

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji

nr 5 (62)
28 czerwca 2005 r.

www.nowyprzystanek.republika.pl

Sto dwadzieścia pięć

Krzysztof Dostatni

Przygotowania do parady z okazji 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu rozpoczęły się na około 2 miesiące przed planowanym terminem uroczystości. Uzgodnienie organizacji ruchu, uporządkowanie placu na Gajowej, wyszykowanie pojazdów, w tym odświeżenie malowania na zabytkowych wagonach N+ND oraz przywrócenie do ciemnozielonych barw wagonu 102Na-71, zaprojektowanie i wykonanie tablic informacyjnych, plakatów, ulotek, pieczętek okolicznościowych, kartek pocztowych i załatwienie wielu innych spraw organizacyjnych... tak w wielkim skrócie można by opisać przygotowania do parady.

Dzień 15 maja 2005 r rozpoczął się bardzo wcześnie dla wielu osób zaangażowanych w organizację parady. Strugi ulewnego deszczu, które lały się z nieba w ten niedzielny poranek spotęgowały zdenerwowanie przed tą wielką uroczystością. Na szczęście około godz. 9.00, czyli w momencie zbiórki na Gajowej przestało padać, co dało nadzieję na poprawę pogody. Aby nie tracić czasu kolejno na terenie przed zajezdnią Gajowa zaczęły ustawiać się wozy techniczne oraz ratownicze. W tym samym czasie swoje stoiska zaczęli rozstawiać patroni medialni, czyli WTK i Gazeta Wyborcza. Atmosfera podekscytowania towarzyszyła każdemu z nas. Należało wszystko sprawdzić i dopiąć na ostatni guzik, tak aby wyeliminować ewentualne „niedociągnięcia”.

Około 10.30 na teren ulicy Zwirzyńskiej na czele z „ogórkim” podjechała kolumna autobusów uczestniczących w paradzie, a od godz. 11.00 odpowiedni szyk uformowały tramwaje.

Ostatnie ustalenia, wyjaśnienia i tak nastąpiła godzina 11.45, kiedy cała kolumna tramwajów i autobusów ruszyła z ul. Zwirzyńskiej w kier. ul. Gwarnej. Tam oczekiwali tłumnie zgromadzeni poznaniacy oraz wagon konny z oficjelami.

Punktualnie o godz. 12.00 wagon konny prowadzony przez Prezydenta Miasta Poznania Ryszarda Grobelnego oraz Dyrektora Naczelnego MPK w Poznaniu Spółka z o.o. Wojciecha Tulibackiego otworzył paradę z okazji 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Tuż za tramwajem konnym szła orkiestra, która głośno przygrywając dodawała



Tramwaj konny na czele parady z okazji 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Fot: Tomasz Gieżyński

animuszu całej imprezie. Następnie wg ustalonej kolejności jechały tramwaje i autobusy, tworząc barwny korowód o długości ok. 800 metrów. Licznie zgromadzona publiczność ruszyła wraz z tramwajem konnym w kierunku ulic Zwirzyńskiej i Gajowej, gdzie miała nastąpić prezentacja taboru oraz wystawa sprzętu ratowniczego MPK.

Autobusy i tramwaje w trakcie parady były oznakowane specjalnym nr linii 125 oraz okolicznościowym napisem 125 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu. Kolumna tak oznakowanych pojazdów z Gwarnej, ulicami Św.Marcin, Roosevelta, Dąbrowskiego i Kraszewskiego dojechała w okolice zajezdni tramwajowej Gajowa.

Na ul. Zwirzyńskiej tramwaje ustawiały się kolejno na torze w kier. R. Kaponiera, a autobusy równolegle do tramwajów, przy lewej krawędzi jezdni. Dzięki temu ulica Zwirzyńska na całej swej długości stała się miejscem prezentacji pojazdów komunikacji miejskiej w Poznaniu. Przybyłe na miejsce tłumy Poznaniaków mogły podziwiać przekrój przez historię poznańskiej komunikacji. Każdy mógł przymierzyć się do fotela oraz pulpitu w autobusie

czy tramwaju, zrobić sobie pamiątkowe zdjęcia oraz puścić wodze fantazji i w wyobraźni poprowadzić dany pojazd.

