

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 9 (34)
6 maja 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Częstochowa

Z MPK Częstochowa do Jaskrowa

1 maja w Częstochowie wprowadzono – obok miejskich, podmiejskich i nocnych – nową kategorię linii komunikacyjnych – „do Jaskrowa”. Do nowej grupy zaliczają się linie w ilości... jednej: o numerze 30. Historia ta początek swój bierze jednak dokładnie 10 lat wcześniej, gdy MZK postanowiło zafundować prywatnej firmie obsługującej gminę Mstów niezbyt uczciwą konkurencję w postaci przedłużenia linii 20 do miejscowości Jaskrów. 20-tka jeździła w charakterze linii miejskiej; odpowiednio niska była oczywiście i cena biletu. Podobnie uczyniono zresztą z liniami 22 i 30.

Nadeszły jednak czasy kryzysu finansowego (1999–2001) i za kursowanie linii „ciutzamiejskich” MPK, już po przekształceniu w spółkę z o.o., zażyło sobie kasowania biletów według taryfy podmiejskiej, jak również dotacji od zainteresowanych gmin, a przeciwieństwo takiej dotacji była powodem likwidacji linii 57 i przejęcia obsługi gminy Mstów przez przewoźnika prywatnego. Rzeczona gmina w przeciwieństwie do pozostałych oświadczyła, że pała wielką miłością do dość rzetelnego częstochowskiego PKS-u, który w międzyczasie

przejął obsługę linii M od przewoźnika prywatnego. Stwierdzono wtedy, że istnienie siedemnastki, która również w międzyczasie wyparła 20, jest jej całkowicie obojętne. Dlatego też wraz z lipcową reformą przewidywana dla Jaskrowa 30-tka dotarła jedynie do pętli przy ulicy Batalionów Chłopskich. Mieszkańcy wsi mocno zaprotestowali – odbyły się marsze, wysłano petycje. Gmina pozostała jednak przy swoim stanowisku, a trzeba wiedzieć, że o losie częstochowskich linii podmiejskich decydują (i finansują) właśnie gminy – wyjątkiem jest linia 63, na której swą śmiertcionośną łapę położyło poznańskie Biuro Inżynierii Transportu. I oto początek majowego weekendu przynosi zaskakujący kompromis – linia 30 dotrze do Jaskrowa, ale sfinansują ją pasażerowie, płacąc za bilet 3,40 zł (przy cenie 2,00 zł biletu miejskiego i 3,00 zł – podmiejskiego).

Nowa kategoria nie jest wymysłem na potrzeby niniejszego artykułu – tak właśnie klasyfikuje tę linię najnowszy cennik biletów MPK Częstochowa dostępny pod adresem <http://www.mpk.czest.pl/taryfa.html>. Warto dodać, że bilety na sporny odcinek trasy będą dostępne jedynie u kierowców. Bilety okresowe, obejmujące swą ważnością Jaskrów, określono różnie – jedne będą od tradycyjnych droższe, inne nie.

Rafał Lamch



Autobusy z PKM Katowice i PKM Sosnowiec blokujące główne wejście do biurowca WPK Katowice w Katowicach. Fot. Jakub Jackiewicz, 03.04.2003 r.

GOP

GOP krainą strajków?

Od kilkunastu lat tradycją stało się w GOP-ie, że początek roku upływa pod znakiem wszelkiej maści protestów, strajków i innych tego typu działań związanych z permanentnym niedoborem funduszy na komunikację publiczną oraz niewłaściwym wydaniem tych posiadanych. Protestują oczywiście związki zawodowe, a adresatem jest najczęściej KZK GOP, czasami również inne instytucje.

Tegoroczne protesty rozpoczęły się w połowie lutego – wówczas bowiem sejmik województwa śląskiego uchwalił swój budżet. Jedną z pozycji tego budżetu stanowią wydatki na „dofinansowanie komunikacji ponadlokalnej” – od 2000 roku wydatki te mają pokrywać koszty integracji komunikacji tramwajowej z autobusową, a od zeszłego roku również z kolejową. Za te pieniądze KZK GOP, czyli organizator komunikacji miejskiej w aglomeracji, powinien między innymi zoptymalizować sieć komunikacyjną tak, aby wyeliminować zbędne połączenia autobusowe dublujące się z liniami tramwajowymi i kolejowymi. Niestety, jak wszyscy dobrze wiedzą, w tej sprawie KZK GOP nie robi kompletnie nic, z roku na rok zmniejszając ilość kursów tramwajów oraz skracając tabor. Radni sejmiku zdecydowali się na przekazanie w tym roku 8 mln zł na tę rzekomą „integrację”, co spotkało się natychmiast z protestami związków zawodowych. Zaczęto straszyć poważnymi konsekwencjami w postaci podwyżek cen biletów, ograniczaniem ulg taryfowych, likwidacją wielu kursów tramwajów i autobusów.

21 lutego 2003 r. związkowcy z „Solidarności” zorganizowali Regionalny dzień protestu – wzięli w nim udział przede wszystkim kolejarze i hutnicy, ale skutki dotknęły komunikację miejską, gdyż blokowane było wiele ulic i skrzyżowań w całym regionie. 7 marca 2003 r. miał miejsce kolejny epizod akcji protestacyjnej – w sali konferencyjnej biurowca przy ulicy Wita Stwosza 31 w Katowicach, gdzie siedzibę ma KZK GOP (biurowiec należy do WPK Katowice), odbyła się debata. Wzięli w niej udział związkowcy, a także przedstawiciele zarządu województwa i organizator komunikacji. Ostry spór dotyczył ogłoszenia przetargów na prowadzenie linii autobusowych w Katowicach i Sosnowcu. Protestujący domagali się ich odwołania, by komunikacja pozostała w gestii dotychczasowego przewoźnika.

Rzeczywiście w lutym i w marcu KZK GOP ogłosił w kilku pakietach przetargi na większość linii obsługiwanych obecnie przez PKM Katowice. Żadnego

przetargu na linie PKM Sosnowiec jednak nie było – tutaj związkowcy nieco przesadzili. Protestujący, a także dyrekcje PKM Katowice i PKM Sosnowiec twierdzą, że mają stary tabor, a także nieukończoną restrukturyzację przedsiębiorstw – nie mają więc żadnych szans w starciu z prywatnymi przewoźnikami i tracą linie.

Owszem, prawdą jest, że stawki za wozokilometry w przetargach organizowanych przez ZKZ GOP sięgają już czasami poniżej 2 zł za autobus krótki czy poniżej 3 zł za przegubowy. Daleko im jednak do stawek obowiązujących w MZKP Tarnowskie Góry, czy ZKKM Chrzanów. Inna sprawa, że wiele przetargów „ustawianych” jest pod określone warunki lub firmy. Jeśli organizuje się przetarg na pakiet 30 linii, gdzie trzeba postawić kilkadziesiąt autobusów (większość przegubowych), a na dodatek stawia się warunek, że autobusy te muszą być dostępne do obejrzenia przez komisję przetargową jeszcze przed ogłoszeniem wyników, to nie ma takiej siły, która by mogła spowodować, że ktokolwiek inny podstawia te autobusy niż dotychczasowy przewoźnik. Taka sytuacja miała już miejsce w Gliwicach, gdzie organizowano przetargi w zeszłym roku. Także w przetargach na kilka linii i najwyżej kilkanaście autobusów PKM-y nie są bez szans – warunki, jakie stawia się odnośnie taboru, są minimalne. Najczęściej to granica wieku, choćby rocznik 1995 – przy czym autobusy po odbudowie traktuje się jak nowe. Często wymaga się wyswietlaczy i czasami silników spełniających normę Euro. Wypełnienie tych warunków nie stanowi żadnego problemu nawet dla PKM Sosnowiec. Jedynym problemem mogą być wówczas stawki – minimalizacja kosztów u niektórych przewoźników prywatnych sięgnęła już daleko poza granicę przyzwoitości.

Postulaty odwołania przetargów w Katowicach spotkały się z natychmiastową odpowiedzią ze strony związków zawodowych, działających w PKM Gliwice. Nie poparły one swoich kolegów z Katowic i Sosnowca, twierdząc, że wszystkie firmy powinny być traktowane równo i skoro gliwicki PKM musiał przystąpić do przetargów, to i pozostałe też powinny. Przedstawiciele ZKZ GOP żądania związków skomentowali w ten sposób, że za kilka lat, po wejściu do Unii Europejskiej, przetargi i tak musiałby zostać zorganizowane, więc lepiej zrobić to teraz, kiedy nie ma jeszcze konkurencyjnych firm z zagranicy.

26 marca 2003 r. trzech pracowników reprezentujących PKM Katowice, PKM Sosnowiec i Tramwaje Śląskie rozpoczęło strajk głodowy w siedzibie PKM Sosnowiec. Postulaty oczywiście pozostały takie same – odwołanie przetargów i zaprzestanie kolejnych ograniczeń kursów. Powodem eskalacji protestu była decyzja ZKZ GOP o wprowadzeniu od 1 kwietnia ograniczeń w komunikacji (głównie tramwajowej), w tym zawieszeniu części komunikacji nocnej. W ciągu kolejnych dni liczba głodujących zwiększyła się do sześciu.

27 marca ZKZ GOP ogłosił, że w związku z ograniczeniami dotacji z samorządu wojewódzkiego, być może rozwiązana zostanie umowa z Tramwajami Śląskimi. Spotkało się to z natychmiastowym protestem prezesa TS Janusza Mikuły, który uważa, że owszem, firma jest sobie w stanie sama poradzić, lecz jedynie pod warunkiem, że trafią do niej te pieniądze, które gminy wpłacają do ZKZ GOP na komunikację tramwajową. Rozwiązanie umowy spowodowałoby oczywiście wprowadzenie z powrotem po 3 latach osobnego biletu tramwajowego.

Co dalej? 28 marca: liczba głodujących zwią-

kowców wzrosła do ośmiu osób. Pod siedzibą ZKZ GOP odbyła się pikietą w której wzięło udział ponad 80 osób. Zarząd ZKZ GOP zdecydował o przesunięciu zawieszenia kursowania niektórych autobusów nocnych z 1 na 16 kwietnia. 30 marca: Do głodujących dołącza dziewięta osoba. Dzień później jest ich już 10.

1 kwietnia: z samego rana rozpoczęła się okupacja siedziby ZKZ GOP. Cztery autobusy (Ikarusy 280.26 o numerach 213 i 172, Jelcz M11-2040 z PKM Sosnowiec, a także Ikarus 280.26-292 z PKM Katowice) oraz ponad 200 związkowców zablokowało główne wejście do biurowca WPK Katowice w którym, poza ZKZ GOP, siedzibę mają również Tramwaje Śląskie, Prokuratura Apelacyjna i Okręgowa, wydział Sądu Rejonowego i kilka innych instytucji. Do biurowca trzeba było wchodzić tylnym wejściem, pilnowanym przez portiera WPK i policjanta. W holu, a także na XXI piętrze, gdzie siedzibę ma prezes ZKZ GOP, zgromadzono siły policyjne. Blokada objęła także samą ulicę Wita Stwosza.

3 kwietnia rano grupa 10 związkowców wtargnęła do biura prezesa Jerzego Śmiałka, gdzie spędzili cały dzień. „Siedzą sobie i jedzą ciasteczka, jest im tam całkiem wygodnie” – powiedział wówczas prasie Marek F. Klimek, Główny Specjalista ds. Informacji i Promocji ZKZ GOP. Tego samego dnia grupa 100 związkowców przez chodzenie po przejściach dla pieszych zablokowała katowicki plac Wolności.

