

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 6 (124)
8 września 2012 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Transport publiczny w Polsce a organizacja UEFA Euro 2012 Euro, Euro... i po Euro

Robert Bartkowiak

Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej, czyli Euro 2012, które zorganizowała Polska wspólnie z Ukrainą, bez wątplenia były motorem do poprawy bądź diametralnych zmian w wielu dziedzinach. Poczynając od budowy stadionów, bez których ta impreza nie mogłaby się odbyć, przez inwestycje w infrastrukturę drogową czy kolejową, kończąc na bazie noclegowej oraz gastronomicznej. Osobnym, a zarazem najbardziej kluczowym aspektem przy tego typu przedsięwzięciu jest organizacja transportu (komunikacji miejskiej) wewnątrz aglomeracji podczas trwania imprezy. To, co udało się osiągnąć w poszczególnych miastach, które były gospodarzami, zależało w głównej mierze od fazy planowania i realizacji wszystkich przedsięwzięć, co powinno iść w parze z zebrany dotychczas doświadczeniem w organizacji podobnych imprez. Nie wystarczy zbudowanie nowej trasy tramwajowej, zmodernizowanie starej lub zakupienie nowego taboru autobusowego czy tramwajowego. Potrzebny jest konkretny zamysł organizacyjny według wcześniej przemyślanego, ustalonego schematu, a także możliwość szybkiego reagowania i korygowania niedociągnięć podczas trwania imprez, których nie udało się przewidzieć bądź były one bagatelizowane. Zapraszam do lektury, jak poszczególne miasta przygotowały się do organizacji Euro 2012.



Najnowsza trasa tramwajowa w Gdańsku prowadzi do pętli Łostowice Świętokrzyska. To przedłużenie trasy kończącej się dotychczas na pętli Chełm Witosa, z którego korzystają obecnie linie 2, 6 i 7.

fol. Michał Prałat, 22.07.2012

Gdańsk

W mieście Neptuna, kluczową rolę w dowozie kibiców na stadion PGE Arena odegrała kolej. PKP Polskie Linie Kolejowe wykonały modernizację 3,5-kilometrowego odcinka linii kolejowej z Dworca Głównego do Letnicy oraz wybudowały nowy przystanek osobowy Gdańsk Stadion Expo, oddalony od stadionu o 400 m. Koszt całej inwestycji to ok. 8 mln zł. Przy tak niewielkim nakładzie finansowym oraz wykorzystaniu istniejącej, ale nieużywanej infrastruktury (od 2005 r.), kibicom zapewniono dojazd z samego centrum pod stadion w ok. 6 minut. Na zmodernizowanym odcinku uzyskano prędkość rozkładową 80 km/h. Do transportu pasażerów przewidziano elektryczne zespoły trakcyjne, uzyskując przepustowość odcinka ponad 14 tys. osób na godzinę.

W przypadku komunikacji tramwajowej, kluczowymi inwestycjami był remont węzła Kliniczna wraz ze znajdującą się tam pętlą tramwajową oraz torowiska w ciągu ul. Jana z Kolna. Inwestycje były niezbędne ze względu na fatalny stan infrastruktury oraz najkrótszą drogę z centrum Gdańska na Stadion PGE Arena. Krótco przed Euro 2012 oddano także do użytku zupełnie nową trasę tramwajową, będącą przedłużeniem z pętli Chełm Witosa przez ul. Witosa oraz Nową Łódzką aż do skrzyżowania z ul. Świętokrzyską, gdzie powstała pętla Łostowice Świętokrzyska. Dzięki temu południowe dzielnice Gdańska zyskały szybkie i dogodne połączenie komunikacją tramwajową z sercem miasta.

Zainwestowano dodatkowo w nowy tabor – 35 tramwajów niskopodłogowych. Najkorzystniejszą ofertę w postępowaniu przetargowym złożyła bydgoska Pesa z tramwajem 120Na Swing. Na nowe pojazdy wydano ok. 305 mln zł. Warto dodać, że wszystkie inwestycje na Euro przeprowadzono w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej (GPKM), etap IIIA, przy udziale spółki Gdańskie Inwestycje Komunalne Euro 2012.

Poznań

Poznań, jako pierwszy ze wszystkich czterech polskich miast, które były gospodarzami Euro 2012 oddał do użytku Stadion Miejski. Pochwalono się tym nawet w specjalnej kampanii reklamowej – „A nam już trawa rośnie”. Natomiast jako ostatni, i „na wariackich papierach” zakończył niezbędne inwestycje infrastrukturalne w okolicach stadionu by szybko i sprawnie dowieźć kibiców na miejsce.

W kwestii inwestycji infrastrukturalnych pod kątem komunikacji publicznej, chodzi oczywiście o remont torowiska na odcinku od Bałtyku do ronda Jana Nowaka Jeziorańskiego, czyli ok. 1,6 kilometrów torowiska oraz przebudowę wyżej wspomnianego ronda. Remont tego odcinka oraz węzła był kluczowy, ponieważ jest to najszybsza i zarazem najkrótsza droga z centrum miasta na Stadion Miejski. Nie można także zapomnieć o krótkim, ale ważnym fragmencie ul. Roosevelta na odcinku od mostu Dworcowego do ronda Kaponiera (ok. 450 m torowiska). Specjalnie powołana spółka Infrastruktura Euro Poznań 2012 zajmowała się nie tylko modernizacją istniejących torowisk, ale także dwiema innymi ważnymi inwestycjami – budową linii tramwajowej na Franowo oraz przedłużeniem linii tramwajowej Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Żadnej z tych inwestycji nie udało się zakończyć przez Euro 2012, a kibice zastali przez to rozkopane miasto, szczególnie w okolicach centrum i Dworca Głównego.

Oprócz remontów, udało się również znacznie odmłodzić posiadany przez MPK Poznań park taborowy – zarówno tramwajowy, jak i autobusowy. Dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach działania 7.3 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) łącznie zakupiono 45 nowych niskopodłogowych tramwajów Solaris Tramino S105p za łączną kwotę brutto ok. 387 mln zł. Dofinansowanie tej inwestycji ze środków UE wyniosło 156 780 000 zł. Warto dodać, że początkowo przetarg ogłoszono na 40 wagonów z opcją na kolejne 20 sztuk. Po rozstrzygnięciu i zakończeniu wszystkich formalności skorzystano z opcji rozszerzenia zamówienia i zdecydowano się na zakup pięciu dodatkowych pojazdów. Producent, oprócz dostarczenia pojazdów, musiał zadbać również o dostarczenie wszystkich niezbędnych urządzeń do eksploatacji, a także pakiet naprawczy, obejmujący części zamienne oraz materiały potrzebne do przeglądów okresowych.

Z myślą o Euro 2012 zakupiono 75 nowych niskopodłogowych autobusów – 45 Solarisów Urbino 18 oraz 30 Solarisów Urbino 12. Podobnie, jak w przypadku tramwajów, poznański projekt otrzymał dofinansowanie z Funduszy UE w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dofinansowanie było na poziomie 80%. Całkowita wartość inwestycji wyniosła 73,6 mln zł., a wysokość dotacji to aż 58,8 mln zł. Wszystkie autobusy wyposażono w ekologiczne silniki spełniające normę czystości spalin EEV, monitoring oraz klimatyzację przestrzeni pasażerskiej. Zdecydowaną nowością w poznańskiej komunikacji miejskiej, dotąd niespotykaną, był montaż biletomatów w każdym pojeździe. Zmieniono również tapicerkę siedzeń.

Warszawa

Jak na stolicę kraju przystało, właśnie tam zrealizowano największą inwestycję. Przede wszystkim zmodernizowano trasy tramwajowe w bezpośrednim sąsiedztwie Stadionu Narodowego – na moście Poniatowskim, w al. Zielenieckiej oraz ul. Targowej. Dzięki kompleksowej przebudowie, mieszkańcy Warszawy przez następne kilkanaście lat będą mogli korzystać z nowych, cichszych i bezpiecznych torowisk.

W ramach przygotowań do Euro 2012, warszawscy przewoźnicy stopniowo wymieniali swój tabor na nowocześniejszy. Miejskie Zakłady Autobusowe



PESA 120Na Swing – gdańska wersja najpopularniejszego z tramwajów niskopodłogowych krajowej produkcji.

fol. Maciej Witkowski, 22.07.2012

w ciągu kilku ostatnich lat zakupiły 670 autobusów niskopodłogowych w różnych wersjach długościowych: 10, 12 i 18-metrowe (w tym cztery przegubowe, hybrydowe). Ma to na celu podniesienie komfortu podróżowania po warszawskich ulicach oraz wycofanie z użytkowania węgierskich autobusów marki Ikarus. Dodatkowo, dzięki przetargom na obsługę linii autobusowych, także inni przewoźnicy przyczynili się do wzrostu ilości pojazdów niskopodłogowych: ITS Michalczewski, Mobilis oraz PKS Grodzisk Mazowiecki.

