

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 5 (130)
31 sierpnia 2013 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Linie turystyczne w sezonie 2013 Zerówka z sanocką

Robert Bartkowiak

27 kwietnia rozpoczął się kolejny sezon linii turystycznych oraz kolejki wąskotorowej Maltanka. Tego dnia po raz pierwszy w tym roku na ulice Poznania wyjechały zabytkowe tramwaje i autobusy. Linie turystyczne 0 i 100 oraz kolejka Maltanka kursują we wszystkie soboty, niedziele oraz dodatkowo w dni świąteczne czyli 1, 3, 30 maja oraz 15 sierpnia.

Kursy dzienne na linii nr 0 obsługiwane są jak co roku najstarszym składem wśród wszystkich poznańskich zabytkowych tramwajów: N+ND 602+456. Nowością jest uruchomienie w wybrane dni trójskładu N+ND+ND 602+456+436. *Potrójniak* kursuje 4-5.05, 1-2.06, 22-23.06, 13-14.07, 10-11.08, 31.08-1.09, 21.09-22.09 oraz 29.09 (dodatkowo: 24-25.08 z okazji Dni Twierdzy Poznań). Spotkać można także „niespodziankę”, w postaci składu N+ND 602+436 (taki zestaw widziano na zerówce 27.07 czy 3-4.08). Na 11 sierpnia zaplanowano kursy dwóch brygad – co ma związek z pierwszą rocznicą oddania do eksploatacji trasy tramwajowej na Franowo.

Podobnie jak dawniej, w sezonie występują dwa warianty dziennej trasy linii nr 0, w zależności od godziny odjazdu. Wariant pierwszy (o godz.: 12.00, 14:00, 16:00) jest to kurs po trasie: GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Roosevelta – Głogowska – ZAJEZDNIĄ GŁOGOWSKĄ – Hetmańska – Reymonta – Przybyszewskiego – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – GAJOWA. Wariant drugi (kursy o godz.: 13.00, 15:00, 17:00) realizowany jest trasą: GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Dowbora Muśnickiego – Kórnicka – Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – Wolnica – plac Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – GAJOWA.

Trasa przejazdu zerówki ulega zmianom m.in. z powodu remontów torowisk. W maju, w trakcie prac na moście Chrobrego zerówka kursowała po trasie: GAJOWA - ... - Kórnicka – Jana Pawła II – rondo Rataje – Krzywoustego – Strzelecka – Podgórna – 27 Grudnia – Fredry - ... - GAJOWA. Kolejny objazd zaplanowano na sierpień – wtedy bowiem zamknięta dla tramwajów była ul. Jana Pawła II na odcinku od Kórnickiej do ronda Śródka (szczegóły objazdów w Nowinkach z Pyrogrodu).



Trójskład 602+456+436 na trasie zerówki.

*fol. 2 * Robert Bartkowiak, 4.05.2013*

Podobnie jak w latach ubiegłych, również i w tym roku, realizowane są przejazdy nocnymi kursami zabytkowym taborem tramwajowym. W soboty: 4.05, 1.06, 22.06, 13.07 (o godz. 22.00) oraz 10.08, 31.08 i 21.09 (o godz. 21.00) możliwa jest przejażdżka trójskładem N+ND+ND oraz wagonem 102N. Kursy w nocnym wydaniu realizowane są po trasie: GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Matyi – Głogowska – Hetmańska – 28 Czerwca – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Kórnicka – Dowbora Muśnickiego – Podgórna – plac Wolności – Fredry –



Setka i zerówka na ul. Kórnickiej. W rolach głównych: Jelcz PR110 1383 i skład 602+436. Okazjonalnie spotkać można wagon 436 jako pierwszą (i jedyną) doczepkę do N 602.

fot. Maciej Witkowski, 28.07.2013

Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – GAJOWA.



22 czerwca 2013 r. na trasie linii 100 pojawił się Ikarus 435. Warto odnotować pojawienie się Białej Damy na linii turystycznej, gdyż był to ostatni dzień służby tego pojazdu u poznańskiego przewoźnika. Autobus trafił do hobbystów z Warszawy. W Poznaniu nie podejmowano działań mających na celu zachowanie Ikarusa 435 wśród pojazdów zabytkowych.

fot. Robert Bartkowiak, 22.06.2013



W tym roku linia autobusowa nr 100 realizuje kursy z częstotliwością 30 minut i zapewnia dogodny dojazd do Term Maltańskich. Na linii można się przejechać Jelczem 043 Caro, Ikarusem 280, Jelczem PR110, DAFem MB200 lub Ikarusem 260. W pierwszej części sezonu kursowały dwa wozy, obecnie każdego dnia kursują trzy brygady. Dokładny przebieg trasy linii nr 100 jest następujący: GAJOWA – Sienkiewicza – Mickiewicza – Zwierzyniecka – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Plac Wolności – 3 Maja – Ratajczaka – Kościuszki – Krakowska – Kazimierza Wielkiego – Most św. Rocha – Piotrowo – Berdychowo – Jana Pawła II – RONDO ŚRÓDKA – Warszawska – św. Michała – Warszawska – Osiedle Maltańskie – Krańcowa – MALTA NOWE ZOO – Krańcowa – Osiedle Maltańskie – Warszawska – św. Michała – Warszawska – RONDO ŚRÓDKA – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Wolnica – Solna – al. Niepodległości – Libelta – Roosevelta – Słowackiego – Mickiewicza – Zwierzyniecka – GAJOWA.



