

Infrastruktura komunikacyjna na Euro 2012 Startują eurobudowy

Lukasz Bandosz

Już dawno opuściła nas radosna euforia związana z przyznaniem Polsce i Ukrainie przywileju organizowania Mistrzostw Europy w piłce nożnej. Poznań wyszedł obronną ręką z rywalizacji poszczególnych miast o miano gospodarzy Euro 2012. Dziś wiemy jednak, że w naszym mieście rozegrane zostaną jedynie trzy mecze grupowe. Mimo to, miasto żyje przygotowaniem do turnieju. Już korzystamy z gotowego stadionu, uczymy się sprawnego dowożenia kibiców na imprezy odbywające się na nim, a także szybkiego rozwożenia osób opuszczających stadion po ich zakończeniu. W mediach, domach i w pracy trwa dyskusja nad tym co trzeba jeszcze zrobić, czy zdążymy z budową dworca kolejowego, które ulice uda się przebudować. Swój tekst chciałbym poświęcić przedsięwzięciom bezpośrednio związanym z transportem i komunikacją w Poznaniu, takim inwestycjom, które zostały wpisane do rozporządzenia do ustawy UEFA EURO 2012. Wśród wszystkich projektów, które mają być zrealizowane przed turniejem, aby mogły już służyć w czasie jego trwania, bliżej przedstawić pragnę:

- budowę trasy tramwajowej os. Lecha - Franowo,
- odnowę infrastruktury transportu publicznego,
- przedłużenie trasy PST do Dworca Zachodniego.

Dodatkową w pełni miejską inwestycją miała być przebudowa węzła komunikacyjnego rondo Kaponiera.



Niedoszły tunel tramwajowy za pętlą os. Lecha jest regularnie zalewany wodami opadowymi.

Fot.: Marcin Jurczak, 22.05.2010



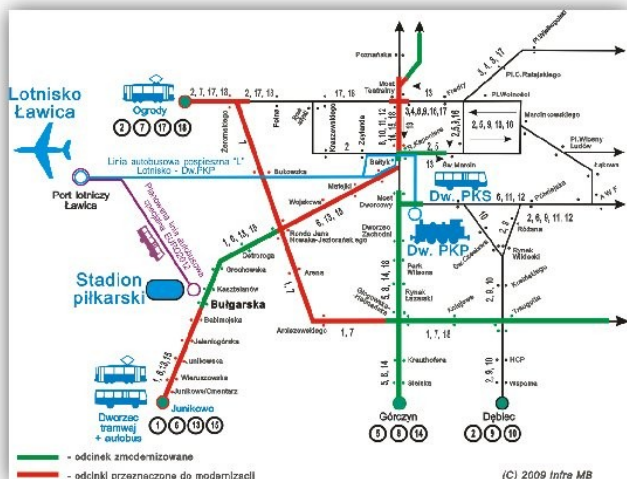
Przedłużenie PST ma być gotowe do Euro 2012. Na zdjęciu widoczne ślepe zakończenie torów postojowych dla EZT i słupy - pozostałość po niezrealizowanej pętli Most Teatralny.

Fot.: Marcin Jurczak, 23.03.2004

Jednak realizacja tego przedsięwzięcia została przesunięta. Konieczna przebudowa całej konstrukcji wsporczej ul. Roosevelta od skrzyżowania z ul. Bukowską do mostu Teatralnego, przebudowa przejść podziemnych oraz skomunikowanie ronda z przedłużoną trasą PST mają zostać zrealizowane po mistrzostwach. Można było przewidzieć taki obrót spraw.

Mniejsze dochody miasta spowodowane gospodarczą recesją spotkały się z wydatkami, związanymi np. z budową stadionu, tym samym na Kaponierę nie ma dziś środków. Dodatkowo, gdyby chciano zrealizować tę inwestycję przed Euro 2012, to dziś powinna ona być na ostatnich etapach przygotowań. Projekt przewiduje praktyczną budowę znacznej części tego węzła od podstaw, pozostała część zostanie gruntownie przebudowana. Z pewnością łatwiej będzie przetrwać związany z tym komunikacyjny paraliż, gdy będzie funkcjonowała przedłużona trasa PST. Decydenci zapewnijają, że inwestycja ruszy zaraz po mistrzostwach. Oby dotrzymali słowa, a termin Euro 2012 nie stał się czasem, po którym nastąpi inwestycyjny zastój.

Jedną z bardziej zaawansowanych inwestycji planowanych na Mistrzostwa Europy w piłce nożnej jest budowa linii tramwajowej z os. Lecha na Franowo. Trasę za 224 mln zł wybuduje niemiecka firma Bilfinger.



Pierwotna wersja zakładała modernizację torowisk w ciągu II ramy komunikacyjnej, łącznie z odcinkiem Żeromskiego-Ogrody...

Rys.: materiały spółki Infrastruktura Euro Poznań 2012

Inwestycja rozpoczyna się w pierwszej części tego roku, a zakończy wiosną 2012 roku. Zaplanowane prace obejmują m.in. całkowitą przebudowę wiaduktu Chartowo, znacznie zmieni się tu już archaiczny układ drogowy. Zlikwidowana zostanie pętla na osiedlu Lecha, za to będzie możliwość wjazdu na nową trasę zarówno od strony dzisiejszej pętli jak i Żegrza. Nowa trasa częściowo zostanie poprowadzona w wykopie. Od ul. Chartowo do ul. Kurlandzkiej będzie on przykryty, podobnie jak przystanki przy Piaśnickiej i Kurlandzkiej. Pozostałe przystanki: Os. Lecha, przy Ikei, za C.H. M1 oraz na pętli Franowo będą odkryte. Oczywiście trasa przetnie bezkolizyjnie ul. Kurlandzką i Szwedzką. Całość pierwotnie miała kosztować 271 mln zł, z czego 108 mln zł dołoży Unia Europejska. Projekt nie obejmuje jednak budowy zajezdni na Franowie. Tę inwestycję realizuje MPK Poznań. Ten projekt będzie realizowany etapami, dziś kończy się jego projektowanie, a do czasu wybudowania nowej linii tramwajowej, na Franowie ma powstać niezbędna infrastruktura, która umożliwi



... pasażerowie podróżujący bimbą z okolic Ogrodu Botanicznego będą jednak musieli poczekać na poprawę sytuacji komunikacyjnej co najmniej kilka lat.

Fot.: Marcin Jurczak, 10.11.2010

zorganizowanie tam torów odstawczych. Jednak dziś nie znamy jeszcze pełnego harmonogramu realizacji tego aktualnie bardzo pilnego przedsięwzięcia.