Kontynuując temat taboru, nie można nie wspomnieć o tzw. kontrakcie stulecia, czyli jednorazowym zakupie przez Tramwaje Warszawskie 186 niskopodłogowych tramwajów od bydgoskiej Pesy – 120Na Swing. Choć dostawy jeszcze się nie zakończyły, pojazdy te sukcesywnie zastępują już wysłużone wagony z lat 60. XX w., czyli Konstale 13N, zwane potocznie „parówkami”. Wartość całego przetargu to aż 1,497 mld zł. Z kolei Szybka Kolej Miejska zakupiła, również od Pesy, 13 elektrycznych zespołów trakcyjnych Elf, które jednorazowo mogą przewieźć do tysiąca podróżnych.

Jedną z największych i najbardziej wyczekiwanych inwestycji komunikacyjnych, związanych bezpośrednio z Euro 2012, było oddanie do użytku trasy kolejowej na Lotnisko Chopina. Dzięki temu zapewniono podróżnym bezpośrednie połączenie kolejowe z portu lotniczego do centrum miasta oraz na Stadion Narodowy. Mimo wielu przeszkód i zmiany terminów oddania trasy, połączenie zostało uruchomione. Obecnie jest to najszybszy sposób wydostania się z Lotniska Chopina, a dojazd na stację Warszawa Centralna zajmuje trochę ponad 20 minut. Jest to alternatywa dla popularnej linii autobusowej 175, która by dojechać do centrum musi przejechać przez często zakorkowaną ul. Żwirki i Wigury i jedzie znacznie dłużej niż sugeruje to rozkład jazdy. Nowe połączenie na lotnisko, średnio czterema pociągami na godzinę, obsługują wspólnie Szybka Kolej Miejska oraz Koleje Mazowieckie. Warto również podkreślić, że linia na lotnisko nie zapewnia tylko dojazdu do centrum, ale co ważne obsługuje tereny przylegające do stolicy. Przykładowo, linia S2 kursuje do Sulejówka, a linia S32 do Legionowa. Pociągi Kolei Mazowieckich (linia KML) dowozi zainteresowanych

do Modlina, gdzie niedawno otwarto zupełnie nowy port lotniczy.

Przed Euro 2012 oddano do użytku nowoczesny dworzec autobusowy przy Dworcu Wschodnim od strony ul. Lubelskiej. Zdecydowano się na taki krok ze względu na ważną rolę tego punktu przesiadkowego w czasie turniejów. Kibice, którzy na mecze przyjechali autobusem, do Stadionu Narodowego mogli stamtąd szybko dotrzeć pieszo. Nowy dworzec składa się z pięciu zadaszonych peronów, a sama konstrukcja dachu przypomina stadion.

Wrocław

Stadion został zlokalizowany w zachodniej części miasta, tuż przy jednej z ważniejszych arterii. Wybudowano go zupełnie od podstaw wraz z imponującą infrastrukturą. Oprócz kosmetycznych zmian w starym odcinku linii tramwajowej na Leśnicy, z myślą o Euro 2012 powstała zupełnie nowa linia tramwajowa na Kozanów z dwiema odnogami. Nowa trasa zaczyna się w pobliżu dawnej zajezdni tramwajowej nr 5 (obecnie mieści się tam zakład firmy Protram), gdzie tramwaje Plus skracają z dotychczasowego ciągu komunikacyjnego z ul. Legnickiej w ul. Milenijną. Obie końcówki, czyli Stadion Miejski (Królewiecka) oraz Dokerska pozbawione są normalnych pętli i przystosowane do obsługi przez pojazdy dwukierunkowe. Pomyślano jednak o możliwości wjazdu zwykłych tramwajów. Końcówkę Dokerska połączono jednym torem, kończącym się przy przystanku Górnica z możliwością przejazdu w obu kierunkach, co pozwala na obsługę nowej linii przez tramwaje jednokierunkowe. Jedynym minusem tego rozwiązania jest brak możliwości wjazdu pod Stadion Miejski. Dzięki tej inwestycji, która pochłonęła ok. 120 mln zł., wrocławska sieć tramwajowa powiększyła się o ponad 4,5 km torowisk wraz z powstałym odcinkiem jednotorowym. Na całym nowym odcinku przystanki otrzymały nowy wygląd – postawiono nowe wiaty przystankowe, wielkie tablice z nazwą przystanku, słupki przystankowe z elektronicznymi tablicami oraz biletomaty.



Na stadion we Wrocławiu dojeżdża tramwaj Plus. Linie wybudowano jednak tak, by na imprezy masowe także wagony jednokierunkowe mogły dowozić pasażerów. Ponadto istnieje możliwość dojazdu koleją, bezpośrednio z dworca Wrocław Główny.

fol. Robert Bartkowiak, 22.07.2012



186 tramwajów Swing (wartość całego kontraktu to ok. 1,5 mld zł) i prawie 700 autobusów niskopodłogowych – przewoźnicy obsługujący komunikację miejską stolicy mocno inwestowali w ostatnich latach w tabor. Na ulicach spotkać można także cztery autobusy hybrydowe, a na torach Szybkiej Kolei Miejskiej – 13 elektrycznych zespołów trakcyjnych Elf.

fol. Robert Bartkowiak, 3.07.2012

Starszy odcinek sieci tramwajowej przy ulicy Lotniczej w kierunku Leśnicy (czyli z drugiej strony Stadionu Miejskiego względem nowo wybudowanego odcinka od ulicy Królewickiej) nieznacznie zmodernizowano. Było to konieczne z powodu przebudowy układu drogowego. Całość tworzy zintegrowany węzeł przesiadkowy przy stadionie Euro 2012. Przystanek Stadion Miejski (Lotniczna) zlokalizowano na wiadukcie nad torami kolejowymi, gdzie powstał także przystanek osobowy Wrocław Stadion. Umożliwiło to także bezpośredni dojazd kibicom, nie tylko tramwajem czy autobusem, ale także koleją z dworca Wrocław Główny pod Stadion Miejski.

Na budowie nowej linii na Kozanów zyskał także wrocławski tabor. Do jej obsługi zakupiono łącznie 31 dwukierunkowych tramwajów – Škoda 19T. Przetarg ogłoszono na 28 pojazdów, jednak po jego zakończeniu zdecydowano się rozszerzyć ofertę do 31 sztuk. Wartość całego kontraktu wyniosła ponad 250 mln zł, co daje ponad 8 mln zł za jeden dwukierunkowy wagon. Nowe niskopodłogowe tramwaje otrzymały nowy wzór malowania, w porównaniu do starszych wagonów z serii 16T dla Wrocławia. Obsługują one najnowsze linie tramwajowe na Gaj oraz Kozanów, czyli 31 Plus, 32 Plus oraz 33 Plus. Warto dodać, że Wrocław, jako pierwsze miasto w Polsce zdecydował się na zakup fabrycznie nowych pojazdów dwukierunkowych.

Podsumowanie

Patrząc obiektywnie na poszczególne miasta – gospodarzy bardzo trudno jest wyłonić widocznego faworyta i stwierdzić jednoznacznie, które z nich przygotowało się najlepiej do przyjęcia kibiców. Każdy zapewne ma swoje zdanie w tej kwestii i niech tak zostanie. To, czego nikt nam bez wątplenia nie odbierze, to przeżycia związane z całą imprezą i poczucie, że w ciągu ostatnich kilku lat w Polsce zaszły bardzo pozytywne zmiany.

