

17 marca 2013 r. oficjalnie zaprezentowano wagon doczepy nr 436 Sanocka znów na trasie*

Grzegorz Jakubowski, Andrzej Kłos

Po drugiej wojnie światowej, w polskich miastach posiadających sieć tramwajową, palącym problemem był brak wystarczającej ilości sprawnego technicznie taboru tramwajowego. Wagony sprzed wojny były w znacznej mierze zniszczone oraz wyeksploatowane, więc tylko część z nich nadawała się do użytku czy odbudowy. Używane wagony sprowadzone przez okupantów podczas wojny również były w złym stanie technicznym. Podczas wojny, do miast będących w granicach Rzeszy (Gdańsk, Katowic, Poznań) trafiły nieliczne serie fabrycznie nowych tramwajów produkcji wojennej – KSW. W ramach odbudowy kraju zaistniała potrzeba masowej produkcji nowego taboru. Brakowało jednak projektów, które nadawałyby się do wdrożenia. Podjęto więc decyzję o przejęciu, pozostawionej przez okupanta w chorzowskiej fabryce, dokumentacji tramwaju wojennego *Kriegsstraßenbahnwagen* (w skrócie KSW) i dostosowaniu jej do możliwości wytwórczych polskich fabryk. Zrezygnowano z elementów, których nie produkował żaden polski zakład, czyli hamulca szynowego, zamiast łożysk tocznych w maźnicach zastosowano ślizgowe, hamulec postojowy tarczowy

zastąpiono klockowym. Zmieniono też sposób mocowania okien w wagonie. W KSW szyby osadzone były w uszczelkach gumowych, podobnie jak oszklenie czoła w późniejszych tramwajach np. typu 105N. W powojennych polskich wagonach szyby wprawiono bezpośrednio w pudło (nadwoziu) i dociśnięto od wewnątrz listwami drewnianymi. W górnej części wydzielono wąską część uchylną okna. Ponadto w drugim stopniu odsprężynowania resory gumowe zastąpiono piórowymi, co poprawiło komfort jazdy.

Polską odmianę wagonów KSW nazwano typem normalizowanym i stąd wziął się sposób oznaczenia powojennych tramwajów polskich numerem oraz literą „N”. Tramwaje *normalizowane* produkowano w wersjach na dwie szerokości torów rozstaw metrowy – 1000 mm oraz tor normalny – 1435 mm. Wagony na tor wąski produkowały *Fabryka Wagonów Świdnica, Konstal i Stocznia Północna w Gdańsku*. Wagony na tor normalny produkowały trzy fabryki: *Mostowagon* – późniejsza *Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych – Konstal, Stocznia Północna Gdańsk* oraz *Fabryka Wagonów w Sanoku* – później *Państwowa Fabryka Wagonów*



fot. Bartosz M. Kaj, 3.03.2013

SANOWAG w Sanoku. Właśnie produkt tej ostatniej fabryki jest naszym obiektem zainteresowania.

Enki z Sanoka w Poznaniu

Do Poznania dostarczono 20 sztuk fabrycznie nowych doczep sanockich, osiem z uchylnymi oknami, pozostałe dwanaście z opuszczanymi. W latach sześćdziesiątych docierały z Warszawy do Poznania używane wagony generacji N. W ramach tych dostaw MPK dostało co najmniej 29 doczep produkcji sanockiej. Podsumowując, po ulicach Poznania kursowało przynajmniej 49 powojennych wagonów tramwajowych pochodzących z Sanoka.

Wagon nr 436 wyprodukowany został w 1950 roku, a przyjechał do stolicy Wielkopolski w ramach pierwszej partii doczep (ponumerowanej 431-438). Ich eksploatację rozpoczęto w roku 1951. Wagony normalizowane produkowane w kilku polskich wytwórniach różniły się szczegółami. Do najważniejszych cech z początkowego okresu produkcji, bez względu na producenta należą: niesymetrycznie umieszczona kasetka na tablicę kierunkową oraz jeden wywietrznik na ścianach czołowych; okrągłe (a nie prostokątne), czerwone światelko końca wagonu. W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych miejski przewoźnik wprowadził pierwsze zmiany w sanockich wagonach. Ławki dwuosobowe dla pasażerów skrócono do jednoosobowych, przez co zmieściło się więcej podróżujących na stojąco, a liczba miejsc siedzących zmalała o 4. Na czołach wagonów zamontowano prostokątne światła pozycyjne z daszkowymi kloszami. Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku wagony przechodziły remonty połączone z przebudową na jednostronne i jednokierunkowe. Ciężkie, jednocześnie, ręcznie przesuwane drzwi zastąpiono dzielonymi, rozsuwanymi napędem elektrycznym. Otwierane uchylnie w górnej części okna zastąpiono opuszczanymi, stosowanymi w później produkowanych wagonach dwuosobowych. Zamontowano kierunkowskazy migowe, światła „stopu”, hamulce szynowe, łożyska toczne na osiach kół, elektryczny dzwonek sygnałowy. W tej postaci wagon 436 przetrwał do końca eksploatacji, tj. do roku 1993. Pod koniec eksploatacji jeździł w składzie szkoleniowym z wagonem silnikowym numer 2049. Widwany był także jako druga doczepta w liniowych trójskładach, aż do końca eksploatacji kursując z numerem 2046.

17 lat remontu

W roku 1996 rozpoczęto remont i odbudowę wagonu. Najpierw prowadzono go w zajezdni przy ul. Głogowskiej. Później na wydziale S-4 – Zakładu Napraw Tramwajów MPK przy ul. Gajowej. Jednak prace postępowały bardzo powoli i przerywane były na długie okresy. Oficjalnie dnia 31.12.2005 r. tramwajowe warsztaty naprawcze przy ul. Gajowej weszły w skład nowo powstałej spółki-córki MPK, firmy Modertrans, która przejęła zadanie remontu. 18.02.2010 r. na wniosek KMPS-u i za aprobatą właściciela – MPK Poznań Sp. z o.o. wagon został wpisany do ewidencji zabytków ruchomych, stając się prawnie chronionym obiektem historycznym. Zmusiło to właściciela do wiernego odtworzenia wyglądu pojazdu podczas remontu, w tym przypadku do stanu fabrycznego, jak również dało możliwość nieinstalowania wymaganych we współczesnych tramwajach hamulców szynowych, czy pełnego oświetlenia zewnętrznego (generalnie



Wagon 436 w trakcie remontu w Biskupicach.

fot. Grzegorz Jakubowski, 11.03.2013

wagon wpisany do ewidencji zabytków nie musi spełniać warunków dopuszczenia do ruchu). Częściowo wyremontowany wagon po raz pierwszy został zaprezentowany podczas obchodów 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Pomalowane i niewyposażone pudło z tarczą o numerze 5 na dachu wystawiono dnia 27.6.2010 r. na torze 11 przed halą Modertransu na Gajowej.

