

## Ruch wahadłowy na ul. Matyi – jak to działa? Na jednym torze

*Tomasz Gieżyński*

Rozpędzona machina poznańskich inwestycji infrastrukturalnych nie zamierza w żaden sposób zwolnić tempa i wciąż w dużym stopniu dotyka próbujących przedrzeć się przez miasto pieszych, rowerzystów, kierowców samochodów, a także pasażerów komunikacji zbiorowej. Chyba tylko kolej jest w miarę od tego problemu odseparowana. Inny poznański system szynowy (czyli tramwaje) funkcjonuje na granicy możliwości organizacyjno-technicznych. Oczywiście budowa nowych obiektów jest konieczna i pożądana, ale rozbicie sieci poprzez remont głównego węzła w centrum (ronda Kaponiera), a także odcięcie dojazdu do dwóch pętli o kluczowych dla układu wielkościach przewozów (Górczyn i Junikowo) spowodowało niewydolność, za którą podążyły zniechęcenie, marazm i frustracja – i to zarówno pracowników transportu zbiorowego, jak

i ich pasażerów. Jak by tego wszystkiego było mało, do gry wkroczył także prywatny inwestor (węgierski Trigranit), budujący nowy dworzec kolejowy wraz z ogromnym kompleksem handlowym i układem dróg dojazdowych. To ostatnie zadanie objęło swym zasięgiem skrzyżowanie ul. Towarowej i Matyi, czyli trasę tramwajową w ciągu Rataje – dworzec kolejowy.

W związku z tym, że przed rozpoczęciem tej inwestycji układ sieci tramwajowej był już i tak wywrócony do góry nogami, podstawowym założeniem organizacyjnym było to, by nie dopuścić do kolejnych, niepotrzebnych zmian tras. Z pomocą przyszło rozwiązanie techniczne z powodzeniem funkcjonujące już od listopada ub.r. na przystanku Węgorka, czyli tzw. rozjazd nakładkowy (lub, jak kto woli, kalifornijski). Inwestor przedstawił pomysł, wg którego zamontowanie dwóch takich rozjazdów na początku i końcu obszaru robót pozwoliłoby utrzymać ruch tramwajów po jednym torze (dawnym południowym), a sygnalizacja świetlna, wobec wyizolowania torowiska względem samochodów, zapewniłaby przepustowość, pozwalającą na dalsze kursowanie tą trasą pięciu linii tramwajowych (6, 10, 14, 15 i 18). Jeszcze przed Bożym Narodzeniem 2012 sprawy nabrały tempa i projektant (firma Tebodín) przedstawił program działania sygnalizacji świetlnej. Założenia były proste – osłonięcia wymagał ok. 370-metrowy odcinek toru pojedynczego, od kładki wejściowej do budynku nowego dworca do wylotu ul. Przemysłowej, z jedną kolizją z przejściem dla pieszych. Było ono jednak osłonięte sygnalizacją świetlną, położoną w odległości ok. 70 m od początku odcinka jednotorowego w rejonie mostu Dworcowego. Program ten zakładał możliwość detekcji pociągu stojącego pod semaforem wjazdowym i pociągu następnego (druga pętla indukcyjna położona w odległości 35 m za pierwszą, leżącą bezpośrednio pod semaforem), co miało spowodować wpuszczenie jednego pociągu, bądź odpowiednie wydłużenie światła na wlocie, zgodnie ze wskazaniami z detekcji. Obsługa grupy pieszych winna nastąpić po przejeździe tramwajów w kierunku wschodnim, a zakończyć się przed przyjazdem tramwajów w kierunku zachodnim, na co pozwalał założony czas przejazdu, umiejscowienie przejścia dla pieszych, a także dodatkowe pętle detekcyjne położone wewnątrz odcinka jednotorowego. Czasy przejazdu wynikały wprost z ograniczeń prędkości do 5 km/h na rozjazdach nakładkowych (z dodatkowym obostrzeniem w postaci zakazu przyspieszania



**Uroki ruchu jednotorowego. Przy takiej organizacji ruchu zdarza się czasem, że na jednym torze spotkają się dwa pociągi jadące w przeciwnych kierunkach. Do zdarzenia prezentowanego na zdjęciu doszło 3 stycznia br. ok. godz. 9. Od strony ul. Roosevelta na odcinek wjechały stadem tramwaje. Ostatni nie dostał światła przy przejściu dla pieszych. Motornicza tramino wjechała na swoim świetle „od dołu”, a oba pociągi spotkały się przy przejściu dla pieszych. Ryzyka zderzenia nie było, moderusa wycofano. Podobne zdarzenie odnotowano 31 stycznia br. – przy przejściu dla pieszych spotkały się stopiątko i helmut.**

*fol. Przemysław Marcinkowski, 3.01.2013*



**Organizacja ruchu zastosowana na odcinku jednotorowym ma duży potencjał. Na zdjęciu: cztery pociągi (15/6 288+287, 14/8 174+173, 10/14 704 i 10/6 553) przejeżdżają „ciągiem” w ramach jednego cyklu świateł.**

i hamowania na nich, co jest technicznie niemal niewykonalne w przypadku wszystkich typów tramwajów eksploatowanych w MPK Poznań, zaś w przypadku 105Na i HF07DC zupełnie wykluczone) oraz 20 km/h wewnątrz odcinka. System pętli indukcyjnych miał zliczać ilość pojazdów na wlocie, w środku dystansu i na wyjeździe, odpowiednio zarządzając sygnalizacją na przejściu dla pieszych i na wlocie dla tramwajów z przeciwnej strony. W przerwie międzyświętecznej założono część nakładek do jazdy na wprost, a w nocy z 28. na 29. grudnia 2012 r. resztę urządzeń i od sobotniego świtu rozpoczęto eksploatację odcinka jednotorowego oraz sygnalizacji świetlnej.

Natychmiast dały o sobie znać obawy o przepustowość. Mimo częstotliwości co 20 minut od rana i co 15 minut w ciągu dnia, sygnalizacja doznawała sporych zawiesznień i dysfunkcji, włącznie z podawaniem sprzecznych sygnałów. Punktem kulminacyjnym było zjechanie się, jadących z przeciwka pociągów linii 14, w rejonie przejścia dla pieszych, co miało miejsce 3 stycznia br. Wykonawca sygnalizacji (firma Vialis) za pomocą swojego pracownika z laptopem, próbował zapobiegać problemom. Diagnostyka była jasna – mimo prawidłowo zbudowanych pętli indukcyjnych, powodują one perturbacje z uwagi na fikcyjne sygnały lub brak sygnału mimo obecności tramwaju. W tej sytuacji nie mogło być mowy o dalszym funkcjonowaniu zaimplementowanego programu. Sygnalizację w pierwszych dniach przełączano na stałoczasową lub światło żółte, pulsujące. Ten ostatni stan pozwolił na przetestowanie jazdy na radio z wykorzystaniem pracowników Nadzoru Ruchu MPK na wlotach na odcinek jednotorowy. Okazało się, że taka organizacja pracy pozwala na bezproblemowe przepuszczenie w szczycie dnia roboczego wszystkich pięciu linii przez ulicę Matyi, a także na likwidację korków tramwajowych z przyległych ulic w bardzo szybkim tempie. Takie zresztą były wcześniejsze, teoretyczne wyliczenia, lecz wszystko zaprzepaściła niepewność detekcji. Z pewnością nie bez znaczenia były też przypadki zatrzymywania się motorniczych drugim pociągiem poza strefą detekcji drugiej pętli indukcyjnej.



**Rozjazd nakładkowy od strony mostu Dworcowego. Helmut oczekuje na „pionową kreskę”, podczas gdy przez zwrotnice przetacza się skład stopiątek (320+321) linii 15/5.**

*fol. 3 \* Marcin Jurczak, 3.01.2013*

W grono decydentów i realizatorów wkradła się pewna nerwowość, zwłaszcza, że wykonawca sygnalizacji nie umiał jednoznacznie zaradzić problemowi. W dość nietypowych okolicznościach decyzyjnych doprowadziło to do przetrasowania 4 stycznia br. linii 18, która odtąd z Franowa kursuje przez ul. Królowej Jadwigi, Górną Wildę i Hetmańską do zajezdni Głogowska, na odcinku wildeckim nie ciesząc się zbyt dużą frekwencją. Pozostałe cztery linie kursują nadal przez ul. Matyi, okresowo bez większych problemów. W drugim tygodniu 2013 r. wprowadzono program z czasem międzyzielonym dla zjazdu ostatniego tramwaju z odcinka jednotorowego wynoszącym 111 sekund. Wymontowano ponadto resztki starych rozjazdów, kierujących niegdyś ruch w i z ul. Towarowej, a także... zdjęto ograniczenie do 20 km/h wewnątrz odcinka. Pozwoliło to na znacznie szybsze pokonanie przez tramwaje newralgicznego dystansu, ale z kolei przy sztywnym czasie międzyzielonym powoduje to przestoje od 20 do ok. 40 sekund. Tramwaj z przeciwka nie otrzyma światła wcześniej niż 111 sekund po zgaśnięciu poprzedniego wjazdu, nawet jeżeli wszystkie tramwaje, korzystając z podniesionej prędkości, dawno już pojechały.