Informacje na temat drugiego projektu, którym jest odnowa infrastruktury transportu publicznego są już skromniejsze. Przedsięwzięcie to zakłada odnowę tramwajowej infrastruktury torowo – sieciowej w ciągu ulic: Grunwaldzka, Przybyszewskiego, Dąbrowskiego, łączących centrum oraz dworzec Poznań Główny ze Stadionem Miejskim. Projekt obejmować będzie również przebudowę fragmentów tras dojazdowych oraz węzłów komunikacyjnych istotnych dla właściwej obsługi obiektów związanych z Euro 2012. W projekcie zawarto budowę zintegrowanej pętli tramwajowo - autobusowej „Junikowo”¹. Niestety nie ma zbyt wielu informacji dotyczących remontów poszczególnych odcinków. Sytuację rozjaśnia nam nieco projekt budżetu miasta na 2011 rok. Wynika z niego, że w bieżącym roku nie zostanie zrealizowana modernizacja torowisk na ul. Przybyszewskiego, Reymonta i Dąbrowskiego. Odcinek w najgorszym stanie – ul. Dąbrowskiego od Mostu Teatralnego do ul. Żeromskiego nawet nie jest uwzględniony w planach remontowych. Jedynie ul. Grunwaldzka doczeka się modernizacji infrastruktury tramwajowej przed turniejem. Odnowione mają być odcinki od Bałtyku do ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego oraz od ul. Bułgarskiej do pętli na Junikowie. Jednocześnie na ten rok zaplanowano przebudowę ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego oraz pętli na Junikowie wraz z budową dworca. Z pewnością część tych działań, rozpoczęta w 2011 roku, zostanie zakończona w 2012 roku. Modernizacja trasy tramwajowej w ciągu ul. Grunwaldzkiej będzie powiązana z przebudową samej arterii. Od ul. Smoluchowskiego do ul. Malwowej ul. Grunwaldzka ma zostać rozbudowana do układu dwujezdniowego, z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Niestety o remontach innych torowisk, które coraz głośniej o nie proszą (23 lutego, Św. Marcin, 27 Grudnia, fragmenty Królowej Jadwigi, Hetmańskiej, trasy przez GTR) nic się nie mówi.

Jedną z najbardziej oczekiwanych i potrzebnych miastu inwestycji, które mają być zrealizowane przed Euro 2012 jest przedłużenie trasy PST do Dworca Zachodniego. Realizacja tego projektu ma również objąć modernizację węzła most Teatralny. Całość ma pochłonąć niecałe 100 mln zł. Prace powinny się rozpocząć w najbliższym czasie. W wakacje przewiduje się włączanie nowego fragmentu trasy do dzisiejszej linii PST, natomiast jesienią planowane jest podłączenie nowobudowanej linii tramwajowej do ul. Głogowskiej. Dodatkowo, w miejscu gdzie przedłużana linia PST będzie skręcała za Dworcem Zachodnim w stronę ul. Głogowskiej powstanie pętla, która umożliwi zwracanie tramwajom obsługującym tylko linię PST. Takie pojazdy będą wtedy mogły mieć nawet do 60m długości. Projekt zakłada również możliwość połączenia nowego fragmentu PST z ul. Bukowską i dalej ul. Grunwaldzką. Martwi mnie nieco mała ilość przystanków na nowej trasie. W planach widnieją jedynie rondo Kaponiera i Dworzec Zachodni. Zastanawiam się czy brak przystanków w pobliżu mostu Teatralnego i mostu Dworcowego nie wpłynie negatywnie na zainteresowanie tą trasą ze strony pasażerów.

1 <http://www.poznan.pl/mim/public/uefaeuro2012>

Do mistrzostw w 2012 roku planowano również budowę Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego obejmującego nowy dworzec kolejowy oraz autobusowy. I tak jak kolejarze zapewniają, że nowy terminal kolejowy zostanie otwarty przed Euro 2012, tak skala przedsięwzięcia wywołuje pewne obawy, czy ten termin zostanie dotrzymany. Nowy obiekt ma znajdować się bliżej mostu Dworcowego i dzisiejszego dworca PKS, ósmy dworzec zostanie tym samym przesunięty na wschód. Nowy obiekt ma mieć trzy poziomy, na najniższym znajdzie się terminal autobusowy, wyżej część handlowa i właściwy dworzec kolejowy, nie zabraknie także parkingów. Z niecierpliwością czekamy na rozpoczęcie prac.

Z pewnością udział Poznania w organizacji Euro 2012 przyspieszył niektóre z miejskich inwestycji, których

potrzeby nikt nie kwestionuje i o których tylko rozmawiano przez ostatnie lata. Dziś już wiadomo, że do czerwca 2012 roku wszystkiego przebudować się nie uda. Jednak potrzeba realizacji poszczególnych projektów nie wiąże się jedynie z przyjazdem piłkarzy i kibiców. Inwestycje odłożone na później muszą być doprowadzone do końca, potrzebują tego mieszkańcy Poznania. Pamiętajmy również o przedsięwzięciach, o których nie wspomina się przy przygotowaniach do mistrzostw. Nadal są i będą potrzebne trasy tramwajowe na Naramowice, os. Kopernika. Nie możemy zapomnieć o przedłużeniu linii tramwajowej do al. Polskiej oraz budowie trasy przez ul. Ratajczaka. Dalej będzie trzeba odnawiać tabor tramwajowy, torowiska w całym mieście oraz inwestować w kolejne etapy zajezdni na Franowie.

Zmiany w sieci połączeń obsługujących Stadion Miejski (R)ewolucja na stadionie

Marcin Jurczak



Kolumna solarisów w drodze na Stadion Miejski. Pasażerami pojazdów są kibice Wisły Kraków.

Fot.: Marcin Nader, 31.10.2010

Wraz z rozbudową Stadionu Miejskiego przy ul. Bułgarskiej 5/7 (a od niedawna: Bułgarskiej 17), pojawiła się konieczność zoptymalizowania sieci połączeń autobusowych i tramwajowych. Po otwarciu zmodernizowanego obiektu, pojemność trybun wzrosła prawie dwukrotnie, stając się wyzwaniem nie tylko dla służb porządkowych i organizatorów imprez, ale także służb komunikacji miejskiej. Podsumujmy zatem rundę jesienną.

Operacja Żądło

Odbywający się na Stadionie Miejskim koncert Stinga był pierwszym poważnym sprawdzianem dla miejskich służb. Kilkadziesiąt tysięcy fanów na stadionie plus nieznaną ilość osób, które bez biletów przybędą pod stadion – to wszystko stanowiło nie lada wyzwanie dla komunikacji miejskiej. W dniu koncertu, 20 września wprowadzono zmiany w kursowaniu bimb. Od godziny 15.00 uruchomiona została dodatkowa linia tramwajowa („D”), kursująca z częstotliwością 10 minutową na trasie Towarowa – most Dworcowy – Roosevelta – Grunwaldzka – Budziszewska (powrót przez rondo Kaponiera i ul. Św. Marcin). Dodatek kursował do północy, z dwugodzinną przerwą na czas koncertu (20-22). W ramach międzyzajezdniowej solidarności na linię wysłano pociągi

zarówno z S-1 (2 szt), S-2 (2 szt), jak i S-3. Wzmocnione zostały linie tramwajowe kursujące do pętli Budziszewska i Junikowo – w godzinach kursowania linii D, tramwaje 1, 6, 13 i 15 zachowały częstotliwość 10-minutową.

Uruchomiona została dodatkowa linia autobusowa na trasie z Toru Poznań (tu wyznaczono parkingi dla osób przyjezdnych) na Stadion, kursująca przez Rzemieślniczą, Wichrową, Dąbrowskiego i Bułgarską co ok. 10 minut. Na trasie pojawiło się sześć przegubowców – pięć z A-1 i jeden z A-3. Wzmocniono linie autobusowe nr 50 (do częstotliwości 15-minutowej, co oznaczało dwa dodatkowe wozy), 63 i 91 (do 12 minut; na trasy wyjechały dodatkowe brygady 63/12, 63/13, 63/14, 91/14 i 91/15 z A-1 oraz 63/15, 63/16, 91/13 z A-3) oraz linię pospieszną A (dodatkowe brygady A/10 i A/11 z A-1, częstotliwość 15-minutowa). Dzielne linie autobusowe utrzymały wyższą częstotliwość w godzinach 15-20 i 22-24, czyli tych samych co wzmocnione linie tramwajowe. W tych samych godzinach kursowały także wszystkie (autobusowe i tramwaje) dodatki. Na linii 251 pojawiły się dwie dodatkowe brygady – co pozwoliło podnieść częstotliwość do 15-minutowej (251/3 i 251/4 wyjechały z A-3, a kursowały od 23 do 2 w nocy). Na linii 50, 63, 91, 251 i A skierowano („w miarę możliwości”) autobusy przegubowe. Łącznie do obsługi imprezy na Stadionie Miejskim skierowano 20 dodatkowych autobusów (12 z A-1 i 8 z A-3).