W związku z sukcesywną wyprowadzką kolejnych obiektów należących do MPK i Modertransu ze sprzedanych terenów koło ul. Gajowej, dnia 5.7.2010 r. wagon przetransportowano do Biskupic Wielkopolskich. Tam kontynuowano prace remontowe, które wreszcie na początku roku 2012 nabrały tempa. Poprawiono wszelkie poprzednie błędy wykonawcze – zwięzono słupki okienne, wykonano otwory pod pojedyncze klatki wentylacyjne na czołach pojazdu. Odnowiono podwozie – rozebrano i wypiaszkowano ramę do czystego metalu. Podwozie ma oryginalne wsporniki resorów. Odtworzono oryginalną instalację elektryczną – w wagonie wykorzystywane jest zasadniczo tylko wysokie napięcie. W szafie nad jednym z pomostów znajdują się wyłączniki oraz bezpieczniki oświetlenia i ogrzewania. Lampy sufitowe połączone są szeregowo, w dwie niezależne serie po pięć żarówek. W każdej serii oświetlenia jest jedna żarówka oświetlająca tarczę dachową. Pojazd ogrzewają cztery grzejniki umieszczone pod środkowymi siedzeniami. Po prawej stronie, na czołach tramwaju znajdują się po jednej okrągłej, czerwonej lampce tylnego światła pozycyjnego. Jest ona zasilana z akumulatora umieszczonego w obudowie mechanizmu hamulca ręcznego. Akumulator okresowo ładuje się na zewnątrz tramwaju. Ze względów bezpieczeństwa (w sytuacji zaniku napięcia w sieci trakcyjnej lampka końca pociągu nie świeciłaby) zrezygnowano z zasilania jej z wysokiego napięcia. W razie konieczności użycia oświetlenia awaryjnego można wystawić w tylnym oknie wagonu przenośne żółte światło pulsacyjne (ma ono zasilanie bateryjne). Doczepta, podobnie jak inne ND, wyposażona jest w solenoid hamowania – cewkę hamującą wagon z wykorzystaniem prądu generowanego przez silniki podczas służbowego hamowania elektrodynamicznego. Wykonano całkowicie nową stolarkę wnętrza, zamontowano chromowane poręcze (oryginalne były niklowane). W najbliższym czasie mają zostać

uzupełnione skórzane uchwyty wiszące na poręczach podsufitowych. Wagon, zgodnie ze stanem fabrycznym, nie ma zamontowanego podwyższonego fotela przeznaczonego dla konduktora. Wagon ma czworo szerokich, jednopłatowych drzwi wywodzących się z wagonów KSW. W warunkach wojennych miały umożliwić szybką ewakuację pasażerów do schronu w przypadku nalotu i bombardowania miasta. Drzwi wyposażone są w zamki, z możliwością zablokowania kluczem kwadratowym. Na koniec remontu uzupełniono wszelkie brakujące akcesoria i położono nową powłokę lakierniczą. Wagon pomalowany jest w kolory kości słoniowej, ciemnej zieleni i szarego (pudło) oraz posiada czarne elementy (podwozie, sprzęgi). Oznaczony jest zgodnie z historycznym układem emblematów: nr taborowy, herb Poznania, napisy informacyjne, brak nazwy czy logo przewoźnika – MPK.

Pierwszy prawdziwy zabytek

Ze względu na to, że wagon jest wpisany do ewidencji zabytków, wszystkie prace musiały zostać wykonane pieczołowicie. Technologie i użyte materiały również musiały odpowiadać tym z okresu produkcji pojazdu. Ponieważ dziś już są nie do odzyskania niektóre elementy jak np. łożyska ślizgowe czy resory piórowe mocowane na bolce, wykonano imitacje pokryw maźnic i mocowania resorów. Odtworzono wszelkie uchwyty poręczy odlane z aluminium. Na swoje miejsce powróciły też usunięte kiedyś świetliki tablic informacyjnych, łącznie z kratkami wywietrzników na czołach wagonu. Na dachu pojawiły się znów kielichy mechanicznych dzwonek sygnalowych uruchamianych ręcznie linkami wewnątrz pojazdu. Dzięki wpisowi do ewidencji zabytków mamy dziś w Poznaniu pierwszy pełnoprawny zabytkowy wagon tramwajowy, odbudowany na stan z lat 50. XX wieku. Nie jest konieczne wyposażenie go w elementy wymagane przy aktualnie eksploatowanych pojazdach. Dzięki opisanym zabiegom kolejne pokolenia będą miały dokładny obraz tego, czym kiedyś jeździli nasi ojcowie i dziadkowie.

5 lutego 2013 r. gotowy wagon przywieziono do Poznania i rozładowano w zajezdni Głogowska. W późniejszym okresie prowadzono jazdy próbne po mieście. 12 lutego 2013 r. wagon uzyskał dopuszczenie Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa do eksploatacji z pasażerami. Gotowy



Wyremontowana doczepka wraca z Biskupic.
fot. Krzysztof Dostatni, 5.02.2013

wagon oficjalnie zaprezentowano mieszkańcom i miłośnikom podczas obchodów 115-lecia uruchomienia tramwaju elektrycznego 17 marca br. Tego dnia jeździł z Ogrodów na Miłostowo, czyli po dawnej trasie linii nr 8. Wcześniej, w dniu 3 marca trójskład N+ND+ND wyruszył w pierwszą podróż z pasażerami, w ramach przejazdu zamkniętego dla członków KMPS.

Wg powszechnie dostępnej wiedzy, poznańska doczepa sanocka jest jedną z dwóch istniejących w Polsce i jedyną zdatną do jazdy. Wagon tego producenta posiadają w swojej kolekcji także Tramwaje Warszawskie. Tramwaj pod koniec lat dziewięćdziesiątych pozyskano ze Szczecina (wysłano go tam z Warszawy pod koniec lat sześćdziesiątych w związku z postępującymi dostawami wagonów 13N), jest on jednak przebudowany na jednostronny przypominający 4ND.

Doczepa sanocka jest w pełni kompatybilna z pozostałymi pojazdami serii N będącymi w posiadaniu MPK Poznań. Posiada nieskładany sprzęg z głowicą Alberta, standardowe dla wagonów dwuosioowych łączy wysokiego napięcia oraz zasilania solenoidu. Wagon nie posiada typowego dla przebudowanych wagonów serii N niskonapięciowego gniazda KOL. Wagon nie ma także niskonapięciowych urządzeń charakterystycznych dla zmodernizowanych wagonów zasilanych przez to gniazdo, takich jak: kierunkowskazy, hamulce szynowe czy napędy drzwi oparte na silnikach od wiertarek tudzież nagłośnienia.