3 kwietnia wieczorem związki zawodowe doszły do porozumienia z ZKZ GOP. Zarząd firmy zgodził się na zawieszenie organizowania przetargów na linie autobusowe w Katowicach i Sosnowcu na okres 3 lat. Wspólnie ze związkami zawodowymi zadeklarował także starania o pozyskanie dodatkowych funduszy, by ograniczenia w komunikacji nie były konieczne. Porozumienie zakłada również powołanie kolejnego specjalnego zespołu, który miałby się zająć „budowaniem optymalnego systemu komunikacji publicznej w aglomeracji katowickiej” – jak twierdzi prezes ZKZ GOP Jerzy Śmiałek. W jego skład wejdą wojewoda, marszałek województwa, prezydenci miast i związkowcy. Po podpisaniu porozumienia, w nocy z czwartku na piątek, przerwano strajk głodowy w PKM Sosnowiec oraz odstąpiono od blokady siedziby ZKZ GOP.

Jednak, jak się okazało, to nie koniec tegorocznych problemów w komunikacji miejskiej GOP. 9 kwietnia ZKZ GOP ogłosił, że od 1 maja nie będzie honorował biletu ATP, jeśli samorząd wojewódzki nie zwiększy dotacji. Bilet ATP wprowadzony został w zeszłym roku – to bilet miesięczny emitowany i sprzedawany przez PKP Przewozy Regionalne, ważny na określonej trasie kolejowej (powyżej 20 km) i uprawniający do jazdy wszystkimi liniami tramwajowymi i autobusowymi ZKZ GOP. Obecnie z biletu tego korzysta ponad 9 tysięcy pasażerów. Jednocześnie powrócono również do straszenia zerwaniem umowy z Tramwajami Śląskimi.

15 kwietnia na posiedzeniu Zgromadzenia ZKZ GOP (zasiadają w nim przedstawiciele gmin członkowskich) upoważniono zarząd ZKZ GOP do wypowiedzenia umowy spółce Tramwaje Śląskie. Ustalono także, że bilet ATP nie będzie honorowany na liniach ZKZ GOP. Prezydent Gliwic, Zygmunt Frankiewicz, w proteście przeciwko nierównemu traktowaniu poszczególnych PKM-ów w kontekście przetargów na linie autobusowe, zagroził wystąpieniem Gliwic z ZKZ GOP i organizowaniem komunikacji na własną rękę. Kilka dni później ZKZ GOP ogłosił podwyżki cen biletów okreso-

wych.

26 kwietnia odbyły się kolejne rozmowy pomiędzy prezydentami miast i marszałkiem województwa. Efektem tych rozmów było podpisanie 28 kwietnia porozumienia, na mocy którego do kasy ZKZ GOP trafi kolejne 8 mln złotych, a bilet ATP nadal jest honorowany po 1 maja. Urząd Marszałkowski przypomniał sobie jednocześnie, że jednym z warunków porozumienia podpisanego w 2000 roku było to, że ZKZ GOP przeprowadzi optymalizację sieci komunikacyjnej i zlikwiduje połączenia autobusowe dublujące się z tramwajowymi (a po 2002 roku również z kolejowymi). Efektem tego olśnienia były warunki, jakie postawił zarząd województwa – ZKZ GOP ma wreszcie optymalizację przeprowadzić i uruchomić centra przesiadkowe.

Począwszy od 1991 roku z komunikacją miejską w GOP są ciągle problemy. Nieprzemysłana i nieodpowiedzialna decyzja o rozbiściu WPK Katowice na kilkanaście PKM-ów i PKT już na początku powodowała rozmaite trudności w postaci różnych biletów, nieskoordynowanych rozkładów jazdy, braku optymalizacji sieci komunikacyjnej i notorycznego braku funduszy na rozwój transportu publicznego. Od 1993 roku, gdy rozpoczął działalność ZKZ GOP (nota bene: powołany do życia dwa lata wcześniej), praktycznie jedynym wymiernym i niebudzącym wątpliwości efektem jest w miarę jednolita taryfa na obszarze centralnej części województwa. Natomiast wszystkie pozostałe kwestie nadal są nierozwiązane – autobusy wciąż dublują się z tramwajami i koleją, wprowadza się ciągle ograniczenia komunikacji tramwajowej (wszystkie pod hasłem „optymalizacji sieci tramwajowej i dostosowania rozkładów jazdy do występujących potoków pasażerskich”), prowadzi się działania zniechęcające pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej (nieregularne rozkłady jazdy, niska częstotliwość kursowania, fatalny stan taboru i infrastruktury). ZKZ GOP szczyci się zaprowadzeniem konkurencji wśród przewoźników – efektem tego jest obniżenie stawek za wozokilometry do granicy opłacalności. Warunki stawiane przewoźnikom podchodzącym do przetargów w żaden sposób nie powodują poprawy jakości taboru. Ogólnie całość jakoś działa: autobusy jeżdżą, ale brakuje nadal spojrzenia perspektywicznego tak, aby za 10–20 lat całość nie legła w gruzach. Większość decyzji i działań podejmowana jest w stylu „byle do wyborów”, a co będzie dalej, niech się już inni martwią.

Jakub Jackiewicz

Ziemia

Tylko nie tramwaj

Dla większości Europejczyków linia tramwajowa w mieście ponaddwustutysięcznym to rzecz oczywista jak słońce. Tylko niewiele krajów – Wielka Brytania, Francja, Hiszpania – zdecydowało się na inne rozwiązanie. Wszystko dzięki temu, że to właśnie w Europie tramwaj ma najlepsze warunki rozwoju. Gęsto zabudowane centra miast, często przynajmniej w zarysach pochodzące z epoki renesansu czy średniowiecza, nie miały nigdy szans przyjąć wszystkich samochodów, które chciały się doń dostać w latach rozkwitu motoryzacji. Do tego sieci tramwajowych nie opłacało się likwidować – po pięćdziesięciu czy nawet siedemdziesięciu i więcej latach rozwoju osiągnęły zbyt dużą wielkość, by je tak drastycznie redukować.

Nie wszędzie jednak tramwaj stał na piedestale.

Wiele miast w Europie i w innych rejonach świata nie miało tramwaju lub innej komunikacji szynowej, zaś autobus zaczął się okazywać niewystarczającym środkiem transportu dla rosnących, przede wszystkim przestrzennie, aglomeracji. Mimo, że koszty utrzymania tramwaju na dość uczęszczanej trasie w porównaniu z autobusem są dość konkurencyjne, to jednak koszty wybudowania i zakupu taboru okazały się zbyt wysokie dla niejednego budżetu miasta. W latach 80. tylko Rumunia pozwoliła sobie na wybudowanie kilku sieci w mniejszych miastach: Braszowie, Botoszanie, Kluż-Napokace, Konstancie, Gałacu, Ploieszcie, Reszice. Skoncentrujemy się jednak na pomysłach komunikacyjnych tej części świata, w której rządzi „normalne” prawo gospodarki...

„SPURBUS” w Europie

Tak firmy, jak i miasta zaczęły poszukiwać alternatywnych, nieszynowych metod poprawienia sytuacji. Nowe środki transportu miały być kompatybilne od zaraz z istniejącymi już w tych miastach autobusami lub trolejbusami, aby koszt nowego systemu obejmował tylko wybudowanie trasy lub ewentualnie zakupienie pojazdów, ale zawsze tańszych od tramwaju.

Pierwszy tego typu system, zwany Spurbus, został uruchomiony jako eksperyment Daimlera-Benz a w 1979 roku w Hamburgu. Na pasie zieleni w środku trasy samochodowej umieszczono dwie rynny z betonu o głębokości około 20 cm. W autobusach zamontowano małe kółka skierowane do boków, prowadzące autobus po trasie, niczym metro na gumowych oponach. Dzięki temu autobus mógł rozwinąć większą prędkość, jeździć bardziej płynnie i przede wszystkim z dala od nieprzewidywalnych sytuacji drogowych i korków.

Drugi taki system uruchomiono kilka lat później w Essen w zagłębiu Ruhry, również używając technologii Mercedesa. Zaczęto od półtorakilometrowej trasy w ulicy Wickenburgstr. System funkcjonował podobnie, jednakże tutaj zastosowano jeszcze inne dodatkowe rozwiązania technologiczne. Od 1988 roku, dzięki zmodernizowaniu tunelu Stadtbahnu i zakupie przegubowych duobusów z drzwiami po obu stronach pojazdu, Spurbusy mogły w centrum miasta zachowywać się niemal jak metro, używając zainstalowanej na niektórych odcinkach trolejbusowej sieci trakcyjnej. Niestety, przebudowy tunelu dokonano metodami raczej „chałupniczymi”, wyszczelając rynienki deskami drewnianymi zamiast betonem. Dlatego też w 1995 roku trasę zamknięto. Do dziś pozostał tylko 3,5 km odcinek pośrodku autostrady A40 z centrum Essen do dzielnicy Kray, ale i ta trasa ma być niedługo przerobiona na Stadtbahn. W użyciu są przegubowe mercedesy O405G i GN z pojedynczą parą kółek przy przednich kołach.

Podobne Spurbusy na kontynencie europejskim można znaleźć tylko w Mannheim i Leeds. Głównym powodem niepopularności tego modelu to, jak już nadmieniałem, istniejące już sieci tramwajowe oraz klimat. W przypadku większych opadów śniegu Spurbusy zostają często unieruchomione – tego typu rynienki są praktycznie nie do odśnieżenia. Kółka kierujące wystają poza rynienki, a Spurbus staje się bezużyteczny.

„SPURBUS” w innych krajach

Więcej szczęścia tego typu systemy miały poza granicami Europy, gdzie kilka podobnych rozwiązań ma się dobrze. Najszerszej cytowanym przykładem,

bo jedynym dotyczącym krajów rozwijających się, jest tutaj brazylijska Kurytyba. Pod koniec lat 80. miasto stanęło przed problemem usprawnienia komunikacji miejskiej. Niestety, niezbyt bogata aglomeracja nie miała pieniędzy na zbudowanie tramwaju. Wraz z firmą Volvo i karosującą jej podwozia brazylijską firmą Marcopolo opracowano projekt zbudowania „tramwaju bez tramwaju” – systemu o podobnych prędkościach i zdolnościach przewozowych, co szybki tramwaj, ale bez potrzeby budowy kosztownej trasy. System 5 szybkich linii w układzie promieni – każda o długości około 9 km – otwarto w 1992 roku. Budowa obyła się minimalnym kosztem – sieć nie potrzebowała wielu przystanków, wydzielono tylko pasy dla autobusów, a zamiast kupna niskopodłogowych podniesiono perony przystanków do około 1m. Kursujące na niej autobusy to ogromne, 25-metrowe, trzyczłonowe przegubowce na bazie podwozia Volvo B10M z czterema osiami (dwie osie w pierwszym członie) i 5 drzwiami bez schodów (z wysuwanymi pomostami). Z racji ich charakterystycznego obłego kształtu nazwano je „tubami”. Mają pojemność 270 osób i podróżują ze średnią prędkością 20 km/h (ekspresy 32 km/h) – szybciej niż niejeden tramwaj w europejskim mieście. Tak więc, dzięki niemal całkowitemu oddzieleniu tych linii od ruchu kołowego i dogodnym przesiadkom na zwykłe autobusy na poszczególnych przystankach, Kurytyba stworzyła dobrze funkcjonujący system komunikacji bez połączenia ani metra szynowego. Niemniej jednak w planach jest już budowa metra na gumowych kołach.