W paradzie uczestniczyło łącznie 11 tramwajów:

- wagon konny
- N+ND #602 +456
- 102N #1
- 102Na #71
- 13N #115
- 105Na+105Na D #126+125
- 3G #801
- GT6 #605
- GT8 #685
- RT6N1 #407
- COMBINO #509

oraz 13 autobusów:

- Jelcz RTO #1679
- DAF MB200 #1213
- Ikarus 260 #1740
- Jelcz M11 #1126
- Jelcz M125M #1493
- Neoplan N4016 #1325
- Neoplan N4020 #1366
- MAN NL202 #1040
- MAN NL223 #1055
- MAN NG313 #1073
- Solaris Urbino 12 #1344
- Solaris Urbino 18 #1386
- Ikarus 280/A #2282

W godz. 13.00 – 15.00 na placu przed zajezdnią Gajowa odbywały się pokazy sprzętu ratowniczego i taboru specjalnego torowo – sieciowego, wzbudzając nie lada zainteresowanie wśród licznej widowni. Pojazd czyszczący IVECO demonstrujący swoje możliwości, pług odśnieżny, czy specjalny holownik tramwajowy w tym szczególnym dniu były interesujące nawet dla pracowników MPK mających na co dzień styczność z tymi pojazdami. O godz. 13.30 na placu przed zajezdnią Gajowa odbył się pokaz wstawiania na tory wykolejonego wagonu tramwajowego typu 105N. W ustawionych stoiskach i namiotach MPK, Gazety Wyborczej i Radia Merkury można było otrzymać okolicznościowe pamiątki. W zabytkowych tramwajach i w „ogórku” zwiedzający mogli otrzymać specjalne pieczętki z wizerunkami pojazdów, a dla ponad 500 pierwszych osób, które zbierały komplet pieczętek przygotowano upominki. Ogromnym zainteresowaniem cieszyła wystawa modeli tramwajów i autobusów p. Andrzeja Frąckowiaka zorganizowana w budynku głównym przy ul. Gajowej.

Przez cały czas trwania imprezy na stoiskach MPK prowadzona była sprzedaż okolicznościowych pamiątek, a także wydawnictw poświęconych komunikacji miejskiej. Dochód ze sprzedaży przekazany zostanie na rzecz kwesty prowadzonej przez stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”.

Okazją do przyłączenia się do akcji ratowania starych tramwajów były też przejazdy tramwajami zabytkowymi i innymi wagonami specjalnie uruchomionymi w tym szczególnym dniu.

Zwiedzanie zajezdni

O godz. 14.00 i 15.00 z ulicy Zwierzynieckiej (przystanek Zeylanda) wyruszyły w podróż po poznańskich zajezdniach wypełnione po brzegi pasażerami specjalne tramwaje i autobusy następującymi trasami:

Trasa tramwajowa: Gajowa – Roosevelta – Głogowska – Zajezdnia Głogowska – Hetmańska – Zajezdnia Madalińskiego – 28 Czerwca – Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórna – Gwarna – św. Marcin – Zwierzyniecka – Gajowa.

Trasa autobusowa : Gajowa – Zajezdnia Kacza.

Przejazdy tramwajami i autobusami okolicznościowymi były bezpłatne, a obsługa konduktorska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych prowadziła kwestę na rzecz remontu kolejnych zabytkowych wagonów tramwajowych pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”.



Fot: Marcin Jurczak

Inauguracja linii turystycznych

O godz. 16.00 nastąpiła inauguracja linii autobusowej turystycznej nr 100. Wypełniony po brzegi pasażerami „ogórek” wyruszył po raz pierwszy na trasę z mieszkańcami Poznania. Trasa linii nr 100, którą autobus będzie pokonywał co niedzielę od 15 maja do 25 września br., została wyłoniona w konkursie Gazety Wyborczej, a zwycięzcą był nasz klubowicz Maciej Chojnacki.

Trasa linii 100:

GAJOWA/STARE ZOO – Sienkiewicza – Mickiewicza – Zwierzyniecka – św. Marcin – al. Marcinkowskiego – