy odwiedzający mógł wydrukować sobie z biletomatu „Bilet Pamiątkowy” z nadrukowanym nominałem 0,00 zł. O debiutach – w następnym numerze.

Txt i fot.: Wojciech Białas, 11.06.2010

sobą 681 tys. przejechanych kilometrów. Do napędu służy mu silnik MAN o mocy 220 KM. W wyposażeniu m.in. ABS+ASR, wspomaganie kierownicy, ogrzewanie postojowe czy klimatyzacja (kompletna lecz niesprawna), system informacji pasażerskiej (3 tablice plus sterownik). Po sprzedaży w taborze przewoźnika zostaną dwa ostatnie wozy marki Neoplan – egzemplarze „spolonizowanego” modelu K4016td. Neoplanów pozbywa się także MPK Poznań. Jak wieść gminna niesie, podjęto (a następnie przesunięto w czasie) decyzję o kasacji 10 wozów. Są to 1505, 1702, 1704, 1708, 1710, 1712, 1714, 1715, 1717 i 1718. Warto zwrócić uwagę na masową eksterminację *deskorolek*. Umowa z ZTM przewiduje, że znikną one z połączeń autobusowych w ciągu najbliższych trzech lat. W wakacje (uruchomienie od 1.08) *deskorolkami* spotkać można było na liniach:

- 54 (poranna *szczytówka* plus popołudniowa *szczytówka* w dni robocze),
- 66 (dwie brygady całodzienne w dni robocze),
- 72 (po dwie brygady całodzienne w soboty i dni świąteczne),

- 76 (trzy brygady całodzienne w dni robocze),
- 231 (dwie brygady w dni robocze i święta),
- 232 (dwie brygady w dni robocze i święta),
- 235 (dwie brygady we wszystkie dni tygodnia).

Tym samym dzienne uruchomienie wozów N4020 na dzień 1.08 wynosiło 6 z 18 posiadanych w dni robocze i zaledwie 2 z 18 posiadanych w soboty i dni świąteczne.

ZTM I KOMUNIKACJA PODMIEJSKA

Komornickie nowości

Na potrzeby obsługi linii 718/719 zakupione zostały „nowe” autobusy: MAN NL283 i trzy sztuki MAN-ów EL283 (ze starym przodem, ale już z oznaczeniem Lion’s City). Przy okazji – po raz pierwszy mamy okazję oglądać w aglomeracji poznańskiej używane MAN-y Lion’s City i średniopodłogowe MAN-y trzeciej generacji (produkowane w Turcji). Wozy są w leasingu, za który płaci Gmina Komorniki. Zostały w widoczny sposób oznakowane – kluczowa dla pasażerów jest tu informacja, że na liniach 718 i 719 obowiązuje wyłącznie taryfa ZTM Poznań. Równocześnie na sprzedaż wystawiono pięć sztuk MAN-ów SL202.

Swarzędz po swoim

Gmina Swarzędz ogłosiła przetarg na: „Świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Swarzędz wraz z terenem gmin objętych porozumieniem międzygminnym z Gminą Swarzędz oraz połączenia Gminy Swarzędz z miastem Poznaniem z wykorzystaniem pojazdów należących do Zamawiającego oraz bazy transportowej Zamawiającego”. Przedmiotem zamówienia było wykonywanie usług komunikacji miejskiej / gminnej w zakresie obsługi 11 linii komunikacyjnych, bieżąca konserwacja i naprawy autobusów udostępnianych przez Zamawiającego, utrzymanie i eksploatacja terenu bazy, a także prowadzenie całego „zaplecza” komunikacji gminnej (od dystrybucji biletów, przez wyposażanie przystanków autobusowych w rozkłady jazdy aż po kontrolę biletów). Całkowita wartość zamówienia to ok. 10,6 mln zł netto, a termin realizacji – 17 miesięcy od momentu udzielenia zamówienia.

„Pewniakiem” w przetargu był woźący mieszkańców od dwóch dziesięcioleci Wiraż-Bus, okazało się jednak, że złożona została także druga, tańsza (!) oferta – firmy Warbus. Warbus został jednak wykluczony z przetargu – według Zamawiającego „Wykonawca – Konsorcjum firm: Warbus Sp. z o.o. i MPK Warszawa Sp. z o.o. nie wykazał (min. 1 800 000 km) średniorocznej pracy przewozowej”. Tym samym, komunikację gminną w dalszym ciągu realizować będzie Wiraż-Bus. Wśród pojazdów przekazywanych do obsługi jest łącznie 21 autobusów: 10 dwunastometrowych (3 x Volvo B10L, 5 x SU12, 2 x Volvo 7000), 5 piętnastometrowych (2 x SU15, 3 x Volvo B-10 BLE) i 6 osiemnastometrowych (4 x SU18, 2 x Volvo 7000); w tym także pięć solarisów AD 2010. W przetargowej SIWZ uwzględniono także uwarunkowania taborowe na poszczególne linie: nowy SU18 ma kursować wyłącznie na linii 401, nowe SU12 tylko na 412 (chyba, że będzie ich nadwyżka). Linia 401 ma być obsługiwana przegubowcami, linie 405, 406 i 407 – *deskorolkami*, a pozostałe – taborom 12-metrowym.

Dalsze zmiany na podmiejskich

W dniu 1 lipca wystartowały kolejne linie w układzie komunikacji podmiejskiej ZTM Poznań. I tak – na liniach

718/719 (dawne 108) spotkać możemy ZUK Komorniki (obsługę zapewnią docelowo wspomniane wcześniej MAN-y NL223 i EL283 z Goeteborga). Na linii 527 (ex 107) ciekawostka – po raz pierwszy w sieci ZTM Poznań pojawiły się autobusy marki Mercedes. Linie obsługują dwunastometrowe O405N z Kombusu. Zamiast linii 101 i 621 mamy teraz jedną – 651. Tu kursować mają dziesięcioletnie MAN-y NL262 (ex Oslo) – to zatem krok wstecz względem młodszych MPK-owskich NL223 i turystycznego NÜ313. Największe zmiany odczuli pasażerowie linii z południa powiatu. Linia 651 stała się podstawową, uzupełnianą przez 602 i 603. 602 jeździło dotychczas tylko w dni robocze, teraz kursować będzie przede wszystkim w święta (w dni robocze: 4 kółka, gdy akurat nie jedzie 651). 603 jeździ tylko w dni robocze i soboty (wcześniej cały tydzień).

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE



Remont na Dębcu...

Czerwiec upłynął pod znakiem remontu torów na Dębcu. W planach była wymiana dwóch rozjazdów na wjeździe na pętlę Dębiec oraz ok. 150 metrów torowiska wraz z podkładami w obrębie przejazdu z jezdni na tor wydzielony przy dawnym stadionie Lecha. Roboty prowadzono od dnia 12 czerwca – z ruchu wyłączono torowisko na odcinku od węzła Traugutta do pętli Dębiec. Zmianie uległy trasy linii tramwajowych nr 2, 9 i 10. Dwójkę i dziesiątkę skrócono do pętli Pamiątkowa, dziewiątkę zawracały przy rynku Wildeckim, by przez Wierzbicę i Królowej Jadwigi nawrócić w kierunku Piątkowskiej. Na wyłączonym z ruchu tramwajowego odcinku uruchomiona została zastępcza komunikacja autobusowa. „Za tramwaj” kursował po trasie: Dębiec (zatoka taksówek przy pętli tramwajowej) – 28 Czerwca 1956 – Hetmańska – Rolna – Pamiątkowa – 28 Czerwca 1956 – Dębiec. Autobusy zawracały na pętli autobusowej linii 75 / 79, skąd „na pusto” podjeżdżały na przystanek początkowy. Jadąc w stronę Dębca, wjeżdżały na przystanek tramwajowy Traugutta.

A jak to wyglądało w praktyce? Choć na przystankach wisiały standardowe rozkłady jazdy (wzbogacone o dedykowaną objazdom żółtą karteczkę), pasażerowie szybko zorientowali się co i jak kursuje. Niewystarczające okazały się autobusy 12-metrowe – wozy jeździły załadowane „po dach”, pomimo 5-minutowej częstotliwości kursowania (w dzień roboczy: po dwa wozy z A-1 i A-3, w sobotę dwa wozy z A-1 i jeden z A-3, w niedzielę po jednym z obu zajezdni). Standardem stało się jednak blokowanie tramwajów linii 2 i 10 skręcających w lewo przy Traugutta... przez oczekujący na światło autobus w kierunku Dębca. W efekcie dochodziło do zamieszania na całym skrzyżowaniu. Nierzadko autobus uciekał pasażerom dwójki czy dziesiątki sprzed nosa i jechał prawie pusty na Dębiec... Na terenie zajezdni przy ul. Madalińskiego posadzono dyżurnego ruchu – jak informowali nasi korespondenci, zwykle siedział on jednak „w budzie” radośnie dyskutując z dyspozytorem, a motorniczowie radzili sobie sami. Na Ogrodach obok wyzwania w postaci tradycyjnego 24-minutowego postoju siódemek, pojawiły się dłuższe postoje dla dwójek. W efekcie pętla stała się jeszcze mniej wydolna niż zazwyczaj.