**Demontaż rozjazdów prowadzących w kierunku ul. Towarowej. Dzięki ich likwidacji skrócono czas przejazdu przez odcinek jednotorowy – tramwaje nie muszą już tu zwalniać do 10 km/h.**



**Rozjazd nakładkowy od strony dworca PKS.**

*fot. Marcin Jurczak, 3.01.2013*

Dalsze prace projektantów nad zapewnieniem bezawaryjnej pracy detekcji tramwajów skupiają się na wprowadzeniu dodatkowego potwierdzenia wjazdu i zjazdu pociągu. Przez pewien czas rozpatrywana była opcja przystosowania pętli indukcyjnych do odbioru sygnału systemu przekładania zwrotnic TRACK200, ale ostatecznie wygrała koncepcja tzw. sanek na sieci trakcyjnej, czyli niewielkich urządzeń zliczających przejeżdżające pod nimi pantografy. Ostateczne rozwiązanie kwestii detekcji ma doprowadzić do umożliwienia wcześniejszego wymeldowania się tramwajów z odcinka jednotorowego i bieżącego skrócenia czasu międzyzielonego. Jeżeli ten element zadziała bez problemów, będzie można pomyśleć o powrocie linii 18 na relację przez most Dworcowy.

## Odcinki jednotorowe na poznańskiej sieci tramwajowej Na jednym torze – historycznie i współcześnie

*opr. Marcin Jurczak, na podstawie notatek*

*Tomasza Gieżyńskiego, Marka Malczewskiego i Karola Tyski*



**Tramwaje kursujące w obu kierunkach jednym torem spotkać okazjonalnie spotkać można m.in. na trasie PST. Na zdjęciu: wagon GT8 657 na linii N21. W związku z pracami prowadzonymi na wjeździe na PST odcinek Słowiańska (przelotka) – rondo Kaponiera – Zwierzyniecka/Gajowa (trójkątowanie) tramwaj pokonywał tej nocy jednym torem. Jazda w kierunku PST realizowana była po torze niewłaściwym.**

*fot. Marcin Jurczak, 4.12.2003*

Odcinki jednotorowe obecne są na wielu sieciach tramwajowych, w Polsce najliczniej na Śląsku i podmiejskich liniach łódzkich. Z jednego toru korzystają także tramwaje jadące na warszawskie Boernerowo. W Poznaniu prowadzenie ruchu tramwajowego w obu kierunkach po jednym torze jest obecnie rozwiązaniem spotykanym stosunkowo rzadko.

Ostatnimi stałymi odcinkami jednotorowymi były u nas trasy na Bielniki, Polną, Gołęcin i Winiary. Ruch pasażerski do Ogrodu Jordanowskiego zawieszono 24 października 1959 r. W 1963 r. zlikwidowano trasę w ul. Polnej, a 9 listopada 1974 r. zawieszono odcinek Wojska Polskiego – Gołęcin. Ruch na jednotorowym

odcinku trasy winiarskiej utrzymany był do 1979 r. Jak opisuje Piotr Dutkiewicz („Tramwaje w Poznaniu”): *w lipcu 1979 r. zaprzestano eksploatacji ostatniego w Poznaniu odcinka, gdzie ruch prowadzony był w obu kierunkach po jednym torze. Trasę zamknięto z powodu modernizacji, a od tego czasu ma ona dwa tory. Jak wspomina nasz „klubowy” kolega Marek Malczewski: na linii na Gołęcin mijanka była w rejonie ul. Dojazd. Pamiętam spotkanie „face to face” za mijanką w kierunku Gołęcina. Byłem bardzo ciekawy, co się będzie działo. Pociąg jadący w kierunku Gołęcina bez zbędnego przestoju wycofał się przez mijankę (rozjazdy sprężynowe, kierujące na prawy tor w kierunku jazdy) i ponownie najechał na prawy tor, a wtedy skład jadący z Gołęcina objechał „swoim” prawym torem i po problemie. Żadnych krzyków, wyzwisk... chyba był to wyćwiczony manewr. Jazda na Winiary na pewno była zabezpieczona sygnalizatorem (prostokątna skrzynka z dwoma komorami – z czerwoną i zieloną szybką) i sterowana ręcznie.*

Tymczasowe rozjazdy regularnie wykorzystywano przy remontach tras. Tak było chociażby w latach 1980-1981 na ul. Małopolskiej. Najpierw wymieniono tor południowy, później północny – utrzymując ruch liniowy na torze, który akurat nie był remontowany. Podobne rozwiązanie (oparte na tymczasowych rozjazdach i eksploatacji jednego toru) stosowano na ul. Grunwaldzkiej – podczas remontu odcinka od ul. Bukowskiej w pierwszej połowie lat 70. XX w. W pierwszej połowie lat 80. XX w. *jednotor* funkcjonował m.in. na odcinku od Ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego do Bułgarskiej – tramwaje przejeżdżały odcinek korzystając z opisywanej „skrzynki” lub „w cieniu”, za wcześniejszym pojazdem.

„Współczesność” to przede wszystkim jednotorowe dojazdy do zajezdni tramwajowych podczas remontu torowisk (Głogowska – 1997/1998, Starołęcka – 2003 – oba techniczne, bez pasażerów). Jako dwukierunkowy odcinek jednotorowy uznać należy ul. Pamiątkową latem 1999 r. – gdy stanowiła ślepą końcówkę podczas remontu węzła Traugutta (tramwaje zawracano na „trójkacie”). Jeszcze kilka lat temu na trasie PST znajdowały się trzy przelotki między torami. Dawało

## Nowinki z Pyrogradu

to duże możliwości nietypowego prowadzenia ruchu. Na czas podbijania PST „zamykano” tor jednej sekcji (Słowiańska – Lechicka, Lechicka – Szymanowskiego), a na odcinku dwóch przystanków ruch odbywał się po jednym torze, z zachowaniem pełnej obsługi przystanków pośrednich (w tym czasie MPK korzystało już z wagonów GT8ZR, do tramwaju jadącego lewym torem pasażerowie wsiadali drzwiami z lewej strony). W razie drobnych prac na wylocie z PST, prowadzonych w godzinach nocnych, tramwaje N21 już od wielu lat kursują po jednym torze do centrum (wcześniej – klasyczny GT8 *trójkątował* przy Gajowej, obecnie wykorzystuje się wagony GT8ZR).

Ostatnio z jednotorowego odcinka korzystała linia 21. Tramwaje kursowały z pętli na os. Sobieskiego, od przystanku Słowiańska do końcowego (tymczasowego) przystanku Most Teatralny, jadąc w obu kierunkach po jednym torze. Dla zwiększenia przepustowości, wykorzystywano oba ślepo zakończone tory – wagon jadący w kierunku mostu Teatralnego wjeżdżał na ten tor (wschodni lub zachodni), na którym w danej chwili nie było drugiego pociągu. Tymczasowy „ślepy” przystanek Most Teatralny przygotowano w postaci wyspy na międzytorzu, a motorniczy otwierał te drzwi które były po stronie przystanku. Linię zorganizowano latem 2011 r., a kursowały na niej wagony GT8S i GT8ZR.



**W1/5 903 zjechał właśnie z jednotorowego odcinka Szymanowskiego – Lechicka. Na tor niewłaściwy (korzystając z nieistniejących już rozjazdów przy centrum handlowym PLAZA) wjeżdża W1/1 904. Pasażerowie na przystankach Lechicka i Kurpińskiego wsiadają drzwiami z lewej strony, a tramwaj wróci na prawy tor korzystając z trapezu przed przystankiem Szymanowskiego.**

*fol. Marcin Jurczak, 12.08.2006*

## MPK Poznań zakończyło eksploatację autobusów neoplan N4020 Pożegnanie z trzyosiowcami

*Bartosz M. Kaj*

Pomysł pożegnania autobusów neoplan N4020, których służba w MPK Poznań dobiegła końca latem 2012 r., nie był nowy. Myślano o tym już rok wcześniej. Początkowo, termin przejazdu zaplanowano na wiosnę 2012 r. Miał się on odbyć w ramach obchodów 7-lecia Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej. Ostatecznie jednak planowana na czerwiec 2012 r. impreza nie doszła do skutku. Przejazd, którego los niejednokrotnie wisiał na włosku, a szanse na powodzenie malały z dnia na dzień, odbył się w ostatnich dniach wakacji, niejako w miejsce tradycyjnej letniej wycieczki KMPS.