Tabor setki jest mocno zróżnicowany. Obok ogórka można tu spotkać jelicza PR110 1383, DAFa MB200 1934, ikarusy (260.04 1735, 180.26 1545) czy nawet neoplany. Zdarza się też, że po awarii na trasie kurs podejmuje niskopodłogowa rezerwa (w postaci na przykład solarisa).

*fot. Bartosz M. Kaj, 17.08.2013,
Maciej Witkowski, 20.07.2013*

W przypadku linii turystycznej nr 0 i 100 cena biletu jednorazowego normalnego wynosi 4 zł, natomiast ulgowy do 16 roku życia to wydatek rzędu 3 zł. Dla rodzin przygotowano specjalną ofertę, czyli tzw. bilet rodzinny za 12 zł, który upoważnia do jednorazowego przejazdu liniami turystycznymi 0 i 100 na całej trasie oraz do zwiedzania Muzeum Komunikacji. Może z niego skorzystać do 5 osób, w tym maksymalnie 2 osoby dorosłe. Bilety do nabycia w pojeździe u konduktorów z KMPS. W przypadku kolejki Maltanka, bilety można kupić w kasach na stacji zarówno początkowej jak i końcowej. Przejazd w jedną stronę dla osoby dorosłej to koszt 6 złotych, dla dziecka w wieku do 16 roku życia to 4 złote. Istnieje również możliwość zakupu biletu rodzinnego za 18 złotych.

Zabytkowym tramwajem, autobusem oraz wąskotorową koleją będzie można się przejechać do 29 września. Nie należy tego jednak odkładać na później i już teraz skorzystać z tej oferty!

Krótką historią wędrówki tramwajów pod ziemię Tramwaj bezkolizyjny wczoraj i dziś

Karol Tyszka

Już w XIX wieku miasta w Europie i w Ameryce Północnej rozrosły się do tego stopnia, że konieczne stało się posegregowanie ruchu na różnych poziomach, gdyż poszczególne potoki przestawały się mieścić na jednej płaszczyźnie. W 1830 roku wybudowano pierwszy tunel kolejowy pod miastem – łączył on nowo wybudowane linie kolejowe w Liverpoolu w Wielkiej Brytanii z tamtejszym portem, ale przewożono nim tylko towary. Tylko cztery lata później wybudowano Murray Hill Tunnel w Nowym Jorku, którym także dowożono towary. Natomiast w 1863 roku – czyli dokładnie 150 lat temu – otwarto w Londynie pierwszą linię podziemnej kolei pasażerskiej.

Przez drugą połowę XIX i pierwsze dwie dekady XX wieku rozwój wielu miast europejskich i północnoamerykańskich szedł w parze z rozwojem ich sieci tramwajowych. Choć rozwijały się one na powierzchni ziemi – niekiedy obok sieci metra – powoli przestało brakować dla nich miejsca na ulicach, wraz z przyrostem liczby innych pojazdów. W 1897 roku wybudowano więc dla tramwajów pierwszy na świecie tunel – pod wiecznie zakorkowaną Tremont Street w centrum Bostonu. W 1906 natomiast otwarto, łączący obie połowy sieci tramwajowej w Londynie, tunel pod ulicą Kingsway. Jednakże na kontynencie europejskim było to wówczas rozwiązanie jedyne w swoim rodzaju – wszędzie indziej kontynuowano ekspansję tramwajów na powierzchni. W Londynie zaś jeszcze w latach 30. XX wieku, zdecydowano się na stopniowe zastępowanie tramwajów trolejbusami, kontynuując jednocześnie ekspansję sieci metra.

W Stanach Zjednoczonych historia potoczyła się nieco inaczej. Już w 1908 roku z taśmy produkcyjnej fabryki Henry'ego Forda w Detroit zjechał pierwszy samochód oznaczony jako Model „T”. Do 1927 roku wyprodukowano 15 milionów egzemplarzy tego pojazdu. USA zalewały tanie, dostępne dla niemalże każdego samochody, które zaczęły dość poważnie konkurować o przestrzeń uliczną z tramwajami, nawet na szerokich alejach centrów tamtejszych miast. Dla większości sieci tramwajowych oznaczało to powolną likwidację coraz to większych odcinków – często zastępowanych „prawdziwym” metrem. Inne natomiast zdecydowały się na bardziej racjonalne rozwiązanie – wybudowanie tuneli pod najbardziej obłożonymi ulicami. Rozwiązanie to było bardziej zasadne, ze względu na napęd elektryczny tramwajów, który umożliwiał im pokonywanie stromych podjazdów na krańcach odcinków podziemnych, a także zapewniał komfortowe warunki podróży, eliminując problem bardzo uciążliwych pod ziemią spalin.

Takie tunele powstały na początku XX wieku w Filadelfii (1906 r.) i w Newark (1935 r.). W Chicago niektóre tramwaje i pociągi podmiejskie (w tym słynny Chicago & North Shore Electroliner, potrafiący osiągnąć ponad 200 km/h) przerzucono na sieć wiaduktów znajdujących się ponad ulicami centrum – dzisiaj stanowią one centralną część tamtejszej sieci metra. W San Francisco i w Pittsburghu wybudowano natomiast tunele pod

wzgórzami dzielącymi poszczególne dzielnice od centrum. Co ciekawe, wszystkie w/w sieci przetrwały do dziś – w odróżnieniu od znacznej większości klasycznych sieci tramwajowych w USA.

