

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 13 (38)  
1 lipca 2003 r.

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

ISSN 1730-6388

Bydgoszcz

## Cudowne dzieci Pesy

W poniedziałek, 23 czerwca, na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Toruńskiej odbyła się długo oczekiwana premiera zmodernizowanych wagonów 805Na numer 255 i 256 (po modernizacji nadano im oznaczenie 805NM). Skład przeszedł swą metamorfozę w firmie Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding. Firma posiada głębokie tradycje – istnieje od 1851 roku, a więc od roku, w którym do Bydgoszczy przybył pierwszy pociąg. Modernizacja tych wagonów jest jednakże jej debiutem na rynku komunikacji miejskiej. Projekt był współfinansowany przez Komitet Badań Naukowych, a nad całością czuwali specjaliści z wydziału transportu Politechniki Warszawskiej.

Wagon 256 zniknął z bydgoskich torów w marcu ubiegłego roku, wóz 255 na początku bieżącego. Pracom towarzyszyła spora kampania promocyjno-reklamowa nie tylko w samej branży, ale także w prasie codziennej, gdzie co jakiś czas dowiadywaliśmy się o niezliczonych zaletach „nowego” tramwaju. Przyjrzyjmy się więc i my temu „wiekopomnemu dziełu”.

Przyznać trzeba! Żaden wagon klasy 105N w Polsce nie przeżył jeszcze tak głębokiej przemiany. Pudła poddano gruntowej przebudowie, choć w zasadzie należałoby napisać, że zostały one zbudowane od nowa. Wozy posiadają teraz troje drzwi, osłonięte wózki, zabudowę urządzeń klimatyzacyjnych na dachu, a przód i tył wykonano z tworzywa sztucznego. Kabina motorniczego i pantograf znajdują się tylko w pierwszym wagonie. Zastosowano okna wklejane z górną częścią uchylną i drzwi odskokowo-przesuwne, zabezpieczone przez fotokomórki. Gruntownie zmodernizowano wózki, wprowadzając drugi stopień odsprężynowania w postaci gumowo-metalowych wkładek MEGI. Silniki trakcyjne zostały wyremontowane w MZK Bydgoszcz. Zastosowano impulsowy układ rozruchu i hamowania, oparty o choppery na tranzystorach IGBT produkcji Woltanu, znane z modernizacji łódzkich (805N 1936+1937) i warszawskich (105N 2006+2007 i 1392+1391). Jazdą i hamowaniem steruje się za pomocą dżojstika. Maszynowe przetwornice zastąpiono oczywiście statycznymi, które dostarczył warszawski Medcom.

Zwraca uwagę niezwykle dbałość o pasażerów. Ich bezpieczeństwa pilnują kamery, a o właściwą temperaturę powietrza dba klimatyzacja. Ta druga innowacja to absolutna nowość, jeżeli chodzi o tramwaje modernizowane, a i wśród fabrycznie no-

wych posiadają ją jedynie gdańskie sokoty (Citadis 100 NGd-99). Zastosowano jednak dość oryginalny system „wspomagania” klimatyzacji przez „zwykłe” agregaty grzewcze, umieszczone pod siedzeniami.

W piątek, 20 czerwca, wagony zostały przetransportowane do zajezdni na samochodowej lawecie. Dopiero tam można było przeprowadzić próby ruchowe. Jak to zwykle bywa, nie wszystko poszło zgodnie z planem i udało się uruchomić tylko pierwszy wóz, co jednak nie przeszkodziło w dokonaniu pokazowej jazdy całym składem podczas poniedziałkowej uroczystości.

Ceremonia przekazania wagonów miastu, a następnie MZK, rozpoczęła się po godzinie 15 przemówieniami przedstawicieli władz oraz wykonawców projektu. Jazdy pokazowe odbywały się co prawda tylko po terenie zajezdni, ale impreza miała charakter otwarty, więc uczestniczyć w nich mogli wszyscy chętni. Wydrukowano nawet specjalnie na tę okazję okolicznościowe bilety. Na normalne jazdy z pasażerami przyjdzie nam jednak jeszcze poczekać, gdyż wagony muszą uzyskać homologację. Na razie skład będzie można spotkać tylko podczas nocnych jazd próbnych.

Jarosław Girstun

Paryż

## Magia czy niedociągnięcia?

Przez długi majowy weekend miałem zaszczyt odwiedzić największą metropolię Europy, Paryż. Choć była to wizyta głównie turystyczna, to jednak miałem okazję poznać dość szczegółowo układ komunikacyjny miasta.

Układ miasta

Paryż już około 100 lat temu przekroczył liczbę miliona mieszkańców. Choć administracyjnie kończy się na opasającym go Boulevard Peripherique i liczy 2 miliony mieszkańców, w całej aglomeracji mieszka 12 milionów ludzi, a rozpościera się ona na ponad 1000 km<sup>2</sup> w dolinach Sekwany i Marny, zwanych regionem Ile de France. Obszar administracyjnego Paryża, koszmarny pod względem komunikacyjnym, składa się głównie z kamienic, ze swymi ciasnymi uliczkami i koniecznością parkowania na ulicach. Właśnie tam znajdują się prawie wszystkie znane zabytki paryskie, a także większość miejsc pracy. Niemniej klimat tej części – znany na całym świecie – jest nie do porównania z innymi.

Komunikacja miejska organizowana jest głównie

przez zarząd komunikacji RATP (Régie Autonome des Transports de Paris), który we władaniu dzierży metro, dwie linie tramwajowe i większość autobusów w tym regionie. Koleje francuskie SNCF operują zaś siecią podmiejską RER, obsługującą cały region. Obie firmy, razem z kilkoma pomniejszych, tworzą związek taryfowy Billet Ile de France. Obszar związku podzielony jest na 8 stref w kształcie pierścieni, gdzie miasto Paryż to strefa 1., a metro zawiera się w pierwszych 3 strefach. Taryfa z założenia też jest dość prosta – za każdy przejazd metrem (przesiadki za darmo) i autobusem (tu już nie) kasuje się jeden bilet za 1,30 euro, zaś w RER stosuje się bilety strefowe. Dostępne są także bilety dzienne (Mobilis), tygodniowe, miesięczne (Carte Orange) i dłuższe (NAVI). Poza ostatnim rodzajem są to małe kartoniki z paskiem magnetycznym, pozwalające przejść przez bramki ustawione na każdej stacji metra i RER. NAVI to karta chipowa, którą należy zbliżyć do „wrażliwego” miejsca wybranych bramek. Bilety kupuje się w kioskach, u kierowców autobusów lub w automatach i okienkach na stacjach metra i RER. Niestety, automaty są tutaj dużo gorsze w obsłudze niż w Niemczech. Płacić można tylko monetami i kartami kredytowymi. A jeżeli choć kupić 2 bilety na RER na lotnisko Charles De Gaulle Roissy w cenie 7,70 euro za sztukę i nie mam karty Visa lub Master Card (w Niemczech przyjmują także pieniądze zapisane na chipie kart typu Maestro), to o automacie mogę zapomnieć...

Metro

Metro paryskie było czwartym metrem na kontynencie europejskim, po Londynie, Glasgow i Budapeszcie. Pierwszy odcinek linii 1 (Porte de Vincennes – Porte Maillot) otwarto w 1900 roku. Początkowo planowano 6 linii. Dzisiaj metro ma 14 linii i 2 odnogi, miejscami wybiega dość daleko poza Boulevard Peripherique, a w obrębie miasta tworzy gęstą sieć, równie gęsto usianą stacjami. Dziś metro jest kręgosłupem komunikacyjnym miasta. Pięć z tych linii – 1, 4, 6, 11 i 14 – jeździ na kołach gumowych, a najnowsza – linia 14 – jest w pełni automatyczna.

Nie można nie napomknąć o klimacie sieci, który jest po prostu nie do pobicia. W centrum stacje położone są tak blisko jak przystanki tramwajowe, a szerokie tunele często pozwalają dojrzeć następną stację. Poza tym co około 2–3 metry w ścianach tunelu zamontowano jarzeniówki, dzięki czemu z peronu jak na dłoni widać układ tunelu przez najbliższe kilkadziesiąt metrów. Same stacje są też ciekawe. To zwykle dwa skrajne perony z białymi ścianami

ozdobionymi mozaikami kafelkowymi, reklamami i planami sieci. Do peronów prowadzi zaś labirynt tuneli, osobne wejścia i wyjścia. Stacje przesiadkowe mogą także kojarzyć się z labiryntem (polecam Chatelet-Les Halles, Gare du Nord, CDG-Etoile i inne), niemniej są dość dobrze oznakowane. Jest także kilka rodzajów wartych zwiedzenia: wiadukty na liniach **2** (Barbes-Rochechouart – Jaures), **5** (most nad Sekwaną) i **6** (Passy – Pasteur, St. Jacques – Bercy). Piękna jest stacja Mirabeau (linia **10**) – peron jest tylko w jedną stronę, w drugą zaś metro mija stację, pędząc po małym wiadukcie, trochę ponad poziomem peronu. Stacja na dworcu Gare d'Austerlitz linii **5** znajduje się zaś pod sufitem głównej hali odjazdów pociągów. Natomiast na automatycznej linii **14** można poobserwować trasę z punktu widzenia brakującego na tej linii maszynisty. Co ciekawe, metro paryskie jest całkowicie i bezwzględnie dla spóźnialskich zamykane zaraz po odjazdach ostatnich pociągów, czyli około 1 w nocy. Pozwala to na zmniejszenie wielkości zajezdni – większość jest podziemna – i odstawianie pociągów na stacjach. „Genialni” są także grajkowie, przygrywający pasażerom na harmonii, saksofonie, rapujący lub nawet odstawiający małe przedstawienia kukielkowe – tego typu klimatu nie można uświadczyc w żadnym innym metrze.

Niestety, wiek systemu ma swoje minusy. Większość sieci wybudowano przed II wojną światową, potem dobudowano tylko małe przedłużenia na przedmieściach i inwestowano w RER. Przez to stacje przesiadkowe są niewygodne i składają się z długich tuneli i schodów, a większość mniejszych stacji ma tylko jedno wejście. Poza tym tylko Gare du Nord jest przystosowana do potrzeb niepełnosprawnych. Perony stacji są także bardzo krótkie, przez co pociągi metra składają się z 5 na oko 10–12 metrowych wagoników (kabiny tylko na końcach) o bardzo wąskim profilu (na oko około 2100–2200 mm). Tylko linia **14** ma sensowniejsze gabaryty. Niestety, przez małe wymiary w metrze często występuje niesamowity tłok. Próbuje się temu zaradzić poprzez dużą częstotliwość kursowania. Na najbardziej obciążonych liniach co minutę z 45 sekund w szczycie, ale rozwiązuje to problem tylko do pewnego stopnia. Problemem jest także brak jakichkolwiek zapowiedzi stacji, pomimo posiadania przez każdy pociąg i stację systemu nagłaśniania. Ciężkie, przesuwane drzwi starszych modeli pojazdów nie posiadają także fotokomórek. Poza tym tylko jedna czy dwie linie (na pewno linia **4**, co do innych nie mam pewności) mają zainstalowany system DAISY, czyli podawanie odstępów między pociągami w czasie rzeczywistym.

Co do typów taboru: istnieją 3 typy metra na oponach i 3 metra szynowego, które korzystają z napięcia 750V prądu stałego. Oznaczenie typów to dwie litery i dwie cyfry – M jak „metro”, potem P jak „pneumatique” (gumowe) lub F jak „ferrique” („metalowe”) i dwie ostatnie cyfry roku wprowadzenia modelu. Mamy więc MP59 (linia **4**, **11**), MP73 (**6** i **11**) i brzydkie MP89 (linia **1** z maszynistą i linia **14** w wersji automatycznej; przegubowe jak typ H w Berlinie, z piszczącymi nieludsko tyristorami) oraz MF67 (**2**, **3**, **3bis** – pociągi trzywagonowe, **5**, **9**, **10** i **12**), MF77 (linie **7**, **8**, **13**) i krótkie, trzywagonowe tyristorowe przegubowce typu MF88 (linia **7bis**). Wagoniki są wąskie i posiadają dużo siedzeń (w metrze można naprawdę spędzić dużo czasu!), łącznie ze składanymi siedzeniami przy wejściach.

Ogólnie jest to system, który naprawdę trzeba zwiedzić.

## Autobusy

Sieć autobusowa Paryża ma za zadanie uzupełniać sieci metra i RER, a na przedmieściach ma łączyć miasteczka tam, gdzie nie ma RER oraz dowozić pasażerów do jego stacji. W mieście królują francuskie autobusy marki Renault i heuliezje oraz gepebusy na podwoziu Renault, z dużą ilością agor w wersjach 12- i 18-metrowych. Niemniej udało mi się także zauważyć kilka 12-metrowych Mercedesów Citaro. Większość taboru, szczególnie w Paryżu właściwym, jest niskopodłogowa, na planach wyszczególniono także linie obsługiwane w całości przez tabor niskopodłogowy. Ciekawa jest także numeracja linii i pojazdów. Linie wewnątrz Paryża oznaczane są dwiema cyframi, na przedmieściach zaś trzema. Poza tym istnieją linie specjalne: obsługiwana 9 minibusami linia Montmartrobis, która wije się przez przepiękne wąskie i strome uliczki Montmartru; Balabus – linia objeżdżająca większość zabytków w centrum Paryża oraz La Defense i Gare de Lyon; trzy linie wzdłuż obwodnicy Paryża: **PC1–PC3**; linia Trans Val De Marne (**Tvm**), obsługiwana przez przegubowe Berliety PR180, jeżdżąca po dwunastokilometrowym wydzielonym buspasie między Creteil a Rungis (tam testowano tramwajo-autobusy Bombardiera i Translohr) oraz linia lotniskowa Roissybus (z Opéra Garnier). Około 1/3 linii w Paryżu jeździ z tras po 20:30. Obowiązuje przy tym ścisłe trzymanie się kodowania linii według kolorów. Numer linii ma ten sam kolor na mapie, jak i na filmie autobusu oraz na kolorowych tablicach z trasą linii montowanych z boku i z tyłu autobusu.

Numeracja taboru zaś jest naprawdę oryginalna. Czterocyfrowy numer boczny (trzyfifrowy w przypadku Montmartrobisów) umieszczony jest na autobusach RATP w postaci... tabliczek rejestracyjnych! Co ciekawe, autobusy innych firm mają normalne rejestracje.

Tutaj kończą się dobre rzeczy. Niestety, podróż autobusem w Paryżu bardzo przypomina jazdę autobusem w Polsce. Tłok w pojazdach jest porównywalny z Poznaniem czy Warszawą, a okienka w agorach są jeszcze mniejsze niż w jeżdżących w Polsce neoplanach czy solarisach; najnowsze serie mają na szczęście klimatyzację. Do tego autobusy ze względu na korki i nagminne parkowanie nawet na wydzielonych pasach poruszają się w iście żółtym tempie, spowalniane jeszcze przez obowiązek sprzedaży biletów każdemu chętnemu przez kierowcę. Także niebezpieczne sytuacje drogowe (w Paryżu zderzaków się używa!) powodują, że pasażer czuje się jak pyra w worku. Do tego – z racji korków – dochodzi brak rozkładów; podawane są kursy tylko wcześniej rano i po 20:30. Zamiast tego na niektórych liniach instaluje się system IDF, to znaczy na przystanku umieszcza się ciekłokrystaliczny ekran, na którym wyświetlane są godziny dwóch najbliższych odjazdów. Ale szczytem wszystkiego jest niepodawanie w zapowiedziach przystanków możliwości przesiadek na metro.

Komunikacja nocna (linie Noctambus) składa się z 18 linii oznaczonych od **A** do **T** (z przerwaniami), których większość spotyka się na Chatelet-Les Halles (krzyżówka 5 linii metra i 3 z 5 linii RER) i ma długość około 30 km.

## Tramwaj

Tramwaje paryskie zlikwidowane zostały jeszcze przed II wojną światową – w 1938 roku, ale powróciły, co prawda na przedmieścia, w 1992 roku. Linia

**T1** jest uważana za ważny eksperyment społeczny, albowiem prowadzi przez niebezpieczne przedmieścia imigranckie – St. Denis i La Courneuve do Bobigny, łącząc stacje RER **D** i metra **5**, **7** i **13**. Tramwaj miał za zadanie usprawnić komunikację tych dość odizolowanych dzielnic (do centrum jedzie się z nich metrem jakieś 40 minut), polepszyć standard życia (jako szybszy dojazd do pracy) i umożliwić odnowienie centrów tych dzielnic. Choć gdy zjechałem na stację metra La Courneuve-8. Mai 1945 (końcówka linii **7**), zastałem dość brudną i zaniedbaną zabudowę oraz kartony walające się po ulicach, to jednak przystanek był czysty i nie obsmarowany, z działającym IDF-em i automatami biletowymi. Same tramwaje, konstrukcji Alstomu podobne do tych z Grenoble (Tramway Francaise Standard), były również czyste, z systemem zapowiedzi przystanków i wyświetlaczami. Trasa tramwaju wiedzie wyłącznie po wydzielonym torowisku pośrodku drogi, a w Saint Denis zahacza także o strefę pieszą w centrum handlowym. Co ciekawe, zauważyłem także kilka sklepów i barów ze słowem „tram” lub „tramway” w nazwie – świadczy to o powodzeniu linii. Dlatego też pod koniec tego roku ukończone ma być przedłużenie linii do Noissy-le-Sec. Na razie trasę tę obsługuje 27 pojazdów, korzystając z prądu stałego 750V.