**W miłośniczym pożegnaniu deskorolek udział wzięli ostatni eksploatowany egzemplarz serii N4020. We wrześniu 2011 r. pojazd ten został wystawiony na sprzedaż.**

*fol. Bartosz M. Kaj, 26.08.2012*

### Pożegnanie 1701

Niedzielne przedpołudnie, 26 sierpnia 2012 r., pętla Garbary Dworzec. Grupa klubowiczów i jeden gość z Gniezna, z niecierpliwością wypatrują ostatniego zachowanego w MPK autobusu neoplan N4020. Pojazd o numerze 1701 przyjechał parę minut po godz. 10. Po sesji fotograficznej na Dworcu Garbary, pętli tak lubianej przez niektórych miłośników autobusów, ruszamy w drogę. Pierwszym celem jest końcówka przy os. Dębina, ale po drodze zahaczamy o przystanek Dębina n/ż, a następnie nieużywaną zatoczkę przy ul. Piastowskiej. Po chwili postoju (na zakup prowiantu i innych niezbędnych w podróży rzeczy) udajemy się w dalszą podróż. Przez os. Orła Białego, uliczkami ratajskich osiedli docieramy na pętlę Sławie, której w programie wycieczki nie mogło zabraknąć. Po wykonaniu kilku zdjęć ruszamy dalej, tym razem w dużej mierze ulicami, na których zazwyczaj nie goszczą pojazdy MPK. Po kilku minutach docieramy na nieużywaną już pętlę Nowa Wieś, z której podążamy dalej w kierunku Zielińca. Stamtąd, po kolejnej sesji fotograficznej, udajemy się na nieujęta w pierwotnym planie część trasy. Przez pętlę Nowe ZOO, docieramy do stacji Balbinka, przy której wielu miłośnikom udało się wykonać najlepsze fotografie podczas wyjazdu (motyw znany z przejazdu wozem 1204, z parowozem Borsig w tle). Jedna z fotografii znalazła się później na klubowym kalendarzyku na 2013 r. Pogoda robi się coraz lepsza, a my zgodnie z planem udajemy się na Janikowo. Następnymi punktami na trasie były Koziegłowy Zakłady Drobiarskie (niegdyś znane jako Korvita), os. Leśne, a następnie Kampus UAM Morasko. Z tego miejsca udajemy się na pętlę Piątkowska, a zaraz

potem na przystanek przy szpitalu MSW (motyw znany z przejazdu jęczmem 1945). Czas nagli, ale udaje się jeszcze wygospodarować parę minut by udać się na pętlę Puszkina, gdzie takie autobusy nigdy nie gościły. Po krótkiej sesji fotograficznej pojazd udał się w kierunku zajezdni, po drodze żegnając kolejnych uczestników wycieczki. Mała frekwencja oznaczała znaczne skrócenie przejazdu, dlatego trzeba było zrezygnować z wielu pierwotnie planowanych *foto*stopów. Przykładowo, nie udało się pojechać w kilka ciekawych miejsc, jak choćby ul. Niestachowska, hala Arena, Górczyn, Radojewo czy wreszcie ul. Szarych Szeregów. Mimo to sporą część trasy i miejsc, w których „trzyośki” były przez lata widokiem codziennym, udało się zrealizować.

Dwa miesiące po imprezie autobus został wystawiony na sprzedaż (wraz z 1923 i 1011) za prawie 20 tys. zł, z przebiegiem wynoszącym 899 tys. km. Warto wspomnieć, że pojazd ten już dwa razy był bliski kasacji z powodu awarii, ale ostatecznie „przeżył” wszystkie pozostałe wozy tej serii.

### Megatrans w MPK Poznań...

Przedsiębiorstwo Neoplan Polska, którego początkowym celem była sprzedaż na polskim rynku pojazdów niemieckiego producenta (Neoplan był wówczas samodzielnym producentem, a nie częścią koncernu MAN) powstało w 1994 r. Rok później MPK Poznań ogłosiło swój największy jak dotąd przetarg, obejmujący w sumie aż 122 autobusy o zróżnicowanej długości. Zwycięzcami zostały firmy MAN oraz Neoplan. Wygrana niemieckich producentów skutkowałą powstaniem zakładów produkcyjnych obydwu z nich, zlokalizowanych w okolicach Poznania. MAN dostarczył w sumie 40 autobusów serii NL202 i dziesięć przegubowych NG272 (nie ostał się już żaden), Neoplan zaś zaoferował pojazdy klasy maxi, tj. model N4016, midi N4009 i trzyosiowe klasy mega N4020.

Tym ostatnim, zakupionym w ilości 19 sztuk, warto poświęcić nieco więcej miejsca. Zostały one przydzielone do zajezdni A-1 Warszawska, gdzie otrzymały numery 1351-1369. W wyniku reformy numeracyjnej z grudnia 2006 r. zmieniono je na 1701-1720 (bez numeru 1713). Na samym początku N4020 zostały skierowane na linie 51 i 74, a także (w mniejszym stopniu) na 63 i 93. W tym czasie lokalne gazety pisały mniej więcej tak:



**Pamiętkowe spotkanie na stacji Balbinka. W rolach głównych – 1701 i dwa mijające się tutaj składy Kolejki Parkowej Maltanka.**

fot. Bartosz M. Kaj, 26.08.2012

„tylko na liniach 51 i 74 pojawiają się długie, trzyosiowe neoplany”. Tak było na samym początku, później dość szybko ubywało ikarusów, a przybywało nowych, też przegubowych pojazdów, które zaczęły wypierać „deski” z linii 51 i 74. Trzyosiowe neoplany zdobywały kolejne linie – najpierw coraz śmielej pojawiały się na 90, która z biegiem czasu stała się jedną z ich podstawowych tras, a także na 70 i mocno zmodyfikowanej trasie 72, a później także na 73 oraz 76. Na tych dwóch ostatnich właśnie pojazdy te pozostały podstawowym (czasem jedynym) typem taboru przez szereg lat. W późniejszym okresie N4020 częściej lub rzadziej obsługiwały też i inne linie, w tym m.in. 54, 55, 66, 67, 68, 85, 91, 92, 98 i 99, a także linie nocne – najczęściej 234 i 235. Wiele razy występowały także w roli autobusów „za tramwaj” przy okazji najróżniejszych remontów. W pewnym okresie pojawiały się także na podmiejskiej linii P oraz cmentarnej 173. Częstym widokiem w sobotnie popołudnia były też na linii 83, na której pojawiały się jako tzw. dolewka. Liniami, na których pozostały niemal do końca okazały się ostatecznie 66, 76, 85 oraz wspomniane nocne, zwłaszcza 235. Ostatnie dni, a właściwie noce (także podczas Euro 2012), jedyny sprawny autobus nr 1701 spędził na linii 237.

### ...i w Polsce

Neoplan N4020, znany także pod nazwą handlową Megatrans, to niskowejściowy autobus miejski klasy mega o długości całkowitej 14 600 mm. Produkowany był w latach 1988-1999 (fabryka w Niemczech, a od 1995 r. także w Polsce). Obecnie, w ramach licencji zakupionej od Neoplana znajduje się w ofercie białoruskiego producenta – firmie Minski Autamabilny Zawod, oznaczony jako MAZ 107. Spotkać się można z wieloma żargonowymi nazwami, wymyślonymi dla tego pojazdu przez miłośników komunikacji miejskiej, jak choćby *deskorolka*, *sztyniak* czy *trzyosiowiec*.

Autobus przez swoją nietypową długość, dodatkową trzecią oś i brak przegubu był w połowie lat 90. XX w. absolutną nowością na polskim rynku i ostatecznie tylko niewielu przewoźników zdecydowało się na wybór takich pojazdów. Neoplan N4020 miał z założenia stanowić alternatywę dla droższych pojazdów przegubowych. Autobus posiadał ok. 149 miejsc, w tym 40 siedzących, drzwi w układzie 2-2-2, silnik spełniający normy Euro II i największy udział niskiej podłogi spośród trzech modeli z rodziny Metroliner, oferowanych wówczas na polskim rynku. Pojazd był nie aż tak znacząco krótszy od królujących wtedy jeszcze na polskich drogach wysokopodłogowych ikarusów serii 280, ale już widocznie od 18-metrowych autobusów przegubowych. Najbardziej popularnym w tamtym okresie nowym pojazdem klasy mega był produkowany od 1996 r. jęcz serii M181, który w krótkim czasie zdobył uznanie (głównie za sprawą ceny) wśród krajowych przewoźników. Swoich odbiorców znalazły też pierwsze, wchodzące powoli na polski rynek „zachodnie” przegubowe konstrukcje, jak np. wysokopodłogowe autobusy Scania CN113ALP i Volvo B10MA oraz niskowejściowe MB O405GN, Volvo B10LA, a przede wszystkim MAN NG272/312.

Jednak i nietypowy N4020 znalazł swoich nabywców, bowiem sprzedanych zostało łącznie 169 pojazdów tego typu (pierwszy, zbudowany w 1994 r. jeszcze w Niemczech autobus do dziś służy w MZA Warszawa), a także 44 w wersji N4020td z wieżową zabudową

silnika i niską podłogą na całej długości. Pod koniec lat 90. XX w. w ofercie firmy Neoplan Polska pojawił się jeszcze model przegubowy oznaczony jako N4021td, ale wkrótce (2001 r.) firma zostaje przekształcona w markę Solaris, która to z własną rodziną autobusów miejskich urbino szybko zastępuje ofertę niemieckiego producenta. Następcą trzyosiowego neoplana zostaje urbino 15, który zresztą pozostaje w ofercie producenta do dziś.


Oprócz poznańskiego MPK, autobusy neoplan N4020 trafiły m.in. do MZA Warszawa (największy ich odbiorca), MPK Radom, MPK Lublin czy ZKM Gdańsk. MPK Kraków i MZK Koszalin już wycofały te pojazdy z eksplo-

atacji. Autobusy neoplan N4020td zostały natomiast zakupione m.in. przez MZA Warszawa, KM Płock, MPK Radom oraz MPK Legnica. Konkurencyjnym dla N4020, także trzyosiowym modelem był oferowany w kraju pod koniec lat 90. XX w. autobus Volvo B10BLE 6x2, eksploatowany do dziś przez MPK Wrocław, MZK Jelenia Góra oraz MZK Bydgoszcz. Trzecim producentem oferującym pojazdy o tej nietypowej długości był MAN z modelem NL313-15 (występującym także w odmianie z mocniejszym silnikiem, oznaczonym 353-15). Takie autobusy zostały zakupione (głównie jako używane) w Polsce w znacznie mniejszej ilości niż N4020 przez m.in. SPPK Police, MPK Radom, KM Płock, MPK Olsztyn i MZK Konin.

## Nowinki z Pyrogradu

opr. Marcin Jurczak


### TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ


 **Franowo zaczyna pracę.** W drugiej połowie września 2012 r. przeprowadzono pierwsze jazdy próbne na terenie zajezdni tramwajowej Franowo. Tramwaje stacjonujące dotychczas na Wilczaku, Dębca, Górczynie i os. Sobieskiego po raz pierwszy zjechały z tras na nocny postój na terenie zajezdni Franowo 8 października 2012 r. Już od następnego dnia wyjazdy na trasę realizowane są z Franowa. W pierwszej kolejności ustawiono tramwaje na torach 5-7 (S-1) i 12-17 (S-2). W kolejnych miesiącach (drobne rotacje były spowodowane pracami przy posadzce w hali) tramwaje odstawiono również na kolejne tory. Na terenie otwartym garażują obecnie dwa pojazdy (stan na 18 stycznia 2013 r.): prototyp NeWagu i wagon 3G.


W jaki sposób zorganizowano pracę Franowa? Tramwaje zjeżdżają, jak dawniej, do macierzystych zajezdni. Przejazdy na Franowo odbywają się po obowiązkowych przeglądach (czyli OC) i realizowane są jako „przejazdy techniczne”, czyli bez pasażerów. Z pominięciem OC (czyli bezpośrednio z terenu miasta) odbywają się jazdy krótkich porannych brygad szczytowych w dni robocze. Tramwaje zjeżdżające z trasy wjeżdżają do zajezdni przez pętlę Franowo, a przejazdy techniczne z macierzystych zajezdni – poprzez bramę umieszczoną przed pętlą.

Zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym od 9 października ub.r., z Franowa na trasy wyjeżdżało łącznie 38 pociągów (I zmiana, w tym sześć pociągów z S-1 i reszta z S-2). Dodatkowo 15 wyjazdów (dwa pociągi z S-3, reszta z S-2) realizowano przed szczytem popołudniowym. Tramwaje wyjeżdżały z zajezdni w godz. 4.13-6.33 i 11.52-13.33, zjeżdżały w godz. 8.50-10.30, a później 18.30-22.58. Na sobotę zaplanowano 24 wyjazdy (w tym siedem pociągów z S-1), na dni świąteczne – 18 (w tym sześć z S-1). Celem zapewnienia dowozów pracowników na teren zajezdni Franowo uruchomiono linię pracowniczą N-7 – kursy realizowane są późnym wieczorem (odbiór z II zmiany) i wcześniej rano (dowóz na I zmianę).

Eksploatację torów odstawczych Budziszyska zakończono 5 listopada 2012 r. Tego dnia na trasy po raz ostatni wyjechały tramwaje „z Budziszyny”. Od tego czasu zajezdnia Głogowska odprowadza tramwaje do hali na terenie Franowa.

 **Rotacje stopiátkowe.** Od września do grudnia 2012 r. z zajezdni Forteczna do zajezdni Głogowska przeniesiono pięć składów *stopiátek*. Mowa o wagonach 242+241, 244+243, 246+245, 248+247, 250+249. Przypomnijmy – w zajezdni Forteczna na dobre już zadowolony się wagony 150+151 i 152+153.

 **Więści z S-2.** Tradycyjnie, na okres wakacyjny odstawiono część wagonów. Na początku lipca 2012 r. wagony: 664, 654, 684, 662, 655, 680, 700, 703, 659, 650, 666, 689, 708, 683 i 688 przeniesiono na Wilczak (później zamieniano je z innymi). W lipcu na linię 11 trafiły ostatnie eksploatowane w Poznaniu GT8S. Na linii 11/2, 25 lipca 2012 r., zadebiutował odnowiony wagon 906 – jest to pierwszy GT8ZR w malowaniu zakładowym. Prowadzone jesienią kasacje *helmutów* objęły m.in. większość jednokierunkowych wagonów GT8 z Frankfurtu nad Menem. W eksploatacji pozostały jedynie wagony 678 i 680. Na złom oddano także wóz 650. Od 10 września 2012 r. w Modertransie stał wagon 713, który był przygotowywany do eksploatacji nocnej. Powrócił on na S-2 27 października 2012 r., a cztery dni później wyjechał na linię 2/14, a następnie N21/1. Kolejne *helmuty* numery taborowe mają naklejane na szybach.

 **Duesseldorfy do poprawki.** W związku z licznymi skargami pasażerów, zdecydowano się na przeróbkę wszystkich (!) wagonów GT z Duesseldorfu. Dotychczas drzwi zamykały się w nich po czterech sekundach od wejścia ostatniego pasażera, bez udziału motorniczego (który niezależnie od fotokomórek kasował „uwolnienie drzwi”). Obecnie, by zamknąć drzwi motorniczy musi nacisnąć przycisk, co uruchamia działanie fotokomórek (po ok. 1 sekundzie). Zanim jednak to zrobi, drzwi pozostają otwarte. Zmianę przeprowadzono jesienią – w sezonie zimowym wagony (zwłaszcza na pętlach, choć nie tylko) są regularnie wietrzone. Po stronie zalet nowego systemu zapisać należy mniejsze ryzyko przytrzaśnięcia pasażera drzwiami i szybsze zamykanie drzwi (bo czas od reakcji fotokomórki zamiast czterech sekund wynosi ok. 1 sekundy). Szkoda, że nie zdecydowano się na ciekawe (choć bardziej skomplikowane) rozwiązanie znane chociażby z krakowskich wagonów GT8S. Fotokomórka w trzecich drzwiach zmodernizowanych wagonów GT8S po otwarciu drzwi przyciskiem „dla inwalidy” wymaga dodatkowego „kasowania” przez motorniczego przed zamknięciem drzwi. W połączeniu z brakiem środkowej




 805 – odstawiony


Już od kilku lat mówiło się o wycofaniu 805 z ruchu i oszczędnej eksploatacji (na wzór 71 czy 194). Mowa była m.in. o malowaniu w stare barwy amsterdamskie. Decyzję tę jednak rozsądnie odłożono, oczekując na możliwości, jakie pojawią się po otwarciu zajezdni Franowo (z nowoczesną lakiernią). Wagon 805 jesień spędził na różnych liniach – widziano go m.in. na 3, 4, 9, 10, 11 i 18. Niestety, po serii awarii, której kulminacją było niekontrolowane przemieszczenie się z przystanku Most Teatralny aż do Wielkopolskiej (!), 22 listopada 2012 r. wagon 805 odstawiono. W pierwszej połowie grudnia zebrała się Komisja, która orzekła iż wagon ten nie nadaje się do dalszej eksploatacji. Zalecono naprawę bieżącą... lub kasację. Przygotowana została lista czynności, jakie należałoby wykonać przy wagonie, którego zakresowi bliżej jednak do naprawy głównej. 17 stycznia 2013 r. skład 2617+805 opuścił zajezdnię Madalińskiego. Wagon ustawiono na terenie zajezdni Franowo – na torze za NeWagiem. Kosztorys niezbędnych do przeprowadzenia napraw ma przygotować Modertrans.

Jako ciekawostkę uznać należy fakt, że problem techniczny związany z układem hamowania wagonów holenderskich znany jest nie od dziś. W przypadku awarii układu hydraulicznego wagon holenderski pozbawiony zostaje hamulca postojowego. W przypadku zaniku napięcia w sieci – wagon traci hamulec szynowy. Pozbawienie tramwaju równocześnie hydrauliki i zasilania może prowadzić do zaniku hamowania (przez brak obu układów hamowania jednocześnie). Przypadłość ta towarzyszyła wszystkim kolejnym generacjom holendrów, eksploatowanych w Poznaniu (1G/2G/3G – po zaniku hamowania swój żywot zakończył wóz 1G 853 – taranując na PST skład *stopiątek*). Niestety, dopiero teraz, gdy 3G 805 jest „rodzynkiem”, zwrócono na nią uwagę.

fot. Maciej Witkowski, 18.01.2013

poręczy pozwala to na bezpieczne korzystanie z drzwi z fotokomórką, również przez osoby starsze oraz wnoszące wózek z dzieckiem. Podpowiadamy to rozwiązanie – pozwala ono bowiem pogodzić będące priorytetem bezpieczeństwo i komfort jazdy dla pasażerów w sezonie jesienno-zimowym.