W Europie Zachodniej tunele tramwajowe na dobre rozpoczęto budować w latach 60. i 70. Większość krajów dość znacznie wzbogaciła się w latach 50. i 60., co spowodowało znaczny wzrost liczby samochodów. W głowach polityków, architektów i urbanistów królował natomiast modernizm, nakazujący traktowanie transportu indywidualnego jako środka transportu przyszłości. Podczas gdy w Stanach Zjednoczonych i we Francji modernizm doprowadził do niemal całkowitego wyginięcia tramwajów jako środka transportu, w Niemczech zdecydowano się na świadome usunięcie go z drogi przeznaczonej dla samochodów. Wraz z wybudowaniem szerokich, często bezkolizyjnych arterii drogowych, komunikację szynową zaczęto spychać pod ziemię. Podczas gdy metropolie bawarskie (Monachium i Norymberga) pokusiły się na stworzenie sieci „pełnoprawnego” metra, inne niemieckie miasta (m.in. Hanower, Stuttgart, Bielefeld, Ludwigshafen, Frankfurt nad Menem), a także Wiedeń, Bruksela czy Antwerpia zdecydowały się na przesunięcie linii tramwajowych o jeden poziom w dół. Podczas, gdy w Brukseli i Antwerpii czyniono tak z myślą o późniejszym wykorzystaniu tuneli przez metro wraz z rozwojem miasta i przyrostem popytu na komunikację miejską, w Niemczech myślaro o tym rozwiązaniu raczej jako o końcowej formie rozwoju sieci tramwajowej w danym mieście. Sieciom, którym dobudowano odcinki podziemne, nadano nawet nową nazwę – „Stadtbahn”, czyli „kolej miejska” – w odróżnieniu od „Strassenbahn”, czyli – w dosłownym tłumaczeniu – „kolej uliczna”. Koncepcja kolei miejskiej znacznie przyspieszyła także rozwój pojazdów tramwajowych. Pociągi złożone z wagonów dwuosioowych nie bardzo pasowały do obrazu



Londyn. Dawny portal tunelu tramwajowego pod Kingsway. Dziś używany jest jako punkt wstrzykiwania betonu by ustabilizować grunt dla będącego w budowie innego tunelu, linii Crossrail.

fol. Karol Tyszka, 6.08.2013

nowoczesnej sieci tramwajowej, która aspirowała wręcz do bycia metrem. Dlatego też zaczęto projektować wagony przegubowe, sześćoosiowe i dłuższe. W Niemczech zdecydowano też, że w celu skrócenia czasu obsługi stacji podziemnych, pasażerowie powinni móc wchodzić do wagonów bez pokonywania stopni. Jako, że wówczas tramwaje niskopodłogowe były jeszcze dopiero co najwyżej pomysłami w głowach inżynierów, zdecydowano się na skopiowanie rozwiązania znanego z sieci metra. Na stacjach podziemnych wybudowano wysokie perony. Podczas gdy we Frankfurcie nad Menem większość przystanków, konwertowanej wówczas na kolej miejską sieci kolejek podmiejskich („Lokalbahnen”), posiadała już wysokie perony, w innych miastach w pojazdach wybudowano elektrycznie składające się schodki, które umożliwiały także wejście do nich z poziomu ulicy. Jedynie w Kassel i Ludwigshafen zdecydowano się na wybudowanie stacji kolejki miejskiej na poziomie tylko nieco wyższym niż normalny krawężnik.

Dopiero w latach 80. niektóre projekty kolei miejskiej zaczęły osiągać nieco niezdrowe rozmiary – głównie ze względu na wybujałe ambicje lokalnych polityków. W Stuttgarcie pierwszy tunel tramwajowy zrealizowano w 1972 roku – już wtedy podjęto decyzję o kompletnym przestawieniu sieci tramwajowej z rozstawu szyn 1000 mm na 1435 mm; oraz o poszerzeniu skrajni do 2,65 m, przy zastosowaniu wysokich peronów. Projekt ten dopiero niedawno został ukończony. Lecz mimo, że budowa sieci kolei miejskiej zajęła Stuttgartowi nieco ponad 40 lat, to dzięki temu miasto zyskało środek transportu, który jest szybszy i pojemniejszy od normalnego tramwaju – zapewne za cenę mniejszą niż budowa sieci konwencjonalnego metra.

Kompletną klapą zakończyła się natomiast próba budowy kolei miejskiej w belgijskim Charleroi. Pod koniec lat 60. rozpoczęto tu budowę pierwszego odcinka tunelu, w który zamierzano wprowadzić ruch gęstej wówczas sieci tramwajów podmiejskich („Vicinales”). Niestety – sieć tramwajów podmiejskich wokół miasta zaczęła związać się szybciej niż przewidywano, co przekładało się na zmniejszające się potoki pasażerów korzystających z sieci. To, oraz dodatkowe zawirowania polityczne spowodowały, że niektórych linii nie otwarto dla ruchu pasażerskiego pomimo tego, że zostały one wybudowane i w pełni wyposażone we wszystkie potrzebne elementy infrastruktury. Ponadto miasto okazało się być zbyt małe na taką sieć – posiadające 200 tys. mieszkańców Charleroi jest jednym z mniejszych miast, które zdecydowało się na budowę tuneli tramwajowych. Postępująca likwidacja zakładów metalurgicznych w mieście także przyczyniła się do zmniejszenia liczby pasażerów. Z tych względów do niedawna sieć była czynna tylko do 20:00, a na liniach obowiązywała częstotliwość półgodzinna, co ze skomplikowanego systemu tuneli czyniło istny symbol megalomanii.

