

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (117)
3 stycznia 2011 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Zakończenie sezonu 2010 na liniach turystycznych Atrakcje na koniec sezonu

Błażej Brzycki



Skład N+ND 602+456 na stałe wpisał się w krajobraz miasta Poznania. Na linię turystyczną wyjechał po raz pierwszy w czerwcu 1999 r. – od tego czasu regularnie (choć z przerwami) wozi pasażerów tramwajowej zerówki. Za nim – wypożyczony z Warszawy San H-100B 160.

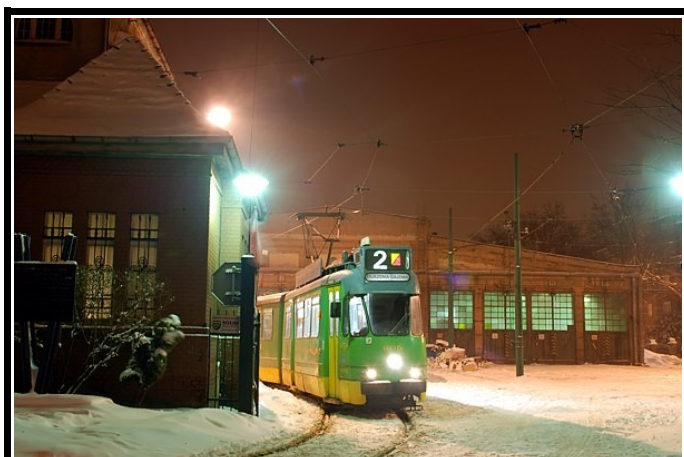
Co dalej z liniami turystycznymi? Trasa zerówki AD2011 zależy będzie m.in. od zamknięcia torowisk w centrum miasta. A może do rozpoczęcia sezonu uda się wreszcie ukończyć remont wagonu doczepnego ND 436?

Fot.: Robert Bartkowiak, 26.09.2010

25 i 26 września na ulice Poznania po raz ostatni w roku 2010 wyjechały zabytkowe pojazdy linii turystycznych, a nad Jeziorem Maltańskim zobaczyć można było Kolejkę Parkową Maltanka.

W sobotę w związku ze stuleciem Zamku Cesarskiego można było się przejechać specjalną linią tramwajową nr 20, obsługiwaną składem N+ND. Linia kursująca z Gajowej, przez ul. Św. Marcin, al. Marcinkowskiego i ul. Fredry przybliżała pasażerom stuletnią historię budynku oraz Dzielnicy Zamkowej. Linia kursowała co pół godziny od 12 do 17, a opłatą za przejazd było przyłączenie się do kwesty na rzecz ratowania starych bimb.

W niedzielę linię specjalną obsługiwał *Kanciak*. *Enka* tego dnia wyruszyła na trasę zerówki. Jak w każdą z 22 niedziel sezonu, zabytkowy tramwaj i autobus



W dniu 28 grudnia zajezdnię tramwajową przy ul. Gajowej opuścił ostatni tramwaj liniowy. Był to wagon nr 805, na linii 2/7, podczas ostatniego wyjazdu poprowadzony przez motorniczego #3722. W kolejnych dniach Gajową opuściły wagony techniczne i naprawiane w Modertransie, a ostatnim tramwajem który wyjechał z zajezdni był pług 2037. Opuścił on historyczny obiekt w dniu 30.12, ok. godz. 18.

Pierwsze tramwaje wyjechały z Gajowej 1 października 1880 r. Po ponad 130 latach, zajezdnia tramwajowa przy ul. Gajowej przechodzi do historii. Od stycznia 2011 r. nie urzęduje w niej Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

Fot.: 2 * Marcin Jurczak, 28.12.2010

rozpoczęły kursy punktualnie o godzinie 13 sprzed najstarszej zajezdni tramwajowej w Polsce, przy ulicy Gajowej. Kursy w ostatnią niedzielę cieszyły się ogromnym zainteresowaniem.

Już po godzinie 12 na przystanku początkowym pojawili się pierwsi chętni na przejazd zabytkowymi pojazdami. Zobaczyć oni mogli przygotowania wagonu (zmiana otablicowania) oraz manewry tramwajów, w których tradycyjnie już pomagali koledzy z Grupy Szybkiego Reagowania KMPS.

Chętni, którzy wybrali się na przejażdżkę setką, podróżowali autobusem San H-100B 160, goszczącego w Poznaniu od maja dzięki uprzejmości Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Była to trzecia niedziela w sezonie, kiedy ten właśnie autobus obsługiwał linię turystyczną.

Pojazd z 1973 roku kursował po dobrze znanej trasie z Gajowej przez centrum na rondo Śródka, gdzie możliwa była wygodna przesiadka na Maltankę. W drodze powrotnej san przejeżdżał obok Śródki i Katedry. Niestety – mimo usilnych starań – linia 100 nie przejechała mostem Jordana.

Na pasażerów składu N+ND, który powrócił po remoncie na początku lipca, czekała nie lada atrakcja. O każdej

godzinie zerówka podążała inną trasą, mijając najważniejsze budynki Poznania oraz by dotrzeć (kursami o 14.00 i 16.00) na pętle Piątkowska i Wilczak. Przejazdom towarzyszyły opowiadania przewodnika z Centrum Turystyki Kulturowej „TRAKT”, który doskonale nawiązywał do miejsc związanych z historią poznańskich tramwajów.

O godzinie 13, 15 i 17 dodatkowo pasażerowie zapoznać się mogli ze 130-letnią historią poznańskiej komunikacji w Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK Poznań Sp. z o.o. na ul. Głogowskiej. Podczas ostatniego zwiedzania, wspólnymi siłami obsługi konduktorskiej oraz pasażerów, symbolicznie wpełchnięto wagon konny Herbrand do hali zajezdni.

Wszystkie kursy wykonane tego dnia były oblegane przez chętnych na przejazd. Na pokładzie pojazdów spotkać można było wielu regularnie odwiedzających nas pasażerów.

Wrz z końcem września zakończyliśmy sezon na liniach turystycznych. To nie ostatnia okazja do wspólnych rozmów i dzielenia się wspomnieniami związanymi z komunikacją miejską – już wkrótce zabytkowe tramwaje wyjadą na okolicznościową imprezę po raz kolejny.