Druga linia tramwaju, **T2**, otwarta w 1997 roku, z tramwajem wspólny ma tylko tabor. Trasa ta to przebudowana linia kolejki podmiejskiej z Issy do La Defense. Biegnie ona wzdłuż Sekwany, przeciskając się obok wzgórz, i jest prawie całkowicie odseparowana od ruchu ulicznego – nie licząc trzech skrzyżowań, na których tramwaj zwalnia do 20 km/h (według znaków). Także przystanki (stacje?) są położone w dość długich odstępach. Tramwaj kończy bieg z jednej strony poniżej stacji RER Issy, a z drugiej na peronie stacji RER La Defense. **T2** jest o 5 lat młodsza od **T1** i kursuje na niej 13 wybudowanych w 2002 roku Citadisów 302, znanych między innymi z Montpellier, Orleans, Lyonu, wspomaganych przez niedobitki TFS-ów. Tutaj też planowane jest wydłużenie trasy w kierunku północno-zachodnim, od strony La Defense.

## RER

RER, czyli Réseau Express Régional, to sieć szybkiej kolei miejskiej obsługiwana przez koleje państwowe SNCF. Jest to dość inteligentne rozwiązanie problemu dowozu pasażerów z dalszych przedmieść Paryża, rozbudowanych w latach 60. i później. Sieć kolejowa, która posiada tylko kilka stacji końcowych wokół centrum – od północy: Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz, Gare Montparnasse, Gare St. Lazare – okazała się być nieadekwatna ze względu na wypełnienie metra, które potem dowoziło pasażerów z tychże stacji do centrum. Stacje te połączono więc tunelami biegnącymi pod centrum, budując przy okazji kilka innych tras wyjazdowych z miasta. Dzięki temu pociągi podmiejskie przejeżdżają z jednego końca Paryża na drugi, obsługując także serce miasta. W ten sposób powstało 5 linii RER (każda z kilkoma odnogami), oznaczonych literami od **A** do **E**. **A** i **C** biegną w relacji wschód-zachód, przy czym **A** obsługuje północną, a **C** południową stronę Sekwany. **B** i **D** to linie północ-południe, gdzie **B** łączy Paryż z oboma lotniskami – Roissy Charles de Gaulle na północy i mniejszym Orly na południu. **E** to nowa linia z Gare St. Lazare przez Gare du Nord (stacja Magenta) na wschód. W sieci RER widoczne są dwa duże węzły, na których krzy-

zują się po trzy linie – Chatelet – Les Halles (**A, B i D**), oraz Gare du Nord/Magenta (**B, D i E**). Każda linia na odcinku centralnym ma częstotliwość około 5 minut w szczycie.

Tabor używany na sieci RER dzieli się na 5 typów – trzy „zwykłe” i dwa piętrowe. Najstarsze jednostki noszą oznaczenia MS61 (niezwykle zgodną rocznik: 1961) – składają się z 3 wagonów każda i są spięte po 2 lub po 3. Pozostałe dwa typy „parterowe” są prawie identyczne – to MI79 i MI84, które zewnętrznie niewiele się różnią. Są to jednostki czterowagonowe, łączone zazwyczaj w pary. Piętrusy, uwijające się zwykle na liniach **B, C, D i E** oraz na zachodnich odcinkach **A** (do La Defense, dalej nie zmieściłyby się), dzielą się na typy: Z2N (dwa wagony motorowe na końcach i 4–6 wagonów pośrodku) i nowe MI2N, które posiadają po 3 wyjścia na wagon.

Na koniec jeszcze kilka ciekawostek co do numeracji i oznaczenia kursów RER-u. Każda linia z obu stron Paryża ma kilka końcówek (rekordzistka, **C**, ma ich 8!), a pociągi kursują ciągle do innych końcówek poprzez centralny wspólny odcinek pod centrum. Dlatego też dla ułatwienia nawigacji każdej końcówce nadano numer, przy czym końcówki północne i zachodnie mają numery nieparzyste, a przeciwnie – parzyste. Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie fakt, że niektóre kursy kończą się na stacjach pośrednich. I to dałoby się znieść. Niestety, rozwiązanie zastosowane w tym wypadku jest iście dziwne. Otóż naprawdę każdej możliwej relacji pociągu RER nadano czteroliterowy kod – np. ERLA, SARA, HALO, UPAL i inne – wyświetlany na pociągu. Na każdej stacji na wyświetlaczach podaje się natomiast tylko listę stacji do których zmierza pociąg i kod. Żadnych cyfr końcówek, numerów linii itp. Nie wiem, czy to siła tradycji, czy chęć zdezorientowania pasażerów nakazuje SNCF wprowadzać takie zamieszanie, bo sens tego rozwiązania zajął chyba tylko autorzy.

**Karol Tyszka**

Autor korzystał ze źródeł:  
<http://www.metro-pole.net>  
<http://www.metropla.net>  
<http://mercurio.iet.unipi.it/pix/fr/metro/paris> i dalsze podstrony  
<http://www.nycsubway.org/eu/fr/paris/index.html>  
<http://www.ratp.fr>

## Warszawa

### Nowi agenci weszli do gry

Od początku czerwca tego roku na ulicach Warszawy można spotkać autobusy dwóch kolejnych agentów – firmy Mobilis z Mościska koło Warszawy oraz International Transport Spedition Adam Michalczewski z siedzibą w Radomiu. Ich pojawienie się jest wynikiem rozstrzygniętych w październiku ubiegłego roku przez Zarząd Transportu Miejskiego dwóch przetargów na obsługę linii autobusowych liczbą 100 brygad.

W pierwszym ze wspomnianych przetargów, który obejmował obsługę 50 brygad autobusami klasy midi, zwyciężył Mobilis. Zaproponował on najniższą ze wszystkich startujących firm stawkę za wozokilometr, 3,84 zł.

Oto krótka charakterystyka nowego agenta. Firma Mobilis wyodrębniła się z dawnego Rapidu, a konkretnie jego turystycznego odłamu znanego pod nazwą Rapid Tour. Dotychczas znana była z obsłu-

gi linii hipermarketowych do Centrum Handlowego Janki i Reduta, a także Centrum Mody w Nadarzynie (tabor tych linii stanowią MAN-y SL202 i SL223 oraz Jelcze PR110 i Mercedes O405), a także wynajmu autokarów turystycznych marki Mercedes O303. Jednak, zgodnie z założeniami przetargu, na linie ZTM-u firma ta wystawiła inny tabor. Są to zupełnie nowe midibusy marki Solaris Urbinetto 10. Do ich garażowania i obsługi Mobilis stworzył odrębną bazę przy ulicy Posąg 7 Panien (na terenie ZM Ursus). Lokalizacja tej zajezdni nie jest przypadkowa. W przetargu ściśle określono, że nowy agent będzie obsługiwał linie autobusowe, których przynajmniej jeden kraniec znajduje się w południowej lub zachodniej części lewobrzeżnej Warszawy.

W drugim przetargu, który także obejmował obsługę 50 brygad – tym razem jednak autobusami standardowymi – wygrał ITS A. Michalczewski. Także ten oferent w swoim przetargu zaproponował najniższą stawkę, 3,98 zł za wozokilometr.

Kilka słów o tym przewoźniku. Jego początki sięgają roku 1973, kiedy to powstała firma pod nazwą Adam Michalczewski, zajmująca się transportem. Największy jej rozkwit nastąpił w pierwszej połowie lat 90. ubiegłego wieku. Najpierw w 1990 roku zaczęła funkcjonować pod obecną nazwą, skupiając się na przewozach międzynarodowych towarów. W 1993 roku firma rozszerzyła swoją działalność o prowadzenie Agencji Celnej. Rok później rozpoczęła także przewozy pasażerskie w komunikacji miejskiej w Radomiu. Dziś obsługuje tam 6 linii autobusowych. W roku 1999 zaczęła jeździć także na dwóch liniach w Pionkach. Posiadany tabor stanowią Ikarusy 260.04 i 280.26, MAN-y SG272, NG272 i NL222, Mercedesy O305G oraz – znane z Warszawy – autobusy Dennis Lance. Jednak do realizacji warunków przetargowych firma musiała zakupić nowy tabor. Są to 12-metrowe pojazdy marki MAN NL223, które obsługują linie w prawobrzeżnej Warszawie. Oczywiście, tak jak w przypadku Mobilisa, ITS musiał zorganizować dla swojego taboru odpowiednią bazę. Jej lokalizacja to ul. Płochocińska na Żeraniu.

Ze względu na długotrwały proces tworzenia niezbędnej infrastruktury do obsługi taboru oraz produkcji i dostarczania nowych autobusów, a także przyjęcia nowych kierowców, dochodzenie do pełnej zdolności przewozowej następuje etapowo. Na początek, w czerwcu bieżącego roku, każdy ze wspomnianych powyżej agentów objął po 10 brygad. Ich rozdysonowanie w zależności od dnia i pory przedstawia poniższa tabela:

Mobilis			ITS		
dzień powszedni		dzień świąt.	dzień powszedni		dzień świąt.
szczyt	poza szczyt.	-	szczyt	poza szczyt.	-
10	9	6	10	6	5

(źródło: rozkłady jazdy ZTM; stan na dzień 1 czerwca 2003 r.)

Jeśli chodzi o przydział do konkretnych linii, Mobilis przejął całkowicie obsługę linii **139** (Metro Wilanowska – Ogród Botaniczny) – dwie brygady całodzienne każdego dnia. Ponadto w jego władaniu znalazło się aż pięć brygad całodziennych w dzień powszedni i jedna w dzień świąteczny linii **179** (Os. Kabaty – Metro Ursynów). Co ciekawe, w ten sposób linia ta stała się nie tylko trójzajezdniową, ale także trójprzewoźnikową. Oprócz Mobilisa można na niej spotkać także wozy z zajezdni MZA Chelm-

ska i innego agenta – PPKS Grodzisk Mazowiecki. Ponadto midibusy tej firmy zagościły także na **107** (Metro Wilanowska – Esperanto) – odpowiednio dwie brygady całodzienne i jedna szczytowa w dzień powszedni oraz trzy w soboty i święta. W tym przypadku także mamy do czynienia z trzema zajezdniami; do spółki z Mobilisem obsługę zapewniają zajezdnia MZA Chelmska i Woronicza.

Z kolei ITS zawiądnął całkowicie trzema liniami: **153** (Mokry Ług – Szatkowników) – odpowiednio po jednej brygadzie całodziennej i szczytowej w dzień roboczy oraz jednej w dzień wolny od pracy; **161** (Zbójna Góra – Błota) – dwie brygady całodzienne niezależnie od rodzaju dnia; i **302** (Dw. Wschodni Kijowska – Buków) – trzy brygady szczytowe w dzień powszedni. Poza tym przewoźnik z Radomia objął jedną brygadę całodzienną w dzień roboczy i świąteczny na linii **132** (Targówek – Mańki-Wojdy). Pozostałe brygady obsługują w dalszym ciągu zajezdnia MZA Stalowa. Ostatnią linią, na której można spotkać ITS-owego MAN-a jest **147** (Dw. Wschodni Kijowska – Wiśniowa Góra). Tutaj jeżdżą odpowiednio dwa autobusy od poniedziałku do piątku i jeden w dni wolne. Na pozostałych brygadach tej linii „pomykają” autobusy z zajezdni MZA Ostrobramska.

Oczywiście, rozdysonowanie agencji nowych wozów w czerwcu było z góry traktowane jako tymczasowe. Od 1 lipca w związku z dostarczeniem kolejnej partii autobusów, po 10 do każdego agenta, o taką samą liczbę wzrasta ilość obsługiwanych przez te firmy brygad. Szczegóły w poniżej tabeli.

Mobilis			ITS		
dzień powszedni		dzień świąt.	dzień powszedni		dzień świąt.
szczyt	poza szczyt.	-	szczyt	poza szczyt.	-
20	18	11	20	14	13

(źródło: rozkłady jazdy ZTM; stan na dzień 1 lipca 2003 r.)

W tej sytuacji trzeba odnotować kilka istotnych zmian w obsłudze linii. Jeśli chodzi o firmę Mobilis, przejęła ona w całości od MZA linię **118** (Pl. Trzech Krzyży – Suwalska), po trzy brygady całodzienne w dni robocze i świąteczne oraz jeden dodatek szczytowy w dzień powszedni. Ponadto w jej władaniu znalazły się brakujące brygady linii **107** – cztery całodzienne w dzień powszedni i dwie w dni wolne od pracy oraz dwie brygady całodzienne w dzień roboczy linii **128** (Mariensztat – Instalatorów lub Szczęśliwice).

Z kolei radomski ITS otrzymał we władanie odpowiednio cztery w dzień roboczy i pięć w soboty i święta brygad całodziennych linii **123** (Dw. Wschodni Kijowska – Dw. Wschodni Lubelska). Przy okazji kolejna ciekawostka: linia ta dołączyła do grona linii obsługiwanych przez kilku przewoźników. Oprócz ITS-u są to zajezdnia MZA Ostrobramska oraz Connex Warszawa. Ponadto ITS-owe MAN-y zastąpiły, niezależnie od rodzaju dnia, na trzech brygadach całodziennych jelcze z Connex-u na linii **140** (Żerań FSO – Dw. Wschodni Kijowska) – te przesyła na **123**, o czym mowa powyżej. Ostatnią nową linią, na której pojawił się ITS, jest **513** (Os. Kabaty – Dw. Wschodni Lubelska). Tutaj objął on jedynie jedną brygadę całodzienną i dwa dodatki w dzień roboczy.

Jak widzimy, pojawienie się dwóch kolejnych agentów na liniach autobusowych podległych ZTM spowodowało wiele ciekawych zmian w obsłudze kilkunastu linii. I to nie koniec... W najbliższych

miesiącach należy spodziewać się jeszcze wielu rozsad. Wszystko powinno się ustabilizować dopiero jesienią, kiedy do Warszawy dotrą ostatnie ze 100 zakontraktowanych autobusów.

**Tomasz Kaczmarek**

## Komunikacja miejska w literaturze pięknej

### Podróż w czasie

W okresie pierwszej wojny światowej starał się rozweselić płożan literat i publicysta Konstanty Modliński (1887–1966), drukując w dzienniku „Kurier Płocki” pod pseudonimem Kamo fraszki związane z życiem Płocka. W roku 1917 autor wydał je w zbioru pod tytułem „Figliki uciężne pisane z dnia na dzień...”. W jednym z tych wesołych wierszyków, „Podróży w czasie”, redaktor Modliński puścił wodze fantazji i w wehikule czasu odwiedził Płock w 2000 roku. Skąd tramwaj?

Budowę sieci tramwajowej w Płocku planowano kilkanaście lat po uruchomieniu w roku 1960 kombinatu rafinerijno-petrochemicznego. Jednak skończyło się tylko na planach. Temat powrócił pod ko-

niec lat osiemdziesiątych, kiedy z dala od centrum, w kierunku Warszawy, powstawało duże osiedle Podolszyce. Linia tramwajowa miała stanowić podstawę systemu komunikacji miejskiej w Płocku, a linie autobusowe kursować w poprzek niej. Trasę wytyczono ulicami Wyszogrodzką, Piłsudskiego, Jachowicza, Kobylińskiego i Łukasiewicza do kombinatu. Plany były bardzo ambitne. Oto na ulicy Łukasiewicza, biegnącej z rafinerii nad głębokim jarem rzeki Brzeźnicy, miała powstać estakada. Tory kolejowe na Piłsudskiego tramwaj miał pokonywać tunelem. Z planów pozostały jednak tylko szerokie, dwupasmowe aleje Kobylińskiego, Jachowicza i Piłsudskiego.

#### Konstanty Modliński: Podróż w czasie

Wreszciam wysiadł. Co za zmiana!  
Płock albo też coś w tym guście.  
Wszędzie czystość mi nieznaną,  
gwarno tak jak na odpuszcie.

Gmach przy gmachu wielki stoi,  
w górze dryndy – samoloty,  
spodem się od ludzi roi...  
Aż buchnęły na mnie poty!

Zmianom tym się wielce dziwię:  
po ulicach mkną tramwaje;  
jadę z „Tylnej” na „Radziwie”;  
no, i „Grodzkiej” nie poznaję.

Patrzę: jakiś gmach rzeźbiony...  
Na nim relief symboliczny...  
Czytam napis umieszczony,  
to... „Ogród Zoologiczny”.

Myślę: ujrzę lwy i słonie...  
Wchodzę... widzę w klatce szczura,  
w drugiej dwa dryndziarskie konie,  
dalej kocur, pies i kura!

– To, co widzi pan zza kraty,  
mówi woźny, to okazy,  
które ludzie przed stu laty  
zjedli, dziś nas żywią gazy...

Wybrany utwór pochodzi z wydawnictwa „Dzieśnięć wieków Płocka” wydanego nakładem Towarzystwa Naukowego Płockiego.

**wybrał i komentarzem opatrzył  
Jakub Putyra**

# Z k r a j u i z e ś w i a t a

## Belgrad

### Rozmaitości

**T** W dniach 14–15.06. odcięto od reszty sieci awaryjną pętlę tramwajową, zlokalizowaną przy ulicy Patriarcha Dymitrija (trasa linii 3). Przez weekend torowcy wyjęli dwie zwrotnice, natomiast sieciowcy zajęli się wymianą sieci trakcyjnej. Co ciekawe, pętla ta była zlokalizowana na terenie fabryki traktorów i żeby na nią wejść, trzeba było otwierać dwie bramy – wjazdową i wyjazdową. Podejrzewamy, że mógł to być jeden z powodów takiej decyzji. Ponadto prawdopodobnie pętla ta przestała spełniać swoją rolę po masowych zwolnieniach w zakładzie i po prostu stała się bezużyteczna – po stanie toru dość łatwo można było wydedukować, że już od dawien dawna nic tam nie zawracało.

**Krzysztof Lipnik**

## Bydgoszcz

### Tabor

**A** W Bydgoszczy lata nie doczekały Ikarusy 280 nr 2419, 3602 i 3619. Wszystkie z 1989 roku, dwa pierwsze z serii 280.33 zbudowanej dla ZSRR.