A jak założenia organizacyjne sprawdziły się w praktyce? Zdaniem jednych – impreza (nie tylko pod względem komunikacyjnym, ale organizacyjnie) brutalnie obnażyła nieudolność organizacyjną, zdaniem innych – nie było tak źle, a drobne niedociągnięcia bez większych problemów można poprawić w przyszłości. Z obserwacji korespondentów:

- zapewniono wysokie (ale nie nadmierne) napelnienia w tramwajach, zarówno od strony miasta, jak i Junikowa (parking P+R zlokalizowany przy Cmentarzu);
- bilety na koncert uprawniały do korzystania z komunikacji miejskiej od godz. 14 do godz. 2;

- zwrócono uwagę na modelowo oszyldowany (D Towarowa / D Budziszyska) skład 244+243 z zajezdni S-3;
- wydział S-2 wysłał na obsługę linii D wagon dwukierunkowy! Szczęśliwie challenger ominął największe zamieszanie i tłumy;
- kawał dobrej roboty odwalili członkowie Grupy Szybkiego Reagowania – m.in. na krzyżowce Bułgarska/Grunwaldzka;
- po koncercie rozwieziono uczestników imprezy w ciągu ok. 50 minut;
- podczas koncertu do zajezdni zjechała uszkodzona tatra – całe szczęście, że do awarii nie doszło w trakcie meczu;
- zatoki autobusowe blokowane były przez taksówki;
- korespondenci zwrócili uwagę na niski poziom aktywności patroli Straży Miejskiej – spośród wszystkich służb mundurowych, zdecydowanie najniższy

W trosce o kibiców

Wraz z uruchomieniem „nowego” stadionu miejskiego należało liczyć się z tym, że 40-tysięczny tłum pojawiać się może na nim średnio raz na dwa tygodnie – przy okazji kolejnych meczów ligowych. Koncert Stinga był próbą generalną, od tego czasu w miarę regularnie uruchamiano dodatkowe kursy. I tak na przykład 16.10, w związku z meczem Lech Poznań – Zagłębie Lubin, na trasę wyjechała linia tramwajowa D, relacji Budziszyska – Towarowa, obsługiwana pięcioma pociągami (2*S-1, 2*S-2, 1*S-3), wzmocnione zostały linie tramwajowe nr 1, 6, 13 i 15 a na linie autobusowe nr 50, 63, 91 i A skierowano wozy przegubowe. Brygady krótkie w miarę możliwości wydłużono i wraz z rezerwami czynnymi (zarówno tram jak i bus) przeznaczono do dyspozycji służb NN).

Ciekawa sytuacja miała miejsce 31.10, gdy o godz. 17.00 rozgrywano mecz z Wisłą Kraków. Po pierwsze, był to mecz „na szczycie” – cieszył się zatem dużym zainteresowaniem kibiców, po drugie – nałożył się z weekendem pierwszolistopadowym. Ze względu na liczne dodatki cmentarne na wszystkich czterech liniach obsługujących okolice stadionu, nie wprowadzano wozów dodatkowych. Do odwiezienia kibiców na mecz przydały się także tramwaje linii 24 – kursujące tego dnia z Junikowa na Miłostowo. Kibiców Wisły odwoziła ze stadionu kolumna w składzie: 1825, 1807, 1822, 1816, 1804, 1824, 1808, 1818, 1821, 1820, 1209, 1210, 1819, 1205... i wozów towarzyszących. W pierwszą stronę był wśród nich także 1814.

Kolejnym ważnym sprawdzianem dla kibiców był mecz z Manchesterem City, rozegrany 4 listopada. Ze względu na trudną sytuację taborową w zajezdniach stopiatkowych, do obsługi linii 30 oddelegowano aż trzy wozy z S-2, uzupełnione przez dwa pociągi z S-3. Wzmocniono linie tramwajowe, linie autobusowe dzienne oraz nocną 252. 10 listopada, na mecz z Polonią Warszawa, z uwagi na częstotliwość dnia roboczego i spodziewaną nieco niższą frekwencję, nie została uruchomiona linia 30 (numer ten na stałe zastąpił meczowe D). 13 listopada, na mecz z Lechią Gdańsk, na trasę wyjechały „dodatki” tylko dwóch zajezdni. Madalinie

odebrano brygady linii 30, w zamian S-2 w dniach meczu obsługuje dwie dodatkowe dwójki.

Arktyczny Juventus

Dobre wrażenie w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej nieco zepsuła organizacja dojazdu na mecz z Juventusem Turyn. Spotkanie rozgrywano 1 grudnia, przy niemalże arktycznych warunkach. Śnieg padał tego dnia w trybie ciągłym, a silny wiatr sprawiał iż odczuwalna temperatura oscylowała wokół -30 stopni Celsjusza. Standardowo uruchomiono pięć pociągów linii 30 – 3 z S-3 i 2 z S-1. Dało to ok. 10-minutową częstotliwość kursowania w godzinach 18-21. Po 21 wozy pozostawiono służbom NN, wraz z trzema szóstkami, trzema piętnastkami i autobusami rozlokowanymi w zajezdni Kacza, na pętli os. Kopernika i na pętli Górczyn. Po konsultacjach z ZTM na Budziszyską wysłano także trzy kolejne szóstki (krótkie brygady zjeżdżające z Miłostowa), trzy jedyne i dwie piętnastki (zjazdowe z os. Sobieskiego). Motorniczych z S-2 uprzedzono, że w razie konieczności wyprowadzki na tory odstawcze Budziszyska zabierać będą pasażerów. W praktyce nie było jednak tym razem tak różowo. Na linii 63 nie zaobserwowano kompletu wozów przegubowych, a około 23 gdy nadjechały wozy dodatkowe... fala kulminacyjna opuszczających stadion jeszcze do przystanków nie dotarła. W efekcie na koniec... zabrakło tramwajów. Nałożyły się na to dodatkowo trzy usterki. Ponadto trzech motorniczych wykazało się inwencją i pojechało wcześniej na Junikowo. Nie wiadomo co tam robili, szczęśliwie ich jednak nie zasypało.

Wnioski

Linia D/30 sprawdza się, wzmocnienia autobusowe również. Pozostaje trzymać kciuki, że (odpukać!) żadna tatra RT6N1 nie rozkraczy się w okolicach stadionu na półtorej godziny, a na rozpadającym się torowisku runda im. Jana Nowaka nie dojdzie do wykołajenia składu pełnego kibiców. I jeśli akurat nie „padnie” zasilanie podstacji Bolkowicka, szanse na skuteczne dowiezienie kibiców na mecz a później do centrum i do domów zdecydowanie rosną.

PS. artykuł powstał przed meczami z SC Braga, Polonią Warszawa i Widzewem Łódź. Ciąg dalszy nastąpi.



Bez względu na warunki pogodowe, służby mundurowe liczyć mogą na wsparcie Grupy Szybkiego Reagowania KMPS.

Fot.: Marcin Jurczak, 28.11.2010

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

Zagłębie wynalazków... czyli chojnickie szynobusy (cz.2)

Bartosz Kopeć

Przedstawiamy Szanownym Czytelnikom drugą część artykułu poświęconego autobusom szynowym. Dziś o o chojnickich szynobusach produkcji PESA Bydgoszcz.

Pierwszym z pojazdów wyprodukowanych w Bydgoszczy jest najpopularniejszy, jednoczłonowy polski szynobus czyli SA106 (czyli typ 214M), którego podstawą konstrukcyjną jest bezprzedziałowy wagon osobowy 120A (tzw. *bonanza*). Prototyp, będący pierwszym częściowo niskopodłogowym (30%) wagonem motorowym w Polsce wyprodukowano w 2001 roku. Sercem tego pojazdu jest silnik spalinowy Iveco o mocy 500kW, który w połączeniu z przekładnią hydrodynamiczną Voith rozpędza ważący 52t pojazd do prędkości maksymalnej 120km/h. Bardzo duża moc pociągowa pozwala na ciągnięcie wagonów doczepnych (typu B, Bh, Bdhpumn), które w okresie grzewczym muszą być niestety wyposażone we własne źródło ogrzewania. Pojazd wyposażony jest w system sterownia wielokrotnego, który pozwala na łączenie i sterowanie 3 pojazdów (niekoniecznie SA106) z jednej kabiny. Aluminiowe pudło osadzone jest na dwóch dwuosiowych wózkach, z czego jeden jest wózkiem napędowym a drugi tocznym (układ osi B'2'). Pojazd wyposażony jest w toaletę o obiegu zamkniętym, cztery pary drzwi odskokowo – przesuwnych, system informacji pasażerskiej oraz monitoring. Na pokład SA106 może zabrać 160 pasażerów, a 60 z nich zajmie miejsca siedzące. Łącznie wyprodukowano 19 sztuk pojazdów tego typu, z dwoma różnymi designami części przednich. Aż 13 z nich porusza się po swoim rodzimym województwie Kujawsko-Pomorskim (001, 002, 004-006, 010, 012-014, 016-019). Przy omawianiu tej konstrukcji warto wspomnieć o najnowszym dziele bydgoskich konstruktorów czyli o SA123. SA123 jest



SA106-014 na stacji w Czerniewicach. Arriva RP eksploatuje m.in. szynobusy będące własnością samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008

bierną doczepą sterującą o konstrukcji bliźniaczej z SA106. Podstawową różnicą względem SA106 jest brak układu napędowego (w jego miejscu jest agregat prądowłóczy) oraz jednej z kabin, w miejscu której zabudowano przedział służbowy. Wnętrze z 50% udziałem niskiej podłogi wyposażone jest w dwie pary drzwi odskokowo-przesuwnych na każdej ze stron, WC z obiegiem zamkniętym, klimatyzację przedziału pasażerskiego oraz kabiny maszynisty. W jednoprzestrzennym wnętrzu zmieszczono 78 miejsc siedzących oraz przewidziano 92 miejsca stojące. Pierwsza doczepa została przekazana do spółki Przewozy Regionalne, obecnie wszystkie jeżdżą dla Arrivy RP.

Kolejną bydgoską konstrukcją jest SA131 (218M), prototyp wyprodukowany w 2005 roku będący pierwszym dwuczłonowym produktem Pesy Bydgoszcz. De facto jest on rozwinięciem poprzedniej, bardzo udanej konstrukcji SA106, do której dołączono człon bez napędu. Uzyskano w ten sposób pojazd o mocy takiej samej jak SA106 ale o dużo większej pojemności. W skład układu napędowego wchodzi silnik spalinowy o mocy 500kW oraz przekładnia hydrauliczna przekazująca moc na jeden wózek napędowy w członie A. Człon bierny (B) podparto od strony kabiny sterowniczej na dwuosiowym wózku tocznym a przegubowe połączenie pomiędzy członami oparte zostało na tocznym wózku typu Jacobsa. Pojazd osiąga prędkość maksymalną 120km/h (prędkość konstrukcyjna 140km/h). Człon silnikowy wyposażony został w toaletę o obiegu zamkniętym przystosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz jedną parę drzwi odskokowo – przesuwnych, człon doczepny nie posiada toalety a do wnętrza (na każdej ze stron) prowadzą dwie pary drzwi. W 218M zabudowano klimatyzację kabiny maszynisty i przedziału pasażerskiego, system informacji pasażerskiej oraz urządzenia rozgłoszeniowe. We wnętrzu pojazdu znajduje się 120 miejsc siedzących, a teoretycznie SA131 zabrać może do 290 osób. Wagon ten został wyprodukowany w jednym egzemplarzu na zamówienie województwa pomorskiego i będzie to najprawdopodobniej jedyny pojazd tego typu ze względu na gorsze właściwości trakcyjne od innych pojazdów dwuczłonowych (SA132, SA134) oraz mniejszą niezawodność wynikającą z zastosowania jednego silnika spalinowego.

Na bazie SA131 stworzono kolejną konstrukcję, która do dnia dzisiejszego wyprodukowana została w 15 egzemplarzach.. Mowa o produkowanym w latach 2005–2007 szynobusie SA132 (218Ma/b). Od pierwowzoru odróżnia się on dwoma układami napędowymi (po jednym w każdym członie), każdy składa się z silnika spalinowego o mocy 350kW i przekładni hydrauliczno-mechanicznej. Taki układ polepsza właściwości trakcyjne całego zespołu i w razie awarii jednego z silników pozwalał na kontynuowanie jazdy przy wykorzystaniu połowy mocy. Skrajne wózki są wózkami napędowymi, środkowy podpierający przegub to wózek Jacobsa (układ osi B'2'B'). W 218Mb układ drzwi jest identyczny jak w



SA123 to doczepka bierna. Tu w wersji z SA106.

Fot.: Bartosz Kopeć, 5.08.2008

SA103 w duecie z SA132.

Fot.: Bartosz Kopeć, 29.08.2009

SA131, klimatyzowane wewnątrz pomieści 290 osób. Pojazdy montowane były z dwoma różnymi designami ściany czołowej; w województwie pomorskim wszystkie pojazdy posiadają starsze przody od SA103 oraz żółto-

niebieskie malowanie. Ostatni pojazd tej serii, SA132-016 został wyposażony w mocniejszy układ napędowy (dwa silniki spalinowe o mocy 390kW), został przekwalifikowany na SA134-001 i jest pierwszym z 18

14 typów chojnickich autobusów szynowych

Seria	Producent	Lata budowy	Ilość sztuk	Układ osi	Masa służbowa [t]	Moc [kW]	Rodzaj przekładni*	Prędkość maks. [km/h]	Liczba miejsc siedzących/całkowita
Y	Duewag	1965–1984	1	1'A'+1'1'+A'1'	25	265	HM	80	80 / b.d.
MR+MRD	Scandia	1978–1985	8	2'B'+B'2'	69	2*240	H	130	165 / b.d.
SN82	Duewag	1981–1983	17	B'2'	37	210	H	100	54 / b.d.
SN83	Duewag	1981–1983	29	B'2'+B'2'	86	2*210	H	100	148 / b.d.
SN81	Kolzam Racibórz	1988–1990	6	1'A'+A'1' (1'A'+1'1')	23	55	M	90	~50 / 140
SA101	ZNTK Poznań	1990–1992	3	1'A + 1'1'	54	200	H	90	96 / 236
SA102	ZNTK Poznań	1993–1996	3	1'A'+1'1'+A'1'	82	2*200	H	90	144 / 340
SA104	Kolzam Racibórz	1995	1	A'A'+1'1'	39	157	HM	90	60 / b.d.
SA109	Kolzam Racibórz	2003–2005	10	A'1'+1'A'	45	2*190	HM	100	77 / 180
SA106	Pesa Bydgoszcz	2001–2007	19	B'2'	52	500	H	120	60 / 160
SA123	Pesa Bydgoszcz	2009	5	2'2'	44	-	-	120	78 / 170
SA131	Pesa Bydgoszcz	2005	1	B'2'2'	81	500	H	120	120 / 290
SA132	Pesa Bydgoszcz	2005–2007	15	B'2'B'	77	2*350	HM	120	110 / 270
SA134	Pesa Bydgoszcz	2007–	18	B'2'B'	77	2*390	HM	140	134 / 281

opr.: Bartosz Kopeć

* - rodzaj przekładni: M - mechaniczna, HM - hydrauliczno-mechaniczna, H - hydrauliczna

pojazdów tej serii. W województwie pomorskim, w barwach spółki Arriva jeździ również SA134-002.