Podobnego rodzaju systemy, ale z zastosowaniem trolejbusów, wybudowano w Sao Paulo i w stolicy Ekwadoru Quito. System w Sao Paulo jest obecnie w fazie testowej i rozbudowie (początek budowy: 1997 rok, pierwszy przewóz pasażerów: 30 września 2000 r.), jednakże tutaj inwestuje się dużo więcej w budowanie tras niż w Kurytybie. Trasy są w 100% wydzielone od ruchu ulicznego, na estakadach lub w tunelu. Pojazdy dla tego systemu są podobne jak w Kurytybie (ci sami producenci, te same wymiary), ale drzwi wybudowane po obu stronach pojazdu. Poza tym przy budowie tras zastosowano także szyny i kółka prowadzące, podobnie jak w Essen czy Hamburgu. Mimo swojej długości, pojazdy radzą sobie dobrze także w normalnym ruchu ulicznym i są kompatybilne z istniejącą w Sao Paulo rozwiniętą siecią trolejbusową.

W Quito zaś linię wybudowano od podstaw w latach 1995–2000 – jest ona w dużej części wydzielona (biegnie środkiem głównego bulwaru miasta) i obsługiwana przez przegubowe trolejbusy na podwoziu Mercedes O405G, karosowane przez hiszpańską firmę Hispano Carrocera, z osprzętem elektrycznym Kiepe. Także tutaj zastosowano znaną technikę podwyższonych peronów.

Najstarszy system tego typu poza Europą został jednak uruchomiony w australijskiej Adelaidzie. Mając do porównania tylko linię turystycznego tramwaju obsługiwanego taborom jeszcze z lat dwudziestych, władze miasta szybko zrezygnowały z budowy linii tramwajowej i łatwo dały się skusić na nowatorską ofertę Daimlera-Benz a. Trasa oparta na znanej z Essen technologii Mercedesa została ochrzczone jako O-Bahn i ma długość około 20 km. Jednak dużo bardziej przypomina metro niż trasy południowoamerykańskie. Cała trasa, ukończona w latach 1986–1989, jest prawie w 100% bezkolizyjna (w centrum wprawdzie trochę po ulicy, potem krótki odcinek w tunelu, dalej na estakadzie w malowniczej dolinie rzeki Torrens). Posiada tylko 4 stacje na

swojej trasie: City Centre, Klemzig, Paradise i Tea Tree Plaza. System i układ linii jest tu bardzo czysty. Wszystkie linie – w sumie jest ich 18 – jadą z centrum, a na Paradise i Tea Tree Plaza część z nich opuszcza O-Bahn i kieruje się na ulice, obsługując obszary miasta położone między tą i następną stacją. Dzięki takim rozwiązaniom na trasie O-Bahnu częstotliwość wynosi 3 minuty, a pasażerowie z dalszych dzielnic nie muszą się przesiadać, jak w przypadku tramwaju czy S-Bahnu. Jedyne, co zaskakuje, to dość przestarzały, jak na warunki europejskie, wysokopodłogowy tabor: 20 MAN-ów SL202, 41 MB 0305 i 51 przegubowych MB 0305G (oczywiście przystosowane do ruchu lewostronnego). Autobusy rozwijają prędkość do 100 km/h. Do dyspozycji w przypadku awarii jest także dwukierunkowa ciężarówka – holownik, także na podwoziu Mercedesa.

„Bitwa o Francję”

Zatytułowalem ten rozdział tak, albowiem obecnie faktycznie toczy się we Francji wojna reklamowa pomiędzy producentami tramwajów i automatycznego metra a producentami hybryd mniej lub więcej opartych na technologii autobusowej. Podczas gdy większość nowo otwartych systemów tramwajowych (Grenoble, Rouen, Orleans, Lyon) kupiło swoje pojazdy od francuskiego Alstomu, a systemy automatycznego metra VAL (Toulouse i inne) zostały zainstalowane przez Siemens Transportation Systems, firmy takie jak Bombardier czy Renault-Matra przeszły do kontrataku, oferując hybrydy tramwajowo-autobusowo-trolejbusowe. To właśnie Bombardier jako pierwszy zaoferował swój system TVR na rynku francuskim. Chodzi tu o 24-metrowe, trzyczłonowe wagony napędzane przez silnik spalinowy albo korzystające z sieci trolejbusowej lub tramwajowej. Na częściach trasy ułożona jest środkowa szyna, do której hydraulicznie dociskane jest koło z dwiema obęczkami. Zalety takiego systemu to – przede wszystkim – cena budowy tras oraz zdolność takich pojazdów do pokonywania wzniesień 13–15%. Wymyślony pojazd szynowy aby pokonać taki podjazd wymaga zainstalowania zębчатки (np. linia 10 w Stuttgarcie). Nancy i Caen zdecydowały się na zakup tego typu pojazdów – Nancy z powodu ukształtowania terenu, Caen głównie ze względu na konkurencyjność cenową. Różnią się one jednak od siebie znacznie.

W Nancy, gdzie istnieje już konwencjonalna sieć trolejbusowa, pojazdy korzystają z trakcji trolejbusowej i są z nią zintegrowane na odcinkach bez szyn, natomiast w Caen pojazdy funkcjonują na zasadzie tramwaju – z normalnym pantografem i odprowadzeniem prądu przez szynę. Niestety, oba systemy od czasu swoich inauguracji – Nancy: luty 2001, Caen: wrzesień 2002 – przeżyły parę problemów. W Nancy objawił się kłopot niekontrolowanego zarzucania tyłu pojazdu podczas przechodzenia z trybu szynowego w tryb drogowy, przez co czasowo cofnięto systemowi homologację. Podobny problem zaobserwowano wcześniej na próbnym odcinku Bombardiera usytuowanym na 1,5 km wydzielonego pasa dla autobusów w departamencie Val de Marne. By rozwiązać problem, na rynku pojawił się ulepszony system z serii jednoszynowców, produkcji strasburskiej firmy Lohr Industrie. Pojazd jest z wyglądu bardzo podobny do alstomowskich Citadisów i działa podobnie jak system Bombardiera – jednak tutaj zlikwidowano problem niestabilności poprzez zamontowanie dwóch kół dociskanych do szyny pod kątem 45°. Z całego projektu wyko-

nano tylko jeden prototyp oraz przebudowano w 2000 roku odcinek pasa w Val Du Marne. Niestety, mimo lepszych parametrów eksploatacyjnych, jak dotąd żadne miasto nie zdecydowało się na zakup tego typu technologii.

Trzeci, jeszcze ciekawszy system, został skonstruowany przez firmy Renault i Matra, a później przejęty przez Irisbus i Siemens Transportation Systems. Chodzi tutaj o system Cavis korzystający z pierwszych zautomatyzowanych pojazdów w normalnym ruchu ulicznym. 18,5-metrowe autobusy mają zamontowaną z przodu kamerę, która śledzi namalowane na jezdni charakterystyczne dwa białe przerywane pasy i w ten sposób steruje pojazdem. Niemniej, w autobusie nadal musi siedzieć kierowca, który jednak interweniuje tylko w nagłych przypadkach. Tego typu pojazdy kursują w Clermont-Ferrand i w Rouen, gdzie niektóre dzielnice są nie do osiągnięcia dla kursującego już tam tramwaju. System działa też próbnie w Las Vegas w USA. Jego plusem jest oczywiście koszt „budowy” trasy, ograniczający się do namalowania kilku(nastu) kilometrów pasów. Minusem tego systemu jest na pewno cena pojazdów oraz fakt, że ich zdolność przewozowa niewiele różni się od zwykłego autobusu.

W tym artykule starałem się przybliżyć ciekawe i egzotyczne z polskiego punktu widzenia systemy komunikacyjne stosowane w innych miejscach na świecie. Choć w ich stronę pada wiele słów krytyki, to jednak są to systemy nowatorskie, wykonane niestandardowo i dające do myślenia innym miastom zapatrzonym w tramwaje i konwencjonalny transport szynowy. Ale czy te systemy są lepsze? To już temat na osobny artykuł.

Karol Tyszka

Źródła:

- <http://www.lrta.org/world/worldp-t.html>
- <http://www.stadtbahn-ja.de/busbahn.htm>
- <http://www.blickpunktstrab.net/forum/showmsg.mv?message=58>
- http://www.lightrailnow.org/facts/fa_00013.htm
- http://www.design.chalmers.se/projects/curitiba/supербus/bus/pop-ups/new_curitiba.htm
- <http://www.lrta.org/facts129.html>
- <http://www.tramz.com/br/sp/ff/00.html>
- <http://www.tramz.com/ec/q/00.html>

- <http://www.adelaidemetro.com.au/guides/obahn.html>
- <http://members.optusnet.com.au/~jrturmer/saobahn.htm>
- <http://www.caen.maville.com/htm/dossiers/tram/accueil.html>
- <http://www.lrta.org/art0105.html>

Kraków

Lekcja rosyjskiego od... automatu biletowego

Będąc niedawno w Krakowie, nie mogłem – jako miłośnik transportu zbiorowego – nie zwrócić uwagi na nowe przegubowe tramwaje, których podczas mojej poprzedniej wizyty w tym pięknym mieście jeszcze nie było. Oczywiście, gdy na przystanek przy Dworcu Głównym podjechał pomalowany w niebiesko-białe barwy szynowy przegubowiec, postanowiłem skorzystać właśnie z niego, wybierając się w kierunku Kurdwanowa. Nie miałem ważnego biletu na przejazd, jednak można taki kupić w automacie, w który tramwaj wyposażono.

Po skasowaniu zakupionego biletu zwróciłem uwagę na jego tylną stronę i bardzo się zdziwiłem. Krakowskie MPK – jak mi się wydaje – chciało ułatwić korzystanie z biletu obcokrajowcom. Pojawiły się na nim napisy »Please validate« (po angielsku) i »Bitte entwerfen« (po niemiecku), a pomiędzy nimi stał dość dziwny napis cyrylicą. Dobrze znam swój język ojczysty. Mogłem z pewnością stwierdzić, że nie był to napis rosyjskojęzyczny. Teza o innym pochodzeniu zwrotu upadła jednak natychmiast po nieudanej próbie przeczytania słów, które zawierał: »Тусфядр туснптсфхмусегя«. Dość tylko spróbować wymówić idące po kolei dźwięki: „snsptcfhm”, żeby zrozumieć, że mam rację.

Jednak w końcu udało mi się odgadnąć krakowski szyfr! Jeżeli przesunąć każdą literę tego tajemniczego napisu o trzy pozycje wstecz według rosyjskiego porządku alfabetycznego (na przykład т=п, y=p, c=o itd.), będziemy mieć napis: Просьба прокомпостировать (proszę kasować). W dodatku dla litery „m” musimy uczynić wyjątek od reguły i cofnąć ją o cztery pozycje, by otrzymać „m” a nie

„й”.

Pełnie! Krakowskie MPK nie ma oczywiście obowiązku umieszczać na swoich biletach napisów w języku rosyjskim ani w żadnym innym prócz polskiego i za taką troskę o turystów rosyjskojęzycznych należałoby tylko podziękować. Gdyby tylko sposób realizacji tej troski nie budził tylu zastrzeżeń...

Valeri Tikhonov

Komunikacja miejska w literaturze pięknej

Chaussonem przez R-5

W związku z likwidacją zajezdni autobusowej R-5, w naszym cyklu proponujemy Czytelnikom posępny opis tej „remizy”, autorstwa Leopolda Tyrmanda, a zawarty w jego książce pt. „Zły”, dedykowanej przez niego samego: *Mojemu rodzinemu miastu – Warszawie*.