**Piotr Tomasiak**

## Bytom

### Tabor

**A** W Ikarusie 415 nr 7104 z PKM Bytom zamontowano pikselowe wyświetlacze.

### Rozmaitości

**■** W dniu 25.06. radni Bytomia podjęli uchwałę o wystąpieniu tegoż z dniem 01.01.2004 r. z Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach. W uchwale znalazł się jednak zapis, że radni muszą przed końcem października jeszcze raz zająć się sprawą, bo inaczej przyjęta rezolucja zostanie uchylona.

**Mariusz Ciunowicz, Andrzej Soczówka**

## Czerwionka-Leszczyny

### Rozmaitości

**A** KZK GOP od 19.06. wprowadził zmianę nazewnictwa następujących przystanków autobusowych na obszarze miasta i gminy Czerwionka-Leszczyny:

- Leszczyny Wieś zostaje zmieniony na Leszczyny Stare;
- Stanowice I zostaje zmieniony na Stanowice Cementownia;
- Czerwionka Poczta zostaje zmieniony na Czerwionka Centrum.

Zmiana została wprowadzona na wniosek UGiM Czerwionka-Leszczyny celem ujednoczenia nazewnictwa KZK GOP i MKZ Jastrzębie.

**A** Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju 23.04. zmienił nazwę przystanku autobusowego na terenie wspomianej gminy Czerwionka-Leszczyny: Stanowice Spółdzielnia został zmieniony na Leszczyny Spółdzielnia. Powód był podobny jak w przypadku wcześniejszych zmian KZK GOP.

**Wojciech Mężyk**

## GOP

### Linie

**A** 19.06. zmieniono trasę linii autobusowej 49. Nowy przebieg trasy jest następujący: (Dąbrowa Górnicza) Kopalnia Paryż – ... – Majakowskiego – Grabocińska – (Sosnowiec) Wopistów – Kościuszkowców – (Dąbrowa Górnicza) Sosnowiecka – Łuszczaka – Orkana – Narutowicza – Strzemieżycka – ... – Sławków ZWM. Jednocześnie z dniem wprowadzenia zmian dla tej linii ustalono wyjątek od obowiązujących granic stref i przejazd przez granicę strefy dąbrowskiej i sosnowieckiej obowiązuje na podstawie biletu ważnego w jednej gminie.

### Rozmaitości

**■** Na liniach organizowanych przez KZK GOP w Katowicach ograniczenia wakacyjne wprowadzono już 19.06. i będą one obowiązywały do 31.08. W okresie wakacji:

1. Według odrębnych wakacyjnych rozkładów jazdy

o zmniejszonej częstotliwości kursują następujące linie autobusowe:

- w dni robocze: 24, 51, 61, 91, 99, 104, 111, 160, 188, 234, 299, 604, 623, 644, 657, 672, 673, 690, 710, 721, 722, 723, 801, 804, 805, 820, 821, 830, 831, 912, 952, 953;
- w soboty: 188, 299, 604, 644, 690, 723, 815, 820, 830;
- w niedziele i święta: 188, 604, 644, 690, 723, 815, 820, 830.

2. Nastąpiło zawieszenie niektórych kursów na następujących liniach autobusowych:

- w dni robocze: 0, 2, 14, 20, 32, 35, 39, 42, 50, 81, 92, 96, 107, 109, 110, 127, 144, 146, 154, 183, 186, 187, 196, 197, 198, 215, 227, 230, 255, 615, 619, 657, 669, 677, 708, 823, 850, 911, 974, 998;
- w soboty: 32, 35, 688, 850;
- w niedziele i święta: 27, 32, 688.

3. Całkowicie zawieszono zostało kursowanie następujących linii autobusowych:

- w dni robocze: 58 bis, 102, 182, 209, 235, 257, 618, 648, 693, 744, 818, 932;
- w soboty: 182, 190, 669, 801, 922;
- w niedziele i święta: 144, 182, 190, 669, 801, 922.

4. Nastąpiła zmiana przebiegu tras linii autobusowych:

- linie 20 i 80 – wyłączenie z obsługi przystanku Kamieniec Szkoła;
- linia 139 – kursuje na skróconej trasie Chorzów Plac Hutników – Bykowna Grzegorzka;
- linie 299 i 723 – wyłączenie z obsługi przystanku Zagórze Kopalnia.

5. Uruchomiona została dodatkowa linia autobusowa 650, kursująca w dni wolne od pracy w relacji Gliwice Plac Piastów – Czechowice Kapielsko.

6. Trasa linii autobusowej 221 została wydłużona do Zalewu Sosina w Jaworznie Szczakowej; ponadto linia kursuje w dni wolne od pracy.

7. Przewidywane były również następujące ograniczenia w komunikacji tramwajowej:

- zawieszenie niektórych kursów w dni robocze na liniach **8 i 28**;
- zawieszono kursowania linii **23 i 30** (za wyjątkiem kursów nocnych linii **30**).

Stosowne informacje pojawiły się na rozkładach jazdy, jednakże przez pierwszy tydzień komunikacja tramwajowa funkcjonuje według normalnego rozkładu (bez uwzględnienia ograniczeń). Sytuacja ta rozwiąże się w najbliższych dniach.

● 26.06. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego ponownie zajęła się problematyką transportu na obszarze konurbacji górnośląskiej. Dwa tygodnie finansowych poszukiwań powołanego przez wojewodę zespołu ekspertów nie dały żadnych rezultatów. Prace zespołu będą kontynuowane przez kolejne trzy tygodnie. Tymczasem prezes KZK GOP Jerzy Śmiątek zapowiedział, że jeśli nie znajdzie się 20 milionów złotych potrzebnych na komunikację, będą kolejne ograniczenia. Jest to o tyle dziwne, że jak wynika z szacunkowych wyliczeń, dotychczas poczyniono już ograniczenia na wyższą kwotę, niż brakująca suma dotacji... Związki zawodowe nie wykluczają wznowienia akcji protestacyjnej, jednakże zapewniają, że tym razem pasażerowie zostaną o strajku wcześniej powiadomieni.

**Andrzej Soczówka**

## Gorzów Wielkopolski

### Linie

**A** 13.06. w godzinach 13:30–17:00 przeprowadzono Kryterium Uliczne o Puchar Prezydenta Miasta Gorzowa z okazji Dni Gorzowa. Zamknięto dla ruchu odcinek alei Odrodzenia od ul. Piłsudskiego do ul. Wyszyńskiego i w związku z tym:

- linia **104** w kierunku pętli Ustronie do przystanku Meblostyl podążała stałą trasą, następnie ul. Mickiewicza do Mieszka I – Karola Wielkiego – Chodkiewicza – Wyszyńskiego – Górczyńska i na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego wracała na swoją trasę. W kierunku pętli Myśluborska TESCO od ul. Górczyńskiej autobus linii **104** jechał ul. Wyszyńskiego – Chodkiewicza – Karola Wielkiego – Roosevelta – i na skrzyżowaniu z ul. Kos. Gdyńskich powracała na swoją trasę;
- linie **123 i 223** w kierunku os. Manhatan do przystanku Słowianka jechały stałą trasą, a następnie na skrzyżowaniu ul. Słowiańskiej z ul. Kos. Gdyńskich skręcały w prawo, dalej ul. Mickiewicza – Mieszka I – Karola Wielkiego – Chodkiewicza – Wyszyńskiego – Górczyńska – i dalej stałą trasą. W kierunku pętli Marcinkowskiego od ul. Górczyńskiej autobusy podążały przez ul. Wyszyńskiego – Chodkiewicza – Karola Wielkiego – i od ul. Roosevelta po swojej trasie;
- linia **128** wiodła w kierunku pętli Santocko od przystanku Meblostyl ul. Mickiewicza – Mieszka I – Karola Wielkiego – Chodkiewicza – Wyszyńskiego, zaś od przystanku Sizel stałą trasą. W kierunku przystanku końcowego Biowet od przystanku Sizel – Chodkiewicza – Karola Wielkiego, a od ul. Roosevelta stałą trasą;
- linia **214** zmierzała w kierunku Szpitala od przystanku Meblostyl ul. Mickiewicza – ul. Mieszka I – Karola Wielkiego – Chodkiewicza, a od ul. Wyszyńskiego stałą trasą. W kierunku pętli Marcinkowskiego od ul. Wyszyńskiego – Chodkiewicza – Karola Wielkiego, a od ul. Roosevelta stałą trasą.

**A** W czasie organizacji 26.06. wyścigu kolarskiego na drodze krajowej 22 (ul. Kasprzaka) zmieniono trasy autobusów komunikacji miejskiej. W godzinach 9:30–15:30 trasy linii autobusowych **109, A i B**



Wagon zabytkowy 102N-203 na Kurdwanowie. Fot. Michał Kamiński, 24.06.2003 r.

zostały skrócone do Bamy (autobusy kursowały starą nitką ul. Kasprzaka). Na linii **109** kursy ze Śląskiej o 9:10, 12:35, 14:35 skrócono, tak że kończyły się na przystanku Bama, a nie w Koszęcinie; zaś kursy powrotne z Koszęcina o 9:40, 12:53, 15:05 wykonywano również od Bamy. Na liniach **A i B** w kierunku Ogródów Działkowych kursy o 9:24, 9:54, 10:39, 11:25, 12:04, 13:14, 13:29, 13:36, 14:46, 14:49 kończyły się na rzeczonym przystanku Bama; i podobnie kursy o godzinach 9:50, 10:20, 11:05, 11:50, 12:30, 13:40, 14:10, 14:12, 15:10, 15:12 w kierunku Słowiańskiej rozpoczynano z Bamy, nie z Ogródków.

**AT** W dniach 28 i 29.06. organizowano kolejny wyścig kolarski ze startu wspólnego na trasie Słowiańska – Roosevelta – Odrodzenia – Piłsudskiego – Górczyńska – Bierzarina. W godzinach 9:30–18:30 28.06. i 9:30–16:00 29.06. wystąpiły utrudnienia komunikacyjne:

- linie tramwajowe **1, 2 i 3** przepuszczano wahadłowo na skrzyżowaniach Walczaka/Górczyńska i Mieszka I/Roosevelta dopiero po przejeździe kolarzy;
- podobnie linie autobusowe **110, 111 i 228** przez skrzyżowanie Żwirowa/Roosevelta;
- autobusy linii **128** od przystanku Meblostyl kursowały ul. Mickiewicza i Wyszyńskiego, gdzie przepuszczano je po przejeździe kolarzy przez rondo;
- autobusy linii **214** od przystanku Meblostyl jeździły ul. Mickiewicza i Wyszyńskiego, gdzie przepuszczano je po przejeździe kolarzy przez rondo, a następnie do szpitala ulicą Dekerta. Powrót tą samą trasą;
- linię **123** na czas wyścigu zawieszono;
- linie **125, 124, 224, 126, 127, A i Z** od przystanku Widok wiodły ul. Walczaka, gdzie na rondzie Walczaka/Górczyńska przepuszczano wahadłowo autobusy po przejeździe kolarzy, a następnie ul. Szarych Szeregów; linie **125, 126, 127** kursowały na pętlę przy Szpitalu Wojskowym-Dekerta, autobusy linii **A** na pętlę przy ul. Działkowców, autobusy linii **124, 224 i Z** od skrzyżowania ulic Szarych Szeregów/Komorowskiego powracały na swoje trasy.

**Marcin Pejski**

## Kraków

### Tabor

**T** Doczekaliśmy się. Po ponad dwóch miesiącach od oficjalnego przekazania, dnia 19 czerwca 2003 r. na **24/03** pojawił się pierwszy z 12 nowych Bombardierów – wóz o numerze 2015 („Drezno”). Wszystkie Bombardierzy II serii (oznaczane jako NGT6/2) różnią się od 14 wozów jeżdżących już po Krakowie m.in. dodatkowymi piątymi drzwiami, przesuwalnymi (zamiast uchylnymi) oknami oraz poprowadzoną wentylacją. Niecały tydzień później na miasto wyjechał także wagon 2016. Pojawienie się ich w ruchu liniowym pozwala mieć nadzieję, że już niedługo na mieście pojawią się kolejne, gotowe już wozy – 2017, 2018, 2019 i 2020. Następne są montowane w Stacji Obsługi i Remontów MPK (byłe MZNT) i mają wyjechać we wrześniu. Zaledwie 3 dni od swojego pierwszego wyjazdu na linię, swój „chrzest bojowy” przeszedł najnowszy Bombardier o nr 2015. W niedzielę 22.06. kursował on na linii nr **3**. Około godziny 19:40 na pętli w Bieżanowie Nowym wykołoił się pierwszą osią ostatniego wózka. W tym czasie tramwaje zawracały na pętlę w Prokocimiu, a wszystkie autobusy kursujące z Bieżanowa Nowego zabierały pasażerów także z oddalonej o kilkaset metrów pętli tramwajowej.

### Linie

**A** Od dnia 21 czerwca, w związku z kontynuacją robót kanalizacyjnych na ul. Drużbackiej i wyłączeniem z ruchu ul. Kuryłowicza, wprowadzono następującą organizację ruchu w tamtym rejonie:

- linie **101 i 145** nadal nie kursują;
- linia **107** wróciła na swoją stałą trasę;
- linia **301** została zlikwidowana;
- linia **345** kursuje na trasie: Borek Fałęcki – Swoszowice bez zmian, a dalej w obu kierunkach: Sawiczewskich – Landaua – Niewodniczańskiego – Krzyżańskiego – Matematyków Krakowskich – Golkowice – Drużbackiej – Grabówki.

**A** W związku z zamknięciem mostu na ul. Braniczkiej, od dnia 21 czerwca linia **131** kursuje po następującej trasie: Chałupki – Rumińska – Kąkolowa – Branicka – Suchy Jar – Nadbrzezie – Igołomska – Szymańskiego – Tokarzewskiego – Branice Szkoła. Nadal niektóre kursy będą wykonywane przez

Ruszcze.

**A** Od 28 czerwca, w związku z zamknięciem ulicy Żywieckiej, zawieszona została linia 151. Od tego samego dnia, ze względu na zakończenie prac remontowych w ulicy Rybitwy, zlikwidowano tymczasową linię 308 a linie 108, 157, 158 i 205 wróciły na swoje stałe trasy przez ul. Rybitwy.

**A** Począwszy od 21.06. w związku z budową kanalizacji w ulicy Skotnickiej wprowadzone zostały następujące zmiany:

- linia 106 kursowała po zmienionej trasie: Łagiewniki – Brożka – Grota Roweckiego – Kobierzyńska – Babińskiego – Bunscha – Kampus UJ;
- uruchomiona została linia tymczasowa 314: Skotniki Szkoła – Mochnianiec – Kampus UJ.

Zmiany te obowiązywały do 28.06., kiedy to rozpoczął się drugi etap prac i objazdy uległy zmianie:

- linia 106 kursuje jak w etapie I, linię 314 zastąpiła tymczasowa 306: Borek Fałęcki – Zakopiańska – Zawila – Babińskiego – Bunscha – Bobrzyńskie – Mochnianiec – Skotniki Szkoła;
- linia 166 została zawieszona, a 175 wydłużona do Sidziny Skrzyżowania, natomiast linie podmiejskie 201 i 206 kursują objazdem przez Zakopiańską i Autostradę A-4 do węzła ze Skotnicką, gdzie wracają na swoje stałe trasy do Skawiny i Radziszowa.

**AT** Od dnia 21.06. obowiązują wakacyjne rozkłady jazdy. Ograniczono częstotliwość linii tramwajowych (linie magistralne zamiast co 10 kursują co 15 minut) oraz autobusowych. Zawieszono linie 118, 428 i 439. Ponadto od dnia 30.06. zawieszono kursowanie linii 194. Niejako przy okazji MPK wprowadziło kilka zmian w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej:

- zmieniono oznaczenie linii 444 na 144;
- linie 177 i 477 zastąpiono nową linią 137 na trasie: Nowy Kleparz – Prądnicka – Dr. Twardego – Pielęgniarek – Prądnicka – Opolska – Mackiewicz – Dożynkowa – Kuźnicy Kołatajowskiej – Al. 29 Listopada – Siewna – Mackiewicz – Opolska – Prądnicka – Bratysławska – Prądnicka – Nowy Kleparz.

### Magazyn 995

**16.06.** Gigantyczne korki, spóźnione autobusy, przepełnione tramwaje. Tak wyglądało poniedziałkowe przedpołudnie 16.06. dla mieszkańców południowo-wschodniego Podgórza. Około godziny 10 ciężarówka jadąca ulicą Wielicką w kierunku wyjazdu z miasta uszkodziła zbiornik paliwa na leżących na jezdni metalowych częściach zgubionych przez inny pojazd. Na ulicę wylało się paliwo, które rozjechane kołami innych samochodów spowodowało prawdziwą ślizgawkę. Do akcji wkroczyła straż pożarna, która rozpoczęła sprzątanie jezdni. Pracę utrudniła ulewa. Ulica Wielicka na odcinku od Biechanowskiej do Szpitala w Prokocimiu była zamknięta. Autobusy linii 103, 163, 173, 204, 444 i 502 kierowano objazdami od Wielickiej przez Proszą, Biechanowską, Jerzmanowskiego i Teligi. Służby porządkowe skończyły pracę około 15. Rozładowanie korków trwało do późnego popołudnia. Ruch w kierunku centrum oraz kursowanie tramwajów odbywały się bez większych zakłóceń.

### Rozmaitości

● 24 czerwca MPK SA w Krakowie otrzymało międzynarodowy certyfikat jakości ISO9001. Uroczystość wręczenia odbyła się w auli Collegium Novum UJ.

**T** 29.06. ruszyła Krakowska Linia Muzealna. Skład N+ND 20+538 pojawił się na mieście jako 2/02. Zabytkowa eNka na trasie „dwójki” łączącej

Cmentarz Rakowicki z Salwatorem cieszyła się dużą popularnością. Będzie można ją spotkać w każdą niedzielę aż do końca wakacji. Odjazdy z Cmentarza od 8:49 do 17:49 co godzinę, z Salwatora od 9:27 do 17:27 co godzinę. Opłata za przejazd jak w tramwaju liniowym.