Ze względów estetycznych i prawnych doczepa sanocka eksploatowana jest w dwuskładzie z wagonem 602 czy trójskładzie z 602+456. W przyszłości wagon ma zyskać silnikowego kompana ze swojej epoki – odbudowanego na stan z połowy XX wieku. Mowa tutaj np. o unikalnym wagonie N nr 2024 wyprodukowanym przez Stocznnię Północną w Gdańsku. Wagon 436 przypisany jest do wydziału S-2 eksploatującego skład wagonów dwuosioowych N+ND 602+456 produkcji Konstalu. Do czasu odbudowy kolejnego wagonu silnikowego będzie okazjonalnie eksploatowany z pozostałymi dwoma wagonami dwuosioowymi.

** artykuł o tym tytule ukazał się w specjalnym wydaniu Przystanku przygotowanym z okazji 115-lecia tramwaju elektrycznego. Na potrzeby tego wydania został rozszerzony oraz opatrzony dokumentacją zdjęciową wagonu 436 w trakcie remontu i po jego zakończeniu*



Skład 602+436 podczas jazdy próbnej.
fot. Krzysztof Dostatni, 10.02.2013

Ratujmy stare bimby! 1% dla KMPS

Łukasz Bandosz



*fot. 2 * Błażej Brzycki*

Remonty zabytkowych tramwajów są wyjątkowo kosztowne, a do zrobienia wciąż jest bardzo dużo. Można rzec, że w Poznaniu jesteśmy w tej kwestii bliżej początku drogi niż jej końca. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych będzie jednak realizował ten cel sukcesywnie, oczywiście w miarę możliwości finansowych.

Wszystkich miłośników komunikacji miejskiej, mieszkańców Poznania i całej Polski gorąco zachęcamy do wsparcia tej inicjatywy. Prosimy zarówno o uczestnictwo w kwiecie „Ratujmy stare bimby”, jak i teraz, w okresie rozliczania podatków, o przekazywanie 1% właśnie na Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Jest to niezwykle proste. W odpowiedniej rubryce swojej deklaracji wystarczy wpisać nr KRS naszego stowarzyszenia tj. 0000074961.

Środki, które zebraliśmy do tej pory są zgromadzone na rachunkach bankowych i zostaną przeznaczone na remont zabytkowego tramwaju. Najprawdopodobniej będzie to wagon silnikowy, który będzie ciągnął niedawno wyremontowaną doczepę sanocką ND 436. Chcemy, aby był to N 2024 lub 4N 2022. Ten pierwszy został wyprodukowany w Stoczni Gdańskiej, drugi jest prawdopodobnie jedynym zachowanym wagonem silnikowym 4N, oba mają być po remontach tramwajami dwukierunkowymi.

Jako organizacja pożytku publicznego, czyli organizacja dysponująca środkami publicznymi, jesteśmy zobowiązani do przygotowywania i publikowania sprawozdań z naszej działalności. Można je znaleźć w specjalnej bazie na stronie: pozytek.gov.pl. Pamiętajcie proszę o Klubie Miłośników Pojazdów Szynowych rozliczając swój podatek. Ratujmy stare bimby!

Ratujmy stare bimby!

Przekaż 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

Aby przekazać nam 1% podatku, w odpowiedniej rubryce zeznania podatkowego należy wpisać:

**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych
KRS nr 0000074961**

Serdecznie dziękujemy za udzielone wsparcie!

ogłoszenie własne Wydawcy

115 lat tramwaju elektrycznego Podróż sentymentalna

Agnieszka Jaworska-Goździewska

Tegoroczny Dzień Św. Patryka był wyjątkowy. Zapachniało magią Euro 2012, kiedy Poznań zieleńił się kibicami z północy, a wraz z ich przybywaniem wrastał poziom radości w naszym mieście. 17 marca od rana było zielono, wiosennie i słonecznie, choć ciągle mroźnie. Irlandczycy nie przybyli w takiej ilości jak w ubiegłym roku, ale innego optymizmu dostarczyli nam członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu, zapraszając na imprezę z okazji 115 rocznicy uruchomienia tramwaju elektrycznego w Poznaniu.

Jako osoba korzystająca na co dzień z usług komunikacji miejskiej, nie spodziewałam się większych atrakcji

związanych z przejażdżką tramwajem. Jakże się myliłam... Od rana przy dawnej zajezdni Gajowa pyszniły się wyszorowane „stare bimby” obijając się od śniegu swoją soczystą zielonością. Na widok umundurowanych członków klubu, nasz synek podskoczył radośnie i pobiegł przywitać się z „komductolem”. Na mnie jednak największe wrażenie zrobił, wpisany do Ewidencji Zabytków Ruchomych, wagon odwzorowany według oryginału z lat 50. XX wieku. Ten właśnie model wybraliśmy, by z wielką pompą przejechać przez miasto w stronę Miłostowa. Wypełniony do ostatniego miejsca skład rozbrzmiewał radosnym chichotem dzieci. Mąż dyskutował z fachowcami o sprawach technicznych, a ja rozmarzyłam się wspominając swe dziecięce lata,



115 lat tramwaju elektrycznego
w obiektywie

lot. Marcin Jurzak

RATUJMY STARE BIMBY!
Przebież 1% podatku na historyczne tramwaje
www.kmps.org.pl krs: 0000174981

115 lat 17 marca
tramwajów elektrycznych
w Poznaniu

ROZKŁAD JAZDY

Linia	Wielkość	Wielkość	Wielkość	Wielkość
Linia 8	12:00	13:00	14:00	15:00
Linia 19	12:00	13:00	14:00	15:00
Linia 20	12:00	13:00	14:00	15:00

PRYSTANEK

115 lat tramwaju elektrycznego - plus imprezy

17 marca 2013 r.

11:00 - 12:00 - 13:00 - 14:00 - 15:00

16:00 - 17:00 - 18:00 - 19:00 - 20:00

21:00 - 22:00 - 23:00 - 24:00 - 25:00

26:00 - 27:00 - 28:00 - 29:00 - 30:00

31:00 - 32:00 - 33:00 - 34:00 - 35:00

36:00 - 37:00 - 38:00 - 39:00 - 40:00

41:00 - 42:00 - 43:00 - 44:00 - 45:00

46:00 - 47:00 - 48:00 - 49:00 - 50:00

51:00 - 52:00 - 53:00 - 54:00 - 55:00

56:00 - 57:00 - 58:00 - 59:00 - 60:00

61:00 - 62:00 - 63:00 - 64:00 - 65:00

66:00 - 67:00 - 68:00 - 69:00 - 70:00

71:00 - 72:00 - 73:00 - 74:00 - 75:00

76:00 - 77:00 - 78:00 - 79:00 - 80:00

81:00 - 82:00 - 83:00 - 84:00 - 85:00

86:00 - 87:00 - 88:00 - 89:00 - 90:00

91:00 - 92:00 - 93:00 - 94:00 - 95:00

96:00 - 97:00 - 98:00 - 99:00 - 100:00

8

OGRODY - DĄBROWSKIEGO
MOST TEATRALNY - FREJTY - ŻOLYCKIE
PLAC WIELKOPOLSKI - ESTAKONSKI
WYSZYŃSKIEGO - R. ŚRODKA
WARSZAWSKA - MIŁOSTOWA

kiedy z dziadkiem takim właśnie tramwajem jeździłam codziennie na działkę.

Przejeżdżający tramwaj wzbudzał zrozumiałą ciekawość przechodniów i pasażerów stojących na poszczególnych przystankach. Korzystający z przejażdżki mogli naprawdę poczuć się wyjątkowo, gdyż po drodze co chwilę stawaliśmy w ogniu fleszy, robiących zdjęcia pasjonatów miejskiej komunikacji.

Po powrocie na Ogrody przesiedliśmy się do wagonu 102Na, by zakończyć dzień w Muzeum Komunikacji przy ul. Głogowskiej. Nieduże pomieszczenie, ale wrażeń mieliśmy także sporo, odświeżając w pamięci etapy życia naznaczone kolejnymi wzorami (i cenami) biletów oraz kasowników. Ech, łza się w oku zakręciła.

Na tym ta wesoła przejażdżka się skończyła. Wróciliśmy do domu z pamiątkami, przywołanymi wspomnieniami, odmrożonymi nosami i z chęcią na bursztynowy, irlandzki napój. Dorzucony grosz na rzecz „Ratowania Starych Bimb” z pewnością zaowocuje kolejnymi atrakcjami przy następnej rocznicy.



Pierwszym etapem imprezy była prezentacja taboru na ul. Zwierzynieckiej. Później każdy z tramwajów wykonał dwa kółka na innej linii. Wśród uczestników imprezy rozdano 500 egzemplarzy specjalnego wydania Przystanku.

fot. Marcin Jurczak, 17.03.2013

Nowinki z Pyrogradu

opr. Marcin Jurczak


TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ

Piątkowska bez niskiej podłogi.

Ze względu na uszkodzenie nawierzchni na łukach wężła Wielkopolska, w trybie pilnym – od 11 grudnia 2012 r. wycofano tabor niskopodłogowy z linii 5 i 9. Mróz doprowadził tam do wybicia płyt, którymi wyłożone są tory. Do czasu naprawy na niskopodłogowych brygadach obu linii kursujących w kierunku pętli Piątkowska kursowały tramwaje starszych generacji. Po usunięciu usterki, Tramino i Combino wróciły na Sołacz. Pierwsze tramwaje niskopodłogowe zaobserwowano tam w okolicach 20 grudnia 2012 r., choć zgodnie z obwieszczeniem Działu Inżynierii Ruchu pojawiły się one na tej trasie od 2 stycznia 2013 r. A skoro już mowa o wagonach niskopodłogowych należy odnotować, że siemensy Combino regularnie pojawiają się nie tylko na „swoich” liniach (czyli obecnie 2, 8, 9 i 18), ale także (oczywiście w mniejszej ilości) na wszystkich siedmiu liniach, na których według planu kursują solarisy Tramino (tj.: 5, 6, 10, 12, 14, 15, 16).

Z życia wagonów zabytkowych.

Do grona zabytków dołączył wagon 436. Trójskład N+ND+ND na dobre zadomowił się już w hali zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego. Wagony 71, 615, 685 i 194+193 tradycyjnie kursują na liniach regularnych. Wagon GT6 przypisany jest do trójki, *stodwójkę* spotkać można na czwórce, a historyczne *stopiątki* na linii nr 5. Wagon 805 z dniem 29 stycznia 2013 r. przekwalifikowany został z liniowego na historyczny. Został tym samym zdjęty ze stanu uruchomienia wagonów liniowych. Niestety dla *holendra* nie znalazło się miejsce „pod dachem” i stacjonuje on na terenie otwartym zajezdni Franowo.


 **Nowe autobusy – do końca roku.** MPK Poznań Sp. z o.o. ogłosiło przetarg na dostawę w formie

dzierżawy 25 fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych. Większość z nich (23 szt.) stanowią pojazdy o długości 11,5-12 m, pozostałe (2 szt.) to autobusy przegubowe (17,5-18 m). Zamówienie realizowane będzie w okresie od października do grudnia 2013 r. Dzierżawa autobusów nie będzie nowością – już kilka lat temu zdecydowano się na taką formę „zakupu” pojazdów. Dotyczyła dziesięciu solarisów Urbino 12 – autobusy o numerach 1801-1810 (obecnie: 1615-1624) wyróżniały się wówczas m.in. katowickimi tablicami rejestracyjnymi. W tegorocznym przetargu oferty oceniane będą według pięciu kryteriów: całkowitego kosztu wynikającego z 8-letniego okresu dzierżawy oferowanych pojazdów (79%), właściwości techniczno-eksploatacyjnych (9%), warunków gwarancji (4%), warunków serwisu (3%) i gotowości technicznej (5%).

Pod względem parametrów pojazdy będą bardzo podobne do autobusów znanych już z ulic miasta (choć naturalnie mogą być innej marki). Przetarg obejmuje autobusy standardowe o układzie drzwi 2-2-2 i przegubowe w układzie 2-2-2-2 (pierwsze drzwi otwierane do wewnątrz, kolejne: odskokowo-przesuwne z fotokomórkami w słupkach drzwi), wyposażone m.in. w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, półzamkniętą kabinę kierowcy, komponenty systemu KWSR i systemu informacji pasażerskiej, elektroniczną tabliczkę z numerem brygady, pokładowy automat do sprzedaży biletów papierowych (bilety jednorazowe i krótko-okresowe, sprzedaż za pomocą bilonu) czy światła do jazdy dziennej wykonane w technologii LED.


Autobusy posiadają mają system monitoringu (obejmujący 3 kamery monitorujące wnętrze w autobusie krótkim, 4 w przegubowym oraz kamerę cofania i kamerę obserwującą pole przed autobusem), z funkcją rejestracji obrazu na nośniku wymiennym (minimum 400 godzin pracy) i co najmniej 8-calowym ekranem w kabinie kierowcy.