Trzecim ważnym przykładem przerostu formy nad treścią jest Zagłębie Ruhry, gdzie już od lat 70. planowano wybudowanie ogromnej sieci kolei miejskiej, mającej opleść wszystkie miasta i osiedla tej gigantycznej aglomeracji. Ustanowiono dla tej sieci standardy – podobnie jak w Stuttgarcie miały po niej kursować sześćoosiowe wagony przegubowe o rozstawie kół 1435 mm, przystosowane do obsługi



Charleroi. Duża część tras tramwajowych została tu poprowadzona bezkolizyjnie – tunelami lub wiaduktami. Na zdjęciu górnym: stacja Parc – wówczas funkcjonująca jako przystanek końcowy z powodu prac prowadzonych między przystankami Parc i Sud. Na zdjęciu dolnym: widok ze stacji Beaux-Arts na rozgałęzienie w kierunku Sud i Anderlues, tramwaj linii 54 skręca w stronę Sud. Zakończenie wspomnianych prac pozwoliło na „domknięcie” ringu wokół centrum, po czym (w 2012 r.) dokonano reorganizacji komunikacji tramwajowej. Pięć linii (54, 55, 84, 88 i 89) zastąpiono trzema (M1, M2 i M3). Czwartą linię (M4 do Soleilmont) uruchomiono w czerwcu 2013 r. Charleroi to jedno z mniejszych miast z siecią tuneli tramwajowych, przykład megalomanii i przerostu infrastruktury nad potrzebami przewozowymi.

*fot. 2 * Tomasz Gieżyński, 15.03.2008*

wysokich jak i niskich peronów. W odróżnieniu od Stuttgartu, zdecydowano się jednak na zastosowanie bardziej kompatybilnej z klasycznymi tramwajami szerokości wagonów 2,40 m. Spowodowane to było chęcią wykorzystania możliwie wielu istniejących odcinków sieci tramwajowych. Niestety – także i tutaj nie udało się osiągnąć zamierzonego celu. W efekcie wybudowano w każdym większym mieście Zagłębia co najmniej jeden tunel o kompletnie innych parametrach niż istniejące np. w Essen, Muelheim czy Bochum sieci wąskotorowe. To, co miało być spójną siecią jest zbiorem pojedynczych tuneli, gdzie częstotliwości kursowania w weekendy dochodzą – np.



Bruksela. Na górnym zdjęciu: stacja Lemonnier. Na dolnym: widok ze stacji Lemonnier w kierunku południowym. Lemonnier to węzłowa stacja zlokalizowana w tunelu. Czterotorowy odcinek pełni także funkcję torów postojowych – ze względu na układ przelotek możliwe jest wykorzystanie torów skrajnych dla wagonów rezerwowych. Drugi tor od lewej prowadzi w lewo, w kierunku północno-zachodnim (aktualnie: linia 51 do Heysel i 82 do Berchem-Sainte-Agathe) – za rozjazdem znajdują się perony stacji. W relacji północ-południe kursują linie 3 i 4. Na odcinku Gare du Nord – Albert trasa nosi marketingową (i handlową) nazwę „premetra”. W rzeczywistości „premetro” w Brukseli to nic innego jak tramwaj poprowadzony po prostu pod ziemią. Dowodem tego, że to fragment typowej sieci tramwajowej mogą być jednopoziomowe przejścia przez tory, widoczne właśnie na Lemonnier.

*fol. 2 * Tomasz Gieżyński, 12.03.2008*

w Duisburgu – do oszałamiającej wartości 30 minut. Stały się one ponadto kamieniem u szyi podupadających finansowo w wyniku przemian strukturalnych miast Zagłębia. Rząd federalny chętnie dopłacał do budowy tuneli, jednak nie jest zainteresowany partycypowaniem w kosztach ich utrzymania. Wiele miast stoi obecnie przed koniecznością wymiany starzejących się systemów sterowania ruchem i wykonania drogich remontów stacji podziemnych.

Doświadczenia niemieckie i amerykańskie pokazują, że tunel tramwajowy staje się dla sieci tramwajowej jej



Stuttgart. Miasto konsekwentnie modernizuje sieć tramwajową. Przez lata kolejne odcinki sieci przebudowywane były z rozstawu szyn 1000 mm na 1435 mm, wraz z dopasowaniem do skrajni dla taboru o szerokości 2,65 m. Dzięki konsekwentnym modernizacjom miasto zyskało środek transportu szybszy i pojemniejszy od zwykłego tramwaju. Na zdjęciu górnym: wagon w tunelu na stacji Hauptbahnhof. Na dolnym: wlot do tunelu na stacji Bopser. Widoczna na zdjęciu trzecia szyna nie jest używana, a w wielu miejscach rozebrana – na tym odcinku od 20 lat i tak służyła wyłącznie jako dojazd techniczny do warsztatów Möhringen.