**T** Odremontowany wagon zabytkowy 102N-203 pojawił się na mieście. W dniach 23–25 czerwca 2003 Klub Honorowych Dawców Krwi przy MPK SA w Krakowie prowadził na linii 24 kwestę. 27 czerwca wynajęta przez Wyższą Szkołę Zarządzania i Bankowości „wiatrówka” pojawiła się na trasie wokół Plant.

**Michał Kamiński, Paweł Paruch**

## Lublin

### Tabor

**Tr** Po wymianie blach i przybraniu jasnoniebieskiego wdzianka na miasto wyjechał 784. Jest to Jelcz PR110T/E, przebudowany z tyrystorowego w pierwszej połowie lat 90. Był on pierwszą ofiarą wstępnictwa tego typu przebudów. Choroby wieku dziecięcego, jak i brak cierpliwości MPK do tego typu pojazdów, przyczyniły się do podjęcia decyzji o przeróbce części tyrystorów na zwykłe „oporniki”.

### Linie

**A** 20.06. pojazdy MPK kursowały według rozkładu sobotniego, lecz z pewnymi wyjątkami. Linie 8, 12, 19, 33, 53, 58, 73, 77, M oraz autobusy MKP kursowały według rozkładu z dnia powszedniego. Na trasy wyjechały także linie sezonowe Dąbrowa i Marina.

### Rozmaitości

**A** Od 21.06. obowiązuje wakacyjny rozkład jazdy MPK. Ze 185 pojazdów na trasy wyjedzie tylko 142. Zawieszono linie 53, 56, 58, 76 oraz linie nocne. „Nocniki” ostatni raz na trasy wyjechały w nocy z 28 na 29.06. Jak zapewnia MPK, linie te powrócą po wakacjach. Zgodnie z tradycją wzmocniono linie kursujące nad Zalew Zemborzycy:

- linie 1 i 6 (tylko w soboty i niedziele) wydłużono do pętli przy ul. Żeglarskiej;
- linie Dąbrowa i Marina będą kursować przez cały tydzień, a przy dobrej pogodzie każda zostanie wzmocniona dodatkowym autobusem.

Nowością są dodatkowe kursy szczytowej linii 33, realizowane tylko przy sprzyjającej pogodzie. Utajnienie wszystkiego co się tylko da, przybiera w MPK monstrualne rozmiary. Jak się okazuje, ilość pojazdów na każdej linii też podlega ochronie i jest udostępniana (lub nie) dopiero po pisemnej prośbie do dyirekcji tejże firmy.

**Rafał Tarnawski, Maciej Zyśko**

## Opole

### Rozmaitości

**A** 20.06. autobusy opolskiego MZK kursowały według rozkładów świątecznych. A przecież ten dzień był roboczym, a rok szkolny kończyły niektóre placówki oświatowe. Po raz kolejny mści się brak rozkładu sobotniego, który na taką okazję nadaby się idealnie.

**A** Od 23.06. obowiązuje w Opolu wakacyjny rozkład jazdy. Tak jak w latach poprzednich wybrano najbardziej niekorzystne dla pasażera rozwiązanie – nie są wykonywane kursy oznaczone w rozkładach literką »L«. Szczególnie uciążliwe jest to na liniach o względnie wysokich częstotliwościach (np. 3, 9 czy 15), gdzie powstały spore przerwy pomiędzy kolejnymi odjazdami. Pasażer nie ma wyboru, poczeka. Albo pojedzie własnym samochodem...

Pora najwyższa, by MZK uświadomiło sobie, że to ono jest dla pasażera...

**Marek Drewniak**

## Płock

### Linie

**A** Płocka Energetyka Ciepła rozpoczęła modernizację sieci ciepłowniczej na terenie Płocka. Wiąże się to z utrudnieniami w komunikacji. Jako pierwszy zamknięto północny pas alei Jachowicza, ruch kierując na pas południowy, co spowodowało wielkie korki i opóźnienia autobusów miejskich. Była to jednakże tylko zapowiedź przed prawdziwym horrorem związanym z zamknięciem południowego pasa alei 16.06. Teraz trzeba było z Jachowicza skręcać w wąską ul. Piękną i 3 Maja (którą na ten okres zamieniono na jednokierunkową) do alei Kilińskiego. Komunikacja Miejska Płock zamknęła wówczas ważny przystanek Jachowicza Kilińskiego, o czym nie poinformowała swoich pasażerów. Autobusy zatrzymywały się dopiero na następnym przystanku Piłsudskiego Otolińska, bo nie ustawiono przystanku zastępczego. Wśród pasażerów dało się odczuć oburzenie zaistniałą sytuacją. Świetnie spisali się za to pracownicy Nadzoru Ruchu KM Płock. Na zakorkowanym skrzyżowaniu 3 Maja z Kilińskiego kierowali ruchem i pomagali przedostać się autobusom do Jachowicza. Na ich pomoc mogli liczyć jednak tylko kierowcy autobusów KM Płock. Prywatny przewoźnik na linii P4 musiał radzić sobie sam. Remont zakończono dopiero 20.06.

### Magazyn 995

**30.05.** Około godziny 20 nieznanymi sprawcy w autobusie linii 19 (Jelcz PR110) podpalił przedostanie siedzenie. Spłonęło siedzenie i część wybicia ścian. Sprawca uciekł. W 2002 r. w autobusach KM Płock zostało zniszczonych ponad pół tysiąca siedzeń. By temu przeciwdziałać, władze komunikacji rozważają wynajęcie ochrony, która jeździłaby w pojazdach prawdopodobnie już w wakacje. Tymczasem sami kierowcy stają się bohaterami. W ostatnim czasie dwóch kierowców jadących na linii 6 i 22 stanęło w obronie pasażerów, za co otrzymali nagrody pieniężne od spółki.

**Marcin Gierzyński, Jakub Putyra**

## Poznań

### Tabor

**A** Na terenie zajezdni A3 Kacza stoją „nowe” MAN-y, które jeszcze nie wyjechały na trasy. „Nowe”, ponieważ wyprodukowane zostały w 2002 r. i służyły rodzimej fabryce jako wozy testowe. Zaobserwowano następujące pojazdy: przegubowe NG313 już przemalowane w barwy zakładowe (1078, 1077, 1076; kolejny wóz jeszcze nie otrzymał numerów); krótkie NL223 już także przemalowane (wozy 1052 i 1053 jeszcze bez klimatyzatorów). Nie pojawiły się jeszcze dwa przegubowce i dwa króciaki.

**A** Na linii 77, zgodnie z prośbami okolicznych mieszkańców, zaczęły kursować przegubowe MAN-y.

**A** Ikarus nr 1633 wrócił z NG z modernizacją w biskupickich ZNA. Ta sama firma wygrała przetarg na NG i modernizację czterech kolejnych Ikarusów.

**A** Na miasto nie wyjadą już: Ikarus 260-1729 i DAF MB200-1217.

**A** Słupska Kapena wygrała przetarg i będzie dostawcą wysokopodłogowego autobusu turystycznego dla MPK Poznań.

**T** 24.06. przybył do Poznania GT8 eks-2751 Düsseldorf. Najprawdopodobniej otrzyma numer 687.



Pociąg prowadzony parowozem Borsig. Fot. Maciej Rudzki, 28.06.2003 r.

**T** Od 15 lipca spodziewane są dostawy amsterdamskich wagonów serii 3G. Będą to numery 604, 608, 611, 615, 619, 621, 622, 623, 624, 626 i 627. Nie wiadomo jeszcze, jakie dostaną numery w Poznaniu, ale na pewno nie powtórzy się precedens zachowania numerów oryginalnych, tak jak było w przypadku pierwszych dostaw wagonów 1G i 2G – ten przedział wypełniają wagony GT6. Dodajemy także, że 10 czerwca to oficjalna data skreślenia holendra 2G-879.

#### Linie

**AT** Nihil novi sub sole... Zmiany, o których pisaliśmy w poprzednim numerze (w związku z remontem torowiska w ul. Grunwaldzkiej oraz zmiany tras staroleńskich linii **89** i **94**) są nadal aktualne. Jako ciekawostkę podajemy, że na zeberku pętli Wilczak zawsze nocuje holownik nr 2020. Na zatramwaju w dni robocze kursują ikary (w tym także ekologi), zaś w weekendy pojawiają się Neoplany N4020, NG272, Solarisy SU18 (!) oraz MAN-y NG312 i NG313. O szczegółach remontu napiszemy w najbliższym czasie.

**AT** Z okazji XIII Festiwalu Teatralnego Malta 2003 MPK Poznań uruchomiło dodatkowe linie tramwajowe i autobusowe. W dniach od 25 do 29 czerwca od godziny 23:00 do 2:00 co 15 minut kursowały dwie dodatkowe linie tramwajowe:

- **MALTA1**: Rondo Kaponiera – Towarowa (powrót przez Most Dworcowy i Roosevelta) – Królowej Jadwigi – Rondo Rataje – Jana Pawła II – Śródką – Warszawska – Miostowo;
- **MALTA2**: Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Gwama (powrót przez Fredry i Most Teatralny) – plac C. Ratajskiego – 23 Lutego – plac Wielkopolski – Estkowskiego – Wyszyńskiego – Miostowo.

Także od 23 do 2, tyle że co 30 minut, ze Śródką przez Jana Pawła II i Majakowskiego aż do nawrotu Chartowo/Majakowskiego śmigał dodatkowy autobus **MALTA**. Ponadto przez cały dzień w godzinach od 11 do 23 co 60 minut kursował MPK-owski **MaltoBus** na trasie: Krańcowa Camping – Warszawska – Śródką – Wyszyńskiego – Solna – Niepodległości – Wierzbicę – Św. Jerzego – POSiR – Droga Dębińska – Kazimierza Wielkiego – Mostowa –

Garbary i powrót na Krańcowa Camping. Bimby linii **MALTA1** i **MALTA2** obsługiwały po 4 brzydki, a linię **MALTA 1** autobus.

#### Magazyn 995

**16.06.** Wieczorkiem zwarła się instalacja wysokiego napięcia i zablokowała „korba” w holendrze nr 873 (**8/4**). Miało to miejsce na ul. Głogowskiej przy skrzyżowaniu z Sielską. W związku z tym zaczęła wybijać podstacja. Po krótkim postoju tramwaj na pierwszych stykach zjechał na pętlę Górczyn, skąd na Madalinę został zholowany.

**16.06.** Jadąca na Piątkowską **11/2** (niemiec nr 672) na przystanku Rynek Łazarski potrąciła pieszego. Mężczyznę zabrało pogotowie ratunkowe, a tramwaj po kwadransie ze zbitym lewym kierunkowskazem i lekkim wgnieciem zjechał na Madalinę.

**17.06.** Rano na ul. Leszczyńskiej jadący w stronę Zabikowskiej Volkswagen Polo próbował ominąć stojące na przystanku MAN-a nr 1043 (**75/3**). Podkreślić należy słowo „próbował”, gdyż w trakcie tej operacji nadział się na tylne lewe naroże autobusu, samemu tracąc przód. MAN z rozbitym narożnikiem i popękaną tylną ścianą zjechał w ramiona kaczyc mechaniczów.

**17.06.** Wjeżdżający na pętlę Zawady helmut nr 612 (**11/7**) został trafiony przez Nissana Almerę. W tramwaju wgniotła się blacha przed drugimi drzwiami, uszkodził mechanizm drzwi i wgniół próg tychże drzwi. Przód nissana został natomiast znacznie skrócony, uszkodziły się nawet drzwi kierowcy, prawy próg pojazdu i przednie koła.

**21.06.** Przed południem na ul. Królowej Jadwigi zablokowała się nastawnica w helmutcie nr 674 występującym w roli **9/3** jadącej na Dębic. Ponieważ kłopoty sprawiał 3 i 4 styk jazdy, więc po 8 minutach tramwaj do zajezdni poturłał się w asyście pogotowia technicznego i radiowozu Nadzoru Ruchu na pierwszych dwóch stykach.

**22.06.** Na rondzie Rataje zdefektowała tatra nr 410 (**12/9**). 11-minutowe wstrzymanko spowodował urwany kłoc przy wózku B. Po interwencji specjalistów z pogotowia technicznego udało się do zajezdni.

**24.06.** W pobliżu skrzyżowania ulic Droga Dębiń-

ska i Św. Jerzego samoczynnie w drobny mak rozsypała się przednia lewa szyba ekologa nr 1629 (**76/2**). W związku z powyższym autobus ewakuował się do zajezdni A3.

**25.06.** O wpół do piątej rano na ul. Winogrody upalił się przewód zasilający sieć trakcyjną. Na miejsce przybyły pogotowie sieci i podstacji. Po dokonanych przełączeniach, o godzinie 5:11, znów wystąpiła różnica potencjałów między szynami a siecią i ruch wznowiono. Z Wilczaka zaczęło więc wyjeżdżać 17 odstawionych tam składów. Duże obciążenie sieci spowodowało kolejny zanik napięcia w godzinach 5:17–5:21. W związku z tym następne tramwaje wypuszczano co około 2 minuty, przez co ostatni śpoch opuścił legowisko o godzinie 5:55.

**26.06.** W południe holender nr 859 (**9/6**) cofający ze środkowego toru pętli Dębic wykołcił się drugą osią drugiego wózka na rozjeździe. Na tory wcofali go pracownicy pogotowia technicznego bez użycia specjalistycznego sprzętu. Pętla była nieprzejezdna przez 18 minut. Wagon oczywiście zjechał na Gajową. Winne okazało się zwężone torowisko, które naprawiono nocą.

**28.06.** Składowi nr 228+227 (**5/4**) opuszczającemu rondo Rataje w kierunku Kórnickiej drogą zjechał samochód osobowy. Kolizji udało się uniknąć, jednak tramwaj po nagłym hamowaniu zatrzymał się... na izolatorze sekcyjnym. 14-minutowe wstrzymanie zakończył dwuskład 150+151 (**6/1**), który dał pechowcowi „przyjacielskiego kopniaka” w zderzak.

**29.06.** O godzinie 5:35 wyjeżdżający z Wilczaka skład 178+177 potrącił młodego chłopaka przechodzącego przez tory w pobliżu skrzyżowania ulic Roosevelta i Poznańskiej. Młodzieniec, który dostał się pod deskę zagarniacza, natychmiast został przewieziony do szpitala. Tramwaj zaś, zamiast na **1/3**, pojechał do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Przerwa w ruchu trwała 25 minut.

**29.06.** Pół godziny później na skrzyżowaniu ulic Pułaskiego i Nowowiejskiego doszło do bliskiego spotkania trzeciego stopnia nocowego ikarusa nr 1512 (**N35/2**) i składu 186+185 (**6/7**). Autobus jadący od Dworca Głównego PKP skręcał w prawo z ul. Pułaskiego, zaś tramwaj wyjeżdżał z noclegowni na Wilczaku. Hungar ze zbitą przednią prawą szybą i wgniecionym prawym narożem zjechał do swej zajezdni. Nie inaczej uczyniła bimba, która w rachunku zysków i strat zamieniła lusterko na kilka rys. Wstrzymanie trwało tylko kilka minut.

**29.06.** Również rankiem na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego i Roosevelta „kitę odwalił” zestaw nr 234+233 pomykający jako **15/3** do ronda Przybyszewskiego. Po interwencji pogotowia technicznego i trwającym przeszło 20 minut zamieszaniu (przez 10 minut ruch był całkowicie wstrzymany) zjechał grzecznie do zajezdni.

**30.06.** Tego poranka przystanek dla wysiadających na Dworcu Głównym PKP był skutecznie obstawiony przez stojące samochody. Było to pośrednią przyczyną tego, że ruszający z niego ekolog nr 1630 (**76/4**) zahaczył tylną prawą częścią odwoła o słupek przystankowy i spowodował jego pogięcie. Do strat autobusu należy zaliczyć pogięty zderzak i zerwaną listwę za ostatnimi drzwiami. Rzecz jasna pojazd ewakuował się na Kaczą, a za niego pomknęła rezerwa.

#### Rozmaitości

● 21.06. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie Członków KMPS połączone z przejazdem po Poznaniu Ikarusem 260-1727, podmienionym później w zajezdni Warszawska (którą zresztą wy-



Ikarus 260-1727 w trakcie postoju na pętli autobusowej Ogrody.  
Fot. Marcin Jurczak, 21.06.2003 r.

cieczkowicze szczegółowo zwiedzili) na zóciutkiemgo DAF-a nr 1213.

**M** W weekend 28–29.07. na Malcie zorganizowano „Dni Pary”. Główną atrakcją był rozpalony specjalnie na tę okazję parowóz Borsig, który o pełnych godzinach wyruszał ze stacji Małtanka. Jak to bywa w weekendy, wspomagał go drugi pociąg w postaci Wls-ki z dwoma wagonikami.

**T** W związku ze zmianą kursu pieniądza Unii Europejskiej cena, jaką Poznaniowi przyjdzie zapłacić za jeden nowy tramwaj, wzrosła do 8.500.000 złotych. Poznańskie media straszą, że zamiast 100 milionów złotych będzie trzeba zapłacić 120 milionów, by zaraz przeliczyć nową wartość kontraktu na alstomowskie karliki i bulwy...

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
1404	barwy MPK	Big Star	naklejana
1410	barwy MPK	Big Star	naklejana
1411	barwy MPK	Big Star	naklejana
1523	Atlas	barwy MPK	-
<b>tramwaje</b>			
308+309	Anonse	barwy MPK	po NG

Adam Biały, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

## Radom

### Tabor

**A** W radomskim MPK podjęto wreszcie decyzję, że autobusy, które pozbyły się reklam, przemalowywane będą w obowiązujące barwy firmowe (czerwone paski na białym tle). W chwili obecnej na większości autobusów, na których ekspozycja reklamy już się zakończyła, pozostaje folia będąca niegdyś tłem danej reklamy. Skutkuje to coraz większą pstrokacizną taboru miejskiego przewoźnika, a gdy folia pod wpływem np. mycia zaczyna się miejscami odklejać, wygląda to wręcz ohydnie. Barwy firmowe możemy oczywiście oglądać na

wszystkich MPK-owskich niderflurach, choć i one nie uniknęły umieszczania na nich – z miernym zresztą skutkiem – plansz reklamowych. Specjalne ramki do umieszczania takich plansz pojawiły się na pierwszej serii neoplanów (nr 801–811) oraz na ikarusie nr 796. Pierwszą „jaskółką” nowej polityki jest Jelcz M11-947, który pod koniec maja widziany był już w barwach firmowych. Czy stanie się to powszechne? Czy reklamodawcy będą zobowiązani do przywracania właściwego malowania po zakończeniu umowy? Czas pokaże.