Przy ocenie pojazdów preferowane będą rozwiązania zunifikowane z już stosowanymi w MPK Poznań (w zakresie marki autobusów, elementów układu kierowniczego czy typów osi).

 **Uruchomienie autobusowe.** Z dniem 28 stycznia MPK przestało obsługiwać linię 88 i rozpoczęło obsługę linii 911. Na łączonej linii 67/911 kursowało od tego dnia (w dni robocze) 5 brygad AN-18/4 plus dodatkowa poranna brygada szczytowa obsługiwana taborem AN-12/3 (później zamieniona na *przeguba*). W soboty uruchomienie wynosi 4 wozy 12-metrowe, a w święta – trzy wozy. We wszystkie dni tygodnia uruchomienie 67/911 jest o 1 wóz wyższe niż dotychczas na linii 67, co w połączeniu z likwidacją linii 88 (1 brygada) daje constans. Pomiędzy 5.11 a 28.01 wprowadzono także korekty na linii T1 – zmniejszając liczbę wozów w dni robocze i soboty o dwa (z 12 do 10), oraz na linii 97 – wprowadzając dodatkowe brygady szczytowe poranną i popołudniową.

1 kwietnia korekcie uległ rozkład linii 67/911, rozpoczęły kursowanie także tzw. brygady sezonowe. Zmianami objęto także obsługę linii T1. Wg uruchomienia z 1 lutego 2013 r. na linii tej kursowało 8 brygad z A-1

i 2 brygady z A-3 w dni robocze, 7 brygad z A-1 i 3 brygady z A-3 w soboty oraz 8 brygad w dni świąteczne (po 4 z A-1 i A-3). Od 1 kwietnia 2013 r. obsługę T1 w dni robocze i soboty w całości zapewnia A-1 (po 9 brygad – czyli o jedną mniej niż dotychczas), a obsługę T5 w dni robocze – w całości A-3 (5 wozów).

 **Uruchomienie tramwajowe.** Zgodnie z aktualnym (tj. od 1.04.2013 r.) uruchomieniem na trasach w dni robocze pojawia się maksymalnie 169 pociągów tramwajowych (240 wagonów). Uruchomienie Combino wynosi 8 z 14 sztuk (po dwa na liniach 2, 8, 9 i 18), Tramino: 35 z 45 sztuk (po pięć na liniach 5, 6, 10, 12, 14, 15, 16). Uruchomienie wagonów GT8 wynosi 40 z 50 wagonów (linie 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 25). Niskopodłogowce z Fortecznej spotkać można na liniach 4, 7, 15, 17 (Bety – odpowiednio 2, 3, 2 i 2 brygady) oraz na 6 i 11 (po trzy tetry). Uruchomienie *stopiątek* wynosi 75% na S-1 (78 ze 104 wagonów) i 80% na S-3 (64 z 80 wagonów). Najwyższy wskaźnik uruchomienia (nie licząc pojedynczych 102Na i GT6) mają obecnie najstarsze wagony – zakładane uruchomienie wagonów GT8 wynosi 80%.

Organizacja komunikacji miejskiej MPK Poznań w okresie świąteczno-noworocznym

Data (rozkład)	Zawieszono	Skrócone godziny kursowania	Bez ograniczeń, standardowo	Wydłużone godziny kursowania	Uwagi
24 grudnia 2012 r. (poniedziałek, rozkład dnia roboczego)	47, 616	Do ok. 17.00: wszystkie linie tramwajowe, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, L, T1 i T5	54, 55, 58, 62, 66, 67, 73, 74, 76, 77, 78, 80*, 82, 86***, 88, 89 i 98; 244, 247, 248	Kursy od ok. 17.00 na liniach nocnych T i A (za wyjątkiem 244, 247 i 248)	
25 grudnia 2012 r. (wtorek, rozkład świąteczny)	11, 25, 46, 48, 50, 52, 63, 79, 83, 94, 97 i L	Od godz. 14.00: 4, 8, 9, 60, 84, 85, 95	Pozostałe linie tramwajowe i autobusowe	-	68****, 80*, 81**, 84**, 86***,
26 grudnia 2012 r. (środa, rozkład świąteczny)	50, 97	-	Wszystkie linie tramwajowe i autobusowe (za wyjątkiem 50, 80, 81, 84, 97)	-	80*, 81**, 84**
31 grudnia 2012 r. (poniedziałek, rozkład dnia roboczego)	47, 616	Do ok. 21.00: wszystkie linie tramwajowe, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, L, T1 i T5; do godz. 19.00 linia 50	54, 55, 58, 62, 66, 67, 73, 74, 76, 77, 78, 80*, 82, 86***, 88, 89, 98, 244, 247, 248	Kursy od godz. 21.00 do godz. 6.00 na liniach nocnych T i A	-
1 stycznia 2013 r. (wtorek, rozkład świąteczny)	11, 25, 46, 48, 50, 52, 63, 79, 83, 94, 97 i L	Od godz. 14.00: 4, 8, 9, 60, 84, 85, 95	Pozostałe linie tramwajowe i autobusowe	-	68****, 80*, 81**, 84**, 86***,

* - linia skrócona do pętli Rudnicze (24.12: od godz. 18.00, 31.12 od godz. 20.00)


** - bez wjazdów pod Centrum Handlowe M1


*** - w godzinach zawieszenia linii 95: w obu kierunkach przez pętlę Psarskie


**** - w godzinach zawieszenia linii 60: linia wydłużona do pętli Strzeszyn

opr. Marcin Jurczak


OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE


 **236 i 246 po nowemu.** Od 3 grudnia 2012 r. zmianie uległy trasy linii autobusowych 236 i 246. Dotychczas autobusy kursowały z ronda Kaponiera przez ulice: Dąbrowskiego, Kościelną, Nad Wierzbakiem, Wojska Polskiego, Witosa, Aleje Solidarności, Piątkowską i Lutycką, skąd rozjeżdżały się w kierunku Podolan i Strzeszyna (przez Strzeszyńską, Kosowską, Zakopiańską, Biskupińską – linia 236) oraz ul. Literackiej (przez Gołęcińską, Koszalińską – linia 246). Kursy realizowano naprzemiennie, w efekcie czego do każdego ze wspomnianych osiedli docierał autobus co godzinę (z Podolan do Strzeszyna wydłużony był co drugi kurs), a na wspólnym odcinku częstotliwość kursowania wynosiła 30 minut. Od nocy, z 3 na 4 grudnia 2012 r., wprowadzono nowe trasy, a linie stały się okrężnymi. Linia 236 kursuje z centrum przez Podolany i Strzeszyn (jak dotychczas), dalej ul. Koszalińską do Literackiej, a następnie przez Gołęcińską, Wojska Polskiego i po starej trasie do centrum. Linia 246 kursuje identyczną trasą, ale w przeciwnym kierunku (czyli centrum – Literacka – Podolany – centrum). Realizując podobną liczbę kilometrów dwukrotnie zwiększono częstotliwość kursów na Podolany i Literacką, a na Strzeszyn – nawet czterokrotnie.


 **Święta i Nowy Rok.** Z okazji świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku komunikację autobusową i tramwajową objęły liczne zmiany. W dwa przedświąteczne weekendy (15-16 i 22-23 grudnia) na linii 48, 59, 80, 81 i 84 skierowano autobusy 18-metrowe. W dniach 21 grudnia – 1 stycznia nie realizowano kursów linii 98 pod kampus UAM, a w dniach 22 grudnia – 1 stycznia kursów szkolnych na liniach 60, 89, 94. Założenia obsługi w okresie świątecznym przedstawiono w tabeli. Na liniach nocnych ekspediowano: w nocy z 24 na 25 grudnia 2012 r. dwa pociągi z S-2 (standardowo), w nocy z 31 grudnia na 1 stycznia dwa pociągi z S-1, dwa pociągi z S-2 i jeden pociąg z S-3. W sylwestra na liniach autobusowych 231, 232, 234, 235, 238, 240, 242, 243 i 251 kursowały autobusy przegubowe, a na pozostałych liniach nocnych: autobusy dwunastometrowe lub w miarę możliwości nawet większe. Wydłużono kursowanie linii nocnych w Wigilię (kursy od 17.00) i Sylwestra (kursy od 21.00) – na przełomie roku wydłużając trasę N21 (os. Sobieskiego – Fredry – plac Wielkopolski – rondo Śródką – os. Lecha – GTR – rondo Starołąka – DTR – rondo Śródką – Fredry – os. Sobieskiego) oraz zwiększając częstotliwość wybranych linii (231, 234 i 251 w godz. 21.00-2.30 co 15 minut, N21 całą noc co 15 minut). W nocy, z 24 na 25 grudnia oraz z 31 grudnia na 1 stycznia, na liniach 233, 237 i 239 uruchamiano po dwa autobusy.



 **Matyi i okolice.** W sobotę, 29 grudnia 2012 r., rozpoczęły się prace związane z przebudową układu komunikacyjnego przy okazji budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego. Z tego powodu wprowadzono zmiany w kursowaniu komunikacji tramwajowej i autobusowej. Zaplanowano ruch wahadłowy tramwajów po jednym torze z wykorzystaniem rozjazdów nakładkowych (w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej bezwzględne pierwszeństwo mają

tramwaje jadące po torze właściwym, tj. w stronę PKS), a autobusy linii L skierowano objazdem, podobnie jak inne pojazdy ogumione, przez parking przy biurku DELTA. Od 29 grudnia odstawianie wagonów na Franowo, realizowane przez wydział S-1, odbywa się ul. Hetmańską i GTR. Dotychczas dotyczyło to tylko zajezdni Madalińskiego. Obecnie wszystkie wyjazdy na Franowo kierowane są ul. Hetmańską. W związku z istnieniem jednego toru zmiana była niezbędna, należy jednak zauważyć iż powoduje to okresowe przeciążanie węzła Traugutta. Więcej o funkcjonowaniu odcinka jednotorowego przy ZCK pisaliśmy w Przystanku nr 126, zainteresowanych odsyłamy zatem to umieszczonego tamże tekstu Tomasza Gieżyńskiego.


 **Osiemnastką przez Wildę.** Od 5 stycznia zmianie uległa trasa linii tramwajowej nr 18. Od tego dnia tramwaje zamiast odcinkiem jednotorowym przy moście Dworcowym kursują po trasie: Zajezdnia Głogowska – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 r. – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – rondo Rataje – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – Piaśnicka – Szwedzka – FRANOWO. Tradycyjnie, przy okazji wprowadzenia ruchu liniowego z ul. 28 czerwca 1956 r. w prawo (w ul. Hetmańską) uruchomiono tymczasowy przystanek tramwajowy Traugutta – przed skrzyżowaniem. Zatrzymują się na nim wszystkie linie jadące przez Wildę, tj. 2, 9, 10 i 18. Równolegle (także od 5 stycznia) wprowadzono korektę trasy linii autobusowej nr 71 w kierunku Winograd. Z ul. Przemysłowej autobusy skręcają w ul. Wujka, następnie przez Wierzbicice dojeżdżają do al. Niepodległości, dalej jadąc po trasie. Przy tej okazji na ul. Wujka przeniesiono przystanek „Dworzec PKS”. Zmiana ma spowodować zwiększenie punktualności linii 71, której pojazdy długo oczekiwały na możliwość skrętu w lewo na skrzyżowaniu przy dworcu PKS.


 **Zmiany zimowe.** W Święto Trzech Króli, czyli 6 stycznia 2013 r., w komunikacji autobusowej wprowadzono następujące zmiany: zawieszono linię 50, skrócono linię 80 do pętli Rudnicze, nie realizowano wjazdów kieszeniowych linii 98 pod Kampus UAM Morasko. W okresie ferii zimowych, które trwają od 14 do 27 stycznia 2013 r., zawieszono realizację kursów szkolnych na liniach 60 (kursy do ul. Safony), 89 i 94 (wjazdy do przystanku Starołąka Wielka).


 **„Wahadło” c.d.** Wagony GT8ZR dysponują stosunkowo skromnymi możliwościami przewozowymi (mniejsza liczba drzwi) co w połączeniu z innymi utrudnieniami sprawiło, że wahadła bardzo często kursowały popóźniane. W styczniu zdecydowano się na korektę rozkładu jazdy, a zmniejszenie częstotliwości pozwoliło na wydłużenie postojów na pętlach. Jednocześnie zrezygnowano z przesiadania się motorniczych pomiędzy wagonami. Tramwaje linii 25 kursują obecnie co 15 minut w dni robocze i soboty oraz co 20 minut w dni świąteczne, a na trasie pojawia się od trzech (święta), przez cztery (soboty, dni robocze w międzyszczytce i wieczorem) do pięciu brygad (szczyt poranny i popołudniowy dnia roboczego).