 **Z życia wagonów zabytkowych.** Wagony 102Na 71, 105N 194+193, GT6 615, GT8 685 i GT8 694 regularnie kursują na liniach. W ostatnim czasie *Księżniczka* miała okazję stać się gwiazdą wykolejenia (godzinne wstrzymanie ruchu na rondzie Rataje 19 grudnia 2012 r. po godz. 19). Pech nie ominął wagonu 685, który rozbity został na ul. Strzeleckiej, co miało miejsce 11 stycznia br. w godzinach porannych (duża lampa ocalała). *Szybkowiec* ostatnie miesiące spędza na linii 5.

 **Więści z Biskupic.** Modertrans zakupił dwie pozostałe praskie tatry (RT6N1 i RT6N2). Tym samym „w zapasie” są aż cztery wagony serii RT6N1, dlatego pozostaje mieć nadzieję, że docelowo do tatr o numerach 401-410 dołączą cztery kolejne (411-414). W 2013 r. do NG mają iść kolejne wagony RT6N1, a z informacji do których dotarł „Głos Wielkopolski” wynika, że mowa jest nawet o pięciu sztukach (koszt remontu 2 mln zł/szt). Tymczasem Modertrans kupia się na modernizacji wagonów dla Tramwajów Śląskich – w konsorcjum z MPK Łódź firma przeprowadzi modernizację 45 wagonów typu 105Na. Wagony otrzymają asynchroniczny napęd, połówkowy pantograf oraz wygląd moderusów alfa. Pierwsze wagony (nazwa handlowa Moderus Alfa HF 11 AC) są już na Śląsku. Jeden z nich uroczyście zaprezentowano 17 grudnia ub.r. Ponadto Modertrans dostarczy dla TS 30 kompletów „nowych elementów zabudowy przedniego i tylnego pomostu dla wagonów silnikowych sterujących oraz doczep czynnych”.



 Koniec prowizorki

Z torów odstawczych na ul. Hetmańskiej po raz ostatni tramwaje wyjechały 27 lipca 2012 r. W związku z zamknięciem dla ruchu ul. Głogowskiej zdecydowano się na zabezpieczenie dojazdu do zajezdni Głogowska właśnie przez ul. Hetmańską, a *helmuty* przeniesiono na pętlę Dębiec. Taki stan rzeczy utrzymał się do października. Ostatni raz wystawiono tramwaje na pętlę Dębiec 7 października ub.r. Ostatnią noc spędziły tam wagony: 650, 708, 688, 694, 709, 696, 700, 689, 713, 698, 684, 705, 664, 668, 697, 707, 903 oraz 655. Z kolei 5 października 2012 r. po raz ostatni wystawiono tramwaje na pętlę Wilczak. W weekend stały tam wagony: 678, 702, 805, 691, 666, 712, 662, 656, 701, 690, 906, 687, 654 i 699. Ostatnie wyjazdy z Dębca i Wilczaka realizowano 8 października 2012 r.

fot. Marcin Jurczak, 6.10.2012

## OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE



**Revolucja sierpniowa.** Od 11 sierpnia 2012 r. zamknięte dla ruchu zostało rondo Kaponiera. Dodatkowo rozpoczęto budowę wjazdu na nowy odcinek trasy PST, zamykając dla tramwajów odcinek most Teatralny – PST Słowiańska. W związku z tym, zmianami objęto osiem linii tramwajowych (2, 5, 8, 10, 12, 13, 15, 16), a cztery kolejne (11, 14, 26, N21) zawieszono. Zamknięcie Kaponierzy oznacza również zawieszenie ruchu na odcinkach od ul. Gwarnej do ronda (w obu kierunkach) oraz od ronda do Rynku Jeżyckiego. W relacji północ-południe kursowanie tramwajów ograniczono do mostu Teatralnego od północy i węzła Bałtyk od południa. Trasy tramwajów obowiązujące od 11 sierpnia 2012:

2: Dębiec – 28 Czerwca 1956r. – ... – plac Wolności – Fredry – most Teatralny – Dąbrowskiego – Ogrody (Powrót: ... – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – ...),

5: Stomil – Hetmańska – GTR – ... – plac Wolności – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – ... – Stomil,

8: Miłostowo – Warszawska – ... – most Teatralny – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – Głogowska – Górczyn,

10: Dębiec – 28 Czerwca 1956 r. – ... – most Dworcowy – Roosevelta – Grunwaldzka – Przybyszewskiego – Dąbrowskiego – Roosevelta – Pułaskiego – ... – Połabska,

12: Starołęka – Starołęka – Zamenhofs – rondo Rataje – Jana Pawła II – Kórnicka – most Św. Rocha – Dowbora-Muśnickiego – Podgórna – plac Wolności – Fredry – Roosevelta – Pułaskiego – Wielkopolska – Nad Wierzbakiem – trasa Winiarska – Piątkowska (Powrót: ... – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – ...),

13: Starołęka – Starołęka – Zamenhofs – rondo Rataje – Królowej Jadwigi – Matyi – most Dworcowy – Roosevelta – Grunwaldzka – Węgorka,

15: Węgorka – Grunwaldzka – Przybyszewskiego – Dąbrowskiego – most Teatralny – Gwarna – Święty Marcin – Podgórna – Dowbora-Muśnickiego – most Św. Rocha – Kórnicka – Jana Pawła II – rondo Rataje – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – 28 Czerwca 1956 r. – Hetmańska – Głogowska – Górczyn (Powrót: ... – Podgórna – plac Wolności – Fredry – ... ),

16: Franowo (11 sierpnia do ok. godz. 17 do pętli Stomil) – Piaśnicka – Trasa Kórnicka – ... – Fredry – most Teatralny – Roosevelta – Pułaskiego – Winogrady – Murawa – Aleje Solidarności – Połabska (Powrót: ... – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – ...).

Dodatkowo uruchomiono linię W, w relacji os. Sobieskiego – trasa PST – przystanek Słowiańska (częstotliwość kursowania we wszystkie dni tygodnia: co ok. 8 minut, obsługa: wydział S-2 wagonami GT8S i GT8ZR – cztery pociągi na trasie i dwa rezerwowe).

Zmiany dotknęły także komunikację autobusową. Uruchomiono linię „za tramwaj” T14, na trasie: Os. Sobieskiego – Szeligowskiego – Księcia Mieszka I – Pułaskiego – Roosevelta – Słowackiego – Rondo Kaponiera



### Więści autobusowe

**31 sierpnia dokonano wymiany – cztery solarisy urbino 18 z wydziału A-1 przeniesiono na A-3 (1895, 1896, 1898, 1899), w zamian otrzymując cztery solarisy urbino 12 (nowe numery: 1647-1650). Wszystkie autobusy z wydziału A-1 (za wyjątkiem 1637, 1880, 1556) oraz kolejne wozy z A-3 otrzymują urządzenia Viabox systemu Viatoll – obecnie odcinki objęte systemem płatności znajdują się na trasie linii 53, 55, N1 czy N3. Autobusy „kingcrossowe”, czyli MAnY Lion's City 1111 i 1112 straciły marketowe reklamy – posiadają obecnie malowanie zakładowe, zostały także przerejestrowane (1111 – PO 792SR, 1112 – PO 793SR).**

fot. Bartosz M. Kaj, 14.09.2012

(przystanek początkowo-końcowy na ul. Słowackiego za skrzyżowaniem z ul. Roosevelta) (Powrót: Rondo Kaponiera – Mickiewicza – Dąbrowskiego – Roosevelta – Pułaskiego – Księcia Mieszka I – Szeligowskiego – Szymanowskiego – Stróżyńskiego – Os. Sobieskiego). W dni robocze obsługiwało ją czternaście wozów (w tym 10 z A-1), a w soboty i święta – jednaście (w tym 7 z A-1). Zmianie uległy trasy linii 63, 69, 78, A, L i T5. Linie 63 i 69 skierowano po trasie objazdu Kaponierzy, wytyczonego dla samochodów, tj. przez ul. Słowackiego i Mickiewicza (powrót: Św. Marcin/al. Niepodległości/Libelta). Przystanek końcowo-początkowy linii 78 (podobnie jak T14) wyznaczono na ul. Słowackiego, skąd autobusy obu linii wracały tą samą trasą do ul. Roosevelta. Linię A w kierunku os. Kopernika skierowano przez most Dworcowy, linię T5 w kierunku Kaponierzy przez Bukowską, Zeylanda i Zwierzyniecką. Spore kółko po centrum wykonuje teraz linia L. Autobusy, jadące w kierunku lotniska, wykonują kursy po trasie: Dworcowa – Św. Marcin – Niepodległości – Powstańców Wlkp. – most Dworcowy – Roosevelta – Bukowska i zatrzymują się dodatkowo na przystanku tramwajowym Bałtyk. Sprytnym posunięciem jest skierowanie ich na lewoskręcie w ul. Bukowską po torowisku tramwajowym, co pozwala zaoszczędzić kierowcom *elek* sporo czasu. Od 24 sierpnia 2012 r. dokonano niewielkiej korekty przebiegu tras linii 63 i 69, z Mickiewicza skręcają one w Zwierzyniecką, a następnie w Roosevelta (tam znajduje się przystanek) i w Bukowską. Dotychczas kursowały one „prosto”, przez ul. Zeylanda. W kierunku przeciwnym autobusy linii 69 otrzymały dodatkowy przystanek (Urząd Wojewódzki).