### Linie

**A** 15.04. autobusy linii **13** i **23** zaczęły zatrzymywać się na nowej pętli przy szpitalu na Józefowie. Tego właśnie dnia wzmiankowana pętla została oddana do użytku, a dotychczasowy przystanek końcowy stał się przelotowym w kierunku centrum. Należy dodać, że zarówno nowa pętla jak i przystanek nazywają się identycznie: Józefów/Szpital, a całość zamieszania związana jest z budową nowego fragmentu ulicy Aleksandrowicza.

**A** Wieczorem 30.04. i 01.05. przez cały dzień drogowcy remontowali nawierzchnię północnej jezdni ulicy Żółkiewskiego wzdłuż osiedla Michałów. Skutkiem tego swoje trasy zmieniły linie **21** i **50**. Linia **21** w kierunku pętli Wólka Klwatecka i Wincentów kursowała ulicami Chrobrego, Mieszka I, Królowej Jadwigi i Warszawską, nie obsługując przystanków Żółkiewskiego i Warszawska/Rondo. Pojawiła się za to na przystankach Mieszka I/Królowej Jadwigi i Osiedle Michałów. Z kolei **50** w kierunku pętli Hypermova kursowała ulicami Paderewskiego, Daszyńskiego, Chrobrego, 11 Listopada, Warszawską i Pułaskiego, omijając przystanki Chrobrego/Os. Akademickie i Żółkiewskiego. W zamian odwiedzała „zastawki” Chrobrego/Hallera, 11 Listopada/Starowolska, Warszawska/Rybna i Warszawska/Klejowa. Trasy w przeciwnych kierunkach nie uległy zmianie.

**A** 02.05. Mazowiecka Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu dostała nowy sztandar. Uroczystość, jaka odbyła się z tej okazji, spowodowała, że część linii przejeżdżających w okolicach placu Ja-

giellońskiego musiała zmienić trasę. W godzinach 10–14 linie **4** i **B** kursowały ulicami Kelles-Krauz, Struga i 25 Czerwca, linia **6** ulicami Struga, Miła, Kusocińskiego i Chrobrego (tylko w kierunku pętli Godów), linia **7** ulicami Kelles-Krauz, Struga oraz Żwirki i Wigury, a linia **17** ulicami Kelles-Krauz i Struga.

**A** 01.05. był w Radomiu nie tylko Świętem Pracy, ale także pierwszym dniem Wielkiego Cięcia Linii Podmiejskich. MZDiK, który od dłuższego czasu nie mógł dogadać się z wójtami okolicznych gmin w sprawie finansowania linii literowych, postanowił przejść od słów do czynów. Na pierwszy ogień poszły linie kursujące do gmin najbardziej zawziętych, czyli Skaryszewa (linia **B**), Przytyka (linia **C**) i Gozdu (linia **G**). Poniżej lista strat w pigułce.

### Linia B:

- w dni powszednie 6 kursów z Radomia i 5 ze Skaryszewa, jeden kurs (w obie strony) nie będzie wykonywany w okresie wakacyjnym;
- w dni świąteczne po dwa kursy z Radomia i Skaryszewa.

### Linia C:

- w dni powszednie ostatni kurs z Radomia (22:45) i zjazdowy z Przytyka (23:28) oraz poranny (4:45) kurs z Przytyka; kolejny poranny kurs z Przytyka (o 5:30) wyjeżdża z tej miejscowości 15 minut wcześniej.

### Linia G:

- zlikwidowane zostały kursy wahadłowe tej linii wykonywane do Grzmucina;
- w dni powszednie zlikwidowano ostatni kurs z Radomia i powrotny (zjazdowy) z Gozdu; ponadto nie ma już porannego kursu z Gozdu (5:35), a dwa inne poranne kursy (w obie strony) zmieniły godzinny odjazd;
- w dni świąteczne wycięty został jeden kurs poranny (w obie strony).

Jednocześnie z wyżej opisanymi zmianami MZDiK wprowadził korekty rozkładów na liniach **10**, **15** i **23** dla brygad łączonych z liniami podmiejskimi. W dni powszednie na linii **10** uruchomiono nowy kurs zjazdowy o godzinie 21:47 z pętli Gołębiów/Zubrzyckiego I, na linii **15** zlikwidowano kurs zjazdowy o godzinie 19:20 z pętli Kaptur, a na linii **23** uruchomiono nowy kurs zjazdowy o godzinie 21:20 z pętli Józefów/Szpital.

### Magazyn 995

**01.05.** Dzień ten okazał się dość brzemniwym w skutki dla radomskiej komunikacji miejskiej – poza wprowadzonymi tego dnia cięciami w liniach podmiejskich, zanotowano także straty w taborze. W nocy z 1 na 02.05. grupa kilku bezmózgich małoląt zatrzymała w pobliżu placu Jagiellońskiego PKS-owego autosanika, kursującego na linii nocnej **101**. Butelkami po piwie stłukli jedną z bocznych szyb i poważnie uszkodzili jedną z szyb przednich (po stronie drzwi wejściowych), tak że nadawała się już tylko do wymiany. Odlamki szkła zraniły pasażerki siedzące przy feralnym oknie. Policja kilka godzin po tym incydencie zatrzymała trzech mężczyzn, którzy mogli być sprawcami tego zdarzenia, jednak nie ma informacji, czy zostały im postawione jakieś zarzuty. PKS-owe małżeństwo przez kilka dni było wyłączone z ruchu, a w zastępstwie kursował inny z mniejszych pojazdów przedsiębiorstwa (prawdopodobnie któraś z kapen). Po tym incydencie dyrektor PKS-u w wypowiedzi dla jednej z lokalnych gazet zasugerował, że jego firma może wycofać się z obsługi linii nocnej (nie był to pierwszy niebezpieczny incydent na tej linii) ze względu na bezpieczeństwo obsługujących linię kierowców. Jed-



nak, jak do tej pory, tylko na tej sugestii się skończyło.

**07.05.** Kolejny niebezpieczny incydent miał miejsce 07.05. około godziny 22:30. Na przystanku przy ul. Kieleckiej kilku młodych mężczyzn wsiadło do **piątki**. Nie byli raczej spokojnymi pasażerami, ale ponieważ nie zaczepiali pasażerów i nie niszczyli wyposażenia autobusu, kierowca nie reagował. Jednak sytuacja taka nie trwała długo. Autobus dojeżdżał do ronda Kisiela. Podpici mężczyźni rozpoczęli demolkę. Kierowca widząc co się dzieje, podjechał pod siedzibę I komisariatu policji przy ul. Traugutta. Gdy wysiadł z autobusu, by zawiadomić policję, bandyci wywekli go na chodnik, przewrócili, pobili i skopali. Na szczęście nie trwało to długo i gdy napastnicy odeszli, kierowca wezwał policjantów, którzy po krótkim pościgu zatrzymali dwóch sprawców pobicia, w tym najbardziej agresywnego. Kierowca nie odniósł groźniejszych obrażeń. Być może mógłby ich całkiem uniknąć, gdyby któryś z pasażerów, zamiast uciekać, nie oglądając się za siebie (kierowca po podjechaniu pod komisariat otworzył drzwi), pobiegł do środka posterunku i wcześniej zawiadomił policję.

#### Rozmaitości

**A** W czasie majowego „długiego weekendu” autobusy w Radomiu kursowały według następujących wytycznych: 01.05. według rozkładów świątecznych, 02.05. według rozkładów sobotnich, a 3 i 04.05. ponownie według rozkładów świątecznych.

**A** Do niecodziennej sytuacji doszło w połowie maja przy okazji budowy i remontu ul. Czarnieckiego. Ulica ta jest poszerzana (dobudowywany jest drugi pas). W trakcie prac inwestor zażądał, aby właściciel posesji położonej przy rozbudowywanej ulicy przesunął swoje ogrodzenie, bo jego część znajduje się na działce skarbu państwa, na której prowadzona jest inwestycja. Po sprawdzeniu map okazało się, że rzeczywiście mieszkaniowiec ulicy Czarnieckiego „wszedł w szkodę”, jednak z kolei na jego działce od kilkunastu lat znajduje się pętla linii **15**. Na znak protestu, że miasto z kolei jemu „wchodzi w szkodę”, właściciel 18.05. zagroził swoją działkę, stawiając płot na części pętli i wieczorem tego dnia autobusy nie mogły swobodnie zawracać i dojeżdżać do wiaty przystankowej. 19.05. autobusy gymnastykowały się zawracając na skrzyżowaniu ulic Folwarcznej i Letniskowej. Tymczasowy postój urządzono na ul. Folwarcznej (przed wyjazdem z pętli). 20.05. ekipa MZDiK-u przewidywalnie uporała się z problemem, budując przejazd przez wysepkę pętli i na tym problem dla MZDiK-u się skończył, a zaczął dla wydziału nieruchomości Urzędu Miejskiego, który w trybie pilnym ma wykupić sporny fragment od właściciela.

**Tomasz Szydłowski**

## Skierniewice

#### Linie

**A** Już od 16.06. obowiązuje nowy rozkład jazdy autobusów MZK. Na wszystkich liniach, za wyjątkiem **1** i **5**, zmieniono godziny odjazdów. W przypadku niektórych kursów pozamieniano oznaczenia »F« (kursuje w dni robocze) i »A« (nie kursuje w niedziele i święta). Wprowadzono również oznaczenie »G« (nie kursuje w okresie ferii zimowych i wakacji). Ponadto warto wspomnieć o następujących zmianach:

- linia **3** – zmiana trasy podstawowej na: Sierakowice – (...) – Sobieskiego – Lelewela – Dworcowa – Sienkiewicza – Konstytucji 3-go Maja – (...) – Strobowska Cmentarz oraz wprowadzenie kur-

sów wariantowych na trasie: Sierakowice – (...) – Sienkiewicza – Jagiellońska – Mszczonowska – Kopernika – Rawska – Batorego – (...) – Strobowska Cmentarz w obu kierunkach;

- linia **6** – dodanie kursów wariantowych w dni robocze do pętli Podleśna (schemat i szczegółowe informacje zamieściliśmy w numerze 10 (35)).

Nowy rozkład obowiązuje do 15.06.2004 r.

**Witold Urbanowicz**

## Swarzędz

#### Tabor

**A** W Swarzędzu prawdopodobnie 27.06. pojawił się testowy SU18. Oznacza to najwyraźniej, że gmina ogłosiła przetarg na zakup autobusów przegubowych. Niemniej wysoce prawdopodobne jest, że i tak wygra Volvo. Autobus jest pomalowany na granatowo, nie ma żadnego logo czy numeru i jeździ na próbnych poznańskich tablicach rejestracyjnych. Można go spotkać na linii **S1**.

**Karol Cieśla**

## Szczecin

#### Tabor

**T** Do pierwotnego zestawu wróciły bulwy 1055+1056, a 1057 znów jeździ solo.

**T** 27.05. na popołudniowej zmianie **8/6** kursował... GT6-906. Był to debiut hełmutów na linii **8**. W dodatku po raz pierwszy zdarzyło się, aby hełmut dotarł liniowo na Basen Górnicy. Informacja ta nadto dobrze pokazuje kryzys taborowy w zajezdni Gołęczin.

#### Linie

**A** 18.06. był ostatnim dniem kursowania testowej linii pospiesznej **G**. Nie zdecydowano jeszcze, czy powróci ona po wakacjach.

**A** Od 01.07. do 31.08. na linii **58** będzie obowiązywać poprzedni rozkład jazdy, zakładający kursowanie tylko w godzinach szczytu w dni powszednie co 36 minut.

**AT** Wraz z początkiem wakacji wprowadzono letnie ograniczenia. Od 23.06. zawieszono zostały linie **4, 6bis, 72, 109, D, E**. Letnie rozkłady z ograniczoną do 12 minut częstotliwością w szczycie wprowadzono na liniach tramwajowych **7, 8, 11**. Tym samym jedyną linią tramwajową posiadającą brygady szczytowe i kursującą w szczycie co 6 minut pozostała **12**. Letnie rozkłady weszły w życie także na liniach autobusowych **69, 102 i 103**.

**T** Dopiero od 01.07. wprowadzone zostały letnie rozkłady na liniach **1 i 9**. Podobnie jak w poprzednich latach, na **jedyńce** w dni powszednie jeżdżą przeguby z Niemierzyna, w weekendy – składy z Pogodna. Z **dziewiątki** na czas wakacji znikły solówki.

#### Rozmaitości

**●** W Szczecinie można nabyć solarisa za jedyne... 9,50 zł! Aby powstrzymać tabuny miłośników zmierzające do naszego miasta, dodam, że niestety nie chodzi tu o wyroby bolechowskiej fabryki. Taką nazwą ochrzczono „zestaw wstrząsowy” w postaci średniej coli i średniego popcornu, który można nabyć w najnowszym szczecińskim kinie.

**●** W jednym ze szczecińskich centrów handlowych ustawiono zabawkę dla małych dzieci w postaci tramwaju (wzór podobny do różnych samochodzików typu „wrzuć monetę”). O tym, że jest to tramwaj, przemawiają napisy »MZK Szczecin«, naklejony gryf, numer boczny oraz pantograf, będący czymś pomiędzy lirą a górną połową OTK-2. A w kabinie... standardowa kierownica! Jazda tym urządzeniem nawiązuje do bujania na najgorszych

szczęcińskich torowiskach. Co wrażliwi miłośnicy po kontakcie wzrokowym z tą zabawką o małe co wymagali hospitalizacji.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
670	barwy zakł. (szczecińskie)	barwy zakł. (SPPK)	-
2741	Coty Paris	barwy zakł.	-
2742	Coty Paris	barwy zakł.	-
<b>tramwaje</b>			
592+593	Codipar	barwy zakł.	brak czerw. farby na tyle

**Wojciech Lipiński, Jacek Kalicki, Mieczysław Markowski, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski**

## Świerklaniec

#### Tabor

**A** PKM Świerklaniec zafundował sobie „nowy” pojazd. Jest nim leciwy Ikarus 280 (ex-MPK Kraków), który oznaczony został numerem taborowym 0301.

**Mariusz Ciunowicz**

## Tarnowskie Góry

#### Rozmaitości

**●** Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach wprowadził w okresie wakacyjnym (od 23.06. do 31.08.) następujące zmiany w komunikacji autobusowej:

- linia **19** kursuje według odrębnych wakacyjnych rozkładów jazdy;

- zawieszono zostało kursowanie linii **17Szk, 129Szk, 152, 670Szk, 743**;

- zawieszono pojedyncze kursy na autobusowych liniach **64, 85, 164, 189/1, 646**;

- wprowadzono tabor o mniejszej pojemności na linii **114**;

- linia **191** kursować będzie z pominięciem wariantowego wjazdu do Karchowic.

**Andrzej Soczówka**

## Tychy

#### Rozmaitości

**A** Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach poinformował, że w okresie wakacyjno-urlopowym od dnia 01.07. do końca sierpnia zmniejszona zostanie częstotliwość kursowania na większości linii autobusowych i trolejbusowych. Ponadto:

- w związku z likwidacją przez KZK GOP linii **888**, od 01.07. zostaną wprowadzone nieznaczne korekty rozkładów jazdy na liniach **1, 4 i 137**;

- w związku z likwidacją przez KZK GOP linii **653**, na liniach **29 i 45** nie będą obowiązywać ograniczenia wakacyjne;

- od dnia 21.06. nie kursują linie **56 i Sz**;

- od dnia 01.07. kursuje linia pospieszna **E-2**;

- od dnia 01.07. obowiązuje nowy rozkład jazdy linii pospiesznej **E-1**.

**A** Wzorem lat ubiegłych od dnia 01.07. na okres wakacji uruchamia się linię autobusową **Pw**. Autobus tej linii będzie kursować wyłącznie w dni słoneczne okrężnie ulicami: Armii Krajowej, Piłsudskiego, Jaśkowiacką, Stoczniovców 70, Harcerską, Budowlanych, Niepodległości, Armii Krajowej, Sikorskiego do przystanku Paprocany Jezioro. Dzieci i młodzież do lat 18 podróżują linią **Pw** bezpłatnie.

**Marcin Chrost**

## Tabor

**A** Mimo wcześniejszych zapowiedzi okazało się, że eks-inflanckie autobusy, zarówno nisko- jak i wysokopodłogowe, raczej będą przemurowane. MZA ma na to czas do końca lipca – taki termin wyznaczył ZTM. Uspokajamy, że nic nie grozi jednak autobusom o numerach 2 oraz 5254, które posiadają historyczne malowanie.

**A** W ostatnim czasie midi MAN-y rodem z MZA zaczęły jeździć na nowej dla siebie linii 126.

**A** W dniu 20.06. MAN NG313 nr 3517 z T-13 Stalowa będący tego dnia na rezerwie wyjechał rano jako podmiana na linię 524. Natomiast po powrocie do zakładu – niecałe 30 minut później – wyjechał zaraz na 1/134 również jako podmiana, tym razem za zdefektowanego midi MAN-a. Na tejże linii wykonał jeden kurs w pełnej dekoracji (normalnie przeguby tam nie kursują), po czym na następnym kółku zastąpił go już planowy króciak nr 1302. Zarówno autobus jak i kierowca byli z byłego T-5.