Tabor MPK Poznań Sp. z o.o. zasilila kolejna partia „unijnych” solarisów Jamniki atakują stadami

Maciej Witkowski

W 2009 roku tabor MPK Poznań zasililo 25 niskopodłogowych, przyjaznych środowisku autobusów marki Solaris. W skład dostawy wchodziło 20 pojazdów przegubowych i 5 wozów 12-metrowych (w tym pierwszy w Poznaniu autobus z biletomatem). Pojazdy zostały rozdysponowane do obu poznańskich zajezdni autobusowych. Na Kaczę trafiły 4 przegubowce (są to pierwsze na tej zajezdni od 1996 roku autobusy nie pochodzące z linii produkcyjnej MAN-a), pozostałe 21 sztuk zasililo tabor zajezdni przy ulicy Warszawskiej. Dostawa ta umożliwila zakonczenie eksploatacji autobusów wysokopodłogowych w Poznaniu. Jednak



Pierwsza partia autobusów obejmowała 10 sztuk modelu U18 i 4 sztuki U12. Wozy z automatami biletowym skierowano do obsługi trzech linii autobusowych: 55, 60 i 72.

Fot.: Bartosz M. Kaj, 28.08.2010

poznański przewoźnik na tym nie poprzestał i rozpoczął wymianę pierwszych *niskopodłogowców*, pochodzących z lat 1996-97, na znacznie nowocześniejsze pojazdy. W tym celu 24 września 2009 roku ogłoszono przetarg na dostawę 75 fabrycznie nowych niskopodłogowych i przyjaznych środowisku pojazdów miejskich.

Tak wielki zakup nie byłby możliwy, gdyby nie wsparcie pochodzące ze środków Unii Europejskiej. Ogłoszenie przetargu poprzedzone było złożeniem 8 maja 2009 r. wniosku o dotację w konkursie prowadzonym przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego



Za ścianie za kierowcą pojazdu umieszczono nalepkę informującą o finansowaniu projektu. Obecnie w miejscu tym znajduje się okolicznościowa „tabliczka”.

Fot.: Bartosz M. Kaj

Dostawy autobusów w roku 2010

Numer taborowy	Model	Data przyjęcia na stan	Numer rejestracyjny	Data debiutu liniowego	Debiut na linii
1630	Urbino 12	7.07.2010	PO 191NX	29.07.2010	60/3
1631	Urbino 12	15.07.2010	PO 646NX	3.08.2010	60/1
1632	Urbino 12	15.07.2010	PO 645NX	3.08.2010	60/2
1633	Urbino 12	15.07.2010	PO 644NX	3.08.2010	60/3
1866	Urbino 18	7.07.2010	PO 369NX	3.08.2010	55/1
1867	Urbino 18	20.07.2010	PO 678NX	5.08.2010	72/6
1868	Urbino 18	20.07.2010	PO 682NX	3.08.2010	55/2
1869	Urbino 18	20.07.2010	PO 680NX	3.08.2010	55/3
1870	Urbino 18	22.07.2010	PO 679NX	3.08.2010	72/2
1871	Urbino 18	22.07.2010	PO 683NX	3.08.2010	72/3
1872	Urbino 18	22.07.2010	PO 681NX	5.08.2010	70/2
1873	Urbino 18	26.07.2010	PO 248PC	10.08.2010	72/5
1874	Urbino 18	26.07.2010	PO 247PC	10.08.2010	72/4
1875	Urbino 18	28.07.2010	PO 246PC	10.08.2010	55/3
1878*	Urbino 18	30.11.2010	-	-	-

Stan na dzień: 30 listopada 2010; opr.: Maciej Witkowski

* - do końca listopada odebrano jeden wóz, kolejne przyjęcia zanotowano na początku grudnia

w ramach środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Po bardzo sprawnej ocenie formalnej i merytorycznej dokonanej przez Departament Wdrażania Programu Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego wniosek znalazł się na liście projektów przewidzianych do dofinansowania

ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Działania 2.2 „Rozwój miejskiego transportu zbiorowego” Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. W dniu 7 września 2009 r. podpisano umowę pomiędzy Zarządem Województwa a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu Sp. z o.o. na dofinansowanie projektu „Zakup 75 nowoczesnych, przyjaznych środowisku autobusów niskopodłogowych” ze środków EFRR. Zgodnie z jej brzmieniem MPK Poznań Sp. z o.o. otrzymało środki w wysokości 58,8 mln zł (tj. 80% kosztów kwalifikowanych projektu). W wyniku postępowania przetargowego, którego rozstrzygnięcie



Zakup pojazdów dofinansowany został ze środków unijnych... a w ramach wyposażenia dodatkowego zamontowane zostały m.in. automaty biletowe.

Fot.: Marcin Jurczak



Automat biletowy sprzedaje bilety niewymagające kasowania. W efekcie nie ma możliwości zakupu biletu „na później”.

Fot.: Marcin Jurczak

ogłoszono 1 grudnia 2009 r., najkorzystniejszą ofertę przedstawiła firma Solaris Bus & Couch S.A. z podpoznańskiego Bolechowa, pokonując MAN-a, Volvo i Kapenę. Zgodnie z postanowieniami umowy pojazdy zostaną dostarczone w pięciu transzach:

- lipiec 2010 – 14 sztuk,
- listopad 2010 – 14 sztuk,
- marzec 2011 – 14 sztuk,
- lipiec 2011 – 16 sztuk,
- listopad 2011 – 17 sztuk.

Wszystkie 75 solarisów zostanie wyposażonych w biletomaty firmy Elgeba (pojazdy 12-metrowe – jeden automat naprzeciw 2. drzwi, 18-metrowe – dwa automaty: naprzeciw 2. i 3. drzwi). Niestety biletomaty – podobnie do tego w 1625 – sprzedają tylko bilety skasowane, co uniemożliwia zakup na zapas.