  **Rataje z N21.** Wielokrotnie odkładana zmiana tras linii nocnych kursujących po terenie Rataj weszła w życie z dniem 1 marca. Tramwaje linii N21 kursują obecnie po trasie: Os. Sobieskiego – Marcinkowskiego – Most św. Rocha –


Os. Lecha – Rondo Starołęka – Kórnicka i dalej do pętli Os. Sobieskiego. Wydłużenie N21 to odpowiedź na duże zainteresowanie jakim cieszyła się ta linia podczas kilkutygodniowego wydłużenia w czerwcu i lipcu ubiegłego roku. Równolegle wprowadzono korekty w połączeniach autobusowych. Linia 231 kursuje wyłącznie w nocy z poniedziałku na wtorek (gdy N21 tradycyjnie nie jeździ), po trasie Rondo Kaponiera – Rondo Rataje. Linia 232 kończy trasę na os. Rusa (bez wjazdów do Kinopolis). Linia 233 kursuje z Mogileńskiej do Ronda Kaponiera, a trzy kursy wydłużone są do Zielińca. Nową trasę zyskała linia 237 – ze Starołęki do Koziegłów (os. Leśne). Jest ona skomunikowana z N21 na przystankach Rondo Rataje (tramwaj do centrum) i Politechnika (tramwaj z centrum). Skomunikowanie co zapewnia komfort przesiadek dla połączeń w relacji centrum – Starołęka i Starołęka – centrum. Skomunikowania w kierunku Zawad i Koziegłów zapewniają linie 233 i 237 przy rondzie Śródka. Wybrane kursy linii 238 wydłużono do Franowa (dowóz i odwóz motorniczych). Linię 241 zawieszono. Ponadto drobne korekty tras wprowadzono na liniach 233, 238, 247 i 252. W związku ze zmianami z 2 do 3 wzrosło uruchomienie *nockowych helmutów*. Uruchomienie nocnych autobusów pozostało bez zmian. Dwa wozy z 231 zasilily linię 237, a wóz z 241 – linię 233. Zmiana tras linii nocnych jest przez pasażerów „testowana” – zmiany zostały wprowadzone na próbę, na 6 miesięcy.


 **Tramwajem – wolniej.** Z dniem 11 marca wprowadzono nowe ograniczenia prędkości dla tramwajów. Dotyczą one ul. Wierzbicice. Dla tramwajów jadących w kierunku Rynku Wildeckiego wprowadzono ograniczenia do 20 km/h (Królowej Jadwigi – ul. Topolowa) oraz 30 km/h (ul. Topolowa – Rynek Wildecki). Dla bimb jadących w kierunku węzła PKS ograniczenie na całym odcinku (Rynek Wildecki – Królowej Jadwigi) wynosi 30 km/h. Wcześniej, z dniem 16 lutego wprowadzono ograniczenie prędkości dla tramwajów na ul. Dąbrowskiego. Na odcinkach od ul. Staszica do ul. Kościelnej oraz od ul. Kraszewskiego do ul. Strzałkowskiego tramwaje powinny jeździć z prędkością nie większą niż 20 km/h.

 **Misterium odwołane.** Z okazji uroczystości Misterium Męki Pańskiej (zaplanowanej na 23 marca) przewidziano wzmocnienia na liniach komunikacyjnych. W ramach traktacji tramwajowej, w miejsce tradycyjnej linii D zaplanowano 5 dodatkowych pociągów na linii 4: po 2 z S-1 i S-2 oraz 1 z S-3, a na linii 74 – 7 dodatkowych brygad z A-1. W związku z odwołaniem imprezy wzmocnienia pozostały jedynie planem.

 **Święta Wielkanocne**
W związku ze świętami wielkanocnymi, wprowadzono zmiany w komunikacji miejskiej. W okresie świątecznym nie realizowano kursów szkolnych na liniach 60, 89 i 94 (28.03-2.04) a także kursów „studenckich” (czyli wjazd pod kampus UAM) na linii 98 (29.03-2.04). W ramach ograniczeń komunikacji tramwajowej, w dniu 31 marca zawieszono linie tramwaje nr 11, 18 i 25, a do godz. 14.00 dodatkowo 8 i 9. W dniu 1 kwietnia nie kursowały tramwaje linii 25. W ramach ograniczeń w komunikacji autobusowej, w dniu 31 marca (niedziela) zawieszono linie 46, 48, 50, 52, 63, 79, 83, 94, 97 i L, a do godz. 14.00 dodatkowo 60, 84, 85 i 95. W związku z zawieszeniami linii 60 i 95 poranne kursy linii 68

wydłużono do Strzeszyna, a linii 86 skierowano przez pętlę Psarskie. W dniach 31.03-1.04 linie 80, 81 i 84 kursowały w skróconych relacjach (do pętli Rudnicze i Os. Rusa / Szpital), a linie 50 i 97 pozostały zawieszony także w świąteczny poniedziałek. W nocy z 1 na 2 kwietnia (pon./wt.) kursowały tramwaje linii N21.

 **Lech na wiosnę.** Rozpoczęły się rozgrywki piłkarskiej ekstraklasy. W marcu na Stadionie Miejskim rozegrano dwa mecze. 1 marca o godz. 20.45 odbywał się mecz Lech Poznań – Polonia Warszawa. Z tej okazji wydłużono kursowanie wybranych brygad na liniach 6, 7, 15 i T1. Dojazd na spotkanie realizowano linią tramwajową nr 30 (15 pociągów) oraz linią autobusową T1 „kursującą ze średnią częstotliwością kursów co ok. 4-5 minut” a w razie konieczności „w tzw. trybie ciągłym”. Podobnie jak w przypadku poprzednich meczów, na niezbędny czas zawieszono linię tramwajową 25 by zapewnić dojazd linią nr 30, w relacji Marcinkowskiego (odjazdy co 7-8 minut od 18.15 do 20.00) – 27 Grudnia – Fredry – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Grunwaldzka. Po przyjeździe ostatniego tramwaju wszystkie pociągi wycofano do ronda, zawrócono, a następnie wycofano w kierunku końcówki Węgorka by mogły one podjąć kursy powrotne po meczu. Na linii 30 kursowało 9 pociągów z S-1 i 6 pociągów z S-3, w większości przypadków (11 z 15) będących wydłużonymi brygadami popołudniowymi (linie 2, 5, 8, 10, 12, 18). Dojazd na spotkanie Lecha Poznań z GKS-em Bełchatów (16 marca, godz. 18.00) zapewniała linia tramwajowa nr 30 (15 pociągów) oraz linia autobusowa T1 „kursująca ze średnią częstotliwością kursów co ok. 4-5 minut” a w razie konieczności „w tzw. trybie ciągłym”. Wydłużono kursowanie łącznie sześciu pociągów na liniach 6, 7 i 15 do ok. 17.15 – by zapewnić przed meczem wyższą częstotliwość na liniach przejeżdżających przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Po meczu autobusy linii T1 kursowały „w trybie ciągłym”, a 15 pociągów wycofanych na Grunwaldzkiej wyjechało na linie 6 i 15. Na linii 30 kursowało 8 pociągów z S-1 i 7 pociągów z S-3, w 14 na 15 przypadków będących wydłużonymi brygadami krótkich zmian popołudniowych (z linii 5, 8, 12, 14, 16, 17 i 18). Wozy te startowały z Marcinkowskiego w godzinach 15.30-17.15, co 7-8 minut. Kolejny mecz rozegrano w dniu 5 kwietnia. Organizacja meczu z Lechią Gdańsk była bardzo podobna do wcześniejszych – na linii 30 kursowało 15 brygad (9 z Głogowskiej i 6 z Fortecznej). Tramwaje pochodziły z wydłużenia pracy wybranych brygad linii 2, 5, 8, 10, 12, 14, 18, były wśród nich także trzy pociągi dodatkowe.