„(...) Autobus przejechał Leszno i skręcił w Nowotki: minąwszy Muranów jechał dość wolno wśród nowych budów i pustych połaci dawnego getta. Przestrzenie za budowami przecinała ciągnąca się aż ulicą Zamenhofs bocznicą kolejowa: pomiędzy Inflancką a Nowotki rozciągało się rozległe pole, pełne wzgórz i dolin sformowanych ze zwałów ceglanej śtuczki, pośrodku pola stał nieruchomy pług mechaniczny. Za dnia orał tę ceglana pustynię pasmami bruzd i skib, z których tworzyły się ceglano-piaskowe diuny i wydmy. W głębi, na ulicy Inflanckiej, ciemniał ogromny kompleks autobusowej zajezdni. Geniek wjechał przez szerokie wloty w betonowym parkanie, zakręcił na szerokim rozjeździe, oświetlonym kołuszającymi się w górze na przewodach dziesiątkami silnych lamp, minął boksy do przetwarzania ropy i smarów i podjechał pod olbrzymi hangar o półkolistym, wypukłym dachu. Ciemność, ogrom i pustka hangaru sprawiała wrażenie przeraźliwe, zwłaszcza teraz, w nocy, w podmuchach wiatru i pod bezgwiezdny stropem nieba. Czuć było olejami i zinnem żelbetowej hali. Wielki i długi chausson wyglądał na tle tego hangaru włożona do dziecięcej szuflady zabawka. Wokół na asfalcie lśniły w blasku lamp tęczowe plamy rozlanej mieszanek benzynowej. (...)” Leopold Tyrmand, „Zły”, Warszawa 1955.

wyczytał Adam Biały

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Rozmaitości

A 27.04. wieczorem 27-letni Libańczyk porwał w Berlinie przegubowego MAN-a NG272 o numerze 2520 kursującego na linii **X21**. Uzbrojony w nóż napastnik poddał się półgodzinnym negocjacjom, gdy policja otoczyła autobus. Przetrzymany przez porywacza 4 zakładników nie odniosło obrażeń. Dodajmy, że zdarzenie miało miejsce dwa dni po podobnym uprowadzeniu autobusu w Bremie.

T Rozkopany jest w tej chwili dworzec tramwajowy na Hackescher Markt. Tylko linie od Alexanderplatz dojeżdżają do południowej strony pętli i tam trójkątnia, reszta jeździ objazdami. Przez Wielkanoc remontowano także południową część pętli – na Alexanderplatz wybudowano wówczas zwrótnicę i na liniach **2, 3, 4** kursowały wtedy GT6N-Z.

Marcin Czech, Karol Tyszka

Bielsko-Biała

Tabor

A MZK dokonał kolejnego zamachu na kremowo-czerwone malowanie miejskie! Tym razem padło na Ikarusa 415.14D o numerze 074, który 14 miesięcy temu otrzymał malowanie kremowo-czerwone. Został przemalowany w reklamę C.H. Sarni Stok. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że po Bielsku jeżdżą dwa białe IK415 w podkładach po zakończonych reklamach – w dodatku były to starsze reklamy C.H. Sarni Stok! Tym samym w MZK tylko 3 z 38 ikarusów posiadają stare malowanie miejskie.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			

069	Kerakoll	C.H. Sarni Stok	-
074	malowanie miejskie (stare)	C.H. Sarni Stok	-

Paweł Adamus

Brema

Rozmaitości

A Do kolejnego w ciągu ostatnich dni w Niemczech uprowadzenia autobusu komunikacji miejskiej doszło 25.04. w Bremie. W godzinach porannych 17-letni Libańczyk porwał kursującego na linii **120** Mercedesa 0405N. Ponad 7 godzin autobus z 9 zakładnikami jechał autostradami w kierunku południa Niemiec. Policja doprowadziła do zatrzymania autobusu i przypuściwszy nań szturm, uwolniła zakładników. Na szczęście nikt nie został ranny.

Marcin Czech

Cieszyn

Tabor

A Do Jelcza M101I numer 162 dołączyły 3 kolejne autobusy tego typu, podobnie jak pierwszy salsus, wyposażone w nowoczesny silnik Iveco spełniający normę Euro 3. Niebawem ZGK Cieszyn rozpisze przetarg na kolejny autobus klasy midi.

Paweł Adamus

Czechowice-Dziedzice

Tabor

A W PKM-ie skasowano 20-letniego Ikarusa 280.26 numer 06 (eks-WPK Katowice). Był to jedyny przegubowiec w historii komunikacji miejskiej w Czechowicach. W wakacje przegubowego Ikarusa zastąpi autobus 15-metrowy – najprawdopodobniej marki Solaris.

Paweł Adamus

Drezno

Tabor

A Przedsiębiorstwo DVB Drezno wprowadziło w kwietniu do ruchu 10 autobusów: cztery 12-metrowe MAN-y NL283 i sześć przegubowców – dwa MAN-y NG313 i cztery Solarisy Urbino 18. Wszystkie nowe autobusy pomalowane są w barwy komunikacji miejskiej Drezna – całe są ciemnożółte.

Marcin Czech

Gdańsk

Rozmaitości

T Zmuszeni jesteśmy sprostować informację o remoncie torowiska w Gdańsku. Pętla, na której prace się toczą, od kilku lat nazywa się Brzeźno-Plaża, a nie Brzeźno Hallera, jak podaliśmy. Przepraszamy.

Redakcja

Gliwice

Tabor

A Do swojego szczyńskiego pobratymca dołączył autobus numer 7235. Ten także stracił wózki i przekreślone lody przy drzwiach na rzecz żółtego malowania w linii okien i dachu.

A Sprostowanie. Wszystkich Czytelników „Przystanku” przepraszamy za błędnie podany numer Ikarusa remontowanego na Kujawach. PKM Gliwice posiada autobus o numerze 1613, a nie 1612 – jak błędnie napisaliśmy.

Linie

A Pan Henryk Polak wciąż ujeżdża swoje radosne zabytkowe Ikarusy na emerydzie pod nazwą 744. Linia ta do złudzenia przypomina kształtem znak zapytania: kropką może być zajezdnia w Chorzowie. Łączy ona Osiedle Stroszek z Szombierkami przez Radzionków, Karb i Bobrek. Ostaną zmianą na linii polegała na zaklejeniu słowa »Bytom« na tablicy kierunkowej, bowiem wprowadzało ono wrażenie, iż autobus jeździ przez centrum miasta. Frekwencja zasadniczo zbliżona jest do poparcia dla niektórych partii politycznych, które uznaje się za kanapowe. Wedle starej zasady: prowizorka utrzymuje się najdłużej, linia zapewne przetrwa wszystkie kataklizmy i reformy komunikacyjne...

Bartosz Mazur

GOP

Linie

A 24.04. linia 76 znów skierowana została na objazd ulicami Katowicką, Chopina i Janowską w Mysłowicach. Tym razem powodem objazdu są pro-



Jelcz M101I w zajezdni ZGK Cieszyn. Fot. Paweł Adamus

blemy, na jakie napotykały autobusy marki Solaris przy przejeździe przez nowo wybudowane rondo na Wielkiej Skotnicy. Objazd potrwa do odwołania – czyli do czasu poprawienia rondka.

A 05.05. przywrócona została obsługa przystanku Kamieniec Szkoła dla linii 20 i 80. Nie we wszystkich kursach jednakże – te wykonywane autobusami o obniżonej podłodze nadal nie będą się tam zatrzymywać. Cały czas powodem tej sytuacji jest brak utwardzonej nawierzchni na pętli wokół Zespołu Szkół w Kamieńcu.

A Biskupice Dworzec PKP n/ż – taką nazwę nosi przystanek uruchomiony 01.05. dla linii 752 (tylko w kierunku Bytomia).

A 01.05. wprowadzone zostały korekty godzin odjazdów na liniach 67, 121 i 619. Na linii 121 dodatkowo wprowadzona została obsługa przystanku Chebzie Dworcowa.

A Linia 28 od 05.05. do pętli Stawków ZPR dojeżdża już tylko w wybranych kursach. Pozostałe skrócono do przystanku Maczki Kolonia Cieśle. Powodem decyzji jest zły stan nawierzchni drogi.

A 05.05. zmieniła się również trasa linii 860. Autobusy kursują teraz przez Dąbrówkę Wielką, gdzie zatrzymują się na przystanku o nazwie Dąbrówka Wielka.

Jakub Jackiewicz

Gorzów Wielkopolski

Linie

T Dnia 26.04. w związku z remontem torowiska na pętli Wieprzycy linie tramwajowe numer 1 i 2 skrócono do Dworca PKP, natomiast na trasie Orłąt Lwowskich – Wieprzycy uruchomiono komunikację zastępczą autobus za tramwaj. Remont trwał od rana do godziny 18.

Marcin Pejski

Kraków

Tabor

A MPK Kraków wystawiło na licytację 17 Ikarusów 280 zdjętych ostatnio ze stanu w związku z dostawami nowych Jelczy. Wśród nich nie ma jeszcze pięciu wozów (DK252, DK285, DK567, DK573 i DK575), które zdjęto po przyjęciu na stan nowych Scanii Omni City.

AT W Krakowie świętowali na całego. 2 maja wszystkie pojazdy krakowskiego przewoźnika zaopatrzone były w biało-czerwone chorągiewki.

Linie

AT Święta, święta i po świętach. Komunikacja miejska w dniu 2 maja funkcjonowała jak w soboty za wyjątkiem linii tramwajowej 17, jeżdżącej jak w dni powszednie oraz linii autobusowych 118, 149, 151 i 259, które również kursowały jak w dni powszednie. Ciekawszych zmian taborowych nie zaobserwowano.

T 27.04. w krakowskim Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach odbyły się uroczystości kościelne. MPK stanęło na wysokości zadania i wzmacniło w ten dzień tabor linii 10, 18 i 19. Linie 10 i 18 zostały dodatkowo przedłużone do Borku Fałęckiego. Na 10 jeździły składy 3x105Na, na 18 składy 2x105Na, zaś na linii 19 również m.in. 3x105Na.

Rozmaitości

25–26.04. obchodzono w Krakowie Dni Ziemi. Tradycyjnie udział w tej imprezie wzięło również MPK. W alei Róż, w miejscu gdzie jeszcze parę lat temu wznosił się pomnik W.I. Lenina, swoje stoiska prezentowały przeróżne firmy. MPK Kraków postawiło Scanię CN94UA PE193 OmniCity, natomiast na wymienionej w poprzednim numerze trasie jeździł Bombardier NGT6Kr-2009. Niestety, w sobotę 26.04. w trakcie swojego pierwszego kursu 2009 zaliczył kolizję w alei Pokoju jadąc w kierunku pl. Centralnego. Doznał nielicznych „obrażeń ciała”. MPK uznało jednak, że uczestnik zdarzenia wymaga hospitalizacji w zajezdni i na podmianę na jedno kółko wyjechał skład 2x105Na (rezerwa). Kolejne kursy wykonywał NGT6Kr-2003.

Michał Kamiński, Krzysztof Utracki

Lublin

Linie

A Od 01.05. nad Zalew Zemborzycki kursują linie sezonowe Dąbrowa i Marina, tradycyjnie uruchomione przez MPK Lublin. Z powodu remontu części ul. Narutowicza, trasy poprowadzono inaczej niż w latach poprzednich:

- linia Dąbrowa: Okopowa (DOKP) – Lipowa – aleja Piłsudskiego (powrót: aleja Piłsudskiego – Na-

rutowicza – Okopowa) – Aleje Zygmunto-
wskie – 1 Maja – Kunickiego – Zemborzycka – Osmolicka
– Ośrodek Wypoczynkowy „Dąbrowa”;
- linia **Marina**: Okopowa (DOKP) – Lipowa – Naru-
towicza (powrót: Narutowicza – Okopowa) –
Nadbystrzycka – Janowska – Krężnicka – Ośro-
dek Wypoczynkowy „Marina”.

Linie kursują do 14.09. w soboty i niedziele, a w
okresie wakacji przez cały tydzień. Z zimowego
urlopu nie powróciły za to uruchamiane przez MPK
trzy dodatkowe linie sezonowe **A, B, C**, w których
obowiązywały wyłącznie bilety jednorazowe. Linie
łączyły większe dzielnice miasta z Zalem Zem-
borzyckim, a kursowały zaledwie przez 2 sezony.

ATr Od 30.04. trolejbusy i autobusy zatrzymują
się na nowym przystanku Raclawickie-Długosza.
Jest on przeniesiony za skrzyżowanie (podobnie jak
to uczyniono z Raclawickie-pompy) w związku z
planowaną budową tunelu pod Alejami Raclawicki-
mi. Należy dodać, że do słupów podpięto nowy
osprzęt trakcyjny, przy okazji przesuwając się bli-
żej zatoki. Podobną sieć zamontowano też jakieś
70 metrów dalej.

Tr 06.04. MPK zmuszone zostało do postawienia
4 nowych słupów w okolicy kamienicy na placu By-
chawskim, która od dwóch lat miała być wyburzona
w związku z budową trasy zielonej. Na linii **155**
pojawiły się rano autobusy, zaś **150, 151 i 152** jeździły
objazdem Alejami Zygmunto-
wskimi i 1 Maja. Należy
zaznaczyć, że lewoskrętny na skrzyżowaniu tychże
zostały zbudowane specjalnie w tym celu jakieś
dwa lata temu i do tej pory wykorzystano je tylko
jednokrotnie. W dniach 12–13.04., po tygodniu prac
sieciowców, kamienicę rozebrano. Na liniach **155**
oraz **150** jeździły autobusy (tuż obok gruzów),
natomiast objazdem (tym samym co tydzień wcze-
śniej) pokierowano tym razem tylko **151 i 152**. Po-
noc rozbiórka odbyła się bez większych strat dla
sieci, jednak sieciowcy znów czynili poprawki.

Tr 20.03. zamknięto ruch na ul. Królewskiej,
pozostawiając jedynie ruch lokalny oraz trolejbusowy.
Trajtki jeżdżą wahadłowo – sieć jest przewieszona
w pobliżu osi jezdni, przy okazji podatana doraźnie
nowym osprzętem starego typu. Prace posuwają
się szalonym tempem – muszą się skończyć do je-
sieni. Taki wymóg wprowadza współfinansowanie
inwestycji z funduszu PHARE.

Rozmaitości

Tr 17.04., tuż przed samymi świętami, stała się
rzecz niezwykła. MPK postawiło pierwszy w Lubli-
nie słup wirowy betonowy. Stał on w miejscu
awaryjnie ściętego starego betonowca na skrzyżo-
waniu ulic Głębokiej i Narutowicza. Należy zazna-
czyć, że tego typu słupy są od lat stawiane w Gdyni
i od niedawna w Tychach – jak na razie z powo-
dzeniem.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
trolejbusy			
814	biały	Franke	-
822	granatowy	Franke	eks- warszawski

Rafał Tarnawski, Maciej Zyśko

Olkusz

Tabor

A W jednym z autobusów Ikarus 280.26 (numer
16) miejscowy PKM zainstalował plastikowe sie-
dzenia Automet.

A Wspomniany w 32 numerze „Przystanku” auto-
bus Ikarus 260 numer 18 pochodzi z Częstochowy
– w macierzystym mieście woził cyferki 209. Oprócz
wspomnianego autobusu sprowadzono także jed-
nego Jelcza M11. Jak dotąd jednak, autobus ten na
ulice grodu prawdopodobnie nie wyjeżdżał, zatem:
albo mechanicy coś przy nim grzebią, albo już go
rozgrzebali... na dobre.

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A Z okazji długiego weekendu, w piątek 02.05.
autobusy MZK kursowały według rozkładu na dni
wolne od pracy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
129	biały	żółty	-

Marek Drewniak

Oświęcim

Rozmaitości

● Na ostatniej sesji Rady Miasta miało się odbyć
głosowanie nad podwyżką cen biletów MZK Oświę-
cim. Wniosek o podwyższenie cen złożył dyrektor
firmy, Kazimierz Tobiczek. Na szczęście nie doszło
do głosowania. Jeśli cena oleju napędowego opad-
nie, pomysł podwyżki zostanie odłożony w czasie.
Według nowego planu bilety miałyby kosztować 1,5
zł ulgowy i 2 zł normalny. Teraz kosztują odpowied-
nie: 1,20 zł i 1,80 zł.

A Kierowcy autobusów MZK często korzystają z
telefonów komórkowych podczas jazdy bez zesta-
wu głośnomówiącego, co jest skandalicznym wy-
kroczeniem. Nierzadko można zobaczyć kierowcę,
który jedną ręką trzyma telefon, drugą zmienia bie-
gi, a kierownicę... czyli jazda bez trzymanki.

Krzysztof Łączak

Poznań

Tabor

T Czyżby po Poznaniu stopiątki znów miały jeź-
dzić solo? Dnia 30.04. co najmniej jeden kurs linii **6**
wykonał skład 96+95, który do drugiego wagonu nie
zabierał pasażerów. Nie byłoby to dziwne w godzi-
nach wieczornych zjazdów, ale w szczycie komuni-
kacyjnym było to zastanawiające.

T Tak jak informowaliśmy w poprzednim nume-
rze, w ciągu najbliższych paru miesięcy przybędzie
z Düsseldorfu 10 używanych helmutów GT8. Zna-
my już ich numery: 2751, 2754, 2755, 2757, 2759,
2761, 2762, 2763, 2859 i 2864. To one, wraz z oko-
ło 12 holendrami z Amsterdamu, wymuszają ekster-
minację niedobitków generacji 102N, 1G i 2G oraz
części GT6, ale tylko frankfurckich. Szczegóły na
razie nie są znane, ale „Przystanek” będzie się
bacznie przyglądał rozwojowi wypadków.

Linie

AT Świąteczne zmiany. W Święto Pracy, lub jak
kto woli: w dzień św. Józefa Robotnika, czyli 01.05.
obowiązywał świąteczny rozkład jazdy. Tego dnia z
powodu manifestacji lewicowej, a także happeningu
Akcji Alternatywnej „Naszość” (obie odbyły się na
placu Bernardyńskim) autobusy linii **74, 90 i A** kur-
sowały objazdami w godzinach od 10:30 do 11:30.
02.05. obowiązywał rozkład sobotni. 03.05. w Świę-
to Narodowe rocznicy uchwalenia Konstytucji obo-
wiązywał rozkład świąteczny.

T W imieniu Klubu Miłośników Pojazdów Szyno-
wych oraz MPK w Poznaniu zapraszamy ponownie
na przejażdżkę linią **0**. eNka 602+456 będzie kur-
sować od niedzieli 11.04. co tydzień o godzinach
16:00 i 17:30 sprzed zajezdni tramwajowej przy ul.
Gajowej. Trasa będzie się przedstawiała następują-
co: Gajowa – Zwierzyniecka – Kraszewskiego –
Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Gwarna
– Św. Marcin – aleja Marcinkowskiego – Podgórna
– Strzelecka – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy
– Głogowska – Hetmańska – 28 Czerwca – Górną
Wilda – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Wy-
szyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – pl.
Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Gwar-
na – Św. Marcin – Zwierzyniecka – Gajowa. Po
drodze bimba będzie się zatrzymywała tylko na na-
stępujących przystankach: Al. Marcinkowskiego,
Park Wilsona, Rondo Śródka, Pl. Wielkopolski.
Specjalne bilety w cenie 3 zł (normalny) i 2 zł
(ulgowy) będą sprzedawać w wagonach ubrani w
stare mundury MPK konduktorzy. Serdecznie za-
raszamy!

T W związku z egzaminami dojrzałości, 6 i 7 ma-
ja – podobnie jak w ubiegłym roku – kursuje na linii
5 specjalna bimba. **5/2** obsługuje glizda 105N/2-
400. Specjalnie na tę okoliczność z barw MPK zo-
stała przemalowana w reklamę Rexony. Przejazd
jest bezpłatny, a dodatkowo pasażerowie mogą ob-
tawić się kosmetykami. Teraz po tej akcji tramwaj
powróci do oryginalnych barw.

Magazyn 995

22.04. Na ul. Grochowskiej (kawalek za Brza-
skiem) zasnął pasażer neoplana 1307 obsługują-
cego **63/10**. Jednak lekarz wezwanego pogotowia
ratunkowego po nieudanej reanimacji stwierdził
zgon tegoż bezdomnego mężczyzny. Po zabraniu
zwłok, o godzinie 13:25 autobus zjechał do zajezdni
A1 celem odkażenia.

22.04. Na ul. Żegrze jadąca do Ronda Starołęka
stodwójka nr 66 (**4/6**) uszkodziła sobie opory. Z po-
vodu braku rozruchu, po 10 minutach do zajezdni
przy ul. Głogowskiej zepchnęła ją **11/1**.

23.04. Za kwadrans dziesiąta na ul. Roosevelta
(na wysokości Słowackiego) chlasnął wąż olejowy
przy wózku B w tatrze nr 402 (**12/1**) jadącej do ron-
da Starołęka. Wózek się zablokował i stawał de-
speracki opór walczącym z nim pracownikom pogo-
towie tramwajowego. O 10:35 zwycięstwo 1:0 od-
nieśli mechanicy i tramwaj samodzielnie zjechał do
zajezdni przy ul. Głogowskiej. Cały czas 3 tramwaje
były zablokowane, a pozostałe od Mostu Teatralne-
go na trasy objazdowe kierował Nadzór Ruchu.
Korki rozładowywano jeszcze dalsze 25 minut.

23.04. Na skrzyżowaniu Wierzbiec i Żupańskie-
go zderzyły się volkswagen i opel. W związku z tym
przez 37 minut był wstrzymany ruch tramwajowy w
obie strony.

25.04. Przy wjeździe na tory odstawcze Budzi-
szyńska wykoleił się zestaw 102+101 obsługujący
15/4. Pierwszy wózek pierwszego wagonu pojechał
prosto, drugi się wykoleił. Natomiast pierwszy wó-
zek drugiego wagonu postanowił dziś skończyć
służbę trochę wcześniej niż reszta składu i pojechał
na tory odstawcze. Interweniował Krupp. Później,
już w pełnej zgodzie, cały tramwaj zjechał do za-
jezdni. Niemniej przez równe pół godziny z ronda
Przybyszewskiego do Junikowa smrodziły 3 za-
tramwaje, a pozostałe bimby szwendały się po tra-
sach objazdowych.

25.04. Rany odniósł kierowca Mazdy Xedox, która
przejeżdżając przez torowisko tramwajowe u zbiegu

ulic Opolskiej i 28 Czerwca włądowała się pod koła holendra nr 873 (9/2) mknącego na Dębiec. Z prawego boku auta nic nie zostało, zaś tramwaj stracił przedni reflektor, zderzak i trochę poszycia naroża. W zamian za to zyskał nieco rys na lakierze. W godzinach 16:00–16:30 bimby miały przymusową przerwę.

25.04. Wieczorem zapalił się ostatni wózek holendra 871 obsługującego 7/5. Stało się to przed rondem Przybyszewskiego, gdy pomykał na Zawady. Na miejsce błyskawicznie przybyli strażacy, sieciowcy i pogotowie tramwajowe. Po 22 minutach bimbę z miejsca zdarzenia na Budziszynską zepchnęła 7/8, w planie której pojechała rezerwa. Ciekawskim dopowiemy, że był to skład stojątek.

29.04. W godzinach 13:10–14:40 była zamknięta całkowicie ul. Zwierzyniecka od Zeylanda do Gajowej. Wszystko dlatego, że w trakcie kopania dziury przy jednej z kamienic znaleziono niewybuchy, którymi zajęli się saperzy i policjanci. Linia 2 kursowała objazdem przez ul. Dąbrowskiego i Roosevelta.

29.04. Na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Przybyszewskiego i Opalenickiej helmut nr 679, jadąc jako 7/2 na Zawady, potrafił kobietę. Pogotowie przewiozło poszkodowaną do szpitala. Tramwaj zaś po przeszo półgodzinie podjął dalsze kursy. A razem z nim trzy inne **siódemki**, które utknęły w korku.

29.04. O godzinie 18:40 Volkswagen Golf prujący ul. Królowej Jadwigi na wysokości hotelu Novotel bryknął na wydzielone torowisko. Skasował przy okazji 6 płotków międzytorowych i na 20 minut zablokował 5 tramwajów. Z torów wyciągnęli go strażacy.

01.05. W Święto Pracy ubył w Poznaniu jedna latarnia uliczna oraz słupki ze znakami drogowymi. Stało się to o godzinie 23:17 na skrzyżowaniu ulic Zamenhofska i Obrzyca. Rzeczony obiekt z nieznaną przyczyną skosił zjeżdżający z T/2 na o tej porze już pełną Pustą przegubowy ikarus nr 1513. Na skutek kolizji zbiły się obie przednie szyby czołowe oraz wgniótł dach i przód pojazdu. Na miejsce wezwano torowców oraz Kruppcia, który wstawił hungara na wózek technologiczny. Autobus do zajezdni odholowano.

02.05. O godzinie 4:16 pomiędzy przystankami Żegrze I i Żegrze II pewien grubaśny czeski tramwaj porypał sobie lewy narożnik oraz osłonę pierwszego wózka o przechylony na torowisko płotek międzytorowy. Mimo to kontynuował jazdę do pętli Sobieskiego, skąd jednak zjechał do zajezdni.

02.05. Na ul. Królowej Jadwigi (między Strzelecką a Półwiejską) wyciekł olej z wózka C taty nr 410 (12/6 jadąca na Sobieskiego). Po doraźnej naprawie i półgodzinnym wstrzymaniu, zjechała samodzielnie do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Linie 2, 6, 9 i 12 kursowały objazdami.

05.05. Zjeżdżająca z ronda Przybyszewskiego w kierunku Junikowa 1/9 (skład 192+191) stała się z naczepą ciężarowego MAN-a wjeżdżającego na tę krzyżówkę. Na skutek uderzenia wykoleił się pierwszy wózek pierwszego wozu. Na tory wstawił go, rzecz jasna, Krupp. Następnie tramwaj cichaczem czmychnął na Budziszynską, a stamtąd na Głogowską zabrał go holownik. Bimby stały przez 26 minut. W zamian za nie hulały 3 autobusy. Starty można podsumować następująco: wagon 192 – zbita przednia szyba i uszkodzone poszycie z przodu po lewej stronie; naczepa – lewa burta przy pierwszej osi oraz zmasakrowane jedno koło.

05.05. Podjeżdżająca przed Port Lotniczy Ławica



Glizda w reklamie Rexony na pętli Górczyn. Fot. Maciej Rudzki, 07.05.2003 r.

rezerwa czynna za 78/2, w wykonaniu MAN-a nr 1038, przywalała w opuszczaną rogatkę parkingu, nadając jej aluminiowemu ramieniu nowy, „futura-styczny” kształt.

05.05. O godzinie 18:45 na ul. Starołęckiej (około 50 m za rondem Starołęka w kierunku Fortecznej) raczyła obwisnąć sieć trakcyjna za sprawą luźnej kotwy. Pracownicy pogotowia sieciowego usunęli usterkę do godziny 19:24. W związku z tym 13/6 utknęła w obrębie ronda na 10 minut, a zjazdowa 12/3 musiała zrobić gratisowe kółko przez GTR.

Rozmaitości

T 26 kwietnia, zgodnie z zapowiedziami, odbyła się parada lokacyjna. Komunikacja miejska kursowała po podanych w poprzednim numerze trasach objazdowych. MPK w paradyzie godnie reprezentowała solarka 1384 ze starannie wykonanym na lewej burcie plakatem okolicznościowym. Później do kawalkady włączył się tramwaj konny, a zaraz za nim potrunął motylek 602+456, dwa dni wcześniej pomalowany w „słuszne”, kremowo-zielone barwy. Najefektowniej jednak wyglądał jego pantograf, który samowolnie przystroił wszelkimi możliwymi tasiemkami i wstążkami unoszącymi się w powietrzu. Rzecz jasna, wszystkie pojazdy wzbudzały ogromne zainteresowanie wśród mieszkańców Poznania.

T MPK Poznań ogłosiło przetarg na wykonanie remontu kapitalnego trasy tramwajowej w ul. Grunwaldzkiej na odcinku od ronda Przybyszewskiego do ul. Bułgarskiej.

T Remont Starołęckiej – 3. Nad wymienionym już w całości torem zachodnim wisi nowa trakcja, pomalowana została większość słupów, a sam tor podbito maszyną z Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych. Rzeczona podbijarka stacjonuje na pętli Stomil. Przy samej pętli zlikwidowany został krzyżak torowy bocznicy do Stomila. W związku z tym w Poznaniu pozostały już tylko dwa skrzyżowania torów tramwajowych z kolejowymi. Na pętli Starołęka wymieniono już większość układu torowego. Od poniedziałku tramwaje będą zjeżdżać do zajezdni już po nowym torze, gdyż w najbliż-

szym weekend nastąpi przepięcie torów zjazdowych.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
84+83	Granimex	Łazienki	-
108+109	BGŻ	barwy MPK	po NG
112+111	Auchan	barwy MPK	-
162+161	Auchan	barwy MPK	-
400	barwy MPK	Rexona	-
613	Koło	barwy MPK	-
666	Inter Consult	Plus GSM	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
108+109	105Na+105NaD	04.2003	NG

Adam Białas, Tomasz Gieżyński,
Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak,
Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki

Szczecin

Tabor

T Z remontu i modernizacji wyjechał skład 105Na 744+741. Są to pierwsze w zajezdni Pogodno czterodrzwowe wagony z nowymi płytami i napędami drzwi (IGE). W obu wagonach pojawił się też komplet nowych gniazd sterowania wielokrotnego i wysokonapięciowych. Pozostałe zmiany są typowe: żółte poręcze, przetwornice statyczne, pantografy OTK-2. Okna tym razem pozostawiono stare.

T W zajezdni Gołęcin utworzono skład 105Na 1007+1010. Prawdopodobnie jest to pierwszy przypadek przemieszania składów w ponaddziesięcioletniej historii serii 105N w tej zajezdni.

T 30.04. przeholowano z zajezdni Niemierzyn do nowego miejsca stacjonowania – zajezdni Pogodno

– historyczny wagon doczepny B4 (I) nr 551.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
692+683	barwy zakł.	TNT	-
744+741	barwy zakł.	barwy zakł.	po remoncie
919	Suchy Tynk/ Nida Gips	barwy zakł.	-

Olaf Skrzymowski

Warszawa

Tabor

A Zakład T-13 Stalowa skasował trzy kolejne autobusy. Są to: solówka o numerze 1081 oraz dwa przegubowce 2441 i 3131. Do T-13 trafił też z likwidowanej Inflanckiej pląg nr 9605 zabudowany na bazie technicznego Jelcza 317D. Oprócz niego z dniem 01.05. do innych zajezdni wywędrowała reszta pogotów. I tak: nr 9601 trafił na T-10 Ostrobramska, nr 9602 na T-13 Stalowa, a nr 9604 na T-7 Woronicza.

A Zajezdnia T-13 wypuszcza już do ruchu 8 z dziesięciu sztuk midi-MAN-ów, które posiada. Tak więc trzy czwarte dostaw już za nami. Co ciekawe, w ostatnich dniach maniki NM223.3 zagościły na kolejnej linii – po 104, 132, 133, 134, 170, 302 i 304 przyszła kolej na 120.

A Dzięki prośbie KMKM-u, MZA nie przenumeruje „historycznych” autobusów o numerach 2 i 5254, dotychczas stacjonujących na Inflanckiej, choć w chwili obecnej istnieje także prawdopodobieństwo, że „wysoka podłoga” z T-5 w ogóle nie będzie przenumerowywana. MZA umożliwiło także KMKM-owi wybranie nowej zajezdni dla tych pojazdów. Już wiadomo, że oba trafią do zakładu T-11 Kleszczowa, gdzie będą pod troskliwą opieką (specjalne miejsce dla nich jest już przygotowywane). Dodajmy, że wcześniejsze plany zakładały, że ikarus 280 nr 5254 miał trafić do T-10 Ostrobramska (pójździe tam za niego lewar o numerze 2783), a ikarus 260 nr 2 do T-9 Chelmska (za niego przejdzie tam solówka o numerze 18).

A Koniec najstarszej warszawskiej zajezdni autobusowej jest bliski. W związku z tym w najbliższym czasie przedstawimy wszystkie zmiany brygadowe oraz przerzuty taborowe, jakie zajdą po likwidacji Inflanckiej.

T Pod koniec kwietnia żoliborski wagon 13N-730 (ze składu 730+729) nabawił się graffiti pod czwartym oknem na lewej burcie (wielkości około 1x1 m). Ciekawi jesteśmy, jak długo owy wóz będzie „reklamował” firmę HWDP?

T Trwają dalsze wojaże żoliborskich składów 13N na „zakazanej” dla nich linii 23. I tak w dniu 23.04. zagościł na niej jakiś skład w barwach zakładowych. Dzień później na brygadzie 2 hasały sobie od rana wagony 665+677 także w malowaniu miejskim. W dniu 25.04. na tej samej brygadzie kursował skład 606+607 (oczywiście w malowaniu zakładowym). Za to w ostatnim dniu kwietnia na 23 jeździł zestaw 836+835” (w reklamie).

T W dniu 24.04. na próbie zaobserwowano wagon 102Na-42. Stodwójka „testowała się” w okolicach zakładu R-3 Mokotów przed Dniem Ziemi. Asystował jej skład 13N 360+216.

T Dnia 25.04. praski wagon 105Na-1240 podróżywał solo po mieście. Jego celem był zakład R-3 Mokotów, gdzie przetoczono mu obręcz. Po godzinie 21:00 wrócił na R-2. Za to w dniu 30.04. żoliborski 105Na-1112 zaciągnął do R-3 w tym samym

celu trzynastkę o numerze 685.

T W dniu 30.04. w praskim u-boocie nr 3021 obsługującym linię 3 zaobserwowano... brak drzwi w kabinie motorowego! Z ustaleń wynika, że zostały one wyrwane na pętli Gocławek przez agresywnego osobnika. Mimo tego wagon pozostał na linii. Za to rzucone drzwi zawiózł do zajezdni inny praski skład – 105Na 1328+1327.