Podsumowując, Pesa Bydgoszcz jest obecnie największym producentem autobusów szynowych w Polsce, który dostarcza również pojazdy na zagraniczne rynki (Włochy, Litwa, Ukraina). Po polskich torach porusza się obecnie ponad 100 pojazdów tej firmy, niestety nie są one idealne. Wielu pasażerów narzeka na komfort podróży, przewoźnicy mają problemy z utrzymaniem wszystkich pojazdów w ruchu.

Porównując parametry techniczne oraz samą konstrukcję (moim zdaniem) najsłabsze okazują się niestety nasze polskie autobusy szynowe z grupy drugiej. Drugą lokatę zajmują pojazdy z demobilu, które pomimo zaawansowanego wieku pod niektórymi względami (komfort, rozwiązania przestrzeni pasażerskiej) dorównują, a nawet przewyższają „pesobusy”. Na szczęście na polski rynek pojawiają się nowi producenci tego typu pojazdów i mam nadzieję, że konkurencja wymusi ciągle polepszanie oferty oraz jakości wyrobów.



Najnowszą wersją dwuczłonowej PESY jest SA134. Pierwszy egzemplarz serii to „dawny” SA132-016.

Fot.: Bartosz Kopeć, 15.08.2008

Nowinki z Pyrogradu

opr.: Marcin Jurczak

Dwumiesięczna przerwa pomiędzy kolejnymi wydaniem Przystanku spowodowała potężne nagromadzenie Nowinek. W tym numerze prezentujemy Szanownym Czytelnikom drugą część „zbiorówki” z kilku ostatnich miesięcy.

TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ

Zmiany autobusowe

Realizowane w ostatnich miesiącach dostawy nie pozostają bez wpływu na liczbę eksploatowanych pojazdów starszych generacji. Według stanu na drugą połowę stycznia w eksploatacji (jeżdżących) pozostawało 36 sztuk MAN-ów NL202: 1001-1006, 1008, 1010-1011, 1013-1039 (odstawiony był 1009) i 9 sztuk MAN-ów NG272 (bez 1202). Jeżdżących *pszczołek* (N4009) było 17 sztuk (1901, 1903-1905, 1907-1912, 1914-1916, 1918-1922) - wozy 1906, 1917, 1923 były odstawione. Pasażerów woziły 24 sztuki N4016: 1501-1504, 1506-1507, 1509-1512, 1514-1516, 1518-1520, 1522-1525, 1527, 1529-1530, 1533; a także 14 *deskorolek* (N4020): 1701-1705, 1707-1708, 1711-1712, 1715-1716, 1718-1720. Warto odnotować przeniesienie łącznie czterech SU18 na A-3. Do wozów 1255 (ex 1864) i 1256 (ex 1865) dołączyły z dniem



Know-how w biletomacie

Od listopada automaty biletowe drukują bilety z nowym logo Zarządu Transportu Miejskiego i gwiazdkę know-how. W biletomatach stacjonarnych kupujących wita wygaszacz ekranu ze zdjęciami zajezdni tramwajowej Gajowa.

Skan: Marek Malczewski

20 grudnia solarisy nr 1257 (ex 1862) i 1258 (ex 1863). Tym samym na A-1 powiększyła się luka w numeracji przegubowców. W 2010 roku do MPK Poznań dostarczono 28 nowych wozów, do służby weszło jednak 35 pojazdów (7 z rocznika 2009). W tym roku tabor wzbogacić się powinien o 1 wóz klasy MINI, 12 autobusów klasy MIDI, 22 Solarisy Urbino 12 i 25 Solarisów Urbino 18, co w sumie daje 60 sztuk. Z ciekawostek: w wozie 1614 pojawił się duży ekran LCD – zamontowany w miejscu klasycznego wyświetlacza trasy. Na ekranie zaobserwowano pojawianie się listy kolejnych przystanków wraz z możliwościami dokonania przesiadki.

Nowe tramwaje AD2010

W tabeli podsumowanie zmian w taborze tramwajowym AD2010. Ogółem skreślono z inwentarza 9 wagonów tramwajowych: glizdę, holendra, jednego długiego i sześć krótkich helmutów. Do eksploatacji wprowadzono

Centralny Rejestr Imprez
w roku 2011 prowadzony jest przez
Klub Miłośników Pojazdów Szynowych.

Baza dostępna jest pod adresem:

www.kmps.org.pl/cri

Zachęcamy do nadsyłania informacji
o organizowanych imprezach na adres:

centralnyrejestrimprez@gmail.com

11 pojazdów serii GT8. Przesądzony jest już los wozów 804 i 802 (ten ostatni został „dawcą” przetwornicy do uszkodzonego 806). 25 lutego na Madalinę przytargano wagon 804 celem rozbiórki, na Budziszynę pojechał za niego wóz 810. Według stanu na dzień 31 grudnia 2010 r., MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatowało łącznie 337 liniowych wagonów tramwajowych:

S-1: 148 wagonów generacji 105N (w tym 2 wagony 105N, 4 wagony 105N-HF04 AC, 32 wagony 105N-HF07 DC) i 14 wagonów siemens Combino;

S-2: 54 wagony GT8 (w tym 10 *dwuokich* jednokierunkowych i 6 *dwuokich* dwukierunkowych), 9 wagonów 3G, 2 wagony GT6 (*jednooki* 615 i *dwuoki* 606);

S-3: 98 wagonów generacji 105N (w tym 4 wagony 105N-HF07 DC), 10 wagonów RT6N1, 1 wagon 102Na i 1 dzierżawiony wagon 118N.

 **Zmiany tramwajowe AD2011**

W tym roku spodziewać się można prawdziwej „rzezi” - wobec licznych dostaw nowych i „nowych” wagonów do pocięcia (lub sprzedaży) przeznaczonych zostanie kilkadziesiąt pociągów. Na torach pojawią się solarisy Tramino i moderusy Beta (w sumie ok. 35 sztuk wagonów NF), a także kolejne wagony GT8. Tymczasem na Śląsku (po dostawie wagonów Pt z Frankfurtu nad Menem) rośnie apetyt na kolejne wagony używane. Czy do GOP-u trafią zatem ex-poznańskie wagony?

Za nami debiuty wagonów 704 (21.01 na 3/5) i 705 (1.02 na 2/9). Z ciekawostek warto odnotować filmy do duesseldorfa, na którym końcówki naklejone są z użyciem dużych i małych liter. Taki zaobserwowano m.in. w wozie 663.