*fol. 2 * Tomasz Gieżyński, 2.06.2013*


wyznacznikiem. Gdy jest źle przemyślany – zbyt wiele kosztuje, jest wybudowany w złym miejscu lub po prostu nie podróżuje nim zbyt wielu ludzi – staje się on wielkim problemem finansowym i wizerunkowym dla miasta. Jednakże gdy system tuneli i tras bezkolizyjnych zostaje dobrze przemyślany – jak m. in. w Hanowerze, Stuttgarcie czy Bremie (gdzie istnieje kilka odcinków szybkiego tramwaju na powierzchni) – staje się on nieodzownym elementem tkanki miasta, bez którego większość jego mieszkańców nie wyobraża sobie jego funkcjonowania. W wielu przypadkach (np. Newark, USA) staje się on jedynym powodem dla zachowania sieci tramwajowej, która potem odżywa i jest przedłużana. Dlatego – jak przy każdej większej inwestycji – warto przed wbiciem pierwszej łopaty dobrze się zastanowić, czy dana modernizacja jest naprawdę potrzebna.



Nowinki z Pyrogradu


opr. Marcin Jurczak

TABOR

 **Bety nr 14 i 15.** W nocy z 24 na 25 kwietnia przywieziono czternastą Betę o numerze 428. 30 kwietnia wagon został odebrany, pierwszy kurs z pasażerami wykonał 3 maja na linii 15/5. Wagon 428 odróżnia się od poprzednich diodowymi światłami pozycyjnymi z przodu pojazdu. W nocy z 26 na 27 czerwca przywieziono kolejną Betę, czyli wagon 429. Piętnasta Beta (też z „diodami”) zadebiutowała 2 lipca na linii 15/8.


 **Tramwajów coraz mniej.** W związku ze skromnymi częstotliwościami wakacyjnymi uruchomienie tramwajowe w lipcu spadło do historycznie niskiego poziomu 107 pociągów. Na trasy wyjeżdżała zatem mniej niż połowa posiadanego taboru – 31 % *stopiątek* z Głogowskiej (32 ze 104 wagonów), 28 % *stopiątek* z Fortecznej (22 z 80) i 50 % *helmutów* (25 z 50, w tym 3 wozy na N21). Nieco lepiej wyglądało uruchomienie wozów NF, wynoszące od 57 % (8 z 14) w przypadku Combino, przez 60 % (27 z 45 Tramino i 6 z 10 tatr) do 71 % (10 z 14 Bet). Solarisy kursowały na liniach 5, 6, 10, 12, 14, 15, 16, Combino: 2, 8 i 9, Tatry: 6 i 18, a Bety: 4, 7 i 17. Tym samym na każdej z linii tramwajowych dziennych występowały co najmniej dwie brygady niskopodłogowe (a na większości trzy lub cztery). Jeszcze niższe uruchomienie (106 pociągów) odnotowano po rozpoczęciu remontu na rondzie Starołęka w dniu 9 lipca 2013 r.


  **PEKA coraz bliżej.** W pierwszej połowie czerwca instalację (okablowanie) pod czytniki kart PEKA założone miały już następujące autobusy i tramwaje (dla 105Na podano tylko numer pierwszego wagonu): 1101-1116, 1119, 1122-1123, 1128-1129, 1604-1605, 1607-1611, 1614-1629, 1814-1861, 108, 112, 116, 126, 128, 134, 136, 138, 142, 148, 156, 162, 172, 190, 206, 212, 220, 230, 242, 244, 250, 252, 254, 256, 260, 262, 264, 270, 276, 282, 288, 306, 318, 320, 332 i 334, 701. Według stanu na początek sierpnia do listy wyposażonych w okablowanie tramwajów dołączyły 86, 98, 106, 114, 118, 130, 140, 148, 158, 174, 238, 246, 248, 280, 290, 302, 304, 308, 310, 312, 314, 316, 322, 324, 326, 328, 330. Wśród autobusów okablowania nie dostały dotychczas: 1051-1060, 1215-1221, 1265-1270, 1401, 1402-1408, 1450-1458, 1493, 1553-1554, 1601-1603, 1640-1642, 1646, 1649, 1756, 1801-1808, 1890, 1990. Mając w perspektywie dostawy nowych autobusów spodziewać się należy że zaplanowane do wycofania pojazdy instalacji nie otrzymają. Spotkać to może serie NL202 (10xx), NG312 (12xx), M121M (1551) czy N4021td (173x).


 **Perypetie wozów nietypowych.** Wagon 685 i 694 dzielnie walczą bez stałego przydziału, 615 z kolei realizuje się między innymi jako wagon szkoleniowy. Wagon 805 w dalszym ciągu parkuje na terenie otwartym (tor 28) zajezdni Franowo. 17 sierpnia podczas obsługi linii turystycznej awarii nastawnika uległ skład 602+456. 102N w zastępstwie obsługiwał


zerówkę, a 102Na odpoczywał na Fortecznej – wraca na trasy w dniu 1.09 (linia 0). Skład 105N kursował w wakacje m.in. na linii 16.