W niedzielę 20 czerwca w próbach nowego torowiska na Dębcu udział wzięły wagony 807, 176+175, 685 i 1.



Z okazji Kubicy

W dniu 17 lipca z okazji imprezy masowej na Torze Poznań uruchomiona została specjalna, dodatkowa linia autobusowa. Cztery wozy (po dwa z A-1 i A-3) kursowały po trasie: Bałtyk – Bukowska – Tor Poznań. Przystanek końcowy zorganizowano na Torze Poznań – przy bramie wjazdowej na teren toru. Według różnych źródeł, na Torze Poznań pojawiło się ok. 90-140 tys. osób, w większości zainteresowanych głównym gościem imprezy – Robertem Kubicą. Ul. Bukowska została kompletnie zastawiona samochodami. Spowodowało to gigantyczne utrudnienia dla dodatkowych autobusów, które wykonywały kółko w około 120 minut. Uruchomiono dwie rezerwy, a autobusy jechały przez Złotowską i Skórzewo by nawrócić na rondzie Przeźmierowo.

Na zdjęciu: Przeźmierowo, ulica Bukowska. Solaris na linii F1 dojeżdża do tymczasowego przystanku początkowego zlokalizowanego przy rondzie Przeźmierowo.

Fot.: Mateusz Halaburda

Każdy wóz wjeżdżał na pętlę trzy razy – by przejechać ją po razie każdym torem. Wymieniono zwrotnice wjazdowe, zwrotnice plus zaplanowane łuki. Kwadratowy łuk zaraz za wiaduktem w kier. Dębca pozostał. Pozostało także ograniczenie do 10 km/h na wiadukcie kolejowym – wynikające ze stanu technicznego samego wiaduktu.



... i na Wildzie

W okresie od 1 lipca prowadzone były prace związane z wymianą mocno wyeksploatowanych łuków na torowiskach wildeckich. Wymieniono wszystkie łuki na odcinku od rozjazdów przy rynku Wildeckim, aż do przystanku Kosińskiego (a dokładniej: do skrzyżowania ul. 28 Czerwca 1956 r. z Wybickiego). Z tej okazji skrócono dwójki i dziewiątki do rynku Wildeckiego (linia 2 – przez Wierzbicę i powrót Górną Wildą, linia 9 – w relacji odwrotnej, po mniejszym z nieużywanych łuków), a dziesiątki skierowano do pętli Dębiec przez ul. Głogowską i Hetmańską. Dodatkowo wyznaczono przystanek dla linii 2, 9 oraz 71 przy Dworcu PKS – na wysokości skrzyżowania Wierzbic z ul. Jakuba Wujka.

Aby wzmocnić komunikację tramwajową na Dębiec, uruchomiono dodatkowo linię tramwajową nr 20, kursującą z zajezdni Madalińskiego. Uwijały się na niej dwie brygady z zajezdni Madalińskiego – jedna

obsługiwana wagonem GT6 (pierwszego dnia: 614), druga wagonem GT8. Przypomnijmy – po fatalnym w skutkach wykolejeniu wagonu 808 w maju br., podjęto decyzję o przyspieszeniu prac torowych. Po samym wykolejeniu zmieniono także ograniczenia prędkości – zamiast 20 km/h wprowadzając 15 km/h i 10 km/h. Obecnie, po wymianie łuków torowiska, tramwajom zwiększono dopuszczalną prędkość (*na sieci znów wisi 20 km/h*). Najważniejsze, że przejazd przez Wildę jest teraz dużo bezpieczniejszy, a przy okazji bardziej komfortowy dla pasażerów.