Linie

A Po raz kolejny budowa wiaduktów w ciągu Al. Jeruzolimskich nad rondem Zesłańców Syberyjskich spowodowała utrudnienia w ruchu kołowym. Tym razem nocami 22/23, 23/24, 24/25, 25/26 i 26/27.04. w godzinach około 0:30–4:30 nieprzejezdna była jezdnia zachodnia ww. ronda w relacji al. Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. pomiędzy jezdniami Al. Jeruzolimskich. W czasie trwania prac autobusy linii 605 jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek kursowały od Dworca Zachodniego następującą trasą: Alejami Jeruzolimskimi – Opaczewską – Mszczonowską – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie.

A Z uwagi na remont nawierzchni skrzyżowania ulic Płaskowickiej/Dereniowej/Stryjeńskich od 25.04. od około godziny 22:00 do 27.04. do godzin wieczornych autobusy linii: 165, 185, 503, 504, 505 i 604 skierowano na poniższe trasy objazdowe:

- linia 165 od skrzyżowania Lanciego/Płaskowickiej ulicami: Płaskowickiej – al. KEN – Gandhi – Piłcockiego – Płaskowickiej i dalej bez zmian;
- linie 185 i 503 od skrzyżowania Rosoła/Gandhi ulicami: Gandhi – al. KEN – Płaskowickiej do pętli Natolin Pln.;
- linia 504 od skrzyżowania Belgradzka/Stryjeńskich ulicami: Belgradzka – al. KEN – Gandhi – Dereniową i dalej własną trasą;
- linia 505 od skrzyżowania Dereniowa/Gandhi ulicami: Gandhi – al. KEN – Płaskowickiej do pętli Natolin Pln.;
- linia 604 od skrzyżowania Rosoła/Belgradzka ulicami: Belgradzka – al. KEN – Gandhi – Dereniową i dalej bez zmian.

A Na czas trwania III Rajdu Mazowieckiego, tj. w

dnia 26.04. od około godziny 13:00 do około godziny 19:00 była zamknięta dla ruchu ul. Armii Krajowej w Otwocku, co spowodowało zmianę trasy linii 702, która od strony Warszawy jeździła tak, jak w dzień powszedni, czyli: Powstańców Warszawy – pl. Niepodległości – Wawerska do pętli Wawerska, skąd powracała Wawerską – Powstańców Warszawy – Andriollego – Matejki i dalej stałą trasą do Warszawy. Przez cały dzień wyjątkowo linię 702 obsługiwały wyłącznie solówki.

A 30.04. w godzinach 11:00–11:15 rozegrany został Bieg Życia z pl. Krasińskich do pomnika Bohaterów Getta przy ul. Anielewicza, a niedługo później, tj. w godzinach 12:00–12:30, odbyły się uroczystości rocznicowe przy wspomnianym wcześniej pomniku Bohaterów Getta. W tym czasie autobusy linii 111, 157 i 180 kierowano w obu kierunkach na następujące objazdy:

- linia 111 od skrzyżowania Anielewicza/al. Jana Pawła II ulicami: al. Jana Pawła II – Nowolipki – Andersa i dalej stałą trasą;
- linia 157 od skrzyżowania Stawki/al. Jana Pawła II ulicami: al. Jana Pawła II – Stomińskiego – Bonifraterska – Muranowska – Andersa – Mickiewicza i dalej bez zmian (powrót: Andersa – Nowolipki – al. Jana Pawła II – Stawki – Smocza);
- linia 180 od skrzyżowania Anielewicza/al. Jana Pawła II ulicami: al. Jana Pawła II – Stomińskiego – Bonifraterska – (powrót: Bonifraterska – w prawo w Stomińskiego – zawrotka na Stomińskiego – Stomińskiego – al. Jana Pawła II) – pl. Krasińskich i dalej własną trasą.

A Od 01.05. w dni wolne została wydłużona trasa linii 130 z Wilanowa ulicami Przczykówą – Przekorną – Opieńki do pętli Powsin-Park Kultury. Jednocześnie zwiększono o jedną (do siedmiu) liczbę brygad obsługującą tę linię w soboty, niedziele i święta.

AT Obchody 60. rocznicy wybuchu powstania w Getcie Warszawskim na Umschlagplatz spowodowały 30.04. wstrzymanie ruchu na ul. Stawki (między Pokorną a Karmelicką). Od początku kursowania do około godziny 15 tramwaje linii 35 oraz autobusy linii 157 jeździły w obu kierunkach od skrzy-



Wagon 102Na-42 wyjeżdżający na próbę z zakładu R-3 Mokotów.
Fot. Krzysztof Lipnik, 24.04.2003 r.

zowania al. Jana Pawła II/Stawki ulicami:

- linia **35**: al. Jana Pawła II – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska i dalej stałą trasą;
- linia **157**: al. Jana Pawła II – Anielewicza – Andersa – Mickiewicza i dalej własną trasą.

AT W piątek 25 kwietnia miasto sparaliżowała kolejna manifestacja – tym razem na ulice wyszli związkowcy z „Solidarności”. I nie było by w tym nic godnego uwagi (w końcu w Warszawie co kilka dni ktoś manifestuje), jednak jej organizatorzy nie zdecydowali się zorganizować tego przemarszu tradycyjnym szlakiem z pl. Piłsudskiego przez Trakt Królewski pod Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, lecz wybrali zupełnie nową trasę (tzw. marsz gwiazdzysty). Manifestujący wyruszyli z aż pięciu różnych punktów miasta: al. Sikorskiego na Stegnach, ul. Kasprzaka na Woli, pl. Bankowego w Śródmieściu, spod zakładów Daewoo-FSO przy ul. Jagiellońskiej na Pradze oraz z pl. Małachowskiego w Śródmieściu, aby spotkać się pod siedzibą rządu w Al. Ujazdowskich. Po drodze oczywiście nie obyło się bez poważnych utrudnień w ruchu kołowym, w tym także – komunikacji miejskiej. Najwcześniej (około 9:30) na ulice wyszli związkowcy od strony fabryki Daewoo-FSO. W czasie ich przemarszu zostały zablokowane ulice Jagiellońska, most Gdański, Słomińskiego, Międzyparkowa, Bonifraterska i Andersa. Autobusy kilku linii autobusowych skierowano na trasy objazdowe. Na przykład linie **103**, **127** i **500** jeździły sąsiednimi mostami, a więc mostem Grota-Roweckiego lub Śląsko-Dąbrowskim; linie kursujące ulicą Bonifraterską przerzucono na równoległą ulicę Andersa lub skrócono im trasy do pętli Pl. Piłsudskiego (m.in. linie **174**, **175**). W trakcie zbliżania się pierwszej grupy demonstrujących do pl. Bankowego sytuacja na ulicach centrum miasta stawała się coraz trudniejsza. Tym bardziej, że około godziny 10:45 z pl. Małachowskiego ulicą Królewską i Marszałkowską w kierunku pl. Bankowego ruszyła druga grupa związkowców. Tam nastąpiło spotkanie obu grup z jeszcze jedną, która za miejsce zbiórki miała wyznaczony właśnie wspomniany plac przed Ratuszem i Urzędem Wojewódzkim. Stąd już wszyscy razem około 12:30 skierowali się Marszałkowską. W tym czasie linie autobusowe z ul. Marszałkowskiej skierowano na sąsiednie ulice: Krakowskiej Przedmieście – Nowy Świat (**119** i **171**) lub al. Jana Pawła II (**127**, **410**, **415**, **508**, **512**, **515**, **519**, **520**, **524**). Nie było to powszechnie obowiązującą regułą, bo niektórzy kierowcy miejskich autobusów zdecydowali się jechać ul. Marszałkowską po wypłytowanym torowisku tramwajowym. Na około pół godziny wstrzymano także ruch samych tramwajów na wspomnianej ulicy Marszałkowskiej (linie: **2**, **4**, **15**, **18**, **35** i **36** jeździły równoległym ciągiem ulic: al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości). Na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Świętokrzyską do głównej manifestacji dołączyła kolejna (już czwarta) grupa idąca od strony Woli ulicami: Kasprzaka – Prosta i Świętokrzyską. Ta część manifestacji „wymusiła” wycofanie w Al. Jerolimskie i Towarową m.in. linii: **105**, **109**, **174**, **192**, **506** i **507**. Wracając do samej manifestacji: po połączeniu wszyscy skierowali się na południe Marszałkowską – Waryńskiego – Nowowiejską – pl. Zbawiciela – al. Wyzwolenia – pl. Na Rozdrożu i Al. Ujazdowskimi pod Kancelarię Premiera. W tym samym czasie ostatnia grupa manifestujących wyruszyła ze Stegien, skąd ulicami: Sobieskiego – Belwederską – Spacerową – pl. Unii

Lubelskiej – Marszałkowską doszła do pl. Zbawiciela, gdzie połączyła się z główną manifestacją. W czasie utrudnień na Dolnym Mokotowie linie tamtejszy kursujące (np. **131**, **167**, **501**, **519**, czy **522**) pojawiły się na al. Armii Ludowej i Wistostradzie. Wreszcie w ostatnim etapie manifestacji pod siedzibą rządu linie wycofane z Al. Ujazdowskich „pojawiały się” na ulicach Spacerowej, Klonowej i al. Szucha. Ponadto w trakcie trwania demonstracji nie obyło się bez krótkotrwałych przerw w ruchu na ulicach, które krzyżowały się z trasą pochodu. Najbardziej widoczne było wstrzymanie ruchu tramwajów na rondzie Dmowskiego w relacji wschód-zachód oraz na rondzie ONZ. Podsumowując: manifestacja „Solidarności” nie mogła zostać niezauważona przez zwykłych mieszkańców stolicy, a funkcjonowanie komunikacji miejskiej było zakłócone aż do godzin wieczornych.

ATM 02.05. autobusy, tramwaje i metro jeździły według rozkładów dnia świątecznego (w przypadku metra zachowano godziny pierwszych i ostatnich odjazdów z rozkładu dnia powszedniego).

Magazyn 995

18.04. Kilka minut po godzinie 20:00 na stacji metra Raclawicka doszło do wypadku. Kobieta rzuciła się pod nadjeżdżający skład metra. O dziwo prawie nic się jej nie stało i dość szybko została wydobyta spod wagonów. Przed godziną 21:00 ruch wznowiono.

18.04. Po godzinie 13 w okolicach ulicy Annapol zerwały się sprzęgi między wagonami praskiego składu 105Na 1344+1343 linii **3**. Motorniczy dopiero na pętli zauważył co się stało. Świadczy to o prawie idealnym ustawieniu prądów rozruchowych w obu wagonach, ponieważ ww. skład cały czas kontynuował jazdę do pętli Żerań Wschodni, skąd oba wagony udały się solo do R-2 Praga.

19.04. Przed godziną 15.00 skręcający z ul. 11 Listopada w Stalową wolski skład 105N2k/2000 2090+2091 linii **23** (brygada 1) potamował oba pantografy na uszkodzonej sieci trakcyjnej. Tramwaj kompletnie zatarasował skrzyżowanie. W zatrzymaniu utknęło kilka składów, resztę kierowano ulicami Ratuszową – Jagiellońską – Starzyńskiego do swoich podstawowych tras. Na miejsce ściągnięto sieciowców, torowców oraz ciężarową tatrę nr 383, która po godzinie 15:15 odholowała uszkodzony skład na pętlę Czyszowa, gdzie stał do godziny 16:36. Parę minut wcześniej przybył tam przysłany przez R-1 Wola skład tyrystorów (wagony 2064+2065), który został podczepiony z przodu do uszkodzonej bulwy. Potem czwórskład udał się już tylko do zajezdni. Za uszkodzony zestaw wyjechała rezerwa 105Na 1076+1077.