 **Wiosenne bieganie.** W dniu 16 marca z okazji IX Biegu Maniacka Dziesiąta, w godzinach plus minus 11.30-13.30 zmienioną trasą kursowały autobusy linii 57, 74, 76, 84 i 90. Zmiany związane były z trasą biegu – autobusy kursujące ul. abpa Baraniaka korzystały w obu kierunkach z jedni południowej. Autobusy kursujące przez ul. Garbary (czyli w kierunku południowym) w skierowano objazdami: przez Estkowskiego, Wyszynskiego, rondo Śródka i Jana Pawła II (skąd 74 dalej po trasie, a linia 90 z nawrotką na rondzie – bez wjazdu na dworzec autobusowy). Autobusy linii 76 kursowały po trasie os. Dębina – most Królowej Jadwigi – rondo Rataje (także bez wjazdu na dworzec).

W dniu 7 kwietnia odbywał się 6 Poznań Półmaraton. Trasa biegu była taka sama jak rok wcześniej, zatem i zakres utrudnień dla komunikacji miejskiej – podobny. Zmianami objęto łącznie 16 linii autobusowych (53, 54, 55, 57, 62, 65, 66, 71, 74, 76, 81, 84, 90, 92, 96) a dwie kolejne (52, 97) zawieszono. Zmiany w kursowaniu autobusów wprowadzono na ok. 1,5 h przed startem półmaratonu, wcześniej dotyczyły one (od samego rana) wyłącznie autobusów 57 i 84 – z powodu zamknięcia dla ruchu ul. abpa Baraniaka.

ZTM I KOMUNIKACJA PODMIEJSKA



Suchy Las w ZTM. Z dniem 28 stycznia 2013 r. do sieci ZTM Poznań dołączyła gmina Suchy Las. Z tej okazji małą rewolucją objęto komunikację obejmującą obszar gminy, a zmiany dotknęły także poznańskie linie miejskie. Zlikwidowano linię nr 88 – jej funkcje na terenie miasta przejęła linia nr 902. Zlikwidowano także linię nocną oznaczoną jako 900. Cześć połączeń przenumerowano: nr 906 na 904, 909 na 901, a 918 na 911. Linie 67 i 911 oraz 905 i 907 na wspólnych odcinkach trasy kursują naprzemiennie, co pozwala na dwukrotnie podniesienie częstotliwości. Autobusy ZKP zatrzymują się obecnie na wszystkich

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, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos
KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska
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.

przystankach na terenie miasta, wzdłuż obowiązujących tras przejazdu. Uruchomiono także dwa nowe przystanki w Poznaniu oraz dziewięć nowych przystanków na terenie gminy. Nastąpiły także drobne przetasowania w zakresie obsługi linii. MPK dojeżdża obecnie do Biedruska (linia 911), a w zamian ZKP Suchy Las realizuje kursy na terenie Moraska. Zmiany tras zamieszczono w tabeli.

Zmiany tras po wejściu gminy Suchy Las do sieci ZTM Poznań

Numer linii	Trasa	Częstotliwość (rob / sob / św)	Przevoźnik
67	ŚRÓDKA DWORZEC – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Garbary – Szelągowska – Naramowicka – Radojewo - RADOJEWO	40 / 50 / 60	MPK
901	ZŁOTNIKI/OS. GRZYBOWE – Suchy Las, Powstańców Wlkp. – Suchy Las, Sucholeska – Suchy Las, Bogusławskiego – Suchy Las, Działki – Suchy Las, Leśna – Suchy Las, Meteorytowa – Stróżyńskiego – Szymanowskiego – Szeligowskiego – SOBIESKIEGO DWORZEC	35 / 70 / 70	ZKP
902	SOBIESKIEGO DWORZEC – Szeligowskiego – Szymanowskiego – Stróżyńskiego – Morasko – Meteorytowa – Suchy Las, Alejowa – Suchy Las, Bogusławskiego – SUCHY LAS/DZIAŁKI	30-60 / 50 / 50	ZKP
904	ZŁOTNIKI/WIEŚ – Złotniki, Łagiewnicka – Złotniki, Jelonkowa – Złotniki, Czołgowa – Jelonek, Obornicka – Suchy Las, Obornicka – Suchy Las, Bogusławskiego – Suchy Las, Leśna – Suchy Las, Meteorytowa – Morasko – Stróżyńskiego – Szymanowskiego – Szeligowskiego – SOBIESKIEGO DWORZEC	70 / 70 / 70	ZKP
905	CHLUDOWO/SZKOŁA – Chludowo, Szkolna – Chludowo, Kościelna – Chludowo, Dworcowa – Zielątkowo, Dworcowa – Zielątkowo, Leśna – Gołęczewo, Dworcowa – Gołęczewo, Szosa Poznańska – Złotkowo, Sobocka – Złotkowo, Złota – Złotkowo, Lipowa – Złotniki, Obornicka – Jelonek, Obornicka – Suchy Las, Obornicka – Obornicka – Jaroczyńskiego – Wojciechowskiego – Piątkowska – Księcia Mieszka I – Przepadek – Al. Niepodległości – DWORZEC PKS	50 / 60-90 / 60-90	ZKP
907	CHLUDOWO/SZKOŁA – Chludowo, Szkolna – Chludowo, Kościelna – Chludowo, Dworcowa – Zielątkowo, Dworcowa – Zielątkowo, Leśna – Gołęczewo, Dworcowa – Gołęczewo, Szosa Poznańska – Złotkowo, Sobocka – Złotkowo, Złota – Złotkowo, Lipowa – Złotniki, Obornicka – Jelonek, Obornicka – Suchy Las, Obornicka – Obornicka – Mateckiego – Stróżyńskiego – Szymanowskiego – Szeligowskiego – SOBIESKIEGO DWORZEC	40-50 / 110 / 110	ZKP
911	BIEDRUSKO/PARK – Biedrusko, Poznańska – Radojewo – Naramowicka – Szelągowska – Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – ŚRÓDKA DWORZEC	40 / 50 / 60	MPK

opr. Marcin Jurczak