Z newsów moderusowych: 336+337 otrzymał wewnętrzne tablice informacyjne takie jak 314+315. Wciąż nie pojawiły się w MPK moderusy Beta – oczekiwane są z niecierpliwością przede wszystkim w tych częściach miasta, gdzie nie docierają obecnie tramwaje niskopodłogowe.

Z newsów niskopodłogowych: KMPS prowadzi intensywne działania mające na celu uratowanie wagonu



 **Zimowe przejazdy klubowe**

Okres świąteczno-noworoczny tradycyjnie stał się okazją do zorganizowania zamkniętych przejazdów dla członków KMPS. 18 grudnia odbył się przejazd wigilijny. Członkowie KMPS mieli okazję wybrać się w podróż tramwajem solaris Tramino. Za możliwość zrealizowania imprezy Zarząd KMPS składa serdecznie podziękowania firmie Solaris Bus & Coach S.A., właścicielowi tramwaju. 8 stycznia zorganizowany został zimowy przejazd noworoczny, autobusem solaris Urbino Hybrid 18. W tym miejscu podziękowania za zgodę na organizację przejazdu należą się Dyrekcji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o.

Fot.: Robert Bartkowiak

105N/2 400. 10 stycznia do Niemiec wywieziono wóz 510. 9 lutego zaobserwowano skandaliczne zachowanie motorniczego tramwaju 14/1, który podczas postoju na pętli os. Sobieskiego, oczekując na wjazd na peron wyjazdowy, na oczach kilkunastu postronnych osób... załatwił potrzebę fizjologiczną na bok wagonu 505.

 **Ciekawostki tramwajowe**

Liczne awarie wagonów deptanych i dżojstikowych spowodowały stosunkowo częste pojawianie się wagonów serii GT na innych liniach. I tak, nasi

Wagony tramwajowe skreślone z inwentarza i włączone do ruchu w 2010 r.

Skreślenie z inwentarza			Włączenie do ruchu		
Typ wagonu	Numer wagonu	Data	Typ wagonu	Numer wagonu	Data
115N	400	14.04.2010	GT8	694	2.09.2010
GT6	601	11.08.2010	GT8	695	3.09.2010
GT6	602	7.09.2010	GT8	696	13.09.2010
3G	808	7.09.2010	GT8	697	24.09.2010
GT6 (M)	607	15.09.2010	GT8	693	24.09.2010
GT6	610	4.10.2010	GT8	698	4.10.2010
GT6 (M)	614	4.10.2010	GT8	699	15.10.2010
GT8	651	10.11.2010	GT8	700	15.10.2010
GT6 (M)	605	24.11.2010	GT8	702	17.11.2010
-	-	-	GT8	701	5.12.2010
-	-	-	GT8	703	18.12.2010

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

Reklamy na wagonach tramwajowych

Nr boczny	Reklama	Uwagi	Nr boczny	Reklama	Uwagi
82+81	CityPoznań	całopojazdowa	208+207	Gardlox	całopojazdowa
86+85	Cymes	całopojazdowa	210+209	Głos Wielkopolski	całopojazdowa
90+89	Tesat	całopojazdowa	212+211	Orange	całopojazdowa
92+91	Orange	całopojazdowa	222+221	Inea	całopojazdowa
94+93	Sokołów	2 wagon	232+231	Pociągi "Kamieńczyk" i "Szczeliniec"	1 wagon
96+95	Dialog	całopojazdowa	236+235	Inea	całopojazdowa
100+99	Sprzedaż domów	lewa burta	238+237	Sokołów	2 wagon
100+99	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	prawa burta	240+239	Jana	1 wagon
102+101	gratka.pl	całopojazdowa	242+241	Uzdrowiska Kołobrzeg	1 wagon
106+105	ING	całopojazdowa	244+243	Policja	burty
108+109	gratka.pl	całopojazdowa	246+245	Sprzedaż domów	1 wagon
112+111	epoznan.pl	całopojazdowa	246+245	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	2 wagon
114+113	proline komputery	całopojazdowa	248+247	Wyższa Szkoła Handlu i Rachunkowości	całopojazdowa
116+115	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	1 wagon	250+249	Centrum Ogrodnicze	1 wagon
116+115	Sprzedaż domów	2 wagon	254+253	Tytan	całopojazdowa
118+117	Sokołów	1 wagon	258+257	Sokołów	1 wagon
120+119	Głos Wielkopolski	całopojazdowa	260+259	Poznańska Burza Kulturalna	całopojazdowa
122+121	Dialog	całopojazdowa	264+263	Empik	całopojazdowa
124+123	ING	całopojazdowa	270+271	RemPlus	całopojazdowa
126+125	Głos Wielkopolski	całopojazdowa	274+275	GGW Development	całopojazdowa
128+129	gratka.pl	całopojazdowa	276+277	Segafredo	całopojazdowa
130+131	Lewiatan	całopojazdowa	280+281	Centrum Ogrodnicze	1 wagon
132+133	Sokołów	1 wagon	282+283	Poznan.NaszeMiasto.pl	całopojazdowa
134+135	ING	całopojazdowa	284+285	Staropolanka	całopojazdowa
136+137	Warta Park	1 wagon	286+287	Poznańska Burza Kulturalna	całopojazdowa
138+139	Pociągi "Kotwica"	1 wagon	292+293	Lodowisko	burty
154+155	Centrum Handlowe M1	całopojazdowa	296+297	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	1 wagon
158+127	Konimpex	całopojazdowa	296+297	Sprzedaż domów	2 wagon
160+159	Dialog	całopojazdowa	300+301	Empik	całopojazdowa
174+173	Orange	całopojazdowa	302+303	Echo Miasta	całopojazdowa
176+175	ING	całopojazdowa	304+305	GGW Development	1 wagon
178+177	Sokołów	1 wagon	318+319	Netto	całopojazdowa
184+183	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	lewa burta	320+321	Cymes	całopojazdowa
184+183	Sprzedaż domów	prawa burta	322+323	Głos Wielkopolski	całopojazdowa
190+189	Cymes	całopojazdowa	328+329	Bocian pożyczki	całopojazdowa
196+195	GGW Development	1 wagon	330+331	Archon	całopojazdowa
202+201	Reklama MPK	burty w ramach	332+333	Radio PIN	całopojazdowa
206+205	Zachodni Bank Komórek Macierzystych	1 wagon	338+339	Empik	całopojazdowa
206+205	Sprzedaż domów	2 wagon	615	Lewiatan	całopojazdowa

Stan na dzień: 1 listopada 2010; opr.: Dariusz Żaruk, zestawienie nie obejmuje wagonów GT8

Dostawy autobusów w roku 2010

Numer taborowy	Model	Data przyjęcia na stan	Numer rejestracyjny	Data debiutu liniowego	Debiut na linii
1634	Urbino 12	8.12.2010	PO 331PX	13.12.2010	67/4
1635	Urbino 12	8.12.2010	PO 332PX*	13.12.2010	73/2
1636	Urbino 12	8.12.2010	PO 334PX*	13.12.2010	57/2 + 66/3 + 57/5
1637	Urbino 12	6.12.2010	PO 329PX	13.12.2010	57/4
1876	Urbino 18	1.12.2010	PO 881PV	10.12.2010	70/1
1877	Urbino 18	1.12.2010	PO 879PV	10.12.2010	70/3
1878	Urbino 18	30.11.2010	PO 878PV	10.12.2010	70/4
1879	Urbino 18	1.12.2010	PO 877PV	10.12.2010	70/6
1880	Urbino 18	2.12.2010	PO 876PV	10.12.2010	70/7
1881	Urbino 18	9.12.2010	PO 359PX	17.12.2010	55/3
1882	Urbino 18	9.12.2010	PO 367PX	17.12.2010	62/1
1883	Urbino 18	10.12.2010	PO 365PX	17.12.2010	96/1
1884	Urbino 18	10.12.2010	PO 368PX	17.12.2010	70/6
1885	Urbino 18	10.12.2010	PO 366PX	17.12.2010	70/3

Stan na dzień: 31 grudnia 2010; opr.: Marcin Jurczak, współpraca: Marcin Nader
 * - przez pierwsze 3 dni wóz 1635 kursował z tablicami rejestracyjnymi wozu 1636 i na odwrót

korespondenci odnotowali: 21.12 wagon 663 na linii 5/2, 28.12 beżowego helmuta (697) na linii 12, a 14.01 wagon 670 na linii 15/6. Ponadto 28.12 na Grunwaldzkiej widziano tatrę 404... jako linię 1. Prawdopodobnie była to trzynastka wyjeżdżająca z zajezdni Forteczna skrótem, a motorniczy „wrzucił” na wyświetlacze jedynekę, po trasie której wyjeżdżał na Junikowo.