W tej chwili w Poznaniu eksploatowanych jest 28 pojazdów dostarczonych w ramach pierwszej i drugiej transzy. Wszystkie stacjonują w zajezdni przy ulicy Warszawskiej. Autobusy zakupione w tym przetargu nie odbiegają stylistyką od wcześniej

posiadanych solarisów. Zgodnie ze standardami utrzymywanymi przez poznańskiego przewoźnika autobusy posiadają klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, monitoring wewnętrzny i zewnętrzny, system gaszenia komory silnika spełniającego najwyższe normy czystości spalin – EEV, a także system informacji pasażerskiej i elektroniczne brygadówki. Podobnie jak wszystkie pojazdy dostarczone od 2008 roku, nowe solarisy posiadają drzwi odskokowo-uchylne. Dwoma wyróżnikami są biletomaty i nowe zielone obicia siedzeń. Na obiciach znajdują się motywy koziółków – symbolu miasta i piłek, co związane jest ze zbliżającymi się Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej, a także w tle logo MPK. W myśl nowej polityki MPK pojazdy z biletomatami nie mają pojawiać się na przypadkowych liniach, a w pierwszej kolejności na liniach, gdzie występują największe problemy z kupnem biletu tj. 55, 60 i 72. Nowością jeśli chodzi o informację pasażerską jest możliwość – w przypadku zmiany trasy – uwzględnienia jej na wyświetlaczach zewnętrznych poprzez wciśnięcie odpowiedniego guzika na pulpicie kierowcy. Obecnie w Poznaniu eksploatowanych ponad setka autobusów spod znaku jamnika. Po przybyciu pozostałych 47 pojazdów Solaris będzie najliczniej reprezentowaną marką wśród poznańskich autobusów.

Przegląd autobusów szynowych eksploatowanych w Polsce – na podstawie tego, co spotkać można dziś w Chojnicach

Zagłębie wynalazków... czyli chojnickie szynobusy (cz.1)

Bartosz Kopeć

Chojnice – prawie 40-tysięczne miasto położone w południowej części Kaszub, nieopodal Borów Tucholskich w województwie pomorskim. Ze względu na swoje położenie Chojnice stanowią centrum regionu, bazę dla turystów zwiedzających południowe Kaszuby. Kolej do Chojnic dotarła w 1871 roku w ramach Królewskich Kolei Wschodnich, które łączyły Berlin z Gdańskiem i Królewcem. W okresie międzywojennym, kiedy Chojnice leżały na zachodnich rubieżach Polski, miasto stało się stacją graniczną o znaczeniu strategicznym. Po II wojnie światowej, gdy granica przesunęła się na zachód, znaczenie stacji spadło. Obecnie Chojnice są węzłem, w którym krzyżuje się 5 normalnotorowych linii kolejowych.



Skład złożony z wagonu silnikowego Ym5 i wagonu sterowniczego Ys47 – czyli dwuczłonowa wersja SZT serii Y. Za nim – doczepka SA123.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 28.08.2010

Pomimo szalejącej w PRL-u elektryfikacji wszystkie chojnickie linie są nieelektryfikowane. Najważniejszą i najsławniejszą z nich jest licząca 342 km linia 203, czyli Ostbahn. Pozostałe linie to: linia 208 Działdowo – Chojnice, linia 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, linia 211 Chojnice – Kościerzyna oraz linia 281 Oleśnica – Chojnice. Do 1990 roku w Chojnicach stacjonowały parowozy, głównie seria Ty2, po ich wycofaniu na szlakach dominowały już tylko lokomotywy spalinowe, głównie serie SP/SU45 oraz ST44. Odejście parowych smoków przesądziło również o likwidacji obrotnicy, z której można było wjechać do 6-kanalowej pruskiej lokomotywni. Sam budynek lokomotywni również częściowo przebudowano, przez co stracił swój architektoniczny charakter. Niecałe dwadzieścia lat później mamy do czynienia z kolejną rewolucją na chojnickich szlakach. Czynniki ekonomiczne oraz pogarszający się stan taboru wymuszają na przewoźnikach kolejowych szukanie nowszych, oszczędniejszych środków transportu. Wzorem kolei zachodnich tradycyjne składy zestawione z lokomotywy i wagonów zostają powoli wypierane przez wagony motorowe, nazwane później szynobusami. Obecnie na peronach chojnickiej stacji możemy spotkać 14 różnych serii DMU (Diesel Motor Unit) wytworzonych w latach 1965-2010 przez producentów krajowych i zagranicznych.

Liczba autobusów szynowych, jakie możemy spotkać w chojnickim węźle, jest bardzo duża, w związku z czym ich opis został podzielony na trzy grupy. Pierwszą z nich stanowią pojazdy, które po wycofaniu z ruchu na zachodzie dostały drugą szansę na polskich torach. Druga grupa to polskie konstrukcje budowane w latach dziewięćdziesiątych. Do trzeciej grupy zaliczono



Polska myśl techniczna odpowiedzialna jest m.in. za powstanie serii SN81.

Fot.: Kasper Fiszer, 2.03.2009

wszystkie współczesne pojazdy wyprodukowane przez bydgoską Pesę.

Z demobilu

Przegląd tych różnorodnych pojazdów zaczniemy od najstarszej konstrukcji, która jednak jest w Polsce od bardzo niedawna. Mowa o spalinowym zespole trakcyjnym serii Y (układ osi 1'A'+1'1'+A'1'), złożonym z wagonu silnikowego Ym5, doczepnego Yp25 oraz sterowniczego Ys47. Taka różnorodność pojazdów pozwalała na użytkowanie składów dwu-, trzy- i czteroczłonowych, dzięki czemu można dostosować jednostkę do potoków pasażerskich. Pojazd ten został wyprodukowany w 1965 roku przez niemiecką Waggonfabrik Uerdingen AG i znany jest również pod nazwą Lynette. 19 lutego 2010 roku pojazd otrzymał homologację od Instytutu Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu, a miesiąc później rozpoczął jazdy testowe na liniach obsługiwanych przez Arrivę RP. Zespół serii Y osiąga prędkość maksymalną 80 km/h przy wadze 25 t, moc na zestawy kołowe przenoszona jest przez przekładnię hydromechaniczną. Ym5 zabiera na pokład łącznie 140 osób przy 80 miejscach siedzących. Pojazd został zakupiony od duńskiego oddziału spółki Arriva dzięki czemu obecny właściciel nie musiał zmieniać barw pojazdu (turkusowy bok z błękitnymi drzwiami i kremowy przód).

Również z zachodu pochodzą następne trzy pojazdy odwiedzające chojnickie szlaki. Pierwszy z nich to zakupiony przez Arrivę RP od Duńskich Kolei Państwowych DSB spalinowy zespół trakcyjny MR+MRD (układ osi 2'B'+B'2'). Pojazdy te zostały zaprojektowane przez Duewag, a ich licencyjna produkcja odbywała się w Scandia-Randers. Produkcję wagonów MR rozpoczęto w 1978 roku i początkowo jeździły one w składach MR+MR. Dopiero od 1981 roku producent zaczął dostarczać wagony MRD i wówczas rozpoczęto eksploatację składów MR+MRD. W sumie do 1985 roku wyprodukowano 99 zespołów MR+MRD, z czego 7 sztuk zostało sprowadzonych do Polski. Sercem tych maszyn są dwa 12-cylindrowe silniki Deutz, które przekazują moc na dwuosiowy wózek napędowy przez przekładnię hydrauliczną Voith 320. Tak skonfigurowany układ napędowy pozwala rozpędzić ważący 69 t (~8,6 t/oś) zespół do prędkości 130 km/h. Człon MR oraz MRD



Składy MR+MRD eksploatowane są przez spółkę Arriva RP.

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008

różnią się między sobą jedynie rozmieszczeniem drzwi wejściowych oraz układem wnętrza. MR posiada 64 miejsca siedzące, a MRD aż 84 oraz 17 rozkładanych, obydwa człony wyposażone są w toaletę. Do Polski sprowadzone zostały zespoły 4001+4201, 4015+4215, 4022+4222, 4039+4239, 4055+4255, 4068+4268, 4080+4280). Malatura tych zestawów jest identyczna jak w przypadku pojazdów serii Y.

Kolejną, „zachodnią” konstrukcją są holenderskie wagony motorowe DH1 oraz DH2, oznaczone w Polsce jako SN82 i SN83. Wagony wyprodukowane zostały w latach 1981-1983 przez znaną miłośnikom tramwajów firmę Duewag i zasiliły park taborowy kolei holenderskich NS. Wagony DH1 (B'2') i DH2 (2'B'+B'2') są bliźniaczo podobne do siebie – najważniejszą różnicą jest to, że DH1 jest pojazdem jednoczłonowym a DH2 dwuczłonowym. Do napędu wykorzystano silniki spalinowe Cummins o mocy 210 kW (po jednym w każdym członie), które przekazują moment obrotowy na wózek napędowy poprzez przekładnię hydrauliczną Voith. Składy ważące odpowiednio 37 t i 69 t można rozpędzić do prędkości maksymalnej 100 km/h. Mniejszy pojazd posiada 54 miejsca siedzące, w większym usiadzie łącznie 148 osób. Wagony wyposażone są w WC, drzwi odskokowo-uchylne oraz



SN83-001 rozpoczął eksploatację na trasach obsługiwanych przez Przewozy Regionalne

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008



SA102 to konstrukcja poznańskiego ZNTK....

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008



... a SA104 powstał w Kolzanie Racibórz.

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008

składany stopień ułatwiający wsiadanie z niższych peronów. W latach 2006-2008 pojazdy tego typu były sukcesywnie wycofywane z ruchu i ostatecznie zostały wystawione na sprzedaż. Cztery składy (2 DH1 i 2 DH2) zostały zakupione przez regionalnego przewoźnika ze Słowacji, właścicielem pozostałych 17 wagonów DH1 oraz 29 zespołów DH2 została firma Sigma Tabor, która dotąd trudniła się leasingiem lokomotyw towarowych. Składy te zostały „spolonizowane” (zmiana oświetlenia, systemów łączności oraz zabezpieczenia ruchu) w ZNTK Poznań i zadebiutowały w 2009 roku na gdańskich targach TRAKO. Podczas „polonizacji” ZNTK Poznań zleciło Fabryce Pojazdów Szynowych przemalowanie pojazdów na kolor szary z czerwonym pasem na wysokości podłogi i czerwonymi drzwiami. DH1 (SN82-001) oraz DH2 (SN83-001) są testowane przez Przewozy Regionalne na trasach wokół Chojnic, DH2 (DH-3219) 5 października rozpoczął testy w Kolejach Mazowieckich.

Podsumowując wymienione wcześniej maszyny można stwierdzić, że zachodnie technologie z drugiej połowy XX wieku charakteryzowały się możliwością dostosowywania składu do potoków pasażerskich, nowoczesnymi i mocnymi układami napędowymi (silnik spalinowy + przekładnia), które pozwalały



SA109 to dwuczłonowy SZT z Raciborza. Egzemplarz o numerze 006 służy w województwie pomorskim.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 10.11.2007

na rozpędzenie jednostek do prędkości nawet 130 km/h oraz przestronnymi i komfortowymi wnętrzami. Powyższe pojazdy stanowią najstarszą grupę, jednak nie oznacza to, że są na przegranej pozycji w starciu z „nowszyimi” autobusami szynowymi.

Polak potrafi?

Pierwszą współczesną polską konstrukcją jest wyprodukowany przez Kolzam Racibórz SN81 (układ osi 1'A' + 1'1' lub 1'A' + A'1'). Te wagony motorowe powstawały w latach 1989-1990 z dwóch drezyn WOA-29 (pojazdy inspekcyjne) połączonych ze sobą tyłami, bez możliwości przejścia między członami. SN81 napędzany jest samochodowymi silnikami o mocy 110 kW, a napęd przekazywany jest na zestawy kołowe przez mechaniczną skrzynię biegów. Cechą charakterystyczną pojazdu jest podwójny układ napędowy – każdy człon posiada oddzielny silnik i skrzynię biegów, przy czym w czasie jazdy pracuje tylko silnik w przednim członie. Taki układ napędowy pozwala 66 siedzącym w tej ulepszonej drezynie pasażerom osiągnąć prędkość 90 km/h. SN81 doczekał się „modernizacji”, w wyniku której zabudowano przejście między członami, zamontowano toaletę, zastosowano skrzynię biegów z synchronizacją oraz czuwak, radio-stop i zgarniacze. Kolzam przy wadze 23,2 t rozpędza się do prędkości maksymalnej 90 km/h, w podróz może zabrać 140 pasażerów. Wyprodukowano 6 sztuk SN81, cztery z nich należą do Przewozów Regionalnych (002 i 003 Chojnice, 004 i 006 Czeremcha). Pojazd oznaczony numerem 005 należy do PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, a 001 po wypadku i uszkodzeniu ostoi ustawiony został jako pomnik przed siedzibą Przewozów Regionalnych w Warszawie. Obecnie wagon posiada firmowe malowanie Przewozów Regionalnych, czyli czerwień i szarość.

Kolejnymi polskimi konstrukcjami są zaprojektowane i zbudowane przez ZNTK Poznań autobusy szynowe SA101 (lata produkcji 1990-1992) oraz SA102 (lata produkcji 1993-1996). Rodzina pojazdów 207M powstała w ramach programu budowy autobusów szynowych, zatwierdzonego w 1989 roku. Szynobus SA101 (układ osi 1'A' + 1'1') składał się z członu silnikowego SA101 (207M) oraz biernego, sterowniczego SA121 (207Mr), natomiast SA102 (układ osi 1'A'+1'1'+A'1') to dwa człony silnikowe SA102A (207Mb) i SA102B (207Mb) oraz środkowy człon doczepny SA111 (207Mra). Wszystkie człony połączone były przejściami

międzywagonowymi. Wagony silnikowe w SA101 i SA102 konstrukcyjnie są takie same, napędzane przez silnik generujący moc 200 kW, która jest przenoszona na zestawy kołowe przez przekładnię hydrauliczną Voith. Pudła wagonów oparte są na dwóch jednoosiowych wózkach z dwustopniowym usprężynowaniem. Na czółach zamontowane zostały typowe zderzaki, sprzęgi śrubowe oraz gniazda sterowania ukrotnionego. SA101 przy wadze 54 t można było rozpędzić do prędkości 90 km/h, przewożąc przy tym 96 pasażerów na miejscach siedzących (całkowita liczba miejsc 236). Bardziej pojemny (140 miejsc siedzących i 200 miejsc stojących), trójczłonowy SA102 osiągał taką samą prędkość maksymalną, ważąc przy tym o 28 t więcej od młodszego brata. Pojazd SA102 bardzo często eksploatowany był bez środkowego, doczepnego członu. Obecnie w ruchu pozostają dwa z trzech pojazdów SA101 (001 w PR Kraków i 003 w PR Gdynia) oraz wszystkie 3 pojazdy serii SA102 (PR Gdynia). W dniu 28.09.2010 roku SA101-002 uległ wypadkowi na niestrzeżonym przejeździe kolejowym i najprawdopodobniej nie wróci już na szlak. Właścicielem wszystkich pojazdów serii SA101 i SA102 jest spółka Przewozy Regionalne.

Następnym pojazdem, który powstał w 1995 roku w raciborskim Kolzanie jest SA104 (208M). Ten dwuczłonowy pojazd (układ osi A'A'+1'1') jest rozwinięciem koncepcji serii SN81 jednak w porównaniu do pierwowzoru wprowadzono szereg istotnych zmian. Najważniejszą z nich jest zastosowanie jednego silnika spalinowego (SN81 miał dwa silniki) o mocy 157kW, który przez przekładnię hydrauliczno – mechaniczną napędzał oba zestawy kołowe członu SA104. Drugi człon, SA122 był tylko członem doczepnym wyposażonym w kabinę sterowniczą oraz toaletę o obiegu zamkniętym. Wążący 39t pojazd może się rozpędzić do 90km/h a w jego wnętrzu „upchnięto” 60 miejsc siedzących. Każdy człon wyposażony jest w dwie pary (po jednej na stronę) drzwi wejściowych. Podczas prac konstrukcyjnych przedłużono pudła obu członów (względem SN81), zaprojektowano ogrzewanie nawiewne oraz smarowanie obrzeży kół. Skład wyposażony jest w sterowanie wielokrotne, ale na szczęście nie wyprodukowano drugiego egzemplarza. SA104 rozpoczął pracę w 1997 roku w MD Jasło by po

13 latach pracy w lokomotywniach w Nowym Sączu, Rzeszowie i Krakowie trafić do Chojnic. Wraz z nowym przydziałem wagon zyskał nowe czerwono – szare malowanie swojego właściciela czyli spółki Przewozy Regionalne.

SA109 (RegioVAN Midi) jest kolejnym pojazdem zaprojektowanym i zbudowanym w Kolzanie Racibórz. Dwuczłonowa konstrukcja 212M bazuje na wcześniejszym, jednoczłonowym SA107. Każdy z członów opiera się na dwóch jednoosiowych wózkach (układ osi A'1'+1'A') i jest wyposażony w silnik spalinowy o mocy 190kW oraz przekładnię hydromechaniczną, która przekazuje moment obrotowy na skrajny zestaw kołowy. Maksymalna prędkość szynobusu wynosi 100km/h. Pudło, w porównaniu z SA107 zostało skrócone o długość kabiny sterowniczej, w miejsce której zabudowano przejście międzywagonowe. Wagon posiada obniżoną podłogę w miejscu zamontowania drzwi odskokowo – przesuwanych (jedna para w każdym członie) oraz toaletę z obiegiem zamkniętym. Wnętrze pojazdu wyposażone jest w 62 stałe miejsca siedzące oraz 11 rozkładanych siedzeń; sumaryczna pojemność pojazdu to 180 osób. Niestety pojazdy okazały się bardzo awaryjne co spowodowało że wyprodukowano ich tylko 10 sztuk. Zasiłyły one parki taborowe w województwach zachodniopomorskim (001), małopolskim (002, 009), dolnośląskim (003, 004), śląskim (005), podkarpackim (007, 010), opolskim (008). Do województwa pomorskiego trafiła maszyna z numerem 006. Właścicielem SA109-006 jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego tak więc pojazd otrzymał „pomorskie”, żółto – niebieskie malowanie.

Powyższe pojazdy są przykładami polskiej myśli technicznej z lat dziewięćdziesiątych i porównując je pod względem komfortu oraz parametrów trakcyjnych z zachodnimi maszynami niestety są one słabsze. O ich technicznej niedoskonałości świadczy również niewielka liczba wyprodukowanych egzemplarzy oraz dosyć duża awaryjność. Poniżej ostatnia grupa pojazdów pochodząca od największego polskiego dostawcy autobusów szynowych czyli bydgoskiej PESY.

Więcej o chojnickich szynobusach produkcji PESA Bydgoszcz – w następnym numerze Przystanku

Nowinki z Pyrogradu

opr.: Marcin Jurczak

Dwumiesięczna przerwa pomiędzy kolejnymi wydaniem Przystanku spowodowała potężne nagromadzenie Nowinek. W tym i następnym numerze prezentujemy Szanownym Czytelnikom „zbiorówkę” za ostatni kwartał.

TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ

Z życia wagonów zabytkowych

Ostatnie miesiące upłynęły pod znakiem sporej liczby awarii wagonów zabytkowych i stylizowanych na historyczne. Po kompromitującej serii kart napraw w okolicach wakacji, nareszcie skutecznie naprawiono hamulec ręczny w wagonie typu N. Świetnie jeździ wagon typu 102N – ku pokrzepieniu serc licznych tej jesieni wycieczek. Gorzej miewa się niestety druga z poznańskich stowójek. W pierwszych dniach listopada Księżniczce wymieniono wentylatory w II członie,

niewiele później padła przetwornica. Okazało się, że pojawia się zwarcie, szczęśliwie usterkę udało się zdiagnozować i usunąć. W połowie grudnia wymieniono dzwonek zewnętrzny, który najwyczejniej w świecie... zamarzł. Koniec roku dla Księżniczki oznaczał kolejny przymusowy postój. Przyczyna – ponownie przetwornica.

Początek listoady upłynął pod znakiem walki o szybkowca na linii 3. Okazało się, że wagon zrywa kable międzywagonowe podczas wyjazdu z toru „pod płotem” zajezdni Forteczna (trójki zwyczajowo parkują tam w ramach postojów na pętli Starołęka). Wydłużono nieco kable, motorniczym zwrócono uwagę, że konieczne jest zachowanie minimalnej prędkości podczas wyjazdu z Fortecznej i skład jeździ dalej. Na wszelki wypadek część motorniczych unika wjazdu

na tor „pod płotem”. Szczęśliwie, usterkę rozrusznika w wagonie 194 udało się naprawić w ostatniej chwili przed tegoroczną Katarzynką.

685 dzielnie jeździ na trójce i wozi wycieczki, notował jedynie kilka drobnych usterek (II drzwi, ogrzewanie, piasecznice, problemy z łącznością). Do grona nietypowych helmutów dołączył natomiast 694, który uzyskał system nagłaśniający podobny do znanego z 685. Tym samym dwa madalińskie wagony GT8 wyposażone są w instalację imprezowo-wycieczkową. Choć planowano w tym celu „poświęcić” wóz 695, ostatecznie jednak oba wagony wycieczkowe mają malowanie Rheinbahn Duesseldorf. Dodajmy jeszcze, że KMPS podjął (póki co nieudaną) próbę zachowania jako historyczno-liniowy wagonu GT8 z realizowanej obecnie dostawy, ale w stanie oryginalnym.

 **Nowe helmuty zastępują stare**

Od czasu ostatniego wydania Przystanku, do ruchu włączono kolejne wozy GT8 – pasażerów wozi łącznie 11 sztuk wagonów z tegorocznej dostawy. Szczegóły – w tabelce. Na złom wywieziono dwa kolejne wagony GT6: 610 i 614 (oba formalnie skreślone zostały z dniem 6.10, a wywiezione 21.10). Odstawiony został także wóz 605 – przez kilka tygodni stał smutno pod płotem zajezdni, potem przeniósł się do hali. W ruchu



 **Żegnamy kolejne GT6**

21 października na złom wywieziono dwa kolejne wozy. Trafiło na wagony 610 (ex 2519, rocznik 1958) i 614 (ex 616, rocznik 1959).

Fot.: Jakub Gielniak

Debiuty wagonów GT8 w roku 2010

Nr MPK	Nr RD*	Rok produkcji	Data dostawy	Data debiutu	Brygada debiutu**	Malowanie
693	2966	1964	28/29.05.2010	24.09.2010	2 \ 1 (podmiana)	MPK Poznań (dostawa: malowanie RD)
694	2964	1965	3/4.06.2010	2.09.2010	8 \ 1 (podmiana)	Rheinbahn Duesseldorf
695	2655	1969	17/18.06.2010	3.09.2010	7 \ 4	MPK Poznań (dostawa: żółty)
696	2667	1969	21/22.07.2010	15.09.2010	2 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
697	2968	1964	26/27.08.2010	24.09.2010	2 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
698	2967	1964	11/12.09.2010	4.10.2010	9 \ 11	Podkład po reklamie niemieckiej (zdjętej na S-2) – w kolorze srebrnym
699	2658	1969	22/23.09.2010	18.10.2010	9 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
700	2659	1969	23/24.09.2010	19.10.2010	11 \ 3	Rheinbahn Duesseldorf
701	2657	1969	15/16.10.2010	6.12.2010	2 \ 5	MPK Poznań (dostawa: niemiecka reklama, market meblowy zentex.de)
702	2661	1969	19/20.10.2010	18.11.2010	7 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
703	2671	1969	4/5.11.2010	20.12.2010	8 \ 10	Podkład po reklamie niemieckiej – w kolorze niebieskim
704	2653	1968	16/17.12.2010	-	-	Rheinbahn Duesseldorf
705	2666	1969	17/18.12.2010	-	-	Rheinbahn Duesseldorf

Stan na dzień: 31 grudnia 2010; opr.: Marcin Jurczak

*

693: GT8-2966, 1982 ex 2766, 1974 ex GT6-2621, 1971 ex Neuss GT6-41

694: GT8-2964, 1982 ex 2764, 1974 ex GT6-2614

697: GT8-2968, 1983 ex 2768, 1974 ex GT6 2623, 1970 ex Neuss GT6-43

698: GT8-2967, 1983 ex 2787, 1974 ex GT6 2622, 1971 ex Neuss GT6-42

**

(podmiana) – oznacza, że wóz nie wyjechał od rana, ale zastąpił inny po UT

pozostały zatem dwa ostatnie wozy GT6: 606 (docelowo techniczny) i 615 (będzie jeździł tak długo jak się da). Nowe nabytki mają pecha do kolizji – w ostatnich dniach „waliły” m.in. wozy 701 i 702. Ten drugi stracił przedni, duży reflektor, po wymianie szkiełka udało się jednak uniknąć wymiany na tzw. małą lampę. Warto zwrócić uwagę także na fakt, że z dniem 10.11 z Madalińskiego na Gajową przesunięto wozy 659 i 661. A skoro mowa o S-2: obserwacje prowadzone przez 24 godziny na dobę pozwoliły na odnotowanie m.in. miłośnika kursującego w dniu 27.10 wagonem 662 na linii 14/6. Inny miłośnik wybrał się 6.12 w podróż wagonem 806 na linii 13/2. O nowej zajezdni na Wilczaku i zakończeniu eksploatacji Gajowej – w następnym numerze.

Więści okółomoderusowe

W dalszym ciągu nie widać „na horyzoncie” moderusów Beta. Moderusy Alfa jeżdżą lepiej lub gorzej. Permanentnie odstawiony jest 150+151, po poważnym wykolejeniu. Skład ten miał dosyć przykrą przygodę – podczas wjazdu na rondo Starołęka doszło w nim do złamania osi i wykolejenia. Ranny został motorniczy i jeden z pasażerów. Od tego czasu spotkanie głogowskiego moderusa na trasie PST jest nie lada wyzwaniem – wożą one bowiem pasażerów na innych liniach. Sam wagon 150 do końca grudnia mieszkał w Modertransie Gajowa, skąd wywieziony został w dniu 29.12 do zajezdni Głogowska.

W połowie października Modertrans odebrał od MPK wagon RT6N1. Wóz 405 wywieziono na Gajową. W nocy z 25 na 26.11 „piątka” pojechała do Biskupic, wcześniej wykolejając się jeszcze w okolicach Gajowej. Jak wieść gminna niesie, modernizacja całej serii uzależniona jest od tego, jak sprawować się będzie pierwszy wóz z silnikami AC (do jego budowy wykorzystane zostanie jedno z pudeł praskich). Prace przy wagonie o numerze 9102 trwają od początku listopada i wszystko wskazuje na to, iż to ten wóz wyjedzie jako nowa czterystapiątka. Na początek wagon wybebeszono i przygotowano do lakierowania.

Z ciekawostki: jesienią na stronie internetowej Modertransu pojawiła się jesienna wyprzedaż. Kupić można było zegary elektroniczne, rolety kabinowe, tramwajowe dzwonki czy nawet – monitor TFT. Dla próbujących zbudować swój własny tramwaj w warunkach domowych – nie lada gratka! Ponadto, w dniu 5 listopada rano, na linii 1/14 widziany był skład 188+187 jadący na dwóch pantografach.

Zmiany autobusowe

W listopadzie przybyć miała kolejna partia nowych solarisów – w ramach realizowanej dostawy 75 autobusów, tabor MPK zasiliło kolejne 14 wozów – 10 długich i 4 krótkie. Dostawy zostały niedawno zakończone, za nami już także debiuty wszystkich wozów.

Warto odnotować odnowienie wozu 1501. Pierwszy z poznańskich neoplanów został polakierowany, wcześniej wymieniono natomiast skorodowane elementy poszycia zewnętrznego. Działania te prowadzone były we wrześniu, przed imprezą „Na tropie poznańskich autobusów”. Warto zwrócić uwagę na fakt, że po eksterminacji Ikarusów to właśnie MAN-y i neoplany stanowią najstarsze serie pojazdów miejskiego przewoźnika, a okres 14 lat eksploatacji to (jak na delikatne konstrukcje niskopodłogowe) całkiem niezły wynik. O dobrej kondycji „niskaczy” świadczyć może fakt, iż wóz 1508 znalazł nabywcę – trafił do Swidnika,

do firmy Transport Drogowy, Osobowy i Towarowy Piotr Niećko. Wóz został odmalowany i z numerem 7306 kursuje obecnie po Lublinie.

W Poznaniu miał pojawić się autobus hybrydowy MAN. Prezentację odwołano, gdyż pojazd do Wielkopolski nie dojechał. Ostatecznie pojechał do Warszawy, gdzie został zaprezentowany i jest testowany.

Tramino, glizda i Combino

Za nami debiut solarisa Tramino jako linia 21. Tramino (pod numerem 451) kursowało w grudniu jako substytut Świętecznej Bimby. Ponadto gromadzących liczby, daty i numery informujemy, że wagon 105N/2 400 skreślono z inwentarza w dniu 14.04.2010 r. Wrak wciąż stoi na Budziszyskiej, trwają próby uratowania go przed fizyczną kasacją. Na chwilę obecną (stan na dzień 1.10.2010) siemensy Combino uruchamiane są w liczbie 10 sztuk dziennie. W dni robocze są to brygady: 10/2, 10/7, 12/1, 12/3, 12/8, 14/1, 14/3, 14/7, 16/4, 16/8; w soboty: 6/2, 6/5, 10/3, 10/5, 12/2, 12/4, 14/2, 14/4, 16/1, 16/3, w dni świąteczne: 6/2, 6/4, 10/1, 10/3, 12/1, 12/4, 14/1, 14/3, 16/1, 16/3. W ruchu pozostaje 12 z 14 wagonów (stoją rozbite 507 i 509).

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

Inaczej w Krzyżownikach

Od dnia 29 września, przez okres kilkunastu dni drobnym korektem poddano linię 86. Autobusy zatrzymywały się na tymczasowym przystanku,



Parowa rozbita!

W dniu 25.10 mieliśmy okazję zobaczyć wagon 13N „w akcji”. Przedstawiciele mediów zaproszeni zostali na pokaz działania i współpracy Szkoły Aspirantów, PSP i ZSR MPK. I na szczęście były to tylko ćwiczenia, zorganizowane na poligonie w Luboniu. W asyście kamer i mikrofonów połączone służby MPK i PSP usuwały skutki wypadku drogowego. Kierowca s/c wymusił pierwszeństwo przyjazdu czym doprowadził do zderzenia z tramwajem. Tramwaj uległ wykolejeniu, a na całość najechał samochód osobowy. Warto zwrócić uwagę na profanację wagonu 13N. Na bokach trzynastki naklejone zostały herby Poznania – zaklejając znajdujące się tam od prawie pół wieku symbole warszawskie.

Fot.: Marcin Jurczak

odległym od stałego o około 30 metrów. Na ul. Słupskiej, na wysokości pętli Krzyżowniki prowadzone były prace związane z zatoką autobusową.