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

 **Ograniczenia małe i duże.** W dniach 17-24 maja obowiązywało ograniczenie do 30 km/h na Moście Bolesława Chrobrego. Z dniem 20 sierpnia, po wielu miesiącach wielokrotnie przerywanych prac, zniesiono ograniczenie prędkości do 20 km/h dla tramwajów na ul. Pułaskiego (od ul. Cichej do ul. Armii Poznań). Tym samym za wyjątkiem „piątek” tramwaje najbardziej powinny zwalniać w tych miejscach, gdzie obowiązuje ograniczenie do 10 km/h (wjazd na budowę PST, Poznańska pod wiaduktem, łuki przy Marcinkowskiego i przy Kupcu Poznańskim, rondo Żegrze). Po dwóch (!) wykolejeniach wagonów RT6N1 w dniu 4 lipca, na odcinku od przystanku Polanka do przejścia dla pieszych na wysokości Orlego Gniazda wprowadzono w obu kierunkach ograniczenie do 20 km/h.

 **Grillowanie z N22.** Z okazji Wielkiego Grillowania UAM w nocy z 8 na 9 oraz z 9 na 10 maja uruchomiono po dwa pociągi dodatkowej linii tramwajowej nr N22, po trasie Os. Sobieskiego – Fredry – Marcinkowskiego – Fredry – Os. Sobieskiego, wzmacniając tym samym linię N21. Na linię dodatkową wystawiono wagony z Fortecznej (dwie Bety), oznaczone jako brygady 3 i 4. Ze względu na dużą frekwencję, drugiej nocy obsługę wzmocniono o trzeci wóz, który przysłała na trasę zajezdnia przy ul. Głogowskiej. Wielkie Grillowanie dla komunikacji miejskiej zakończyło się tak jak zwykle – awariami i dewastacjami taboru, a podobnie jak w latach ubiegłych liczba chętnych na przejazd przewyższała liczbę miejsc w wagonach.

 **Pożegnanie z jednotorem.** Z miesiąca na miesiąc coraz lepiej funkcjonował odcinek jednotorowy przy dworcu PKS. Przypomnijmy – po korektach sygnalizacji i zmianie trasy linii 18 – nie notowano tu żadnych problemów z przepustowością. W dniach 10 i 11 maja ruch na remontowanym odcinku odbywał się po obu torach. Na torze północnym (nowym) w kierunku ul. Roosevelta wprowadzono w tych dniach ograniczenie 15 km/h, na torze południowym (starym) w kierunku dworca PKS – do 20 km/h. Od niedzieli, 12 maja ruch odbywał się po nowym torze północnym. W związku z tym, że od tego momentu tramwaje poruszały się po nowym, ale jeszcze niewykończonym odcinku torów, ze względu na bezpieczeństwo pasażerów wprowadzono całkowity zakaz otwierania drzwi w tramwajach na odcinku jednotorowym. W sobotę 10 sierpnia przywrócono tramwajowy ruch dwukierunkowy, zdejmując rozjazdy nakładkowe. W dalszym ciągu obowiązuje tu ograniczenie prędkości do 15 km/h – ze względu na trwające dookoła prace budowlane.

 **64 warianty trasy.** Na ciągłe niespodzianki muszą być przygotowani w ostatnich miesiącach pasażerowie linii 64. Od dnia 14 maja korekcie poddano

kursy w kierunku Literackiej, skierowane trasą objazdową przez Arciszewskiego – Palacza – Kasprzaka – Matejki. Przyczyną była awaria wodociągowa na ul. Chociszewskiego. Na trasie objazdowej zlokalizowano dodatkowe przystanki przy ul. Palacza oraz przy ul. Kasprzaka. W dniach 17-18 lipca zmienioną trasą ponownie kursowały autobusy jadące w kierunku ul. Nad Wierzbakiem. Z powodu awarii wodociągowej na ul. Kościelnej, linie 64, 236 i 246 skierowano przez Kraszewskiego, Kościelną, Poznańską, Pułaskiego i Wielkopolską. Od dnia 5 sierpnia objazd ten funkcjonował ponownie, w związku z kolejną awarią wodociągową w tym samym miejscu.



Ograniczenia świąteczne.

W czwartek 30 maja, z okazji Bożego Ciała wprowadzono świąteczny rozkład jazdy. W dniu 31 maja (piątek) obowiązywał rozkład sobotni, za wyjątkiem linii 76 i podmiejskich ZTM, dla których standardem w takie dni jest rozkład dnia roboczego. W te dni obowiązywał tradycyjny zestaw skrótów tras (98 bez wjazdu pod Kampus UAM, zawieszenie linii 50, skrócenie linii 80 i 81). Skrócenia „marketowe” obowiązywały także 19 maja (Zielone Świątki). 14 sierpnia (środa) obowiązywał rozkład dnia roboczego, 15 sierpnia (czwartek) – rozkład dnia świątecznego z ograniczeniami „marketowymi”, 16 sierpnia (piątek) – sobotni rozkład jazdy z wyjątkiem linii 76. W sobotę (17 sierpnia) i niedzielę (18 sierpnia) tramwaje i autobusy kursowały normalnie.



Rowerzyści kontra transport publiczny.