**A** Na chełmskim odkurzacz nr 7851 pojawił się jasnoczerwony podkład pod pierwszą reklamę całopojazdową na tego typu pojeździe. Na razie nie wiadomo, jaka to firma będzie się na tym autobusie reklamować.

**A** Connex, zapewne chwilowo, rozstał się z reklamami całobocznymi na swoich solarisach. Równocześnie po raz pierwszy pojawiły się reklamy obejmujące cały tył pojazdu (tzw. fullbacki). Dotyczy to kilku krótkich Solarisów U12. Pierwsze reklamy na tyłach tych wozów zawierały się tylko w pasie szerokości szyby, pozostawiając z lewej strony nieoklejoną powierzchnię. Obecna reklama książek telefonicznych jest od burty do burty.

**A** Zajezdnia Redutowa postanowiła poprawić nieco swój wizerunek najgorszej w kwestii oznakowania taboru. Jej domeną są permanentne braki numerów, zwłaszcza po interwencjach lakierniczych, oraz mieszanie „fontów” różnej maści. Na początek wzięto się za ikarusy serii 55, gdzie tradycyjnymi czcionkami zastąpiono dotychczasowe malowanki na przedniej klapie i z boku pod oknem kierowcy. Równolegle na autobusach serii 57 zerwano pierwsze redutowe dziwactwa czcionkowe, jakie się pojawiły w 1997 roku, a raczej to, co z nich zostało. Później akcja poprawy przeniosła się na gnioty i odkurzacze. Numerki na lewej burcie zyskał też „prasolaris” (z 1999 r.), czyli autobus o numerze 8601, który jako pierwszy stracił boczną reklamę, a wraz z nią trochę lakieru.

**A** O przybyciu do zajezdni Mobilisu ostatnich dwóch wozów z pierwszej partii (numery A-312 i A-313) już informowaliśmy – stało się to dokładnie dnia 10.06. Dziesięć dni później zaczęły przybywać pierwsze wozy z drugiej tury (od A-314 do A-319) i obecnie solarisem z najwyższym numerem jest A-324. Wszystkie solarisy od numeru A-312 wwyż fabrycznie posiadają żółtą wykładzinę w strefie drzwi. Egzemplarzom wcześniejszym dorabiana ona jest w zajezdni w Ursusie. W celu zaczerpnięcia dogłębniej wiedzy na ten temat zapraszamy na strony internetowe Przegubowca: <http://www.przegubowiec.com>.

**T** W mokatowskim składzie 105Na 1140+1141 nie zamontowano po remoncie NG I pionowych poręczy pomiędzy fotelami a sufitem. Otwory w suficie zostały zaklejone zaślepkami. Czyżby warsztaty T-3 oszczędzały na aluminium?

**T** Ciekawostka. Wyjaśniło się „zjawisko” zaspawania kaset nad drzwiami w niektórych remonto-

wanych stopiátkach. Przystankowi szpiedzy wytopili ostatnio, że dotyczy to wyłącznie wagonów z napędami maszyn drzwiowych firm IFE oraz IGE. Na razie nie udało się dokładnie ustalić, czy warsztaty T-3 są konsekwentne w swoich działaniach i likwidują kasy w we wszystkich składach przechodzących remonty.

**T** Kilka dni temu żoliborski wagon 13N-492 ze składu 540"+492 połamał [patrz „Magazyn 995” – przyp. red.] swój połówkowy pantograf typu OTK-2. Jako że zakład R-4 nie posiada już takowego w swoim magazynie, obecnie wagon ten dostał pantograf dwuramienny.

**T** Żoliborski skład 105Na 1102+1103 wciąż jest w podkładzie i stoi na R-4. Oba wagony dostały po remoncie napędy maszyn drzwiowych IGE oraz wyjścia bezpieczeństwa. Dodatkowo wóz 1103, ze względu na napędy IGE, otrzymał dużą kabinę. Także wolski skład 105Na 1054+1027 otrzymał przy ostatnim remoncie wyjścia bezpieczeństwa.

**T** Lekko uderzony z przodu [patrz „Magazyn 995” – przyp. red.] żoliborski wagon 13N-400 ze składu 400+293 został już wyremontowany siłami własnymi zajezdni R-4 i ponownie pojawił się w ruchu liniowym.

**T** Pechowy jest ostatnio żoliborski wagon 13N-834 ze składu 584+834. Dopiero co powrócił na ulicę po wyklepaniu rozbitego tyłu, a już pierwszego dnia niesubordynowana młodzież wyrwała mu jedno z siedzeń oraz powyginała poręczę. W związku z tym konieczny był wcześniejszy zjazd do zajezdni w celu dokonania napraw.

**T** Od mniej więcej trzech ostatnich tygodni dwa praskie u-booty nr 3006 i 3010 testują nowy rodzaj odbieraków prądu. Dokładniej chodzi o nowe grafity, które posiadają specjalne wspawane rurki. Konstrukcja grafitu opiera się na nich – są zaznaczone żółtą farbą. Rurki te są co kilka dni mierzone, a wszystko dlatego, że austriacka firma Stemmann, producent pantografów, zamierza wejść z nimi na rynek i właśnie w Warszawie przeprowadza testy. Uściślając: mierzone są wszelkiego rodzaju wgłębienia i wyszczerbienia grafitu, choć jak zapewnia producent, nie powinny się one w ogóle zszeregować.

**T** W ostatnich dniach R-1 Wola uporowała się już z naprawą uszkodzonego choppera w zmodernizowanym składzie 2006+2007.

**T** Jeszcze w roku 2002 wypadkowi uległ wagon techniczny typu K nr S-10 (najechny przez inny skład). Teraz już wiadomo, że, niestety, prawdopodobnie zostanie on skasowany. Uszkodzeniu uległ tył wozu, zmieniła się także geometria pudła. Warsztaty wyceniły naprawę na dość pokaźną sumkę i prawdopodobnie Zakład Torowo-Budowlany T-2 (jego właściciel) nie zdecyduje się jednak na remont. W związku z tym już jakiś czas temu nastąpiły pewne rozszady w stacjonowaniu taboru gospodarczego. Berlinka nr S-10 przydzielona była do R-3 Mokatów. Po jej stracie zakład ten otrzymał eNkę nr S-16, która dotychczas garażowała na R-2 Praga.

**T** W dniu 25.06. na linii 23 (brygada 4) ponownie zagościł żoliborski skład 13N. Tym razem były to wagony 486"+487.

**T** W ostatnich dniach zajezdni R-4 Żoliborz za naukę jazdy służy skład 13N 828"+663, zamiast standardowego 13N 628+455. Oczywiście, zakład ten ma także szkoleniowe stopiátky o numerach 1190+1191.

**T** W dniu 27.06. na terenie zajezdni R-1 Wola o godzinie 11 odbyło się zamknięte spotkanie przedstawicieli przedsiębiorstw komunikacji miejskiej z

Polski, którzy łącznie z szacowną komisją z Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej podziwiali najnowszą warszawską modernizację, czyli skład 2008+2009 z układem falownikowym i silnikami prądu przemiennego. Wszystko przebiegło bez większych zakłóceń i ww. skład po pokazie zawiózł oficjeli na poczęstunek do restauracji zlokalizowanej przy ul. Płockiej (czyli bardzo blisko R-1).

## Linie

**A** Podczas odbywającego się w dniu 14.06. festynu pod hasłem „Nowy Zielony Świat” zamknięto dla ruchu ul. Nowy Świat między ul. Smolną a ul. Świętokrzyską. W tym czasie autobusy linii 111, 116, 122, 175, 180, 195, 503 i 518 kursowały od skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska w obu kierunkach ulicami: Świętokrzyską – Marszałkowską do ronda Dmowskiego, skąd 175 w prawo w Aleje Jerozolimskie do własnej trasy, a 111, 116, 122, 180, 195, 503 i 518 w lewo w Aleje Jerozolimskie, a następnie 111 na most Poniatowskiego, a 116, 122, 180, 195, 503 i 518 Bracką do pl. Trzech Krzyży (powrót: pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie) i dalej własnymi trasami. Ponadto w tym dniu linia turystyczna 100 w kierunku pl. Zamkowego jeździła od pl. Trzech Krzyży Nowym Światem – Alejami Jerozolimskimi – Marszałkowską – Świętokrzyską – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian.

**A** W Boże Ciało, 19.06., linia turystyczna 100 była zawieszona.

**A** Liczne procesje Bożego Ciała zakłóciły poruszanie się pojazdów komunikacji. Największe utrudnienia miały miejsce na ulicach Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat (od ul. Miodowej do ul. Świętokrzyskiej), które były zamknięte dla ruchu w godzinach 10–13. W tym czasie autobusy linii 106, 111, 116, 122, 160, 174, 175, 180, 192, 195, 503 i 518 zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linia 106: postój na przystanku Pl. Piłsudskiego 02, skąd odjazd ulicami: Moliera – pl. Teatralnym – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewską – Piłsudskiego i dalej bez zmian;
- linia 111: od skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska ulicami: Świętokrzyską – Marszałkowską – Królewską – pl. Piłsudskiego i dalej własną trasą (powrót: pl. Piłsudskiego – Królewską – Marszałkowską – Alejami Jerozolimskimi);
- linie 116, 122, 195, 503 i 518: od skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska ulicami: Świętokrzyską – Marszałkowską – Królewską – pl. Piłsudskiego – Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży – pl. Bankowym – Andersa – Świętojerską – Bonifraterską i dalej stałymi trasami;
- linia 160: od skrzyżowania Królewska/Marszałkowska ulicami: Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – Nowym Przejazdem – aleją „Solidarności” – (powrót: aleją „Solidarności” – pl. Bankowym – Marszałkowską – Królewską) i dalej bez zmian;
- linia 174: od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Świętojerską – Bonifraterską i dalej bez zmian;
- linia 175: od skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska ulicami: Świętokrzyską – Marszałkowską – (powrót: Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie) – pl. Bankowym – Andersa – Świętojerską – Bonifraterską – i dalej stałą trasą;
- linia 180: od skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska ulicami: Świętokrzyską – Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Nowolipkami – Za-

menhafa – Anielewiczka (powrót: Anielewiczka – Andersa) i dalej własną trasą;

- linia **192**: od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – Nowym Przejazdem – aleją „Solidarności” – (powrót: aleja „Solidarności” – pl. Bankowy – Marszałkowska – Świętokrzyska) i dalej stałą trasą.

**A** Z uwagi na przebudowę skrzyżowania Lazurowa/Narwik/Pelczyńskiego od dnia 21.06. do godziny 6 do dnia 23.06. do godziny 4 nieprzejezdna była ul. Lazurowa w rejonie tego skrzyżowania. W związku z powyższym na trasy objazdowe (w obu kierunkach) skierowano linie:

- **105**: od skrzyżowania Górczewska/Lazurowa ulicami: Górczewską, a dalej przez Blizne Łaszczczyńskiego: Warszawską – Przejazd – Graniczną – Łaszczczyńskiego i ponownie w Warszawie: Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowską – Kocjana – Kaliskiego i dalej własną trasą;

- **109**: od skrzyżowania Górczewska/Powstańców Śląskich ulicami: Powstańców Śląskich – Radiową do pętli Stare Bemowo;

- **113**: od skrzyżowania Górczewska/Lazurowa ulicami: Górczewską, a dalej przez Blizne Łaszczczyńskiego: Warszawską – Przejazd – Graniczną – Łaszczczyńskiego i ponownie w Warszawie: Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowską – Spychowską i dalej bez zmian do krańca Groty (powrót: Hubala-Dobrzańskiego i dalej przez Blizne Łaszczczyńskiego: Łaszczczyńskiego – Graniczną – Przejazd – Warszawską, a w Warszawie: Górczewską do pętli Os. Górczewska);

- **601**: od skrzyżowania Górczewska/Lazurowa ulicami: Górczewską, a dalej przez Blizne Łaszczczyńskiego: Warszawską – Przejazd – Graniczną – Łaszczczyńskiego i w Warszawie: Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowską – Kocjana – Kaliskiego i dalej bez zmian.

W tym czasie jedynie dla linii **105** obowiązywał specjalny rozkład jazdy.

**A** Rozpoczęły się wakacje, więc tradycyjnie jak co roku wprowadzono sporo ograniczeń w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Na początek od 23.06. do końca sierpnia zawieszono kursowanie kilkunastu linii autobusowych (głównie kursujących w dni powszednie w godzinach szczytu). W tym roku są to linie: **178, 303, 307, 308, 322, 326, 327, 345, 356, 359, 384, 406, 415, 460, E-1, E-2, E-3, E-5**. W stosunku do roku ubiegłego zanotowano kilka istotnych zmian. Po pierwsze z listy zawieszonych zniknęły linie: **E-4, 301, 302, 401** i **416**. W zamian dotychczas były **303, 359** (po roku przerwy) i **406**. W czasie zeszłorocznych wakacji zawieszonych było o 6 linii więcej, jednak na przestrzeni roku kilka linii przestało istnieć, a kilka innych zmieniło swoje trasy. To nie koniec wakacyjnych zmian. Tego samego dnia, czyli 23.06., dla dziesięciu linii wprowadzono wakacyjne rozkłady jazdy (wszystkie zmiany dotyczą tylko dnia powszedniego). Tylko w jednym przypadku (linia **145**) zanotowano zwiększenie częstotliwości kursowania poprzez dołożenie trzech brygad szczytowych. Dla pozostałych dziewięciu linii oznacza to spadek częstotliwości ich kursowania. Oto szczegóły: **169** – o jedną brygadę całodzienną mniej, **179** – o jedną brygadę całodzienną i szczytową mniej, **184** – o jedną brygadę całodzienną i dwie szczytowe mniej, **401** – o trzy brygady szczytowe mniej, **416** – o pięć brygad szczytowych mniej, **506** – o dwie brygady szczytowe mniej w szczycie porannym, **508** – o cztery brygady szczytowe mniej, **723** – o cztery w szczycie porannym oraz trzy w szczy-

cie popołudniowym brygady mniej oraz **E-4** – o trzy brygady szczytowe rano mniej i jedną brygadę szczytową więcej popołudniu. Poza tym odwołane zostały wybrane kursy wykonywane w dni nauki szkolnej na liniach **121, 708** i **715** (oznaczone w rozkładach symbolem »a«) oraz podjazdy pod szkoły linii **163, 164** i **806**. Ponadto na kilku liniach (m.in. **105, 106, 109** czy **136**) zaczęły pojawiać się regularnie wozy wielkopojemne.

**A T** Z powodu prac torowych i sieciowych od 14.06. do godziny 0 do 16.06. godziny 4 wyłączony był ruch tramwajowy w ciągu ulic Grójecka – aleja Krakowska (na odcinku od pl. Narutowicza do pętli Okęcie). W tym czasie tramwaje linii **2, 7, 15, 20, 25** i **29** jeździły zmienionymi trasami:

- linie **2, 15, 20, 25** i **29** były skrócone do pętli Pl. Narutowicza;

- linia **7** od pl. Zawiszy ulicami: Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – aleją „Solidarności” – Młynarską – Obozową do pętli Koło.

Linie **2, 15, 25** i **29** kursowały według specjalnych, zaś **7** i **20** – według stałych rozkładów jazdy. Jednocześnie w dniach 14–15.06. zawieszono kursowanie linii **9** (Goćławek – Okęcie). W zamian linia **24** (Goćławek – Koło) w tym okresie była zasilona dodatkowym taborem w liczbie ośmiu brygad (zwykle kursują tylko cztery), co znalazło przełożenie w częstotliwości kursowania co 10 minut (standardowo co 30 minut). W związku ze znacznym skróceniem tras ww. linii do ich obsługi skierowano odpowiednio mniej brygad tramwajowych. I tak:

- na **2** – osiem brygad (o jedną mniej);

- na **15** – osiem brygad (o dwie mniej);

- na **25** – siedem brygad (o trzy mniej);

- na **29** – trzy brygady (o jedną mniej).

W czasie wyłączenia ruchu tramwajów na trasie dłuższej niż zwykle, tj. Okęcie – aleja Krakowska – Grójecka – pl. Narutowicza – Grójecka – zawrotka na pl. Zawiszy – Grójecka – pl. Zawiszy (powrót bezpośrednio Grójecka), z częstotliwością 6-minutową jeździły autobusy linii zastępczej **202**. Obsługę zapewniło osiem brygad (tym razem same brygady całodziennie) – po dwie z Chelmskiej (**1** i **8**), Kleszczejowej (**4** i **6**), Redutowej (**3** i **5**) i Woronicza (**2** i **7**).

**A T M** Dnia 20.06. komunikacja miejska kursowała generalnie według rozkładów jazdy dnia świątecznego. Jedyne metro jeździło według sobotniego rozkładu, z zachowaniem godzin pierwszych i ostatnich odjazdów jak w dzień powszedni.

**T** Z przyczyn niezależnych linia turystyczna **T** obsługiwana taborem zabytkowym nie wyruszyła planowo dnia 28.06. Prawdopodobnie dwie brygady tej linii pojawiają się na mieście dopiero tydzień później, czyli 05.07. O wydarzeniu tym na pewno poinformujemy.

## Magazyn 995

**06.06.** Tym razem nie narodził się żaden wagon liniowy. Około godziny 13 na skrzyżowaniu ulic Skierniewickiej i Siedmiogrodzkiej (wjazd do zajezdni Wola) wykoleił się przednią osią na zwrotnicy techniczny wagon typu K nr 2112. Zdarzenie miało miejsce od strony ul. Wolskiej, czyli tej bardziej uczęszczanej. Początkowo torowcy próbowali wkoleić wagon, jeżdżąc do przodu i do tyłu – jednak działania te nie przyniosły pożądanych rezultatów. Konieczna była interwencja dźwigu. Tak więc zatrzymanie przedłużyło się do około 45 minut. Utknęło w nim kilka składów linii **8** i **10**. Resztę kierowano przez ulicę Wolską i Kercelak i dalej **8** w prawo Towarową do swojej podstawowej trasy, natomiast **10** prosto aleją „Solidarności” – Femina, gdzie skręcała

w prawo i aleją Jana Pawła II docierała do swojej normalnej trasy.