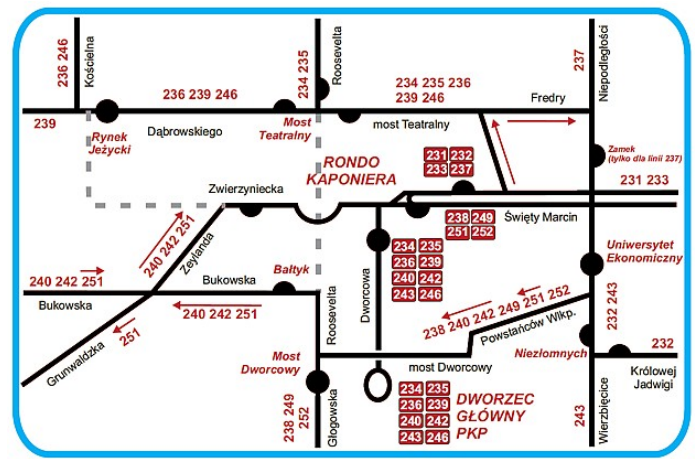
Rondo Kaponiera od wielu lat stanowi ważny punkt nie tylko dla linii dziennych, ale i nocnych. Zmianami od nocy z 10 na 11 sierpnia 2012 r. objęto 15 linii autobusowych nocnych: 231-240, 242, 246, 249, 251 i 252. Równocześnie, na czas zawieszenia linii N21 uruchomiono linię T21, obsługiwaną przez dwa autobusy na trasie Os. Sobieskiego – most Teatralny – Rondo Kaponiera (powrót przez ul. Wieniawskiego). Zgodnie z nową organizacją ruchu, autobusy wybranych linii zawracają na ul. Św. Marcin przed mostem Uniwersyteckim. Obok nowych przystanków oraz wyłączonych z obsługi w obu trakcjach należy także odnotować przemianowanie przystanków „Dworcowa” na „Rondo Kaponiera”.

Zamknięcie jednocześnie części trasy PST, ronda Kaponiera i ul. Głogowskiej doprowadziło do sytuacji, w której znacznie ograniczono ilość tramwajów wyjeżdżających na ulice miasta. Uruchomienie taboru w dni robocze spadło do 110 pociągów (wg wydziałów kolejno: 53, 27 i 30 pociągów), co daje wskaźnik dzienny uruchomienia wagonów na poziomie 41,7%. W soboty i niedziele na trasy wyjeżdżały maksymalnie 94 pociągi (bez linii 0). Nie licząc taborowych „rodzynek”, najwyższy poziom uruchomienia zanotowano dla solarisów (30 z 45 sztuk czyli 66,7%), moderusów beta (6 z 9 czyli 66,7%), tatr (5 z 10 czyli 50%) i siemensów (7 z 14 czyli 50%). Przy dużej liczbie nowego taboru niskopodłogowego oraz bardzo niskim poziomie uruchomienia, w drugiej połowie sierpnia na trasy (w dni robocze) wyjeżdżało zaledwie trzynaście pociągów generacji 105N (w tym HF07DC) z zajezdni Głogowska i 17 pociągów dwuwagonowych z zajezdni Forteczna (przy stanie inwentarzowym odpowiednio 98 i 90 wagonów). W zajezdni stały zatem nawet wagony po niedawnych modernizacjach (KWSR, moderus Alfa). Uruchomienie *stopiątek* z S-1 wyniosło 26,5%, natomiast z S-3 – 37,8%. Biorąc pod uwagę fakt, że większość uruchamianego taboru stanowiły wagony przegubowe, uruchomienie mierzone liczbą pociągów (47,8%) było wyższe niż mierzone liczbą wagonów (wspomniane 41,7%). Solarisy tradycyjnie kursowały na liniach 5, 6, 10, 12, 15, 16, siemensy na liniach 2, 8 i 9, *holender* na linii 9, tatry na 13, a bety na 4, 7 i 17. Odnotować należy także pojawienie się *helmutów* (trzy brygady) na linii nr 15.

Do remontu Kaponierzy należy podejść z dużym zapasem cierpliwości. Okazało się bowiem, że zbudowania od nowa wymaga także most Uniwersytecki. Pomijając kwestie finansowe, na pewno spowoduje to wydłużenie czasu realizacji przebudowy okolic Kaponierzy. Zakłada się, że ostatni etap przebudowy mostu Uniwersyteckiego ma zakończyć się do końca kwietnia 2015 r.

**Zamknięcie Górczyna.** W związku z przebudową tzw. wiaduktu górczyńskiego (wiaduktu wschodniego, prowadzącego w kierunku centrum) od 18 sierpnia ub.r. zamknięto dla ruchu tramwajowego pętlę Górczyn. W związku z tym, linie kursujące w kierunku Górczyna (8, 15) skrócono do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Równolegle uruchomiono autobusową komunikację za tramwaj na trasie rondo Kaponiera – Górczyn. Zmianie uległy trasy linii autobusowych 49, 75 i 249:

- linia nr 49: Azaliowa – Łozowa – ... – Jesionowa – Bohaterów Westerplatte – Leszczyńska – Bojanowska – Głogowska – Ściegiennego – Zgoda – Górczyn Dworzec,



**Nocki po zamknięciu Kaponierzy**

**Szczegółowy układ organizacji ruchu linii nocnych wraz z obowiązującymi przystankami. Schemat zawiera dodatkowo zmiany wprowadzone w grudniu 2012 r. (wydłużenie trasy linii 236 i 246 – wcześniej autobusy tych dwóch linii posiadały wspólną z T21 końcówkę na ul. Św. Marcin, pomiędzy al. Niepodległości, a ul. Wieniawskiego).**

Rys. ZTM Poznań

- linia nr 75: Dębiec – Opolska – Leszczyńska – Bojanowska – Głogowska – Ściegiennego – Zgoda – Górczyn Dworzec,
- linia nr 249: Dębiec – ... – Opolska – Leszczyńska – Bojanowska – Głogowska – most Dworcowy – Towarowa – ... – Rondo Kaponiera (w obu kierunkach).

**Rewolucja wrześniowa.**

Kolejną rewolucję komunikacyjną zafundowano pasażerom wraz z wejściem w życie tzw. zimowego rozkładu jazdy, czyli od 3 września 2012 r. W związku z otwarciem dla ruchu tramwajowego ul. Głogowskiej i trasy PST wprowadzono liczne korekty tras tramwajowych. Od 3 września tramwaje kursowały po trasach:

- stałych (linie: 3, 4, 7, 9, 16, 17, 18),
- objazdowych, związanych z drugim etapem przebudowy ronda Kaponiera (2, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15),
- skróconych do Węgorka z powodu prac w ciągu ul. Grunwaldzkiej (1, 6, 13, 15),
- skróconych do zajezdni przy ul. Głogowska z powodu przebudowy wiaduktu górczyńskiego (11, 14).

Od 3 września 2012 r. wprowadzono nieco inną definicję „układu stałego” – po uruchomieniu trasy tramwajowej na Franowo w docelowym kształcie (trzy linie), trójka kursuje przez plac Wielkopolski do Zawad, czwórka – przez plac Wielkopolski i DTR do Starołęki. Bez zmian względem sierpnia kursowały linie 2, 8, 10 i 13. Od 3 września przywrócono też kursowanie tramwajów do os. Sobieskiego, gdzie skierowano linie 5, 12, 14, 15, 16 i N21. Przywrócono również kursowanie jedenastki (Piątkowska – Fredry – Strzelecka – most Dworcowy – zajezdnia Głogowska) i linii N21 (w obu kierunkach przez ul. Fredry), a zawieszono linię 26. Motorniczym

linii 10, 14, 15 polecono, by informowali pasażerów o kolejności przystanków na odcinku Polna – Bukowska: tramwaje skręcające w lewo w ul. Przybyszewskiego nie zatrzymują się bowiem na węźle Żeromskiego. Z powodu braku miejsca nie ma możliwości utworzenia odpowiedniego przystanku dla tramwajów w tej relacji.