Obsługa komunikacyjna Euro 2012 w Poznaniu Euro spoko

Tomasz Gieżyński, Andrzej Kłos, współpraca: Krzysztof Dostatni

Poznań, jako miasto-gospodarz, dość dobrze przygotował się do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012. Zgodnie z terminem przebudowie uległo lotnisko Ławica oraz oddano do użytku nowy budynek dworca kolejowego. Uruchomiono także brakujące odcinki autostrady A2, dające połączenie z Berlinem i Warszawą. W zachodniej części miasta zmodernizowano też spore odcinki sieci tramwajowej. Poznań, jako pierwszy miał też gotowy Stadion Miejski – przyszłą arenę zmagania uczestników turnieju – i w związku z tym mógł dobrze przetestować system dowozu i odwozu kibiców. Już w rundzie jesiennej 2010/2011 stadion kilkakrotnie wypełniał się do ostatniego miejsca, m.in. za sprawą koncertu Stinga (otwierającego obiekt), ale także meczów Lecha Poznań z Manchesterem City, Juventusem Turyn i Borussią Dortmund oraz meczu reprezentacji Polski z Wybrzeżem Kości Słoniowej. Z racji tego, że Stadion Narodowy nie był ukończony, do Poznania trafił również motocyklowy pokaz Red Bull X-Fighters. W ramach przygotowań zakupiono również setkę autobusów niskopodłogowych marki Solaris, co podkreśla tapicerka ich siedzeń z motywami piłkarskimi. Jeśli chodzi o tabor tramwajowy, zakupiony pod kątem Euro, to MPK wzbogaciło się o 45 niskopodłogowych solarisów. Pojawiły się również niskopodłogowe moderusy beta, które przydały się do obsługi wydłużonej i wzmocnionej z racji Euro linii N21. Dzięki temu, służby odpowiedzialne za transport miejski zgromadziły nadwyżkę taboru, zebrały doświadczenie, przez co dokładnie przygotowały się do wypełniania zadań podczas turnieju Euro 2012. Rangę wydarzenia podkreśliły zamontowane na cały czerwiec pojazdy chorągiewki z polską flagą – imprezę można było zacząć...

Poznański stadion położony jest w zachodniej części miasta, w (znacznym) oddaleniu od przystanków kolejowych i lotniska, jednak w bezpośredniej bliskości



Pomimo drobnych problemów z wyświetlaczami (10 czerwca), szybko uporządkowano temat i linie okolicznościowe wyświetlane były w kolejnych dniach bez większych utrudnień.

fol. Tomasz Gieżyński, 14.06.2012

trasy tramwajowej z centrum na Junikowo. Dworzec kolejowy leży blisko centrum miasta, a strefę kibica zlokalizowano w ścisłym śródmieściu – na placu Wolności. Tradycyjnym magnesem dla kibiców i mieszkańców były nieodległe od niej okolice Starego Rynku.

Sen z oczu decydentów spędzał przedłużający się remont poszczególnych fragmentów torowisk w ciągu ul. Grunwaldzkiej. Ostatecznie tuż przed turniejem udało się doprowadzić do uruchomienia komunikacji tramwajowej do stadionu. W związku z postulatami wykonawcy prac, jakie wciąż przebiegają na odcinku od ul. Jawornickiej do Junikowa, ostatnim handlowym przystankiem na liniach jadących Grunwaldzką jest przystanek Węgorka. Jest to nowa, świeżo zmieniona nazwa z poprzedniej „Babimojskiej”. Nic więc dziwnego, że gdy zgodnie z logiką oszyldowano linie 1, 6, 13 i 15 taką nazwą końcówki, to nawet rodowici poznaniacy nie bardzo wiedzieli z czym kojarzyć ten kierunek. W związku z tym, MPK i ZTM zgodnie namawiały do używania dawnej nazwy Polfa. Tramwaje do dziś przejeżdżają technicznie przez odcinek Węgorka – Budziszyska, będący konglomeratem torowisk tymczasowych, zmodernizowanych oraz całkiem starych i zawracają na niedostępnej dla pasażerów pętli Budziszyska. Ruch do Junikowa wznowiony będzie w dalszym terminie.

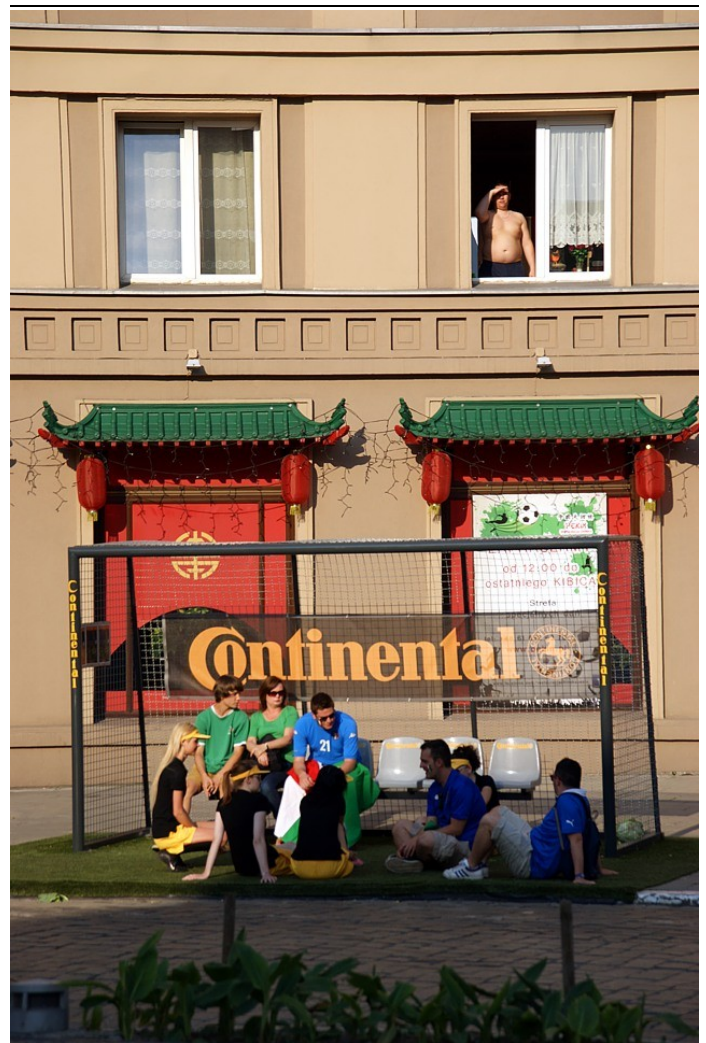
Nikt nie zdziwił się, gdy nie oddano do użytku przed Euro 2012 przedłużenia PST do Dworca Zachodniego, ani nie zmodernizowano ronda Kaponiery, ale pewne konfuzje wprowadził fakt nie uruchomienia biegnącej częściowo w tunelu nowej trasy na Franowo. Sprawę dość kategorycznie postawili strażacy, ponadto fizycznie prowadzono wciąż wiele prac wykończeniowych. Tymczasem, by podnieść rangę maksymalnie oddalonej od stadionu nowej trasy, przy jednym z jej przystanków zlokalizowano kibicom parking P+R. Pierwotnie dojazd pod stadion miała zapewnić linia tramwajowa nr 1, później szesnastka z przesiadką (która jako jedyna miała zacząć jeździć w tunelu). Niestety, do otwarcia trasy przed Euro nie doszło. Z konieczności uruchomiono autobus zastępczy E4, ale woził on niewielu kibiców, gdyż na parkingu stały pojedyncze samochody. Możliwość dojazdu w rejonu stadionu dawała również linia pospieszna A. W zasadzie, spośród wielu lokalizacji parkingów P+R, egzamin zdał tylko tymczasowy, trawiasty teren na tyłach stadionu – przy ul. Smoluchowskiego. Był on jednak w zasięgu dojścia pieszego na stadion.

Na podstawie uwarunkowań topograficznych, pozyskanych w poprzednich latach doświadczeń, a także dodatkowych wytycznych z UEFA, zaplanowano dowóz kibiców, oparty o szereg linii specjalnych, wspierających podstawowy układ komunikacyjny. Jako podstawowy ciąg przyjęto ul. Grunwaldzką, z liniami regularnymi 1, 6, 13 i 15 oraz dodatkową linią meczową 30, łączącą strefę kibica ze Stadionem Miejskim. Jako połączenia dywersyfikujące podstawowy kierunek, zaplanowano trasę na Górczyn (linie 5, 8, 14 i dodatkowa 32 ze strefy

kibica lub nadzwyczajny pociąg zamawiany przez ZTM i uruchomiony przez Przewozy Regionalne relacji Poznań Główny – Poznań Górczyn – Poznań Główny, dalej autobusami E5 na stadion) oraz Ogrody (linie 2, 17, 18 i dodatkowa 31 z placu Wielkopolskiego, dalej autobusem E3 na stadion). Dodatkowe linie tramwajowe były obsługiwane składami HF07DC i 105Na, a także wagonami GT8, MF02AC i S105p. Niestety, nie zdecydowano się na zwiększenie pojemności i długości pociągów tramwajowych do obsługi stadionu. Najpojemniejszym pojazdem, jaki można było zaproponować, była dwudziestosześcimetrowa tatra RT6N1. Nie sprowadzono doczep B4 z Duesseldorfu (które jeździły tam ze sprowadzonymi ostatnio 21 sztukami GT8), ani nie zdecydowano się na łączenie *stopiątek* w składy potrójne. Na przeszkodzie stała głównie infrastruktura (za krótkie przystanki), jak i tabor – brak połowy gniazd sterowania ukrotnionego w składach 105Na, które trzeba by było dorabiać.