**11.06.** W nocy z 11.06. na 12.06. wypadkowi uległa „stalowa” solówka nr 6382, obsługująca nocną linię **613**. W jej tył na ul. Modlińskiej, a dokładnie na wiadukcie nad Kanałkiem Żerańskim, wpakowało się auto osobowe. Po nim nadjechało drugie, które też nie zdążyło wyhamować. Obyło się bez ofiar, ale autobus miał dość mocno wgnieciony pas podderzakowy na lewym tylnym narożu.

**12.06.** Tuż po godzinie 16:30 na pętli Piaski doszło do zderzenia wóz-wóz dwóch mokotowskich składów. Jeden z korespondentów „Przystanku” był świadkiem tego zdarzenia. Mianowicie 13N 322+471 linii **16** z całym impetem, tj. bez hamowania, przywalił w tył 105Na 1172+1173 obsługującego linię **35**. Na szczęście prędkość tramwaju nie była zbyt wielka. Przyczyną wypadku stała się najprawdopodobniej nieuwaga motorowej składki 13N, która nie zauważyła przestawionej zwrotnicy i uderzyła w stojący na zeberku skład (w dodatku sygnalizował on włączonym kierunkowskazem żeby go wyprzedzać). Po zderzeniu nad tramwajami uniósł się brązowy dymek, który po opadnięciu odstąpił szkody. Na szczęście nie był one wielkie. W wagonie 1172 urwał się odbój, za to w wozie 322 wgniotła nieco blacha z przodu oraz połamała jedna z doz. Ponadto uszkodzeniu uległy sprzęgi międzywagonowe w obu składach (bardziej w 13N). Utrudnienia w ruchu trwały prawie 75 minut.

**13.06.** Można powiedzieć, że niemal powtórzyła się sytuacja z dnia poprzedniego, ponieważ przy pętli Piaski na ul. Broniewskiego żoliborski skład 13N 400+293 nie wyhamował i niegroźnie zagarażował się w stopiatce o nieustalonych numerach taborowych. Uszkodzenia składów nie były poważne. Nikomu nic się też nie stało.

**15.06.** Późnym wieczorem po godzinie 22 na wydzielonym torowisku na moście Poniatowskiego (kierunek Centrum) znów wylądowało auto, którego kierowca nie zachował należytej ostrożności w stosunku do panujących na drodze warunków. I znów służby techniczne miały dość spore problemy z usunięciem zawalatora. Efekt? Terenowe auto na lubelskich blachach, w dodatku prowadzone przez skośnookiego obywatela, przez ponad 40 minut blokowało wieczorne tramwaje.

**16.06.** Na skrzyżowaniu ulic Targowej i Białostockiej doszło do niegroźnej kolizji ostrobramskiego Ikarusa 260-1240 jeżdżącego na linii **416** z wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej samochodem osobowym. Szkody okazały się niewielkie – autobus miał lekko porysowany zderzak, zaś osobówka straciła lewy kierunkowskaz.

**16.06.** Tuż przed godziną 8 rano doszło do awarii zwrotnicy na ul. Andersa (przy skrócie w Międzyparkową). Nawaliła zwrotnica dla tramwajów jadących od strony Centrum w stronę Żoliborza. Dzięki sprawniej interwencji pogotowia torowego zatrzymanie trwało tylko około 10 minut. Za to później torowcy jeszcze przez kilka kolejnych godzin „mocolali” się z tą zwrotnką.

**16.06.** Koło godziny 19 doszło do wypadku na skrzyżowaniu Alei Jeruzolimskich z ul. Kruczą. W przejeżdżający ul. Kruczą „w ostatniej chwili” z dużą prędkością samochód uderzył prawidłowo ruszający z przystanku skład tramwajowy (kierunek Praga). Samochód odbił się i ściał słup sygnalizacji świetlnej, po czym zatrzymał się dopiero za skrzyżowaniem. Zatrzymanie trwało około 20 minut i sięgnęło aż za rondo Dmowskiego.

**21.06.** W tym dniu znów doszło do próby samo-

bójczej w metrze. Tym razem w godzinach przedpołudniowych 19-latek targnął się na swoje życie na stacji A-2 Natolin. Na szczęście przeżył, ale po wydobyciu go spod alstomowskiego składu w stanie bardzo ciężkim trafił do szpitala. Podobnie jak w innych sytuacjach tego typu, ruch pociągów był znacznie ograniczony – najpierw wystąpiły dość spore opóźnienia, później z „przyczyn technicznych” (takie komunikaty ogłaszano w metrze) pociągi kursowały wahadłowo po jednym torze. A wszystko po to, aby odpowiednie służby mogły ustalić okoliczności wypadku.

**23.06.** Około południa na rondzie Żaba praski u-boot nr 3017 (linia 3, kierunek Żerań Wschodni) zderzył się z polonezem, który wymusił pierwszeństwo przejazdu. Autko straciło prawie cały przód, natomiast tramwaj miał tylko lekko uszkodzone lewe naroże. Po załatwieniu formalności wagon o własnych siłach zjechał do zajezdni R-2 Praga. Wcześniej na wyświetlacz wbito napis »AWARIA«.

Zatrzymania ruchu tramwajowego nie było.

**24.06.** Około godziny 19 doszło do zerwania sieci trakcyjnej na ul. Dywizjonu 303. Przyczyną było potłamanie drugiego pantografu żoliborskiego składu 13N 540”+492, obsługującego linię 1. W czasie naprawiania sieci trakcyjnej (około 45 minut) wszystkie pozostałe tramwaje zawracały na pętlę Koło.

### Rozmaitości

■ Dnia 06.06. Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg nieograniczony na utrzymanie w czystości przystanków lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie, pętli tramwajowych i autobusowych będących we władaniu ZTM-u oraz na mycie wiat. Termin realizacji to 01.10.2003–31.12.2004 roku.

■ Od dnia 25.06. w związku z akcją „Lato w mieście” w dni powszednie zorganizowane grupy dzieci (minimum 10 osób i odpowiednia liczba ich opiekunów) mogą podróżować wszystkimi środkami komunikacji miejskiej bez biletu. Taka swawola została im dana aż do końca wakacji. Warunkiem jest posiadanie odpowiedniego formularza (z listą osób w grupie), wydawanego przez urzędy dzielnicowe.

■ Od początku lipca, w związku z wyczerpaniem zapasów, Zarząd Transportu Miejskiego wycofuje z obiegu tekturowe bilety 30- oraz 90-dniowe z paskiem magnetycznym. Zastąpi je Warszawska Karta Miejska.

**A** W dniu 25.06. dwa autobusy (były to szkoleniówki) ponownie zagościły na likwidowanej zajezdni przy ul. Inflanckiej. Około godziny 8:15 wjechał na nią i po zrobieniu honorowego kółeczka zaraz z niej wyjechał Ikarus 260 nr 9061, za to po godzinie 10 to samo uczynił Ikarus 280 nr 9021. W samym zakładzie zdemontowane są już wszystkie urządzenia w halach powoli przygotowywanych do wyburzenia. W najbliższym czasie na plac mają wkraczać buldożery. Ponadto ostatnie meble z biurowca wywożone są do innych zajezdni. Przy wejściu straszy opuszczona dyspozytornia, która jeszcze tak niedawno tętniła życiem.

**M** 23.06. Metro Warszawskie ogłosiło przetarg dwustopniowy na przygotowanie Metra Warszawskiego Sp. z o.o. do uzyskania certyfikatu systemu zarządzania jakością według PN-EN ISO 9001-2000.

**M** Jakies dwa miesiące temu pojawiła się dość nowatorska teza, że przyczyną awarii sieci gazowniczych w dzielnicy Mokotów jest... metro! W niektórych budynkach przy alei Niepodległości nad tunelami notorycznie dochodzi do awarii sieci. Teza ta nie jest do końca wykluczana przez ekspertów z

firm zajmujących się dbaniem o te urządzenia. Mówią oni, że jedną z przyczyn mogą być właśnie przejeżdżające składy, które powodują drgania całych budynków wraz z instalacjami. W sąsiednich budynkach oddalonych od tunelu metra do podobnych awarii dochodzi sporadycznie. Najbardziej prawdopodobną przyczyną jest jednak zapewne sam wiek tych instalacji – montowane były tuż po wojnie. Władze metra potwierdzają problem drgań, lecz twierdzą także, że problem tkwi w przestarzałych instalacjach (w jednych budynkach awarie są, w innych – takich samych – ich nie ma). Czyżby ponownie powrócił problem kół? Rok temu wykryto, że wadliwe koła pociągów alstomowskich powodują drgania w budynkach zlokalizowanych tuż nad linią metra. Już wtedy nasilił się problem sieci gazowniczych, ale dopiero jakiś czas temu w jednym z budynków odcięto dopływ gazu z powodu dość poważnego rozszczelnienia instalacji. Jak ujawnili eksperci, przyczyną drgań były zniekształcone koła, przybierające jajoraty kształt. Wraz z wykryciem problemu we wszystkich składach z Alstomu naprawiono wadliwe koła.

**M** W 35. numerze „Przystanku” informowaliśmy o błędnych znaczkach-logach metra, umieszczonych przy stacji A-11 Politechnika. Warto chyba przypomnieć, jaka jest historia żółto-czerwonego znaczka metra, zwanego popularnie „eMka”. W 1984 roku ogłoszono konkurs na zaprojektowanie tegoż, zaś autorem jest Witold Popiela. Projekt nawiązywał do ówczesnie obowiązujących tarcz znaków przystankowych – czerwonych liter w także czerwonej obwódce na żółtym tle.

**M** Jakiś czas temu zmienił się projekt 15., budowanej właśnie, stacji metra A-17 Dworzec Gdański. Pośrodku peronu wyspowego będzie teraz zlokalizowany rząd słupów, obłożonych stalą nierdzewną. Również ściany i sufit nie będą w postaci gołego betonu (jak np. na stacji A-8 Wierzbno), tylko sufit obniżonej części peronu będzie zaokrąglony, łukowy. By uniknąć nieścisłości, informujemy, że podczas budowy metra pominięto stacje A-16 Muranów oraz A-12 Plac Konstytucji, dlatego stacja A-17 Dworzec Gdański (mimo swojego numeru) będzie 15. stacją pierwszej linii metra. Nowy projekt stacji wykonała Autorska Pracownia Architektury Kuryłowicz & Associates Sp. z o.o.

**M** W dniu 10.04. na stacji A-11 Politechnika wymieniono oprawy oświetleniowe wzdłuż schodów łączących perony z „halami odpraw” w obu głowicach stacyjnych. Nowe oświetlenie jest obecnie mocniejsze. To w starych kłoszach było już dość mocno wybrakowane.

**T** Dnia 21.06. zostały wynajęte dwa zabytkowe wagony typu N<sub>1</sub>-607 oraz N<sub>3</sub>-674. Do ślubu w kościele przy pl. Zbawiciela podążali nimi z pl. Zamkowego al. „Solidarności” – Feminą – al. Jana Pawła II – al. Niepodległości i ul. Nowowiejską nowożeńcy. Wagony były pilotowane przez Nadzór Ruchu TW i, po wypuszczeniu weselnego orszaku, ulicami Marszałkowską – Puławską – Woronicza udały się do macierzystego zakładu R-3 Mokotów. Tak się złożyło, że obaj motorowi byli członkami KMKM-u.

**T** W chwili obecnej trwa montaż świateł na skrzyżowaniu ulic Międzyparkowej i Stomińskiego. Podyktowane jest to dużą ilością wypadków, także z tramwajami, właśnie na tym skrzyżowaniu. Główną ich przyczyną jest głupota kierowców samochodów osobowych, którzy potrafili wyjechać zza zakrętu z prędkością ponad 100 km/h. Dodatkowo jest tam dość słaba widoczność. Przypomnijmy, że tramwaje

wyjeżdżające z ul. Międzyparkowej musiały puszczać samochody, natomiast te jadące w stronę ul. Andersa już nie. Od strony stadionu Polonii w torowisku zamontowano pętlę indukcyjną, natomiast od strony mostu Gdańskiego światła prawdopodobnie będą sprzężone ze zwrotnicą. Dlatego mamy nadzieję, że nie sprawdzą się obawy niektórych motorowych (w końcu to oni sami postulowali założenie tam sygnalizacji) o ilość czasu, którą trzeba będzie stracić na pokonanie skrzyżowania.

**T** 16.06. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku postępowania na dostawę zwrotnic tramwajowych prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Cena najtańszej oferty wyniosła 78234 zł. Podpisano umowę z firmą Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Cogifer Polska Sp. z o.o. z Bydgoszczy.

**T** Kilkanaście dni temu „sekcja archeo” KMKM-u wybrała się na poszukiwania pozostałości po bocznicie tramwajowej skręcającej kiedyś z ul. Grochowskiej w Terespolską. Wiadomo było tyle, że bocznicą ta została zbudowana w 1925 r. wraz z oddaniem do użytku linii na Gocławek przez ul. Grochowską. Była ona najdłuższą ze wszystkich istniejących tramwajowych bocznic i prowadziła do magazynów kolejowych aż przy Dworcu Wschodnim (miała ponad kilometr długości). Charakterystyczne dla niej było to, że posiadała trzy ostre, prawie 90-stopniowe skrety – dwa w lewo i jeden w prawo. Jednak dokładny jej przebieg był nieznan. Podobnie nie było wiadomo, czy coś się po niej zachowało. Zlikwidowano ją w roku 1944, więc wielkich nadziei poszukiwacze mieć nie mogli. A jednak! Już na samym początku na fasadach kamienic przy ul. Groszowickiej 3, 5, 9 i 17 odkryto aż 6 tramwajowych rozet. Wyjaśniła się zagadka pierwszego skreту. Z kolei z ul. Groszowickiej tor skręcał zapewne w ul. Chodakowską, a potem w Żupniczą, ale powojenne zmiany w industrialnym klimacie Przemysłowego Kamionka uniemożliwiają jednoznaczne stwierdzenie jej przebiegu. Oczywiście KMKM będzie prowadził dalsze badania w tej sprawie.

**T** Jeśli już o tramwajowych reliktach mowa, informujemy, że w początkach czerwca Zarząd Terenów Publicznych (ZTP) przedstawił projekt remontu fragmentu południowej jezdni alei 3 Maja (między ulicami Kruczkowskiego i Solec). Nie pisalibyśmy o tym, gdyby nie fakt, że fragment ten jest ostatnim autentycznym (oryginalnym) odcinkiem alei 3 Maja przy moście Poniatowskiego – wykładany jest kocimi łbami, w dodatku zachował się w nich około 130-metrowy odcinek toru tramwajowego po dawnym krańcu tramwaju linii 9 (jako jeden z nielicznych zawracał on na trójkącie). Pod estakadami samego wiaduktu była też kiedyś prowizoryczna trzytorowa zajezdnia tramwajowa Solec. W październiku 1960 roku zarówno zajezdnię jak i tory w alei 3 Maja skasowano. Kilka lat temu w jej miejscu zbudowano obskurny pasaż handlowy, likwidując tam przy okazji resztki torów wraz ze zwrotnicami. Jednak tor wraz z brukiem w alei 3 Maja przetrwał – obecnie służy za parking mieszkańcom okolicznych kamienic. To właśnie oni, dokładnie prawie 83% członków spółdzielni mieszkaniowej, złożyli skargę do Naczelnego Sądu Administracyjnego i zablokowali remont. Zażądali zachowania zabytkowej nawierzchni wraz z szynami, ponieważ nie chcą mieć pod domami kolejnej wyasfaltowanej ulicy. Zwłaszcza, że dwie stojące tam kamienice są przedwojenne i wspaniale pasują do klimatu tego miejsca. Do niedawna stały tam także latarnie gazowe. Działa-

nia mieszkańców gorąco poparli społecznicy z Zespołu Opiekunów Kulturowego Dziedzictwa Warszawy oraz miłośnicy komunikacji. Dyrektorka śródmiejskiego ZTP stwierdziła, że zachowanie zabytkowej substancji ulicy jest możliwe i prawdopodobnie dojdzie do porozumienia. Jak widać, są jeszcze w Warszawie zwykli obywatele, którym także zależy na ratowaniu nielicznych zabytków swojego miasta.

**WKD** Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej zaprasza w dniu 11.07. na wycieczkę do Muzeum EKD/WKD w Grodzisku Mazowieckim. Zbiórka uczestników odbędzie się o godzinie 17 przy kasach na stacji WKD Warszawa Śródmieście. Należy zaopatrzyć się w 2 bilety na trzecią strefę (normalny 6,00 zł; ulgowy 37% – 3,80 zł). Wyruszymy kolejką o godzinie 17:20. Planujemy: zwiedzenie Izby Tradycji (bilet normalny 3 zł, ulgowy 1,5 zł), obejrzenie zabytkowego wagonu EN80-16, jak również wejście na teren lokomotywowni WKD w Grodzisku Mazowieckim. W muzeum można będzie nabyć dwie monografie: wydaną w 1997 r. z okazji 70-lecia kolejki (10 zł) oraz wydaną w roku 2002 z okazji 75-lecia EKD/WKD (22 zł). W sprzedaży są również kartonowe modele wagonów EN80 (10 zł) i EN94-01 i 02 (22 zł). Powrót planujemy kolejką z Grodziska o godzinie 20:35 (przyjazd do Warszawy Śródmieście WKD o 21:32). Impreza jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych, serdecznie zapraszamy!