Od 3 września linie tramwajowe (za wyjątkiem 3 i 4) kursują w dni robocze w godzinach szczytu co 10 minut. W związku z zamknięciem trasy do Junikowa pozostawiono linię T2 na trasie Junikowo – Bułgarska – os. Kopernika, a linię T5 skrócono do odcinka Górczyn – Głogowska/Hetmańska.

Uruchomienie Franowa związane było z korektami na liniach autobusowych, obsługujących ten rejon miasta. Przy okazji wprowadzono do autobusowego rozkładu jazdy kilka innych poprawek. I tak:

- linie 53 (Świątniczki/Żerniki) i 54 (Spławie) skierowano do Franowa,
- linia 52 kursuje po trasie: Rataje Dworzec – Zamenhofa – Piłsudskiego – Inflancka – Kurlandzka – Os. Rusa Szpital – Szwajcarska – Dymka – Piwna – Kobylepole – Borówki – Darzybór,
- linia 66 kursuje po trasie: Rataje Dworzec – Zamenhofa – Piłsudskiego – Inflancka – Bobrzańska – Chartowo – Kurlandzka – Os. Rusa Szpital – Szwajcarska – Dymka – Browarna – Światopełka – Smołdzinowska – Zieliniec (Powrót: Zieliniec – ... – Chartowo – Wiatraczna – Inflancka – ... – Rataje Dworzec),
- linia 78 kursuje po trasie: Szarych Szeregów – Obornicka – Lechicka – Piątkowska – Solidarności – rondo Solidarności – Murawa – Lechicka – most Lecha – Hlonda – Podwale – Śródka Dworzec,
- linia 81 kursuje po trasie: Rataje Dworzec – Zamenhofa – Piłsudskiego – Inflancka – Piaśnicka – Chartowo – Kurlandzka – Os. Rusa Szpital – Szwajcarska – Centrum Handlowe M1 (pętla od strony browaru),
- linia 92 kursuje po trasie: Rataje Dworzec – Zamenhofa – Piłsudskiego – Inflancka – Piaśnicka – Chartowo – Bobrzańska – Krzywoustego – Kinopolis – Giełda Ogrodnicza Franowo (Powrót: Giełda Ogrodnicza Franowo – Krzywoustego – Żegrze – Bobrzańska – Kurlandzka – Wiatraczna – Chartowo – Piaśnicka – ... – Rataje Dworzec) – nazwę przystanku końcowego zmieniono by uniknąć kolizji z nazwą nowej pętli tramwajowej.

**PeSTkowe różności.** Od 31 sierpnia 2012 r., w związku z prowadzeniem prac przy budowie przedłużenia PST na odcinku od wiaduktu nad ul. Poznańską do wyjazdu z PST na ul. Roosevelta, wprowadzono ograniczenie prędkości do 10 km/h. Od nocy 11/12 września do nocy 16/17 września nie kursowały tramwaje linii N21. W tym czasie na trasie T21 kursowały dwa autobusy zastępcze.

**Starołęka bez tramwajów.** Na rondzie Starołęka (od strony Starołęki) od 29 do 30 września 2012 r. prowadzono prace związane z wymianą zwoznic. W związku z tym zmienionymi trasami kursowały linie 4, 5, 12, 13, 17 i 18. Linie 5 i 17 z GTR skierowano



### Koniec Asa

Wraz z wprowadzeniem zimowego rozkładu jazdy zlikwidowano linię autobusową pospieszną A, uruchamiając w jej miejsce dwie nowe: 45 (os. Kopernika – Promienista – Jugosłowiańska – Bułgarska – Marcelińska – Grochowska – Bukowska – rondo Kaponiera) i 97 (Rataje Dworzec – Zamenhofa – Piłsudskiego – Inflancka – Bobrzańska – Kurlandzka – os. Rusa Szpital (Powrót: os. Rusa Szpital – ... – Chartowo – Wiatraczna – Inflancka – ... – Rataje Dworzec).

1 września 2012 r. jako A/6 uruchomiono autobus DAF MB200 1934 – przejazdy okolicznościowe obsługiwane były przy wsparciu konduktorów z KMPS i związane były z kolejną rocznicą eksploatacji holenderskich autobusów w Poznaniu. Od 5 listopada dokonano korekty trasy linii nr 45, wydłużając ją do zajezdni Kacza przez ul. Jawornicką i Mrągowską.

fot. Maciej Witkowski, 1.09.2012

w prawo DTR do ul. Kórnickiej i dalej po stałej trasie. Linie 4 i 12 z DTR skierowano w lewo na GTR do ul. Kórnickiej i dalej po stałej trasie. Linie 13 i 18 połączono tworząc linię: Węgorka – Rondo Starołęka (jako 13) i dalej jako 18 do Franowa. Dodatkowo, uruchomiono trzy wagony GT8ZR jako 33 na trasie Starołęka – Rondo Starołęka (dwa w ruchu plus trzeci rezerwowo, już w piątek na 33 przygotowano wagony 905, 904 i 907). W ciekawy sposób rozwiązano kwestię wyjazdów i zjazdów do zajezdni Forteczna. W sobotę, 29 września, tramwaje wyjeżdżające planowo po godz. 6.30 opuściły zajezdnię wcześniej, przejechały na tory odstawkowe Budziszyska, skąd podjęły kursy zgodnie z rozkładem. Analogicznie – tramwaje wjeżdżające w ciągu dnia odstawiono na Budziszyską, a od ok. 22.30 do 0.30 możliwy był zjazd wszystkich pojazdów (odstawionych i planowych) do zajezdni Forteczna. Niedzielne (30 września) wyjazdy odbywały się (do ronda) bez pasażerów. Pojazdy, jadące od strony zajezdni Forteczna, wycofano przez pętlę Stomil i dalej do ronda, wzdłuż ul. Starołęckiej torem niewłaściwym, a następnie przez rondo Starołęka w kierunku ronda Rataje. Wyjazdy realizowano w godzinach 5.00–7.00. Później (od 7.00 do 22.30) zajezdnia była odcięta od reszty sieci tramwajowej, a wcześniejsze zjazdy realizowano z postojami na Budziszyskiej.



 **Junikowo na chwilę**

**Pod koniec października ub.r. tramwaje powróciły na Junikowo. Udało się zatem zrealizować założony cel, którym było uruchomienie dojazdu do największego poznańskiego cmentarza na Wszystkich Świętych za pośrednictwem komunikacji szynowej. Tramwaje do Junikowa kursowały do 4 listopada – później trasę ponownie zamknięto, przystępując do budowy wiaduktów w miejscu planowanego skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z tzw. III ramą.**

**fort. Maciej Witkowski, 30.10.2012**

 **Maraton coraz większy.**

Z okazji imprezy pn. „13 Poznań Maraton im. Macieja Frankiewicza”, która odbyła się 14 października 2012 r., wprowadzono zmiany tras czterech linii tramwajowych oraz 36 (!) linii autobusowych. W miejscach krzyżowania się tras komunikacyjnych z trasą biegu utworzono tzw. śluzy. Dodatkowo, w godzinach porannych objazdem skierowano linie 6, 10, 13 i 14 (przez ul. Reymonta/Hetmańska) w związku z zamknięciem odcinka most Dworcowy – rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Z roku na rok kształt imprezy w coraz większym stopniu dezorganizuje funkcjonowanie publicznej komunikacji zbiorowej. Tegoroczna trasa biegu prowadziła z ul. Grunwaldzkiej przez Górczyn, Wildę, Rataje, ul. Browarną, Śródkę, Winogrody i centrum – objęła zatem swoim zasięgiem prawie wszystkie linie komunikacji zbiorowej.

 **Junikowo na chwilę.**

Od 27 października do 4 listopada 2012 r. na odcinku od pętli Budziszyska do pętli Junikowo wprowadzono ograniczenie do 30 km/h w obu kierunkach, z dodatkowym 10 km/h na wysokości wykopu przy strumieniu junikowskim. W tym okresie przystanek końcowo-początkowy Junikowo traktowano jako podwójny – celem sprawniejszej obsługi pasażerów. Komunikację do największych cmentarzy realizowano w sposób następujący:

- 27 października (sobota) – linia 7 wydłużona do Miłostowa (cały dzień), linie 6 i 15 wydłużone do Junikowa (cały dzień), dodatkowa linia 22 (Os. Sobieskiego – Fredry – Plac Wielkopolski – Miłostowo, 9.00-17.00 co 10 minut), kursy linii 1, 6, 7, 8, 13 i 15 w godzinach 9.00-17.00 co 10 minut;

- 28 października (niedziela) – jak wyżej (27.10), plus linie 1, 6, 7, 8, 13 i 15 wzmocnione także w godzinach 6.00-9.00 (do 20 minut);
- 29 października (poniedziałek) – linie 6 i 15 wydłużone do Junikowa (cały dzień);
- 30 października (wtorek), 31 października (środa) – jak wyżej (29.10) plus linie 3 i 7 wydłużone do Miłostowa (cały dzień);
- 1 listopada (czwartek) – wydłużenie linii 7 do Miłostowa (cały dzień), wydłużenie linii 6 i 15 do Junikowa (cały dzień), kursy na liniach 1, 6, 7, 8 i 13 od 6.00 do 18.00 co 10 minut, na linii 15 od 6.099 do 9.00 co 10 minut, a pomiędzy 9.00 a 18.00 co 6 minut; trzy dodatkowe linie tramwajowe kursujące w godz. 9.00-17.00: 22 (trasa jak wyżej, co 10 minut), 23 (Junikowo – Reymonta – Hetmańska – GTR – Jana Pawła II – Miłostowo, co 7-8 minut), 24 (Miłostowo – Jana Pawła II – most św. Rocha – Fredry – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Junikowo, co 7-8 minut);
- 2 listopada (piątek) – linia 7 wydłużona do Miłostowa (cały dzień), linie 6 i 15 wydłużone do Junikowa (cały dzień), kursy linii 1, 6, 7, 8, 13 i 15 w godzinach 9.00-17.00 co 10 minut, dodatkowe linie nr 22, 23 i 24 (trasy: jak wyżej) kursujące w godz. 9.00-17.00, co 10 minut;
- 3 (sobota), 4 listopada (niedziela) – linia 7 wydłużona do Miłostowa (cały dzień), linie 6 i 15 wydłużone do Junikowa (cały dzień), kursy linii 1, 6, 7, 8, 13 i 15 w godzinach 9.00-17.00 co 10 minut.