W trakcie obsługi transportowej w dni meczowe, komunikacja zbiorowa postawiona była w stan najwyższej gotowości, osiągając historyczne rekordy uruchomienia jednocześnie ponad pięćset pojazdów. Założenia wypełniane były skrupulatnie, nie licząc drobnych korekt w trakcie lokalnych wstrzymań ruchu. Mecze w Poznaniu rozgrywano: 10.06. (niedziela, wieczorem), 14.06. (czwartek, popołudniu) oraz 18.06. (poniedziałek, wieczorem). W te dni przed meczami, z centrum na stadion oraz po meczu ze stadionu w różnych kierunkach, uruchomiono odpowiednio następujące ilości tramwajów: 50 i 34, 55 i 37 oraz 55 i 54. Dane przedmeczowe dotyczą linii 13 i 30 z placu Wolności w kierunku Węgorka. Z innych części miasta wspomagały je także pojazdy linii 1, 6 i 15. Pierwszego dnia meczowego kilkakrotnie zdarzyło się bieżące przesyldowanie jakiegokolwiek pojazdu i nakaz jazdy z kibicami w stronę stadionu. Niestety, często oznaczało to jazdę bez jakichkolwiek oznaczeń lub z mylącymi informacjami, gdyż wagon technicznie nie posiadał możliwości wyświetlenia komunikatu (13 lub 30 Węgorka), albo prowadzący pojazd nie potrafił tego uczynić. Pojawiały się za to puste pola, sztyld Budziszewska, numer linii X i tym podobne niejasności. Układ i zdolność przewozową linii dodatkowych zaplanowano z lekkim niedomiarem – tak, aby pojazdy nie jeździły puste. Jako alternatywę do korzystania z komunikacji miejskiej proponowano również spacer z centrum miasta na stadion, co dzięki nienajgorszej pogodzie zostało przez część przyjezdnych zaakceptowane. Kibice raczej nie korzystali z kolejowego wahadła na Górczyn – tylko pojedyncze przypadki sześciowagonowego kursu (skład dwóch EZT EN57) miały frekwencję przekraczającą 100 osób. Głównymi klientami tego połączenia były osoby, które zamiast czekać na planowy pociąg Regio, wybierały darmowe wahadło (mimo że *de facto* w pociągu obowiązywały bilety wstępu na stadion). Na dworcu głównym PKP zapowiedzi pociągu na stadion czytała megafonistka (wtedy funkcjonował jeszcze mało elastyczny automat – „Franek” korzystający z gotowych fraz nagranych głosem Pawła Bińkowskiego). Dopowiadano również komunikaty w języku angielskim.

Po pierwszym dniu meczowym stwierdzono, iż ilość korzystających z tras alternatywnych na Górczyn i Ogrody jest znikoma, wobec czego do niezbędnego minimum ograniczono ilość pojazdów i częstotliwość



W ramach darmowych linii Continental pojawiły się także okolicznościowe wiaty. To tam chwilę wytchnienia znaleźć mogli strudzeni turyści.

fot. Tomasz Gieżyński, 18.06.2012

na liniach E3, E5, 31 i 32. Poznań był też jedynym miastem w Polsce, gdzie kolej nie docierała bezpośrednio pod stadion. Jak wiadomo, przesiadkowe połączenia nie są tak atrakcyjne dla pasażerów, jak bezpośrednie. Brak połączenia kolejowego automatycznie ukierunkował potoki pasażerskie na tramwaje. W internetowej wyszukiwarce połączeń (np. sitkol) do dziś obok nazwy stacji Poznań Górczyn za pionową kreską pojawia się angielskie słowo stadium – stadion. Może to być teraz mylące dla przyjezdnych – na Górczynie zamiast stadionu zobaczą domy, rozkopany wiadukt, nieczynną pętlę tramwajową i dworzec autobusowy.

Cenne były obserwacje błyskawicznych reakcji systemu komunikacyjnego na zdarzające się utrudnienia. W momentach zastoju tramwajów w centrum (wypchnięte drzwi lub okna, zablokowany hamulec awaryjny) natychmiast podstawiano autobusy, które bez przystanków wiozły gromadzących się kibiców prosto w okolice stadionu. Miało to miejsce zwłaszcza w trzecim dniu meczowym, gdzie spośród 55 kursów, jakie wyjechały przed meczem z kibicami z centrum, aż 15 było obsługiwanych przegubowymi autobusami. Częściowo stosowano także taką strategię w przypadku odwozu kibiców gromadzących się przed strefą kibica,

gdy ta z powodu przepełnienia (23 500 widzów) była zamykana. Nadmiar chętnych przewożono wtedy pod inne telebimy, porozstawiane w Poznaniu. Niestety, zatory tramwajowe w centrum zdarzyły się (z różnych powodów) każdorazowo w poznańskim dniu meczowym. Nad całością wykonania zadań czuwał specjalnie powołany sztab transportowy, złożony z pracowników jednostek odpowiedzialnych za ruch pojazdów, transport zbiorowy i bezpieczeństwo w mieście.

Dodatkowe autobusy kursowały też między lotniskiem Ławica a strefą kibica lub Stadionem Miejskim. Poza planami organizatora przewozów, uruchomiono też kilka linii autobusowych, oznaczonych literą C i cyfrą, obsługiwanych reklamowymi solarisami U18 pod szyldem Contibus, a także linię E z centrum na lotnisko, obsługiwaną elektrycznym dziewięciometrowym solarisem. Przez cały okres trwania turnieju tramwajowa linia nocna N21 wydłużona była z al. Marcinkowskiego przez most św. Rocha, os. Lecha, Chartowo, rondo Starolekę i Rataje do Kórnickiej, skąd z powrotem przez most św. Rocha wracała na swoją trasę w kierunku PST. W dni meczów rozgrywanych w ramach Euro w Poznaniu lub przez reprezentację Polski, tramwaje linii N21 kursowały z dwukrotnie zwiększoną częstotliwością. Oprócz typowych GT8 pojawiały się w jej obsłudze także MF02AC, HF07DC, S105p i nieliczne składy 105Na. Taki dodatek do nocnych linii autobusowych spodobał się mieszkańcom Rataj. Obecnie prowadzone są konsultacje przed wprowadzeniem nocnego tramwaju na prawym brzegu Warty. Niestety, wygląda na to, że nie będzie tak dobrze, jak podczas UEFA Euro 2012 – będzie się to musiało wiązać z cięciami i zmianami tras linii autobusowych nocnych. Niewyjaśniona zostaje kwestia nocy z poniedziałku na wtorek, kiedy to na PST jest przerwa techniczna i linia N21 nie kursuje. Warto zwrócić uwagę, że przez cały czerwiec linia N21 w nocy z poniedziałku na wtorek kursowała dodatkowo.

Podczas odwozów z meczów wzmacniano głównie linie w ul. Grunwaldzkiej. Po zakończeniu spotkania odwozy widzów trwały ok. godzinę. Część kibiców rozchodziło się też piechotą do pozostawionych w różnych częściach miasta samochodów. Po godzinie, każdorazowo tłum zmniejszył się na tyle, że możliwe było wprowadzenie normalnej sygnalizacji świetlnej i ruchu ulicznego bez ingerencji służb.

W Poznaniu pojawiły się dodatkowe pociągi, uruchamiane z inicjatywy krajowych i zagranicznych przewoźników kolejowych. Przewozy Regionalne uruchomiły pociągi odwozowe w kierunku większych miast w Wielkopolsce, takich jak Konin, Piła, Ostrów Wlkp., Zbąszynek, Leszno, Gniezno czy Krzyż. Wyjeżdżały one z Poznania Głównego po północy, po zakończonych meczach w dniach 9, 11, 13, 15, 17, 19, 28 i 29 czerwca i 2 lipca. Obowiązywała standardowa dla pociągów osobowych PR taryfa Regio. Taborem były podwójne EZT EN57, które bez problemu zapełniali podróżni. W nocy, z 10 na 11 czerwca br., na wnioski pasażerów wydłużono dwa pociągi PR do stolic sąsiednich województw, tj. Szczecina i Torunia. Do stolicy Wielkopolski przyjeżdżały także dodatkowe składy krajowe PKP InterCity, które odstawiano w Lesznie. Pojawiły się pociągi z większych miast polskich, w tym głównie miast – gospodarzy. Wzmacniano kursujący stale Berlin-Warszawa Ekspres nawet do 14 wagonów w dniach 9 i 10 czerwca



Na potrzeby linii C1, C2 i C3 oddelegowano pięć autobusów solaris Urbino 18, które otrzymały nalepki od sponsora. W reklamie wystąpiły wozy 1815, 1819, 1825, 1826 i 1830.

fol. Bartosz M. Kaj, 18.06.2012

(standard dla BWE to sześć wagonów). Przez Poznań zaczął kursować też nowy pociąg międzynarodowy PKP IC z Gdyni do Berlina – BGE. Dziennie oferowana jest jedna para. Składy BGE jeździły podobnie wzmocnione, jak BWE. Z nadzwyczajnych składów międzynarodowych do Poznania zawitał np. dziesięciowagonowy pociąg z Zagrzebia, który przywiózł kibiców na mecz 10 czerwca. Przewozy Regionalne również przygotowały dodatkowe, krajowe pociągi. Uruchomiono m.in. interRegio Pomeranian Express z Poznania Głównego do Gdyni Główniej Osobowej przez Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz, Tczew i Gdańsk o czasie jazdy zbliżonym do BGE. W obrębie stacji Poznań Główny, w czerwcu stały również zapasowe lokomotywy serii EU07 i SM42, wypożyczone przez PKP IC od PKP Cargo.

Mimo pewnych niedociągnięć należy stwierdzić, iż Poznań dobrze poradził sobie z obsługą transportową Euro 2012. Jeśli naraz 20 000 kibiców ma zamiar skorzystać z jednego tramwaju, to muszą pojawić się przejściowe trudności. Wszyscy chętni jednak na czas zdążyli dotrzeć pod stadion, a emocjami piłkarskimi żyli nie tylko kibice, ale też mieszkańcy i przedstawiciele wszelkich miejskich służb.



W obsłudze Euro 2012 nie mogło zabraknąć demobilu. Przejazd wagonem GT8 przez wielu kibiców traktowany był jako dodatkowa atrakcja.

fol. Tomasz Gieżyński, 14.06.2012

UEFA Euro 2012: linie dodatkowe (30, 31, 32, N21 + wahadło kolejowe) – plan

Nr linii	Trasa	Data	Godziny kursowania	Częstotliwość	Obsługa (wydział)	Obsługa (tabor)	Uwagi
30	WĘGORKA – Bałtyk – Św. Marcin – MARCINKOWSKIEGO	10.06	17.30-20.30 i 22.30-0.30	5'	5 * S-1, 5 * S-3	105Na / Tramino	-
31	OGRODY – Dąbrowskiego – Most Teatralny – PLAC WIELKOPOLSKI			10'	5 * S-2	GT8	-
32	GÓRCZYN – Głogowska – Rondo Kaponiera – MARCINKOWSKIEGO			10'	5 * S-1; 1 * S3	105Na / Tramino	-
30	WĘGORKA – Bałtyk – Św. Marcin – MARCINKOWSKIEGO	14.06	15.00-18.00 i 20.00-22.00	regulacja przez SR/NN	16 wozów: 30/2, 30/6, 30/10, 30/14 i 30/16 z S-3; 30/4, 30/8 i 30/12 z S-2, reszta z S-1	105Na / Tramino / GT8	-
31	OGRODY – Dąbrowskiego – Most Teatralny – PLAC WIELKOPOLSKI			20'/30'	31/1 i 31/3 z S-2	GT8	31/2, 31/4 i 31/5 skierowane do obsługi linii 30
32	GÓRCZYN – Głogowska – Rondo Kaponiera – MARCINKOWSKIEGO			20'	32/2 i 32/4 z S-1, 32/6 z S-3	105Na / Tramino	32/1, 32/3 i 32/5 skierowane do obsługi linii 30
30	WĘGORKA – Bałtyk – Św. Marcin – MARCINKOWSKIEGO	18.06	17.30-20.30 i 22.30-0.30	regulacja przez SR/NN	16 wozów: 30/2, 30/6, 30/8, 30/10, 30/14 i 30/16 z S-3, reszta z S-1	105Na / Tramino	-
31	OGRODY – Dąbrowskiego – Most Teatralny – PLAC WIELKOPOLSKI			20'/30'	2 * S-2	GT8	-
32	GÓRCZYN – Głogowska – Rondo Kaponiera – MARCINKOWSKIEGO			20'	3 * S-2	GT8	-
N21	OS. SOBIESKIEGO – MARCINKOWSKIEGO	8/9.06		15'	1 * S-1, 2 * S-2, 1 * S-3	Tramino* / GT8 / Beta*	+ rezerwa czynna z S-2 na ul. Zwierzynieckiej
N21	OS. SOBIESKIEGO – Rondo Kaponiera – Kórnicka – GTR – DTR – Kórnicka – Rondo Kaponiera – OS. SOBIESKIEGO	10/11, 12/13, 14/15, 16/17 i 18/19.06	15'	6 wozów: N21/3 i N21/6 z S-1, N21/1 i N21/4 z S-2, N21/2 i N21/5 z S-3	Tramino* / GT8 / Beta*	-	
		13/14, 15/16, 17/18, 19/20-21/22, 26/27.06-1/2.07	30'	3 wozy z S-2: N21/1, N21/3 i N21/5	GT8	-	
		11/12.06	30'	3 wozy: N21/1 i N21/3 z S-1, N21/5 z S-3	Tramino* / Beta*	-	
		22/23.06	30'	3 wozy: N21/1 i N21/3 z S-2, N21/5 z S-3	GT8 / Beta*	-	
		23/24.06	30'	3 wozy: N21/1 z S-2, N21/3 z S-1, N21/5 z S-3	Tramino* / GT8 / Beta*	-	
		24/25.06	30'	3 wozy: N21/1 i N21/5 z S-2, N21/3 z S-1	Tramino* / GT8	-	
		25/26.06	30'	3 wozy: N21/1 i N21/5 z S-3, N21/3 z S-1	Tramino* / Beta*	-	
-	POZNAŃ GŁÓWNY – POZNAŃ GÓRCZYN	14.06, odjazdy o godz. 15:05; 15:30; 15:55; 16:05; 16:30; 16:55; 17:05; 20.30, 20.45, 21.40, 21.50, 22.42			ZPR Poznań	2 * EN57	Wcześniej planowano obsługę składami 3 * EN57
-	POZNAŃ GŁÓWNY – POZNAŃ GÓRCZYN	10.06 i 18.06, odjazdy o godz. 17:05; 17:55; 18:19; 18:35; 18:55; 19:35; 19:55; 20:08, 23.20, 23.50, 0.05, 0.53			ZPR Poznań	2 * EN57	

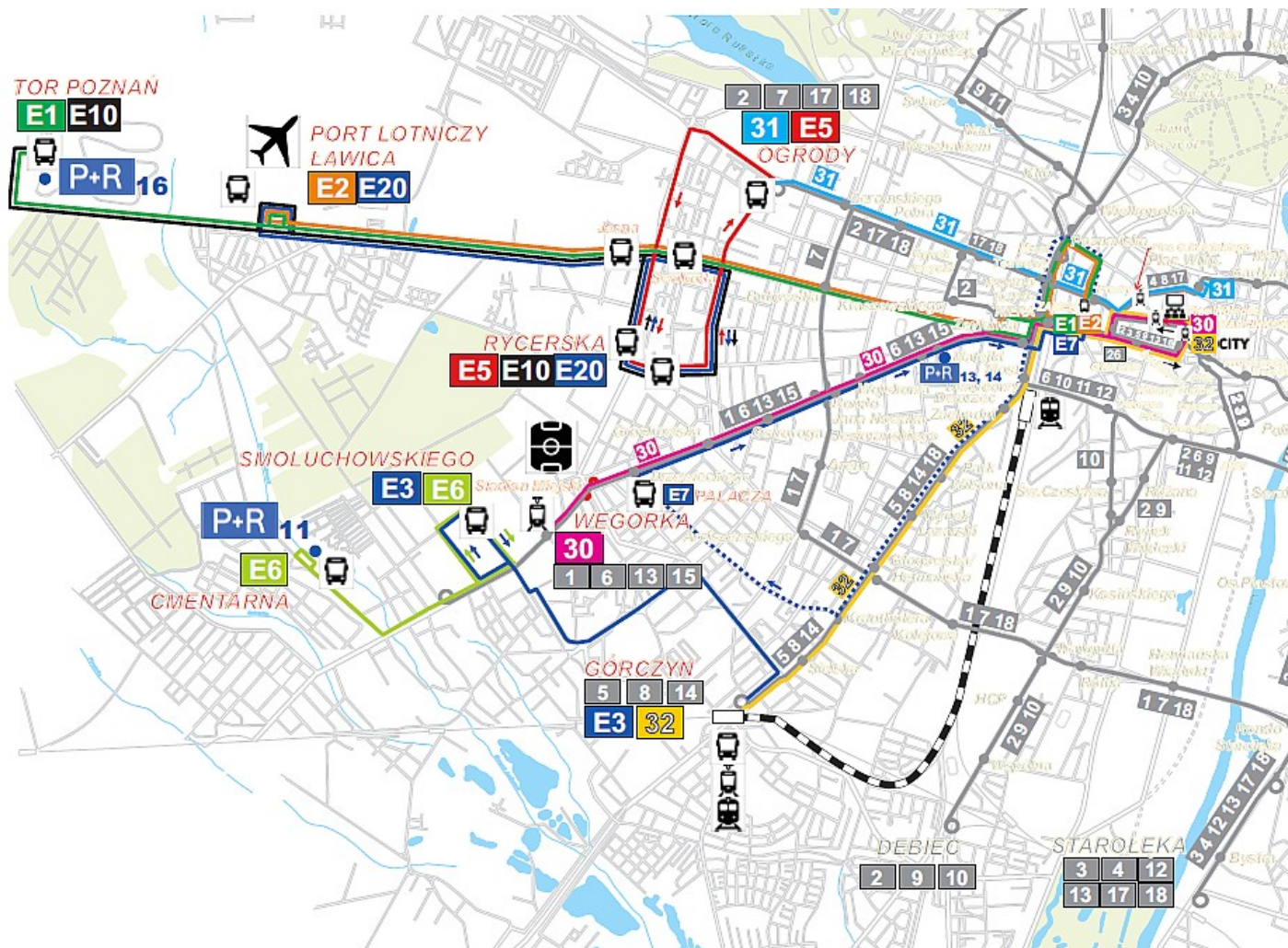
Opracowanie: Andrzej Kłos, Marcin Jurczak