14 stycznia S-2 udzieliło mocnego wsparcia wydziałowi S-1. Na trasie pojawiły się: GT8 670 jako 26/12, GT8 677 jako 6/3 (błyskawicznie okazało się, że w wagonie nie trzyma hamulec tarczowy, a za 677 wyjechał 699) i GT8 679 jako 2/4. Trzy dni później na linii 13 śmigał wagon 667. W Walentynki dwa kółka na 13/11 zrobił wagon 690. 23 lutego madaliński 686 zaliczył aż dwie linie forteczkańskie – rano widziany był na piątce, później kursował na 12/7. A na koniec – 25 lutego na linii 15/6 widziany był szybkowiec.

Debiut Tramino na linii

Z dniem 29 stycznia na trasie zadebiutował solaris Tramino. Przez cały miesiąc luty wagon pojawiał się na 14/2 w dni robocze, 14/5 w soboty i 14/4 w święta. Początkowo w trasę wyruszył z pozostałościami dekoracji po Świątecznej Bimbie, natomiast po dziś dzień kursuje bez biletomatu. Wóz jeździ prawie bezproblemowo już ponad miesiąc. „Usterkę” zanotowano 5 lutego – wskutek silnego wiatru wóz stracił kierunkowskaz i obudowę wózka, a na 14/5 kursował tymczasowo skład 105Na. Przez cały miesiąc nie zanotowano ani jednej usterki elektrycznej. Fakt bezawaryjnego kursowania to zdecydowanie dobra wiadomość – po wpadkach z *glizdą* (usterki), tatrami (usterki) i Combino (alugripy) wciąż czekamy na szczęśliwą serię wagonów niskopodłogowych. Od

marca Tramino kursuje jako 6/4 w dni robocze i soboty oraz jako 6/5 w dni świąteczne.

Umowa o dofinansowanie podpisana

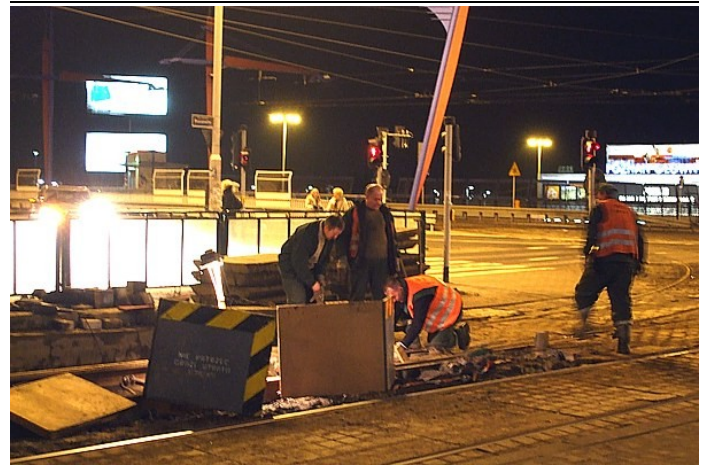
4 lutego podpisana została umowa o dofinansowanie zakupu 45 wagonów tramwajowych dla MPK Poznań Sp. z o.o. Umowę podpisali Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Anna Siejda oraz Prezes Zarządu MPK Poznań Sp z o.o. Wojciech Jan Tulibacki. Poznański przewoźnik otrzyma 156 780 000 zł z Funduszu Spójności, w ramach konkursu dla działania



Liniowym GT6 po PST?

20 stycznia na linii 26/12 kursował 606. Ostatni frankfurcki GT6 ma jeździć do czerwca, ostatni GT6 (615) do końca roku.

Fot.: Marcin Jurczak



 **Prawie jak... Świąteczna Bimba**

Choć świątecznie udekorowany skład N+ND na stałe wpisał się w krajobraz miasta, w grudniu 2010 niestety nie wyjechał z zajezdni. W rolę tramwaju świątecznego wcielił się bowiem wóz 451, czyli prototypowy egzemplarz solarisa Tramino. Jako linia 21, z Górczyna do ul. Marcinkowskiego, kursował w niedzielę 12 grudnia, a także w sobotę 18.12 i niedzielę 19.12. Z ciekawostek: Motorniczy-Gwiazdor nie tylko zamienił korbę na dżojstick, ale zrezygnował także z charakterystycznego, czerwonego stroju zastępując go garniturem. Warto także odnotować (na szczęście niegroźne) wykolejenie na S-1 przed wyjazdem w niedzielę 19.12. Do rozjechania na zwrotnicy doszło przy wykonywaniu manewru cofania.

Fot.: Dariusz Żaruk, 12.12.2010

 **Objazd na Dworcowym**

W związku z awarią zwrotnicy przy moście Dworcowym, w sobotę 15 stycznia na trasy objazdowe skierowano 8 linii tramwajowych. Przyczyną objazdu było ułamanie się 5 stycznia lewej iglicy zwrotnicy zjazdowej w kierunku ronda Kaponiera. W efekcie objazdem pojechały tramwaje linii kursujących ul. Roosevelta. Linie 8, 14 i 18 w kierunku ronda Kaponiera skierowano przez most Dworcowy, ul. Towarową i ul. Św. Marcin. Linia nr 5 z Głogowskiej skręcała na most Dworcowy, by przez ul. Matyi, Królowej Jadwigi i rondo Rataje dotrzeć do Kórnickiej. Przez ul. Towarową do Kaponiera pojechały także tramwaje linii 6, 10, 11 i 12. Ruch w kierunku przeciwnym odbywał się bez utrudnień.

Fot.: Marcin Jurczak, 15.01.2011

7.3: Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Całkowita wartość projektu to 386 984 951 zł.



Zadebiutowały nowe Skody

Na ulicach miasta zaobserwować można nowe radiowozy Nadzoru Ruchu MPK. Po dwóch kolejnych seriach wiśniowych Fabii przyszedł czas na Fabie srebrne. Samochody (1.6 TDI, 75 KM) podobnie jak poprzednicy mają status aut uprzywilejowanych, otrzymały zatem komplet oświetlenia zewnętrznego (co ciekawe – mocowanego do niestosowanych zwykle w hatchbackach relingów dachowych) i niezbędne oznaczenia. Auta otrzymały numery 200x – niczym wiele lat temu empekowskie polonezy.