Bez dziur na Podolanach

W dniach 27-30 września, prowadzone były prace związane z wyrównaniem nawierzchni na przejeździe kolejowym na Podolanach. W związku z tym, na okres trzech dób, zmianami objęte zostały linie autobusowe nr 46, 60 i 236. Od ok. 18.00 w poniedziałek, wszystkie autobusy skrócono do Podolan. Warto zwrócić uwagę na pierwszą wersję „tras objazdowych”. Pasażerom ze Strzeszyna („odciętym” od autobusów trzech linii) polecono korzystanie z linii autobusowej nr 95, na którą w tym celu skierowano autobusy przegubowe. Tym samym pięć kursów linii 95 (6:32, 6:56, 7:37, 8:12, 8:57) miało w godzinach porannego szczytu (6-9) przejąć pasażerów z sześciu kursów linii 46 (co 30 m) i dziewięciu kursów linii 60 (która w szczycie porannym kursuje co 20 m). Czyli pasażerowie z 20 pojazdów mieli się zmieścić do pięciu autobusów. Szczęśliwie jeszcze przed zamknięciem przejazdu, udało się podjąć decyzję o uruchomieniu w dniach 28-30.09 dodatkowej linii autobusowej 95BIS, kursującej na trasie Ogrody – Strzeszynek. Na trasę linii 95BIS (GRODY – Szpitalna – Dąbrowskiego – Żeromskiego – Niestachowska – Wojska Polskiego – Golecinska – Koszalińska – STRZESZYNEK) skierowano dwa wozy z wydziału A-3. Kursowały one w godzinach porannego (6.00-9.00) oraz popołudniowego (14.00-18.00) szczytu komunikacyjnego

Wielkie dziury na Pułaskiego...

Jesień upłynęła m.in. pod znakiem remonów na ul. Pułaskiego, co dotknęły zmiany autobusy linii 69 i 234). Od 4 do 14 września realizowano prace przy skrzyżowaniu Pułaskiego i ul. Przepadek. Na Przepadku dopuszczony został ruch w jedną stronę – w kierunku al. Niepodległości. Korekcie uległy trasy autobusów linii 68, 71 i 235, skierowanych w jedną stronę aleją Niepodległości, Nowowiejskiego i Pułaskiego. Informacja pasażerska – tradycyjnie fatalna. Do redakcji Przystanku dotarły m.in. skargi targowych gości, którzy zamiast dojechać z centrum pod hotel Polonez, wywiezieni zostali w bliżej nieznanym sobie kierunku... Objazd zaskoczył także jednego z kierowców z A-1, realizującego „przejazd techniczny” przegubowcem z Bolechowa - zdziwiony zamknięciem ul. Przepadek pojechał prosto w kierunku Armii Poznań. Na szczęście zatrzymał się przed niskim wiaduktem kolejowym, a solarisa 1826 udało się tym samym uratować przed przerobieniem na kabriolet.

... i al. Niepodległości

Od 1 do 3 października prowadzono natomiast prace związane z wymianą nawierzchni na al. Niepodległości – na skrzyżowaniu z ul. Libelta. Zmiany objęły linie autobusowe nr 51, 63, 68 i 71. Wytyczono trasy objazdowe – przez ul. Nowowiejskiego dla linii 63, a także przez Libelta i Roosevelta do Kaponiery dla linii 51, 68 i 71. Objazdem pojechała także „nocka” do Koziegłów – przez Pułaskiego, Nowowiejskiego i Solną.

Maraton – bałagan roślinny

W dniu 10 października rozegrany został 11. POZNAŃ MARATON. Tradycyjnie spowodował on totalne zamieszanie na wielu liniach komunikacyjnych na terenie całego miasta. Z okazji maratonu zmieniono trasy 16 linii autobusowych. W związku z zamknięciem

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.

dla ruchu ul. Baraniaka, inaczej pojechały autobusy linii 57 i 84. Zmienionymi trasami pojechały także autobusy linii 51, 53, 55, 60, 63, 67, 68, 71, 74, 76, 81, 83, 92 i A. W niektórych przypadkach pod hasłem „zmiany trasy” kryło się wyłącznie skierowanie autobusu na tymczasowo dwukierunkową nitkę drogi dwujezdniowej. Tak było chociażby w ciągu Solna-Estkowskiego – gdzie połowę drogi zarezerwowano dla biegaczy. Zmiany teoretycznie nie obejmowały linii tramwajowych – w miejscach krzyżowania się torów z trasą biegu utworzono śluzy – a ruch otwierano w przerwach pomiędzy biegaczami.

Tyle teorii, a w praktyce? Po 11 latach „zabawy w maraton”, po raz pierwszy na ulicach pojawiły się z dużym wyprzedzeniem tablice informujące kierowców o terminie imprezy. Nie wiadomo natomiast dlaczego trasę maratonu wyznacza się „po zewnętrznej” w ciągu dróg dwujezdniowych. Kierowcy chcący przejechać na przykład z Sołacza na ul. Warszawską zupełnie niepotrzebnie zmuszani są do dwukrotnego przecinania trasy biegu – zamiast jechać wzdłuż maratonu, nie przecinając go (a byłoby tak, gdyby maraton biegł południową nitką Solnej a nie północną). To samo dotyczy autobusów – linie 51, 60, 63 czy 68 zupełnie niepotrzebnie skomplikowano organizacją ruchu. W ratajskich 57 czy 84 – przez cały dzień pograżonych w chaosie – nawet nie wspominając...

W niektórych przypadkach pracownicy służb odpowiedzialnych za kierowanie ruchem „zapominali”, że priorytetowo potraktować należy komunikację tramwajową. W efekcie tramwaje stały gdy przepuszczano samochody, a w niektórych przypadkach wpuszczano wręcz samochody na tory blokując komunikację szynową! Przy takim podejściu przekierowania tramwajów na inne odcinki (gdy całe miasto poprzecinane jest śluzami) zupełnie nic nie dają.

63 na stałe do Garbar

Z dniem 26 listopada, na stałe skrócono trasę autobusu 63. Dotychczas wozy tej linii kursowały do ronda Śródka, a w związku z potężnymi opóźnieniami w czasie budowy prawobrzeżnego kolektora sanitarnego, tymczasowo skierowano je do Garbar. W związku z dużym natężeniem ruchu na ul. Estkowskiego, ZTM podjął decyzję o skróceniu linii 63 na stałe. Decyzja podyktowana jest także faktem, iż trasa autobusu pokrywa się w sporej części z trasą tramwajową (od mostu Teatralnego aż do ronda Śródka). Nawet uwzględniając czas na ewentualną przesiadkę – tramwajem podróż trwać ma krócej.