* - na linii N21 pojawiały się także wagony 105Na i moderus Alfa – zarówno z S-1 (w miejsce Tramino), jak i S-3 (za Betę)

UEFA Euro 2012: linie dodatkowe autobusowe (E1-E20, T, C1-C3) – plan

Numer linii	Trasa	Daty kursowania	Godziny kursowania	Częstotliwość	Obsługa (wydział)	Obsługa (tabor)	uwagi
E1	P+R 16 (TOR POZNAŃ) – Port Lotniczy Ławica – ul. Bukowska – C.K. ZAMEK	10.06 i 18.06	10.00-18.00	10'	A3	7 wozów	Kursów w dniach 14.06 i 18.06 nie zrealizowano – linia zawieszona a autobusy przekazano do dyspozycji NN
			od 0.30	30'/60'	A3	2 wozy	
		14.06	10.00-15.00	10'	A3	7 wozów	
			od 22.30	30'/60'	A3	2 wozy	
E2	PORT LOTNICZY ŁAWICA – ul. Bukowska – Rondo Kaponiera – C.K. ZAMEK	10.06 i 18.06	10.00-18.00	10'	A1	5 wozów	-
			od 0.30	10'	A1+A3	5 * A-1 (E2/2-E2/6), 1 * A-3 (E2/1)	-
		14.06	10.00-15.00	10'	A1	5 wozów	-
			od 22.30	10'	A1+A3	5 * A-1 (E2/2-E2/6), 1 * A-3 (E2/1)	-
E3	SMOLUCHOWSKIEGO – os. Kopernika – Ściegiennego – GÓRCZYN	10.06 i 18.06	18.00-21.00	3'	A1	10 wozów	po 1. dniu meczowym redukcja uruchomienia o około 50%
			22.30-0.30	3'	A1	13 wozów	
		14.06	15.00-18.00	3'	A1	10 wozów	
			20.00-22.30	3'	A1	13 wozów	
E5	RYCERSKA – OGRODY (okólna)	10.06 i 18.06	18.00-21.00	3'	A3	6 wozów	po 1. dniu meczowym redukcja uruchomienia o około 50%
			22.30-0.30	3'	A3	8 wozów	
		14.06	15.00-18.00	3'	A3	6 wozów	
			20.00-22.30	3'	A3	8 wozów	
E6	P+R 11 (CMENTARNA) – ul. Grunwaldzka – SMOLUCHOWSKIEGO	10.06 i 18.06	18.00-21.00	20'	A3	1 wóz	-
			22.30-0.30	7'	A3	3 wozy	-
		14.06	15.00-18.00	20'	A3	1 wóz	-
			20.00-22.30	7'	A3	3 wozy	-
E7	WĘGORKA – Bałtyk – C.K. ZAMEK (jednokierunkowa)	10.06 i 18.06	22.30-0.30	4'	A1+A3	6 * A-1 (E7/4-E7/9), 3 * A-3 (E7/1-E7/3)	-
		14.06	20.00-22.30	4'	A1+A3		-
E10	P+R 16 (TOR POZNAŃ) – PORT LOTNICZY ŁAWICA – Jasna – Swoboda – STADION – Jasna – PORT LOTNICZY ŁAWICA – P+R 16 (TOR POZNAŃ)	10.06 i 18.06	18.00-21.00	10'	A3	5 wozów	Kursów w dniach 14.06 i 18.06 nie zrealizowano – linia zawieszona a autobusy przekazano do dyspozycji NN
			22.30-0.30	5'	A3	8 wozów	
		14.06	15.00-18.00	10'	A3	5 wozów	
			20.00-22.30	5'	A3	8 wozów	
E20	PORT LOTNICZY ŁAWICA – Jasna – Swoboda – STADION RYCERSKA – Jasna – PORT LOTNICZY ŁAWICA	10.06 i 18.06	18.00-21.00	10'	A1	3 wozy	-
			22.30-0.30	3'	A1	9 wozów	-
		14.06	15.00-18.00	10'	A1	3 wozy	-
			20.00-22.30	3'	A1	9 wozów	-
T	P+R 15 (FRANOWO C.H. M1) – R. Śródka - STREFA KIBICA*	8-9.06	12.00-2.00	30'	A1	2 wozy	zastąpiona przez E4
E4	P+R 15 (FRANOWO C.H. M1) – OS. LECHA	Od 10.06	11.00-3.00	30'	A1	1 wóz	-
C1	STREFA KIBICA* – Solna – C.K. Zamek – R. Kaponiera – Półwiejska – R. Rataje – Baraniaka – R. Śródka – Małe Garbary – STREFA KIBICA* (okólna)	8.06-1.07, bez 10, 14 i 18.06	13.00-21.00	15'	A1	W sumie 5 szt SU18 Continental	Linia bezpłatna
C2	STREFA KIBICA* – Solna – C.K. Zamek – R. Kaponiera – Szpitalna – Bukowska – STADION MIEJSKI – Grochowska – R. J. Nowaka-Jeziorańskiego – Dworcowa – C.K. Zamek - STREFA KIBICA*	8.06-1.07, bez 10, 14 i 18.06	13.00-21.00	60'	A1		
C3	STREFA KIBICA* – Solna – C.K. Zamek – R. Kaponiera – Szpitalna – Bukowska – STADION-RYCERSKA – Szpitalna – Dworcowa – C.K. Zamek – STREFA KIBICA	10, 14 i 18.06	13.00-21.00	10'	A1		

Opracowanie: Andrzej Kłos, Marcin Jurczak
* - skrzyżowanie al. Marcinkowskiego i ul. 23 lutego



rys. ZTM Poznań

Podliczenie kwesty „Ratujmy stare *bimby*” Grosz do grosza...

Błażej Brzycki

Z początkiem lipca br. stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych podliczyło kwestę „Ratujmy stare *bimby*” za okres od 11 lipca 2011 r. do 10 lipca 2012 r. Komisja, składająca się z trzech osób, dokonała zsumowania środków zebranych w skarbonkach KMPS.

W banknotach i monetach uzbierano łącznie 1 247,37 zł. Podliczono również wpływy na rachunek bankowy, które wyniosły w sumie 1 459,85 zł. Trzecią grupą wsparcia finansowego na rzecz ratowania starych *bimb* jest przekazany na naszą organizację pożytku publicznego 1% podatku za 2011 r. Do końca lipca 2012 r. na specjalnie utworzone w tym celu konto wpłynęło ponad 7 tys. zł. Oznacza to, że „pobiliśmy” już kwotę z pierwszego roku, kiedy na KMPS można było przekazać 1% podatku.

Uzbierana kwota ponad 10 tys. zł. cieszy i daje nadzieję, że jeszcze w tym roku, zgromadzone środki przyczynią się do remontu kolejnej starej *bimby*. Dziękujemy serdecznie wszystkim, którzy wsparli naszą akcję.

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych informuje, że na mocy decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.I/5311 – 21/11 z 8 lipca 2011 r. stowarzyszenie przeprowadzało zbiórkę publiczną, z której fundusze przeznaczone będą na cele statutowe stowarzyszenia, w tym remont historycznego taboru tramwajowego Poznania. W wyniku zbiórki, przeprowadzanej w pojazdach zabytkowych do puszek kwestorskich oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia w okresie 11.07.2011 r. – 10.07.2012 r., zebrano 2 707,22 zł.