18 maja w godzinach 12.00-17.00, zmienioną trasą kursowały autobusy linii 86. Przyczyną był wyścig kolarski organizowany na Smochowicach. Autobusy kursowały po trasie: OGRODY – ... – Dąbrowskiego – droga serwisowa wzdłuż ul. Dąbrowskiego (tzw. dawna Dąbrowskiego od wiaduktu na Smochowicach) – Leśnowolska – Sianowska – Słupska – Dąbrowskiego – ... – KIEKRZ. 25 maja na zmienioną trasę skierowano autobusy sucholeskie – z powodu wyścigu kolarskiego ulicami Bogusławskiego, Alejową, Meteorytową, Morasko, Meteorytową i Leśną. Zmienioną trasą kursowały autobusy linii 901, 902 i 904. Tradycyjnie najwięcej zamieszania powodują duże imprezy miejskie. Z okazji imprezy LOTTO POZNAŃ TRIATHLON w dniu 4 sierpnia całkowicie (!) zamknięto trasę tramwajową do Miłostowa uruchamiając autobus za tramwaj, zawieszono także (do godz. 15.00) kursowanie Maltanki. Mieszkańcy os. Warszawskiego korzystać mogli z autobusów za tramwaj linii T8, kursujących ze Śródki do Miłostowa, ale co ciekawe – z przystankami wyłącznie (!) w kierunku centrum. Ruch odbywał się tu dwukierunkowo północną jezdnią, a umieszczenie na pasie rozdziału przystanków tymczasowych uznano za niebezpieczne dla pasażerów i zawodników. Ze względów bezpieczeństwa wyłączono z ruchu także przystanki tramwajowe Baraniaka. Zmienionymi trasami kursowały autobusy linii 52, 55, 66 i 84, uruchomiono także linię D w relacji Mogileńska – Pusta – Ziemowita – Leszka. *Setka* do godz. 15.00 kursowała skróconą trasą do ronda Śródka.



Dodatki do Strzeszynka.

W dniach 28 i 29 maja uruchomiono linię autobusową nr 95 BIS, na trasie Ogrody – Gołęcin – Strzeszynek. Obsługę na tej linii zapewniły wozy wycofane z 616/6 i 616/5 – z Górczyna skierowane na Ogrody i do obsługi łącznie czterech kursów (18.00, 18.30, 19.05, 19.25). Odwozy

ze Strzeszynka realizowano w godzinach późnowieczornych, poprzez wydłużenie brygad 64/3 (po drodze wymiana wozu na 18m), 64/8, 91/6 i 86/2, które zrealizowały kursy po trasie Strzeszynek – Koszalińska – Gołęcińska – Wojska Polskiego – Niestachowska – Żeromskiego – Dąbrowskiego – Roosevelta – Rondo Kaponiera. Przyczyną zmian był Enter Music Festiwal. Jako ciekawostkę uznać należy zalecenie, by linię 95 bis obsługiwały wozy z monitoringiem, „celem przekazania do ZTM nagrań mających na celu dokonanie analizy wykorzystania autobusów”.



Remont torowiska I – Miłostowo.

Realizowane są kolejne prace torowe zaplanowane na ten rok. W dniach 3-12 czerwca prowadzono prace torowe na pętli Miłostowo. Przejedny był w tym czasie tylko tor zewnętrzny – wyprzedzanie na pętli odbywało





MPK „na piątek”


23 maja 2013 r. wprowadzono ograniczenie prędkości do 5 km/h dla tramwajów skręcających z mostu Teatralnego w kierunku ul. Poznańskiej. Od 14 czerwca „w związku z bardzo złym stanem technicznym nawierzchni torowej” wprowadzono ograniczenie do 5 km/h na całym węźle Most Teatralny. Zgodnie z obwieszczeniem Działu Inżynierii Ruchu, redukcja prędkości obejmuje cały węzeł ograniczony rozjazdami najazdowymi i zjazdowymi, choć znaki na sieci powieszono nieco inaczej – umieszczając wewnątrz „strefy 5” także po kilkadziesiąt metrów toru z każdej strony skrzyżowania. Od 11 maja wprowadzono ograniczenie do 5 km/h dla tramwajów skręcających ze Starołęckiej w stronę GTR, 14 czerwca: na ul. Górna Wilda w kierunku centrum – na odcinku od ul. Różanej do końca przystanku tramwajowego Różana. Ograniczenie do 5 km/h obowiązywało na odcinku jednotorowym przy PKS (oba rozjazdy nakładkowe), „piątka” od kilku miesięcy straszy także przy skrócie z Gwarnej w ul. Św. Marcin. Za wyjątkiem ul. Górna Wilda i ronda Starołęka (po wykonaniu prac torowych) i Matyi (zdjęte nakładki) wszystkie wspomniane ograniczenia obowiązują do dziś. Jak wiadomo, pokonywanie łuku z taką prędkością wagonami generacji 105N i pochodnymi w wersjach deptanych jest technicznie nieosiągalne, a utrzymanie prędkości 5 km/h także innymi typami wagonów nierzadko bywa niewskazane, chociażby ze względów praktycznych.


fot. Marcin Jurczak, 16.07.2013


się przez wjazd na tor wewnętrzny i wycofanie na przystanek dla wysiadających. W tych dniach rezerwy czynnej nie uruchamiano.

 **GT na Hlonda.** W związku z organizacją imprezy GRAN TURISMO POLONIA, na ulicy abpa Hlonda, w dniu 30 czerwca objazdem (przez Smolną, Główną i Zawady) kursowały autobusy linii 78.