22.04. Na skrzyżowaniu ulic Paryskiej i Brukselskiej kierowca przegubowego ikarusa nr 2601 linii **E-5** (brygada **03**) próbował nieco skrócić sobie trasę i przejechał pod prąd po dawnej pętli autobusowej. Pech chciał, że akurat przejeżdżał tamtejszy rowerzysta (jechał prawidłowo). Został on potrącony przez autobus. W związku z tym, z urazem głowy pogotowie przewiozło go do szpitala.

22.04. Po godzinie 15:15 na rondzie Daszyńskiego w tył przegubowego ikarusa nr 2324 linii **436** rodem z Redutowej wjechały dwa auta osobowe. Na szczęście nikomu nic poważnego się nie stało, ale wszystko miało miejsce na torowisku tramwajowym. Tak więc i pojazdy szynowe przez pewien czas nie kursowały przez ul. Towarową. W zatrzymaniu utknęło ponad 10 składów w obu kierunkach.

23.04. Około godziny 6:40 na skrzyżowaniu Alei Solidarności z al. Jana Pawła II doszło do zderzenia

dwóch mokatowskich składów 13N na lewoskręcie. Motorniczy jadącego w stronę Mokotowa składu 278+279 (**014/17**) nie zauważył zwrotnicy przestawionej w lewo po planowo wyjeżdżającym z zajezdni żoliborskiej tramwaju linii **23** (liniowo nic tamtejszy nie skręca) i doprowadził do kolizji z jadącym w stronę Huty składem 326+496 (**1/33**). W wyniku zderzenia wykołczył się wagon 278 oraz 326. Usuwanie skutków wypadku trwało około godziny. W tym czasie tramwaje linii **16**, **17**, **33** i **47** kierowano na trasy objazdowe. Na szczęście straty materialne były małe i oba składy bardzo szybko wróciły do liniowej służby.

24.04. Po południu na przejściu dla pieszych na ul. Andersa (przy Anielewicza) samochód osobowy potrącił pieszeż. W związku z tym policja, Straż Miejska i Nadzór Ruchu ZTM-u zamknęły ulicę dla ruchu kołowego, w tym autobusów. Wiele linii normalnie tamtejszy kursujących pojechało objazdami. W kierunku centrum od skrzyżowania Andersa/Stawki autobusy kierowano: Stawkami – Lewartowskiego – Zamenhofa – Nowolipkami do tras podstawowych. Za to w kierunku Żoliborza od skrzyżowania Andersa/Anielewicza autobusy skierowały ulicami Świąterską – Bonifraterską – Muranowską do stałych tras. Utрудnienia w ruchu trwały ponad pół godziny.

Rozmaitości

A W dniu 10.05. KMKM i MZA zapraszają na imprezę pożegnalną zajezdni T-5 Inflancka. Jeździć będziemy garażującym przez wiele lat właśnie w tej zajezdni ikarusem 280.37A nr 5254 w historycznym malowaniu. Początek imprezy o godzinie 11:15 na pl. Bankowym przy pomniku Słowackiego. Składka: 10 zł. Odwiedzimy wiele ciekawych autobusowych miejsc. Serdecznie zapraszamy! Przewidziane są też inne niespodzianki, w tym zwiedzanie samej zajezdni po zjeździe około godziny 18:00. Jeśli już o imprezach mowa, to dodajmy, że w dniu 17.05. planowana jest wielka parada tramwajów z okazji 95-lecia tramwajów elektrycznych w stolicy. W związku z 40-leciem zajezdni tramwajowej R-4 Żoliborz, odbędzie się także jej zwiedzanie. Więcej informacji wkrótce.

AT Śmigus Wyngus upłynął w tym roku wyjątkowo spokojnie. Wandale zniszczyli (zalani) tylko siedem autobusów oraz jeden skład tramwajowy (dokładnie drugi wagon praskiego składu 105Na 1290+1289 obsługującego linię **7**). Niestety, pobito także kierowcę autobusu linii **183**, który próbował nie dopuścić do dewastacji pojazdu. Z niegroźnymi urazami znalazł się on w szpitalu.

T Trwa remont w zajezdni R-2 Praga. Niestety, postępuje także demontaż zabytkowego bruku (kocie łby). W ostatnim tygodniu kwietnia zabytkowe kamienie zostały już tylko przed czterema kanałami (numery 11–15). Tak więc praska zajezdnia coraz bardziej zatracza swój zabytkowy charakter i zaczyna odbiegać od wyglądu pobliskich kamienic przy ul. Kawczyńskiej.

T W ostatnim tygodniu kwietnia sieciowcy wymienili nocami sieć trakcyjną wraz z podwieszkami między dwoma izolatorami sekcyjnymi na ul. 11 Listopada (od Targowej aż za Inżynierską). Obecnie nowy międziany przewód pięknie lśni w promieniach wiosennego słońca.

T W dniu 26.04. po mieście z reklamą kursował historyczny wagon Ns-674.

T Jak co roku w niedzielę wielkanocną, procesja rezurekcyjna około godziny 6 trzy razy okrążyła Plac Zbawiciela. Spowodowało to około 25-minutowe zatrzymanie ruchu tramwajowego, w którym ugrzęzło 6 składów. Na możliwość przejazdu w kierunku Placu Konstytucji musiał poczekać także ikarus 280 nr 5291 obsługujący linię **131**. Trudności w kursowa-



Zajezdnia R-2 Praga. Na pierwszym planie widać pozostałe jeszcze przed czterema kanałami „kocie łby”. Z prawej strony widoczne jest układanie nowego torowiska. Fot. Krzysztof Lipnik, 23.04.2003 r.

niu tramwajów linii **23** wystąpiły też z tego samego powodu około godziny 6 przy pętli na ul. Czyszowej.

T W dniu 27.04. SSKS wspólnie ze spółką Tramwaje Warszawskie w godzinach 11:00–19:00 uruchomiło specjalną linię, która dowoziła warszawiaków na obchody Dnia Ziemi na Polu Mokotowskim. Jak co roku, obsługiwał ją ex-poznański wagon 102Na-42. Przegubowy tramwaj co godzinę odjeżdżał z pętli przy ul. Potockiej i ulicami: Popiełuszki – pl. Grunwaldzkim – rondem Zgrupowania AK Radosław – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – Chałubińskiego – al. Niepodległości docierał do pętli na ul. Rakowieckiej. Niestety, w wyniku chyba nie do końca rozsądnej jazdy podczas jednego z kursów, przy Dworcu Centralnym nastąpiło spalanie podstawki przekaźnika R-15 i wagon w asyście NR ZTM-u zjechał do zajezdni.

T W dniu 25.04. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku postępowania na dostawę szyn kolejowych normalnotorowych S49 oraz szyn pełnógłokowych D180/105, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Podpisano umowy:

- z firmą PPHU Moris Maurycy Wolek z Mikołowa na dostawę szyn S49,
- z firmą ThyssenKrupp Gft Polska Sp. z o.o. z Krakowa na dostawę D180/105.

T W tym samym dniu TW poinformowały o wyniku postępowania na dostawę szyn rowkowych, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Podpisano umowę także z firmą ThyssenKrupp Gft Polska Sp. z o.o. z Krakowa.

T Za to dnia 28.04. TW ogłosiły przetarg nieograniczony na świadczenie usług transportowych pojazdami samochodowymi.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2073	barwy zakł.	Job-Net	-
5122	barwy zakł.	Job-Net	-
tramwaje			
1114+1115	KeraKoll	WSPiZ im. L. Koźmińskiego	-

1140+1141	Club Nokia	Rexona	-
1199+1161	Sprzątanie Świata 2002	Rexona	-
1414+1413	barwy zakł.	Sunsilk	-
1416+1415	barwy zakł.	Sunsilk	-
1420+1419	barwy zakł.	7UP	naklejki na szybach
1450+1449	barwy zakł.	Sunsilk	-
1460+1459	barwy zakł.	Sunsilk	-
1464+1463	Rolling Stones	barwy zakł.	po NG

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
6309	260.73A	15.04.	NC
tramwaje			
1335	105Na	30.04.	NG II
1336	105Na	30.04.	NG II
1463	105Nm	24.04.	NG I
1464	105Nm	24.04.	NG I

Kamil Brach, Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Julek Gędek, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Łukasz Kalbarczyk, Michał Kiemkowski, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Krzysztof Olszak, Marcin Radwański, Robert Sokołowski, Marcin Paweł Stawicki, mkm101, Michał Wolański, ztm.news

Wrocław

Tabor

A Rozpoczęła się modernizacja autobusów marki Volvo 7000A zakupionych w 2001 roku. Są to wozy w pierwszej wersji, z charakterystycznymi „trumnami” na dachu. W ramach przeróbki otrzymają one klimatyzację kabiny kierowcy, jaką montuje się w autobusach drugiej („beztrumnowej”) wersji w miejsce dotychczasowych, wysoce zawodnych agregatów i nawiewów. Do tej pory nowe agregaty otrzymały co najmniej wozy: 8046, 8060, 8061, 8067.

A Mija rok od upiękśnienia pierwszych Jelczy M121 reklamami całopojazdowymi. Umieszczona na wozach 9512, 9513, 9514, 9515, 9516, 9517, 9519 i

9520 reklama „Gazety Wrocławskiej” jest obecnie odklejana. Niestety, wozy nie dostają świeżego malowania zakładowego, tylko jeżdżą po mieście w biało-zielonym podkładzie, strasząc przechodniów.

T Klimatyzacja kabiny 105Na-2404 jest obecnie demontowana, ponieważ według MPK nie zdała egzaminu. Należy dodać, że cała aparatura była produkcją własną Protram.

T Wymiana przetwornic na statyczne w stodójkach trwa. Ostatnio „zamilki” wóz o numerze 2038, dzięki czemu liczba cichych przegubów zwiększyła się do 21. Pamiętając o Czytelnikach zainteresowanych wszelkiego rodzaju numerami, zamieszczamy listę tak przerobionych wozów: 2003, 2022, 2023, 2024, 2028, 2029, 2030, 2038, 2040, 2041”, 2044, 2048, 2052, 2054, 2058, 2059, 2060, 2061, 2068, 2070, 2077.

T Jak ćwierkają zaprzyjaźnione wróble, na dniach Protram opuści pierwszy we Wrocławiu skład 105Na+105NaD 2552+2553. Ma to być początek ery doczep czynnych.

Linie

A Od 22.04. trwają prace wodociągowe w ul. Zabrodzkiej. Zmienioną trasą kursują autobusy linii **133**:

- przystanek końcowy z ul. Piernikowej został przesunięty na ul. Marcepanową;
- autobusy do Zabrodzia kursują przez ul. Balladyny.

AT Na czas długiego weekendu wprowadzona została następująca organizacja komunikacji miejskiej:

- 01 i 03.05. wszystkie linie obowiązywały rozkłady niedzielne;
- 02.05. linie autobusowe obowiązywały rozkłady dnia roboczego, a tramwajowe – sobót.

Wojciech Gąsior, Paweł Więcek

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek_gazeta@op.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl – dział Z kraju i ze świata); Adam Białas (grozny@interia.pl – dział poznański); Krzysztof Lipnik (lipton@krmk.waw.pl – dział warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział szczeciński);

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Paweł Adamus, Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Janusz Karlikowski, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

KOREKTA STYLISTYCZNA: Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

DRUK: Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39, 61-129 Poznań.

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.