Zarząd stowarzyszenia dziękuje wszystkim osobom i instytucjom, które przyłączyły się do prowadzonej kwesty i wsparły naszą organizację. Podziękowania należą się również Zarządowi MPK w Poznaniu, który umożliwił prowadzenie kwesty na terenie swoich obiektów i pojazdów. Nie można także zapomnieć o wszystkich członkach KMPS, którzy w ramach wolontariatu uczestniczyli w przedsięwzięciach organizowanych przez stowarzyszenie i prowadzili kwestę pod hasłem „Ratujmy stare *bimby*”.

Pożegnanie MANów SL202 w ZUK Komorniki Zanim nadjechał lajon

Dariusz Żaruk, współpraca: Marcin Jurczak

Pożegnalny przejazd MANem SL202, należącym do Zakładu Usług Komunalnych w Komornikach, odbył się 23 czerwca br. Został on zorganizowany przez Marcina Kaczmarka (organizacja autobusu), Macieja Sobczyka (organizacja fotostopów) oraz Macieja Witkowskiego (sprawy organizacyjne, zapisy uczestników itp.). W roli głównej wystąpił MAN SL202 o numerze 02. To jeden z trzech ostatnich autobusów tej serii, jakie w dniu imprezy znajdowały się na stanie przewoźnika.

Impreza rozpoczęła się dokładnie o godzinie 10.45, kiedy to wyruszono z małej pętli na Górczynie (przy dworcu PKP). Przez Luboń pojechaliśmy do Komorniki na bazę ZUK, gdzie czekały na nas dwa pozostałe pojazdy typu SL. Tam też wykonano pamiątkowe zdjęcie wszystkich uczestników imprezy przy ostatnich MANach SL202, stacjonujących w Komornikach. Następnie udaliśmy się przez Szreniawę, Rosnówko, Trzebaw, Wypalanki i Chomęcice do Konarzewa. Zatrzymywaliśmy się też w Trzcielinie, Lisówkach, Tomicach i Skrzynkach. W Podłożinach oczekiwaliśmy ok. 40 minut na przejazd pociągu. Dalej fotostopy były w Dąbrówce przy budynku szkoły, na drodze serwisowej S11 koło Zakrzewa, na pętli w Gołuskach, w Pałędziu na tle stacji energetycznej, w Plewiskach z kościołem pw. św. Faustyny oraz ze Stadionem Miejskim w Poznaniu.

Przejazd dość mocno przedłużył się, albowiem zakończył się po godzinie 20 (pierwotnie planowano zakończenie na 15-16). Jednak mimo zmęczenia uczestników dziesięciogodzinna jazda wysłużonym autobusem dało się słyszeć słowa zachwytu i uznania w kierunku organizatorów oraz kierowcy. Naturalnie nie obyło się bez małych incydentów – w Luboniu ochroniarz twierdził, że nie wolno wykonywać zdjęć na wiadukcie, gdyż jest to już teren należący do zakładów chemicznych. Drugi dotyczył pozostawienia w Konarzewie jednego z uczestników. W drodze do Trzcielina zorientowano się, że kogoś brakuje. Oczywiście zawrócono po tę osobę.

Atmosfera podczas przejazdu była rewelacyjna, każdy miło spędził czas, a sam przejazd był iście pożegnalny. 28 czerwca po raz ostatni na linię 116 wyjechał MAN SL202 08, a dnia następnego 01 i 08 opuściły bazę, zakupione przez zbieracza złomu z Pomorza. Jedynie 02 pozostaje na dłużej i będzie służyć jako autobus szkolny. 12 lipca na bazę ZUK wjechali następcy pojazdów typu SL – trzy fabrycznie nowe MANy NL273 Lion's City. Pierwsze z nich wyjechały już na linię 17 lipca br. Epoka MANów SL202 w Komornikach dobiegła końca.

Kilka słów o ZUK Komorniki

Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o. utworzony został 1 lipca 1995 r. Firma prowadzi szeroko pojętą działalność usługową, w szczególności w zakresie utrzymania dróg, wodociągów, zbiórki surowców wtórnych czy też komunikacji publicznej. ZUK obsługuje linie autobusowe, łączące miejscowości gminy Komorniki z Poznaniem: na liniach 103, 116 i 116bis obowiązuje taryfa ZUK Komorniki, na linach 701 i 702 (dawne 117 i



Ostatnie MANy SL202 w ZUK Komorniki. Od lewej: 01, 08 oraz imprezowy 02.

fol. Maciej Witkowski

117Bis) taryfa ZTM Poznań. Komornicki przewoźnik kursuje także na dwóch liniach, łączących Poznań z gminą Dopiewo (połączenia o numerach 718 i 719 także włączone są w sieć ZTM). W taborze firmy dominują autobusy MAN i mercedes. Codziennie na trasy wyjeżdża ok. 20 pojazdów. Ostatnią nowością w ZUK są trzy fabrycznie nowe autobusy miejskie zakupione w MAN TRUCK & BUS POLSKA.

Krótką historią MAN-ów SL202

Prace nad autobusami tej generacji trwały od 1980 r., kiedy to powstał prototyp S80. Cztery lata później zbudowano pierwsze egzemplarze seryjne. Produkcję tych autobusów zakończono w Niemczech w 1996 r., kontynuując ją jednak w zakładzie tureckim. Obok krótkiego autobusu miejskiego powstały także wersja podmiejska (SÜ242) i autobus przegubowy (SG242). SL202 wyposażony jest w jednostkę napędową D2566 o pojemności 11,4 dm³ i mocy 204 KM. Przy długości 11,5 m autobus ma 107 miejsc, w tym 39 siedzących. Używane SL202 trafiały do Polski w 2001 r., zasilając przede wszystkim tabor przedsiębiorstw PKS i firm prywatnych. Łącznie sprowadzono ich ok. 80 sztuk, najwięcej do PKM Olkusz. ZUK Komorniki eksploatował łącznie dwanaście pojazdów tej serii, o numerach: 01, 02, 03, 04, 08, 09, 11, 12, 16, 17, 18, 19. Zostały one zakupione w latach 2001-2004. Ich pierwszym użytkownikiem był w większości przypadków Kevag Koblenz. Wraz z pojawianiem się nowszych pojazdów: MAN-ów EL283 z Goeteborga czy NL202 (poprzednio w MPK Poznań), stare wozy stopniowo były wycofywane – najdłużej zachowały się 01, 02 i 08 (wszystkie rocznik 1989). Obecnie w ruchu pozostała ostatnia sztuka, o numerze 02.

Opracowano na podstawie:

Stiasny M.: *Atlas autobusów*. PKMK 2008

<http://www.zukkomorniki.com.pl/>

http://www.pozbus.kdr.pl/ZUK/ZUK_tabor.html

<http://phototrans.pl/2415,292,118,0,f.html>

Solaris Urbino 12 Hybrid na testach w MPK Poznań Wiosenny test srebrnej hybrydy

Bartosz M. Kaj



Testowy solaris Urbino 12 Hybrid.

fot. Bartosz M. Kaj, 6/15.06.2012

Poznańskie MPK, od 6 do 16 czerwca, testowało kolejny już w tym roku autobus. Tym razem był nim Solaris Urbino 12 Hybrid. Poznański przewoźnik od kilku lat posiada w swojej flocie jeden autobus hybrydowy – Solaris Urbino 18 (1890), który już z daleka można rozpoznać po „garbie” na dachu, a także charakterystycznym odgłosie, słyszalnym już z daleka. Nowy tester, za sprawą swojego srebrnego malowania uzupełnionego przez zielone i białe napisy, przyciągał wzrok pasażerów i przypadkowych przechodniów już od pierwszego dnia spędzonego na linii. Dało się usłyszeć takie wypowiedzi, jak „mógłby taki jeździć po Poznaniu na stałe”. Początkowo pojazd miał zawitać do Poznania już na początku tego roku (zaraz zresztą po testowanym autosanie Sancity 18, szczegółowo opisywanym w jednym z poprzednich numerów „Przystanku”), ale z powodu problemów technicznych termin testów został przełożony na wiosnę. Autobus po raz pierwszy wyjechał na poznańskie ulice 6 czerwca br., kiedy to pojawił się na linii 83. Przez prawie dwa tygodnie testów można go było zobaczyć i przejechać się nim także na liniach 85 oraz 63.