Na wybranych liniach autobusowych dokonano zwiększenia częstotliwości lub pojemności taboru, w dniach 27 października – 4 listopada uruchomiono także dodatkową linię autobusową nr 173 (Śródka Dworzec – Podwale – Zawady – Główna – Gnieźniańska – Bałtycka – Główna – Podwale – Zawady – Śródka Dworzec).

 **Grunwaldzka (ponownie) bez tramwajów.**

Od 5 listopada 2012 r. zamknięto dla ruchu tramwajowego odcinek ul. Grunwaldzkiej od ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego do Junikowa. Zmianie uległy trasy siedmiu linii tramwajowych, a dwie kolejne zawieszono. Zmianami objęto linie: 5, 6, 8, 11, 14, 15 i 18. Linie kursujące dotychczas w kierunku pętli Budziszyska i Junikowo połączono ze sobą, pozostawiając je jako linię 6 (Miłostowo – RJNJ i dalej po trasie zawieszonyj jedyńki do Franowa) i 15 (os. Sobieskiego – RJNJ i dalej po trasie zawieszonyj trzynastki do Starołąki). Zdecydowano się na jeden wspólny numer, a nie przenumerowania, dzięki czemu na liniach tych kursują solarisy tramino (które powinny kursować na liniach o tych numerach, które zapisano w projekcie unijnym). Dodatkowo zmianami objęto linie 8 (skierowaną na os. Sobieskiego) i 5 (do pętli Piątkowska). W połączeniu ze zmianami na liniach 11 (nowa trasa: Ogrody – Bałtyk – Głogowska/Hetmańska – Starołąka), 14 (dalej z os. Sobieskiego do zajezdni Głogowska, ale przez Strzelecką) i 18 (nowa trasa: Zajezdnia Głogowska – most Dworcowy – Rondo Rataje – Franowo) pozwoliło to na zmniejszenie liczby linii przejeżdżających ul. Dąbrowskiego z sześciu do czterech. Znacznie zmniejszyło to opóźnienia na odcinku ul. Żeromskiego – most Teatralny. Linie 6 i 15 stały się tymi połączeniami, na których kursuje najwięcej brygad:




 **Borsig idzie do NG.**


**Z Kolejki Parkowej Maltanka, 28 grudnia 2012 r., wywieziono parowóz Borsig. Przejdzie on naprawę główną w Gnieźnie, a następnie powróci do służby.**

**fot. Maciej Witkowski, 28.12.2012**

w uruchomieniu zapisano 16 pociągów na linii 6 i 13 pociągów na linii 15 w szczytach dnia roboczego.


Równolegle ze zmianami tramwajowymi uruchomiono komunikację zastępczą w postaci linii T1 na trasie Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego – Junikowo. Nawrotkę przy RJNJ zrealizowano nie na samym rondzie, ale poprzez kryterium uliczne Reymonta – Wypiańskiego – Wojskowa. Na linii T1 zaplanowano uruchomienie dwunastu wozów w dni robocze (dziesięć brygad z A-1 i dwie z A-3), tyle samo w soboty (8:4) i osiem wozów w święta (4:4). Od 9 listopada 2012 r. uruchomienie linii T1 w dni robocze i soboty zmniejszono o dwa pojazdy.

 **Nowe przystanki podwójne.** Od 16 listopada 2012 r. status podwójnego ma przystanek tramwajowy na moście Teatralnym (kierunek Fredry). Było to możliwe dzięki przedłużeniu wysepki przystankowej. Choć postulowano o to od wielu lat, to dopiero teraz zostało to zrealizowane. Do nowych przystanków podwójnych (funkcjonują one od 9 listopada 2012 r.) zalicza się także: Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego (kierunek Junikowo, kierunek Żeromskiego), Matejki (kierunek Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego), Most Dworcowy (kierunek Rondo Kaponiera/Bałtyk), Żeromskiego (kierunek Rynek Jeżycki) oraz (od 10 listopada 2012 r.) także Os. Lecha (w obu kierunkach). W listopadzie 2012 r. przystanek na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego w kierunku ul. Hetmańskiej tymczasowo funkcjonował z kolei jako pojedynczy – realizowano tam naprawy gwarancyjne, obejmujące swoim zasięgiem przestrzennym platformę wysepki przystankowej.

 **„Wahadło”.** Tradycyjnie już, zastępcza komunikacja autobusowa w ciągu ul. Grunwaldzkiej realizowana jest w sposób daleki od oczekiwań użytkowników. W związku z tym, celem wsparcia linii autobusowej, od 22 listopada 2012 r. na trasę wyjechały wagony GT8ZR linii 25. Skromne zasoby taboru dwukierunkowego sprawiły, że „wahadło” kursuje po stosunkowo krótkiej trasie: Zajezdnia Głogowska – Głogowska – Roosevelta – Grunwaldzka – Węgorzka.

Na przystanku końcowym zamontowano rozjazd nakładkowy, tam odbywa się zmiana kierunku jazdy.

Linia 25 dołączyła do linii zawracających przez teren zajezdni Głogowska (jako trzecia). Na trasie kursuje do pięciu wagonów GT8ZR (w tym w rozkładzie dnia roboczego: po jednej „szczytówce” porannej i popołudniowej – odpowiednio 25/2 i 25/6). Praca na linii realizowana jest w sposób rotacyjny – motorniczcy rozpoczynając pracę obok rozkładu jazdy tramwaju otrzymuje swój indywidualny „rozkład jazdy”, zgodnie z którym prowadzący przesiadają się pomiędzy poszczególnymi brygadami. Pozwala to na maksymalne wykorzystanie posiadanego taboru przy jednoczesnym zapewnieniu przerw dla obsługi. Pięć tramwajów obsługuje łącznie sześciu motorniczych. W miarę możliwości taborowych uruchamiana jest dodatkowo rezerwa czynna (z siódmym motorniczym), zwiększając niezawodność linii w wypadku zdarzeń losowych. Pięć brygad pozwala na osiągnięcie częstotliwości 12-minutowej (zgodnie z rozkładem tramwaj ma 10 minut przerwy na Głogowskiej i 4 minuty na Węgorzka).

 **Atrakcje meczowe.** Wyzwaniem po zamknięciu ul. Grunwaldzkiej stało się dowożenie kibiców na mecze Lecha Poznań. Szlagierem rundy jesiennej było spotkanie Lech Poznań – Legia Warszawa (18 listopada 2012 r., godz. 14.30). Na wiele dni przed meczem spodziewano się, że obejrzy go rekordowa liczba kibiców (ostatecznie było ich 40,6 tys.). By zapewnić dowóz na imprezę, zaplanowano 18 kursów linii tramwajowej nr 30 w relacji Marcinkowskiego – Fredry – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Stadion Miejski. Nietypowość tego rozwiązania polegała na tym, że kursy realizowano wyłącznie do stadionu (czyli w jedną stronę). Tramwaje po wysadzeniu pasażerów podjeżdżały do skrzyżowania Grunwaldzka/Rumuńska, skąd po zakończeniu dowozów wszystkie pociągi wycofano do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Tramwaje zawrócono i wycofano drugim torem w kierunku stadionu, gdzie oczekiwały na kibiców. Po meczu tramwaje zabierały pasażerów z przystanku Drzewieckiego. Linie 30 obsłużyły wydziały S-1 i S-3 (po 9 pociągów).

Podobny manewr zastosowano podczas meczu ze Śląskiem Wrocław (30 listopada 2012 r.). Różnica polegała na tym, że na linii 30 zaplanowano tego dnia nieco mniej, bo 15 kursów (8 pociągów z S-1 i 7 pociągów z S-3). Z oczywistych względów na czas kursowania linii 30 zawieszono linię 25.

### 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](mailto:przystanek@kmps.org.pl)

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

STALI WSPÓLPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos

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.