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE



Korowód wstrzymał tramwaje

W związku z tradycyjnym pochodem 11-listopadowym, zmianami tras komunikacyjnych objęto okolice ul. Św. Marcin. 11 listopada, od godz. 13 do 15 tramwaje linii 2, 5, 9, 13 i 16 skierowano objazdami. Dwójki i dziewiątki pojechały przez ul. Towarową (przy wykorzystaniu nieużywanych łuków węzła Półwiejska). Trzynastki i szesnastki zaliczały objazd przez Fredry i plac Wielkopolski do ronda Śródka. Najciekawiej wyglądała trasa piątki. W kierunku Górczyna tramwaje pojechały przez Fredry, w kierunku pętli Stomil, przez Towarową i Królowej Jadwigi do ronda Rataje. Autobusy linii 51, 68 i 71 skierowano objazdem przez rondo Kaponiera, ul. Roosevelta i Libelta. Na czas sztucznych

ogni linie A i 71 skierowano dodatkowo przez most Dworcowy. 11 listopada realizowany był świąteczny rozkład jazdy, wraz z ograniczeniami na liniach kursujących do marketów. Zawieszono w tym dniu kursy linii 80 do Auchan, linii 52 i A do Centrum Handlowego M1, nie wyjechały na trasę pojazdy linii 50. 12 listopada realizowano kursy zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy.



Bałagan Trzech Króli

Niestety wraz z nastaniem piątku po dniu świątecznym, tradycyjnie w komunikacji miejskiej zapanował chaos. Zwykle w dni pomiędzy świętem a weekendem autobusy i tramwaje wyjeżdżają na trasy zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy. Piątek 7 stycznia nie tylko był normalnym dniem roboczym dla osób pracujących, z możliwości odwołania zajęć nie skorzystało także wiele szkół. Efekt? W godzinach szczytu porannego tramwaje kursowały z częstotliwością 20-minutową (bo szczyt sobotni zaczyna się dopiero przed 9), podobnie jak w godzinach powrotu z pracy do domów (szczyt sobotni kończy się ok. 15.30). Na trasie PST były problemy z zabraniem pasażerów już z drugiego przystanku za pętlą, podobny bałagan notowano także na wielu innych liniach. Co ciekawe – komunikacje gminne kursowały jak w dni robocze.



Autobusy na trzech

Od początku 2011 r. na liniach 89 i 94 w dni robocze wprowadzono zmiany dzielone na trzy. Jeden kierowca obsługuje autobus od rana do godz. 8, drugi od 8-16

i trzeci od 16-24. Linie 89 i 94 będzie obsługiwać kilku kierowców na stałe. Przy okazji zlikwidowano funkcjonujące w dni robocze dolewki: 89/1 z 237/1, 89/3 z 83/3 i 94/2 z 54/1. Zadanie 83/12 od nocy N4 przejął wóz 83/3. System trzymianowy pojawił się także na linii 58.

Elka numer 2

Z dniem 2 stycznia na trasie pojawiła się druga brygada linii L. Zatrudnienie znalazł na niej rodzynek 1492. Od 3 stycznia wydział A-3 przekazał wydziałowi A-1 obsługę brygady 61/3 (wóz ten wykonuje także poranne kursy jako 86/3).

Jedno osiedle, trzy pętle?

W związku z zimowymi feriami szkolnymi, przez okres dwóch tygodni nie były realizowane kursy szkolne na liniach 60, 89, 94 i 95. Na liniach staroleńskich nie realizowano kursów przez Staroleńkę Wielką. Autobusy linii 60 nie wjeżdżały „do os. Greckiego”, autobusy linii 95 nie wjeżdżały natomiast... „do os. Literackiego”. Dodajmy, że w tym samym czasie pojazdy linii 64 bez przeszkód kursowały do pętli „Literacka”.

Światła – bez większych zmian

Za nami kolejne miesiące i tysiące minut straconych z powodu sygnalizacji świetlnej. Niestety pomimo upływu czasu wciąż nie udało się rozwiązać niektórych problemów. Przez wiele lat tramwaje jadące na Piątkowską płynnie przejeżdżały światła przed przystankiem Św. Leonarda. Po modernizacji sygnalizacji – każdy tramwaj karnie się tam zatrzymuje.

W kategorii „najbardziej kuriozalne skrzyżowanie ad2010” główną nagrodę przyznajemy jednak rozbudowanym układom sygnalizacyjnym węzła Nad Wierzbakiem. Tramwaje w kierunku centrum stoją zwykle ok. jednej minuty (krótco po otwarciu węzła poprawiono źle rozmieszczone płyty co zmieniło niewiele), tramwaje w kierunku Piątkowskiej zatrzymywane są prawie za każdym razem. Sporo czasu tracą także kierowcy autobusów linii 60 i 78 – jadąc w kierunku północnym. Dodatkowo, lokalne media już wielokrotnie krytykowały fakt ciągłego braku wiat na przystankach autobusowych. Dobra wiadomość jest taka, że sygnalizacja świetlna będzie tam jeszcze poprawiana.

Pomiędzy Bożym Narodzeniem a Nowym Rokiem uruchomiono sygnalizację świetlną na przelotce pomiędzy Wspólną a Dębciem. Jadąc od Centrum sygnalizacja działa jak wcześniej (wymagane jest zatrzymanie



Szelałowska bez autobusów

Na cztery dni (10-13 lutego) zaplanowano zamknięcie ul. Szelałowskiej, w okolicy skrzyżowania z ul. Winogrady. Na czas naprawy nawierzchni objazdami pojechały linie 47, 51, 67, 74, 76 i 83. Linie 47 skrócono do ronda Solidarności, linie 67 i 83 skierowano przez most Lecha i ul. Hlonda do ronda Śródkka. Autobusy linii 51, 74 i 76 skierowano objazdem przez ul. Armii Poznań, Księcia Mieszka I i Słowiańską: 51 do Naramowickiej, 74 do Murawy, a 76 w kierunku Piątkowskiej (w przeciwnym kierunku przez Księcia Mieszka I, Przepadek i Północną do Garbar). Wóz, który pozostał po skróceniu linii 47 skierowano na os. Sobieskiego, jako całodzienną rezerwę do wzmacniania linii 51.

Te z pozoru drobne zmiany spowodowały spore zamieszanie na Winogradach. Wielu pasażerów zdecydowało się na przesiadkę z autobusu na tramwaj w okolicy pętli Wilczak – co w porannym szczyście komunikacyjnym spowodowało szturm na kursującą co 20 minut linię 3. Dodatkowo, sznur samochodów podążających zwykle Szelałowską tworzył potężny zator w obu kierunkach ul. Winogrady – blokując tramwaje w miejscach schodzenia się pasów ruchu dla pojazdów drogowych i szynowych. Szczęśliwie pogoda dopisała i ruch na Szelałowskiej wznowiono już w sobotę.

Na zdjęciu: wagon 685 jako 3/3 mozolnie przebija się przez popołudniowy korek na Winogradach.

Fot.: Marcin Jurczak, 10.02.2011

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.

tramwaju), tramwaj jadący od strony Dębca dostaje natomiast pionową kreskę z rozpędu i płynnie przejeżdża skrzyżowanie (czego wcześniej nie notowano – dołożono dodatkowe dalekie detektory). Przy okazji, wraz z modernizacją sygnalizacji zlikwidowano ostatnie w Poznaniu tramwajowe sygnalizatory trzykomorowe.

Spore zamieszanie robiły w ostatnich miesiącach światła przy wyjeździe z „Madaliny”. Na S-2 domalowano linię zatrzymania i miejmy nadzieję iż wstrzymania ruchu w godzinach wyjazdów na tory odstawcze będą już jedynie wspomnieniami. Na pełny priorytet dla tramwaju nie ma tu co liczyć – tory wyjazdowe przecinają kluczową dla komunikacji drogowej II ramę.