Solaris Urbino 12 Hybrid to pojazd, który swoją oficjalną premierę miał w 2009 r., w tym europejską

na belgijskich targach Busworld w Kortrijk, a polską podczas kieleckiego Transexpo. Zaraz potem ruszył w wielkie, trwające do dziś „tourné”, którego jednym z przystanków był właśnie Poznań. Jednostkę napędową stanowi klasyczny silnik spalinowy – w tym przypadku jest nim Cummins ISBe o mocy 225 KM i pojemności 6,7 litra, spełniający normę EEV. Jest on połączony z drugim, elektrycznym silnikiem o maksymalnej mocy 44 kW. W środkowej części pojazdu (pod siedzeniami) zamontowane zostały cztery potężne baterie litowo-jonowe marki Hitachi, które są ładowane podczas hamowania pojazdu. Całość dopełnia automatyczna sześciobiegowa skrzynia Eaton, przenosząca napęd na tylną oś. Obydwie osie dostarczyła firma ZF.

Solaris Urbino 12 Hybrid jest także wyposażony w automatyczny system start/stop. Gdy autobus podjedzie na przystanek i otworzą się drzwi – silnik wyłącza się. W momencie, gdy drzwi się zamykają silnik zostaje ponownie uruchomiony. W porównaniu z tradycyjnym dieslem, napęd hybrydowy wykazuje o ok. 25-30% mniejsze zużycie paliwa. Autobus z takim napędem jest jednak znacznie droższy w zakupie i dlatego też mało przewoźników się na niego decyduje.

Pojazd ten jest wart uwagi ze względu na kilka nowych rozwiązań, zastosowanych w samym nadwoziu. Wśród nich znajduje się nietypowy układ drzwi: 2-1-2. Środkowe, jednoskrzydłowe nie są raczej spotykane w polskich autobusach. Warto jednak dodać, że na takie właśnie rozwiązanie zdecydowali się odbiorcy solarisa z Francji. Kolejną nowością są bardzo duże lusterka zewnętrzne (nieco zbliżone do tych znanych z wozów 1133-1136) oraz... kącik dla dzieci (oznaczony jako „baby place”) w przedniej części autobusu. Został on wyposażony w dwa małe i wygodne fotele z pasami bezpieczeństwa oraz wesołe rysunki na ścianie, oczywiście z zielonym jamnikiem w roli motywu przewodniego. We wnętrzu, nad tylną szybą został umieszczony dodatkowy wyświetlacz. Plastikowe, twarde fotele, zielony zaokrąglony sufit czy trójkątne czerwone wskaźniki nad drzwiami, to z kolei delikatne nawiązanie do tramwajów z rodziny tramino. Na szczególną uwagę zasługuje też sporej wielkości rysunek, przedstawiający zielonego jamnika o dwóch sercach (nawiązanie do napędu hybrydowego), otoczonego kwiatami, który znajduje się na komorze silnika.

Do dziś autobusem mogli się już przejechać, prócz Poznania, mieszkańcy m.in. Warszawy (MZA), Torunia (MZK), Radomia (MPK), Wrocławia (MPK) czy Szczecina (SPAK). Z kolei do zagranicznych miast goszczących polską hybrydę należą m.in. Praga, Aalen czy Hamburg. Na zakup takich autobusów zdecydowali się już przewoźnicy z kilku europejskich miast. Wielkopolskie hybrydy jeżdżą m.in. po ulicach Oslo, Poniewieża czy Monachium. Czas pokaże, czy i w naszym kraju (wraz z autobusami w pełni elektrycznymi) wkrótce nie zdobędą pewnej popularności. Obecnie pozycja tradycyjnego diesla (choć już znacznie bardziej „eko”, niż było to jeszcze w latach 90. XX w.) wydaje się zupełnie niezagrożona.

Witamy ponownie w Poznaniu, czyli... IV majówka z Solarisem

Bartosz M. Kaj



Solaris Urbino 12 CNG w barwach KA Kaunas – jeden z uczestników majówki.

fot. Bartosz M. Kaj

Tegoroczna, czwarta już edycja „Fotograficznej majówki z Solarisem” miała miejsce 19 maja br. w Poznaniu (na kilka godzin przed Nocą Muzeów 2012). Impreza ta powróciła do naszego miasta, bowiem jej pierwsza edycja w 2009 r. również odbyła się w Poznaniu (drugą gościł Gdańsk, a zeszłoroczną Wrocław). Majowa, a wręcz już letnia pogoda, a także dzień wolny od pracy sprawiło, że prócz „lokalnych” miłośników pojazdów z logo zielonego jamnika w imprezie wzięły udział m.in. osoby z Warszawy, Wrocławia, a także delegaci z czeskiej Ostrawy. W sumie pojawiło się niemal 50 uczestników. Tegoroczna majówka była jednak edycją wyjątkową, bowiem po raz pierwszy brały w niej udział nie tylko autobusy, ale także trzy poznańskie tramwaje tramino S105P.

Impreza rozpoczęła się ok. godziny 12 na pętli os. Sobieskiego, gdzie stawiło się większość uczestników. Wcześniej byli oni zapisani na stronie internetowej organizatora. Uczestnicy otrzymali identyfikatory, drobny posiłek, kamizelki odblaskowe i pamiątkowe koszulki, a następnie jednym z tramino udali się na pierwszą „pętlę” (określenie danej trasy przejazdu używane przez organizatorów). Ta wiodła po ścisłym centrum miasta po trasie: rondo Kaponiera – Roosevelta – Fredry – Gwarna – św. Marcin – Marcinkowskiego – 27 grudnia – Fredry – Roosevelta – rondo Kaponiera.

W przejeździe wzięły udział trzy poznańskie tramino: 518, 547 i 548. Niestety, zawiedli się ci, którzy liczyli na zapowiadany wcześniej prototyp S100 nr 451, który ostatecznie nie pojawił się z powodu awarii, a także ci, którzy po cichu liczyli na tramwaj o najładniejszym numerze, jakim jest bez dwóch zdań wóz nr 555.

Okolo godziny 13 do tramwajów dołączyły autobusy, które poruszały się po, miejscami podobnej do tramwajów, trasie: Wieniawskiego – Fredry – al. Niepodległości – św. Marcin – rondo Kaponiera – Roosevelta – Libelta – al. Niepodległości. Mniej więcej o 14.15 uczestnicy jednym z urbino udali się na kolejną

i zarazem ostatnią pętlę. Nieco wcześniej, bo ok. 13.30 „imprezowe” tramwaje zjechały do zajezdni S-1.

Podobnie jak w 2009 r., druga trasa autobusowa wiodła ulicami Krakowską, Królowej Jadwigi, Towarową i Kościuszki. Nie zabrakło więc interesujących dla miłośników fotografii motywów np. ze Starym Browarem, który dla jednego z uczestników okazał się szczególnie szczęśliwy, gdyż właśnie jego zdjęcie zwyciężyło w konkursie na najlepsze (wg organizatorów) ujęcie z majówki. Punktem kulminacyjnym tego wydarzenia było zdjęcie grupowe. Ze względu na dużą ilość pojazdów uczestniczących w majówce sesja odbyła się nie na dworcu Sobieskiego, ale na parkingu przy pływalni kampusu UAM Morasko. Miało to miejsce w okolicach godziny 17. Uczestnicy mieli tam też możliwość zobaczenia od środka każdego z biorących udział w imprezie autobusów. W tegorocznej edycji majówki uczestniczyły następujące autobusy:

- Solaris Urbino 10 (przyszły 1210) dla SPA Klonowica ze Szczecina
- Solaris Urbino 12 dla czeskiego DPO Ostrava
- Solaris Urbino 12 w barwach TCRA Avignon (z charakterystycznymi uchwytyami na reklamy)
- Solaris Urbino 12 Hybrid dla litewskiego odbiorcy AP Panevėžys
- Solaris Urbino 12 CNG w barwach litewskiego KA Kaunas
- Solaris Urbino 18 CNG tester (był już testowany m.in. przez PKM Katowice i MPK Radom), który jednocześnie był autobusem przewożącym uczestników między pętlami.
- Solaris Urbino 18 (przyszły 1315) w barwach PKM Katowice.

Miasto, które będzie gościł majówkę w przyszłym roku nie jest jeszcze znane, ale wśród bardzo wielu wymienianych przez uczestników propozycji pojawił się m.in. Kalisz, Szczecin i Warszawa. Każdy, kto (podobnie jak w latach ubiegłych) wysłał zrobione podczas majówki zdjęcia (na płycie bądź mailem) otrzymał bardzo ładne i zarazem praktycznie prezenty firmowe, w tym dużego zielonego (a jakże) jamnika.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Andrzej Kłos, Janusz Podolak

KOREKTA: Małgorzata Masłowska-Bandosz

SKŁAD: Marcin Jurczak

NAKŁAD: 50 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych 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.