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
5721	barwy zakł.	MacCoffe	-
<b>tramwaje</b>			
324+353	Media Miejskie	Mediatel	po NG
1045+1087	Samsung	barwy zakł.	-
1067+1072	Samsung	barwy zakł.	-
1206+1207	Ehinacea Ratiopharm	Artresan	-
1260+1259	Samsung	barwy zakł.	-
1394+1393	Samsung	Stolbud Warszawa	-
1398+1397	Samsung	barwy zakł.	-

#### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
<b>autobusy</b>			
4346	120MM	16.06.	NB
6374	260.73A	02.06.	NC
6383	260.73A	17.06.	NC
6400	260.73A	25.06.	NC

Grzegorz Bąk, Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Robert Durlik, Przemysław Figura, Jarosław Girstun, Paweł Gołub, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Adam Krasnodębski, Krzysztof Lipnik, Jarosław Macioch, Mariusz Mazek, Mariusz Przybylski, Jakub Siekierzyński, Robert Sokółowski, Marcin Paweł Stawicki, mkm101, Witold Urbanowicz, Adam Waluszko, Michał Wolański, *ztm.news*

## Wrocław

### Tabor

**T** W lipcu MPK Wrocław zaserwuje nam kolejną ciekawostkę taborową. Podczas remontu Pl. Legio-

nów odcięty będzie wjazd na ul. Grabiszyńską od strony centrum. Na odcinku Pl. Legionów – Grabiszycz (Oporów) będzie więc kursować zastępcza linia tramwajowa obsługiwana przez... 105Na+105Na złączone tyłami. Siedem składów (złożonych wyłącznie z pierwszych wagonów z tradycyjnych zestawów) do planowej obsługi linii wystawi zajezdnia Olbin, która tradycyjnie w okresie wakacyjnym doświadcza znacznego spadku uruchomienia taboru ze względu na zawieszenie kursowania linii **8** i **21**. Pozostałe zajezdnie zapewnią rezerwę taborową – każda zestawi jeden skład. Rozwiązanie problemu połączenia obu torów w ul. Grabiszyńskiej przy Pl. Legionów nie jest nam na razie znane. Z ostatniej chwili: część z zapowiadanych „wahadeł” jest już spiętych. Olbin zestawi składy 2272+2292, 2274+2286 i 2308+2448 a Gaj – 2208+2556. Ponadto niedawno przystankowi szpiedzy wytropili, że w stodwojce 2033 po remoncie w macierzystej zajezdni zamontowano stopiatkowe świetlówki oświetlenia zewnętrzne.

### Linie

**A** W czerwcu nastąpiła zmiana w obsłudze darmowych linii hipermarketowych. Druga linia do Centrum Bielany (z Kozanowa), obsługiwana do tej pory przez Autotram (jeździł na niej zazwyczaj ich kulturowy Ikarus 280.02-10001), przeszła we władanie Dolnośląskich Linii Autobusowych. Do jej obsługi wystawiony został Mercedes O345-529, do tej pory kursujący na linii **611**. Obecnie Autotram obsługuje dwie linie hipermarketowe (1. i 3. linię do Centrum Bielany), zaś DLA – trzy linie (obie linie do Centrum Korona i 2. linię do Centrum Bielany).

**A** W dniu 2 czerwca zawieszono zostało kursowanie linii za tramwaj nr **706**. Przyczyną była zbyt niska frekwencja. Przypomnijmy, że **706** początkowo kursowało cały dzień i obsługiwane było autobusami przegubowymi, później – ze względu na małe potoki pasażerskie – zredukowano je do obsługiwanej solówkami linii szczytowej.

**A** Również 2 czerwca wprowadzono zmiany rozkładów jazdy na kilku liniach autobusowych. ZDiK i MPK wpadły nareszcie na to, że kursy dojazdowe (wyjazdy i zjazdy do zajezdni) mogą jechać z tablicami linii, z których trasami się pokrywają. I tak na przykład obecnie część zjazdów z pl. Grunwaldzkiego do zajezdni 9 (Obornicka) wykonywana jest z tablicami linii **116**, podobnie jak część zjazdów z Nowego Dworu do zajezdni 7 (Grabiszyńska) wykonywana jest jako **134**. Korekty są na razie niewielkie, ale sygnalizują krok w niewątpliwie dobrym kierunku.

**AT** W dniach 23 czerwca–31 sierpnia zostaje wprowadzona wakacyjna organizacja komunikacji zbiorowej. W związku ze zmniejszonymi potokami pasażerskimi zostaje ograniczona liczba kursów. I tak:

- linie **8, 21, 327** zostają zawieszane;
- linie **A, C, D, N, 118, 122, 126, 128, 134, 135, 136, 142, 144, 604, 615** oraz wszystkie linie tramwajowe kursują według wakacyjnych rozkładów jazdy.

**AT** W związku ze świętem Bożego Ciała wprowadzona była zmieniona organizacja ruchu:

- w dniu 19 czerwca (Boże Ciało) wszystkie linie tramwajowe i autobusowe kursowały według rozkładów niedzielnych. Na liniach, których trasy przebiegają w pobliżu kościołów, możliwe były odstępstwa od rozkładów jazdy spowodowane przepuszczaniem procesji;
- w dniu 20 czerwca (piątek) linie tramwajowe kursowały według sobotnich rozkładów jazdy. Linie

autobusowe jeździły według rozkładów jazdy na dni robocze.

**T** W weekend 20–21 czerwca wymieniany był rozjazd na skrzyżowaniu Piłsudskiego i Świdnickiej, rozdzielający ruch jadący od strony Dworca Głównego w kierunkach zachodnim i południowym. Rozjazd ten „zasłużył” się niedawno powodując wykojenie. Prace przebiegały w dwóch etapach. Etap 1 – od godziny 22:45 dnia 20 czerwca do godziny 5:00 dnia 21 czerwca. Zmienionymi trasami kursowały linie nocne:

- **30, 33**: od Skargi przez Teatralną, pl. Teatralny, Świdnicką, Podwale do Krupniczej;
- **34**: od Skargi przez Teatralną, pl. Teatralny, Świdnicką, Podwale, Piłsudskiego do pl. Legionów;
- **37**: od pl. Dominikańskiego przez pl. Społeczny, Kujawską, pl. Wróblewskiego, pl. Dominikański, Teatralną, pl. Teatralny, Świdnicką;
- **40P**: od Kujawskiej przez pl. Dominikański, Teatralną, pl. Teatralny, Świdnicką, Podwale do pl. Orłąt Lwowskich.

W kierunku Dworca Głównego wszystkie linie kursowały bez zmian. Uruchomiona została jednokierunkowa linia za tramwaj kursująca bez numeru trasą: pl. Dominikański – pl. Wróblewskiego – Pułaskiego – Małachowskiego – Piłsudskiego – pl. Legionów – Sądowa – Podwale – pl. Orłąt Lwowskich. Etap 2 – od godziny 22:00 dnia 21 czerwca do godziny 6:00 dnia 22 czerwca. Zmienionymi trasami kursowały linie dzienne:

- **0P, 15, 22**: od Piłsudskiego przez Świdnicką, Podwale do pl. Orłąt Lwowskich bądź Krupniczej (odpowiednio);
- **5, 11**: od Piłsudskiego przez Świdnicką, Podwale, Piłsudskiego do pl. Legionów;
- **2, 17**: od Piłsudskiego przez Świdnicką, Podwale, Piłsudskiego, pl. Legionów, Piłsudskiego do Świdnickiej.

W kierunku Dworca Głównego wszystkie linie kursowały bez zmian. Komunikacja nocna kursowała tak samo jak w 1. etapie.

**T** W nocy z 23 na 24 czerwca przeprowadzana była wymiana rozjazdu w al. Hallera przy skrzyżowaniu z ul. Powstańców Śląskich. W związku z tym:

- linia **36** została skierowana do pętli na Borku;
- kursy zjazdowe linii **34** pojechały przez Grabiszyńską, pl. Legionów, Piłsudskiego, Świdnicką, Powstańców Śląskich;
- al. Hallera kursował autobus za tramwaj bez numeru.

**T** W dniach 23 czerwca–7 lipca wymieniany jest rozjazd na skrzyżowaniu Kazimierza Wielkiego i Krupniczej. Jest to trzeci etap remontu tego skrzyżowania. Prace, podobnie jak w poprzednich etapach, wykonuje Zakład Torowy sp. z o.o. Równolegle wymieniany jest rozjazd na wlocie Kazimierza Wielkiego do pl. Dominikańskiego – prace wykonuje Spolbud sp. z o.o. W związku z tym trasami objazdowymi kursują linie tramwajowe:

- **3**: przez Krupniczą, Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego, Kołłątaj, Skargi;
- **4**: przez Piłsudskiego, pl. Orłąt Lwowskich, Podwale, Świdnicką, pl. Teatralny, Teatralną, Skargi;
- **10, 12, 37, 73**: przez Krupniczą, Podwale, Świdnicką, pl. Teatralny, Teatralną, Skargi.

**T** Od 2 lipca prowadzony będzie remont torowiska w ciągu ulic Oławskiej i Traugutta (od Skargi do Krasieńskiego). W związku z tym zmienionymi trasami pojadą linie:

- **2**: od Piłsudskiego przez Małachowskiego, Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, Kujawską;

- **3, 5, 30:** od Piłsudskiego przez Małachowskiego, Pułaskiego, Kościuszki;
- **4, 10, 12, 33, 35:** od pl. Dominikańskiego przez Błogosławionego Czesława, Św. Katarzyny, Piaskową, Św. Jadwigi, pl. Bema, Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Szczytnicką, Skłodowskiej-Curie;
- **37:** w kierunku Borku od Kazimierza Wielkiego przez Krupniczą, Podwale, Świdnicką, pl. Teatralny, Teatralną, Kołłątają; w kierunku Piłzyc od Piłsudskiego przez Kołłątają, Skargi, pl. Dominikański, Błogosławionego Czesława, Św. Katarzyny, Piaskową, Grodzką.

Oznacza to powrót tramwajów na ul. Szczytnicką po ponaddwuletniej przerwie spowodowanej fatalnym stanem technicznym i (obecnie) remontem Mostu Pokoju. Jednocześnie stanowi to premierę nowego łuku torowego na skrzyżowaniu Wyszyńskiego i Szczytnickiej.

### Rozmaitości

**A** Postępują działania mające na celu wprowadzenie tzw. reformy komunikacji nocnej (szerzej na ten temat pisaliśmy w 35. numerze „Przystanku”). Pod koniec czerwca wiele przystanków tramwajowych zostało przekwalifikowanych na tramwajowo-autobusowe. Na tablicach przystankowych umieszczono dodatkowo napis »BUS-NOCNY«, rozwiewając wszelkie wątpliwości co do powodu zmian.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
2280+2281	Samsung	barwy zakł.	-
2340+2339	Samsung	barwy zakł.	-

Wojciech Gąsior, Paweł Więcek

## Żory

### Linie

**A** Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju informuje, że od dnia 30.06. uruchomił, zlikwidował bądź zmienił nazwy następującym przystankom autobusowym na obszarze miasta Żory:

- Armii Ludowej zostaje zmieniony na Al. Zjednoczonej Europy I;
- Armii Ludowej Sklep zostaje zmieniony na Al. Zjednoczonej Europy II;
- przystanek Żory Pawlikowskiego I ulega likwidacji;
- przystanek Żory Cegielnia ulega likwidacji; jednocześnie uruchamia się w zamian nowy przystanek o nazwie Wojska Polskiego Skrzyżowanie Sienkiewicza, zlokalizowany przy ul. Wojska Polskiego, który będzie obsługiwany przez linie **304** i **305**;
- tworzy się nowy przystanek o nazwie Żory Urząd Miasta, zlokalizowany przy ul. Wojska Polskiego, który będzie obsługiwany przez linię **304**.

**A** Od 23.06. odwołania (około 6 tygodni) ze względu na budowę kanalizacji sanitarnej i deszczowej na ul. Dworcowej i Dolne Przedmieście w Żorach zamknięto dla ruchu rondo na skrzyżowaniu tych ulic. Linie **101, 102, 105, 302, 303** w kierunku Dworca PKP od przystanku Stodolna kursują ul. Huloki, drogą krajową nr 81, Leśną do przystanku Żory PKP. Z obsługi zostają wyłączone przystanki Biskupa i Kuźnia. W kursach z Dworca PKP w kierunku Dworca Autobusowego objazd odbywa się od przystanku Kuźnia ul. Powstańców, Traugutta i Męczenników Oświęcimskich. Linie **101, 102, 105, 301, 307, 308, 312** i **Ż-R** w kierunku Dworca Auto-

busowego od przystanku Sąd kursują do ronda przy ul. Wodzisławskiej bez zmian, następnie aleją Niepodległości, Wojska Polskiego, Męczenników Oświęcimskich. Z obsługi zostały wyłączone przystanki Stodolna i Biskupa. Ustawiono tymczasowy przystanek przy alei Niepodległości. Linie **304, 305, 307** i **Auchan** nie kursują z na trasie Dworzec Autobusowy – Dworzec PKP – Dworzec Autobusowy. Z obsługi tych linii wyłączone zostają przystanki Kuźnia i Żory PKP. Linie **301, 306, 307** i **Auchan** od przystanku Wodzisławska Szkoła kursują do ronda bez zmian, następnie aleją Niepodległości, Wojska Polskiego, Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego. Z obsługi zostają wyłączone przystanki Stodolna i Biskupa. Linie **301, 305, 306** od przystanku Os. Korfante go udają się w objazd ul. Kościuszki, Stodolną, aleją Niepodległości, Wojska Polskiego, Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego. Uruchomiono tymczasowy przystanek przy alei Niepodległości. Linia **308** w kursach z Suszca od przystanku Pszczyńska ZEC wypuszcza się w objazd ul. Pszczyńskiej, Huloki, Stodolną, aleją Niepodległości, Wojska Polskiego, Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego. Tymczasowy przystanek znajduje się przy alei Niepodległości. Linia **308** w kursach z Dworca Autobusowego w kierunku Suszca w dniach 23.06.–29.06. kursowała bez zmian. Objazd od dnia 30.06.: ul. Męczenników Oświęcimskich, Wojska Polskiego, al. Niepodległości, Stodolną, Huloki, Pszczyńską do przystanku Pszczyńska ZEC.

**A** W związku z ww. remontem również linia **69** (MZK Tychy) kursuje objazdem od przystanku Kuźnia ulicami Powstańców, Traugutta, Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego.

**A** Międzygminny Związek Komunikacyjny 30.06. wprowadził zmiany na liniach komunikacji miejskiej:

- na linii **302** zmianę rozkładu, skreślenie kursów wariantowych do Kleszczówka Fadomia;
- na linii **303** zmianę rozkładu, w tym skreślenie kursów wariantowych przez Pawlikowskiego I, Armii Ludowej i Dąbrowskiego;
- na linii **306** zmianę rozkładu, w tym nowy wariant rozpoczynający bądź kończący trasę na Dworcu Autobusowym;
- na linii **Ż-R** zmianę rozkładu;
- na linii **304** częściową zmianę trasy: linia okrężna od zajezdni kursuje ul. Okrężną – aleją Zjednoczonej Europy – Osińską – Kościuszki – Augustyna Biskupa – Dolne Przedmieście – Męczenników Oświęcimskich – Wojska Polskiego i jadąc na wprost, wjeżdża w Folwarecką, następnie (jak po starej trasie) Folwarecką – Pałki – Rybnicką – Męczenników Oświęcimskich (z wjazdem kieszeniowym tylko do Dworca Autobusowego; skreślone kursy wariantowe do dworca PKP) – Wojska Polskiego – aleją Niepodległości – Stodolną – Osińską - aleją Zjednoczonej Europy – Okrężną – do zajezdni. Oczywiście tymczasowo objazd: od przystanku Os. Korfante go ul. Kościuszki – Stodolną, aleją Niepodległości – Wojska Polskiego – Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego. Z obsługi wyłącza się przystanek Biskupa. Tymczasowy jest przystanek przy alei Niepodległości.
- na linii **305** częściową zmianę trasy – linia okrężna od zajezdni kursuje ul. Okrężną – aleją Zjednoczonej Europy – Osińską – Kościuszki – Augustyna Biskupa (skreślone kursy wariantowe do dworca PKP) – Dolne Przedmieście – Męczenników Oświęcimskich – Rybnicką – Pałki – Folwa-

recką i jadąc na wprost wjeżdża w Wojska Polskiego, następnie aleją Niepodległości – Stodolną – Osińską – aleją Zjednoczonej Europy – Okrężną do zajezdni. Oczywiście tymczasowo objazd: od przystanku Os. Korfante go ul. Kościuszki – Stodolną – aleją Niepodległości – Wojska Polskiego – Męczenników Oświęcimskich do Dworca Autobusowego. Z obsługi wyłącza się przystanek Biskupa. Tymczasowy przystanek usytuowano przy al. Niepodległości.

### Rozmaitości

**A** Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju wprowadza nową taryfę opłat. Od dnia 01.07. do 31.07. wprowadzone zostają:

- nowa 10-minutowa strefa czasowa obejmująca przejazd tylko jedną linią do 10 minut na bilet jednorazowy ulgowy za 1,50 zł zakupiony w kiosku lub u kierowcy w pojeździe;
- bilet całodobowy. Dotychczasowy bilet jednodniowy w cenie 5,00 zł będzie ważny przez całą dobę od czasu skasowania (na linii **E-3** tylko w granicach jednego miasta oraz na linii **Ż-R** do dzielnicy Rowień);
- bilet weekendowy. W soboty, niedziele i święta uprawnia do przejazdu dwóch osób na bilet jednorazowy za 2,50 zł (w przypadku zakupu u kierowcy za 2,80 zł) na liniach zwykłych, za 5,00 zł (w przypadku zakupu u kierowcy za 5,60 zł) na linii **E-3**. Przesiadania unieważnia bilet. Przy korzystaniu z tego rodzaju przejazdów dalsze ulgi nie mają zastosowania.

Wojciech Mężyk

### 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:

Adam Białas (grozny@interia.pl),  
Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl),  
Marcin Chrost (chrosciu@simplusnet.pl),  
Marek Drewniak (vredny@poczta.onet.pl),  
Janusz Karlikowski (januszkar@o2.pl),  
Krzysztof Lipnik (lipton@kmm.waw.pl),  
Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl).

#### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Maciej Łoś, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Polom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, 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.