Na wyłączonym z ruchu odcinku uruchomiono komunikację autobusową. „Za tramwaj” kursował po trasie HETMAŃSKA (przystanek linii nocnej Traugutta) – Fabryczna – Prądyńskiego – Czarnieckiego – Robocza – św. Czesława – Wierzbicice – RYNEK WILDECKI – 28 Czerwca 1956 – HETMAŃSKA. Obsługę w dni robocze zapewniał wydział A-1 – trzema wozami. W soboty jeden z trzech wozów uruchamiał wydział A-3, w dni świąteczne kursowały dwa wozy, po jednym z każdej zajezdni. Zmiany dotyczyły także linii 243 – kursy w kierunku centrum kierowano przez ul. Kosińskiego, Prądyńskiego, Czarnieckiego, Roboczą, św. Czesława i Wierzbicice. Od dnia 6 lipca zmianie uległa trasa autobusu zastępczego, którą wydłużono do dworca PKS. Uruchomienie pozostało bez zmian. Tramwaje wróciły na Wildę od poniedziałku, 19 lipca.

Nowa Droga Dębińska

Od 14 czerwca prowadzone były prace związane z remontem nawierzchni na ul. Droga Dębińska i Piastowskiej. W związku z tym na trasę objazdową skierowano autobusy linii 76 – przez ul. o. Mariana Żelazka i Dolną Wildę. Na trasie zlokalizowano cztery

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

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (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.

dotatkowe przystanki. Planowo prace miały trwać do 10 lipca, ulice otwarte zostały jednak dzień wcześniej ok. 18.00. „Ze względów technologicznych” zatoki autobusowe czynne są dopiero od 12 lipca – wtedy też linia 76 wróciła na starą trasę.

Objazdowe przesunięcia

Od 12 do 31 lipca prowadzone miały być prace związane z przebudową zatoki autobusowej przy ul. Piątkowskiej (przystanek Św. Leonarda, kierunek: Piątkowo). Przystanek został przesunięty o około 30 metrów. Prace na pewno się przedłużyły – jeszcze w dniu 2 sierpnia w godzinach porannych przystanek ten był zamknięty dla autobusów (m.in. MPK i PKS). W dniu 14 lipca w związku z pracami związanymi z budową kolektora sanitarnego w ul. Jana Pawła II zmieniona została lokalizacja przystanku przyjazdowego na dworcu autobusowym Śródka. Nowy przystanek ulokowano bezpośrednio przy wjeździe na dworzec.

Reklamy na wagonach 105Na z wyświetlaczami elektronicznymi

Typ	Nr tab.	Wydział	Malowanie	Typ	Nr tab.	Wydział	Malowanie
105Na+NaDK	98+97	S-1	zakładowe	105Na+NaD	172+171	S-1	zakładowe
105Na+NaD	112+111	S-1	epoznan.pl	105Na+NaD	174+173	S-1	zakładowe
105Na+NaD	116+115	S-1	116 – bank komórek macierzystych 115 – sprzedaż domów	105Na+NaD	190+189	S-1	Cymes
105Na+NaD	128+129	S-1	Gratka.pl	105Na+NaD	206+205	S-1	206–sprzedaż domów 205–bank komórek macierzystych
105Na+NaD	134+135	S-1	zakładowe	105Na+NaD	220+219	S-1	zakładowe
105Na+NaD	136+137	S-1	zakładowe	105Na+NaD	230+229	S-1	zakładowe
105Na+NaD	138+139	S-1	zakładowe	105Na+NaD	244+243	S-3	Policja
105Na+NaD	142+143	S-1	zakładowe	105Na+NaD	290+291	S-3	zakładowe
105Na+NaD	144+145	S-1	zakładowe	105Na+NaD	298+299	S-3	zakładowe
105Na+NaD	146+147	S-1	zakładowe	105Na+NaD	310+311	S-3	zakładowe
105Na+NaD	148+149	S-1	zakładowe	105Na+NaD	312+313	S-3	zakładowe
105Na+NaD	156+157	S-1	zakładowe	105Na+NaD	314+315	S-3	zakładowe
105Na+NaD	162+161	S-1	zakładowe	105Na+NaD	340+341	S-3	zakładowe

Tabela uwzględnia wagony typu 105Na z wyświetlaczami elektronicznymi. Wszystkie moderusy Alfa posiadają malowanie zakładowe.

Stan na dzień 2 sierpnia 2010; opr. Mateusz Pałycha, Adrian Piskula