 **Lato w komunikacji.** W poniedziałek, 1 lipca wprowadzono letnią organizację ruchu. Tramwaje kursowały w dni robocze co 15 minut (po 19.00 co 20 minut), w soboty i dni świąteczne co 20 minut (w święta do 10.00 – co 30 minut). Równolegle zawieszono linie 3, 11 i 25, aby zapewnić cywilizowaną obsługę komunikacyjną mieszkańcom Łazarza, na ul. Głogowską wróciły tramwaje linii 18, gdzie kursowały wraz z czternastką w zmienionej na wakacje relacji (Os. Sobieskiego – Żeromskiego – Bałtyk – Zajezdnia Głogowska). Na liniach autobusowych ruch odbywał się także według rozkładu letniego – co 15 minut dla linii najważniejszych, bez kursów szkolnych na liniach 60, 89 i 94 i przy zwieszeniu linii 47. Podobnie jak w latach ubiegłych, uruchomiono dodatkowe sezonowe wozy na linii 95, a linię 46 przedłużono do Strzeszyna (siedem dni w tygodniu od 9 do 19, w dni wolne wozami przegubowymi).

 **Remont torowiska II – ul. Górna Wilda.** W dniach 22 czerwca – 8 lipca prowadzono prace torowe na ul. Górna Wilda, na odcinku od ul. Niedziałkowskiego do węzła Rynek Wildecki (obok szyn wymieniono tam rozjazdy). Z tej okazji objazdami przez ul. Królowej Jadwigi i Wierzbicę kursowały linie tramwajowe nr 2, 9 i 18 (do czasu wakacyjnego zawieszenia). Pierwotnie zakończenie prac planowano na 5 lipca, ostatecznie tramwaje wróciły na ul. Górna Wilda od wtorku 9 lipca (remont przedłużono).

 **Remont torowiska III – Rondo Starołęka.** Od dnia 9 lipca prowadzono prace przy wymianie zwrotnic na rondzie Starołęka – od strony południowej. W związku z tym, zmiany tras objęły pięć linii tramwajowych, cztery z nich skrócono do Ronda Starołęka. Linie 4, 5, 12 i 17 dojeżdżały do ronda stałymi trasami, a następnie wracały przez GTR (4, 12) lub DTR (5, 17). Piętnastkę wydłużono z ronda Starołęka do Traugutta, a nawrót odbywał się przez zajezdnię Madalińskiego. Na ul. Starołęckiej kursowały wagony linii nr 23 – w tej roli zatrudniono wagony GT8ZR. Tramwaje z ronda Starołęka wycofywały się przez pętlę Stomil. Linie wróciły na swoje stare trasy od 19 lipca.

 **Remont torowiska IV – ul. 28 Czerwca.** Tego samego dnia (19 lipca) zamknięto dla ruchu tramwajowego ul. 28 Czerwca 1956 r. pomiędzy Pamiątkową a Wybickiego. Dziewiątkę skierowano do Rynku Wildeckiego (nawrót po zewnętrznym łuku), dwójkę przez Matyi, Głogowską i Hetmańską, a dziesiątkę przez Głogowską i Hetmańską na Dębiec. Zmienionymi trasami kursowały także linie 71 i 243. Równocześnie uruchomiono trzy autobusy za tramwaj na trasie Traugutta – Dworzec PKS, kursujące ze średnią częstotliwością 12 minut. Remont zakończył się w poniedziałek 29 lipca. To nie koniec prac na Wildzie – kolejne prace prowadzono na ul. Jana Pawła II, węzle Dworzec PKS, rozpoczęto także remont na ul. Wierzbicę.

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: Robert Bartkowiak, Tomasz Gieżyński,
Jan Goslewski, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska


SKŁAD: Marcin Jurczak

NAKLAD: 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.

ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

 **Nową trasą, ale rządziej.** „Od 1 września komunikacja miejska w Poznaniu będzie funkcjonowała w nowym, wyższym standardzie” – poinformował ZTM. 1 września otwarte zostanie przedłużenie PST do Dworca Zachodniego, tramwaje wrócą także na Junikowo. Szczegółowo o zmianach napiszemy w kolejnym wydaniu, w tym miejscu koniecznie należy jednak wspomnieć o zmniejszeniu częstotliwości kursowania komunikacji tramwajowej. Od września tramwaje w szczycie porannym kursować będą (jak zwykle w rozkładzie zimowym) co 10 minut. Bez zmian pozostanie „dwunastominutowka” w międzyszczytce, nowością (na okres wrzesień-grudzień) jest likwidacja szczytu popołudniowego i obniżenie częstotliwości kursowania tramwajów po południu w dni robocze z 10 do 12 minut. Likwidacji ulega także szczyt sobotni – przez całą sobotę tramwaje będą kursować co 20 minut (dotychczas od 9 do 15 kursowały co kwadrans).



Zastępcze Bety na piątce

1 maja na prawoskręcie z ul. Starołęckiej w kierunku GTR wykoleił się wagon 531. Dzień później w tym samym miejscu wytramwajeniu uległ 515. Z dniem 11 maja wycofano z tego łuku wszystkie sześcioksiowe wagony niskopodłogowe, dla pozostałych typów wprowadzając ograniczenie do 5 km/h. Z tej okazji na traminowej linii 5 kursowały Bety. Po serii wykolejeń, ostatecznie zniszczone zwrotnice wymieniono w lipcu.

foto. Bartosz M. Kaj, 22.05.2013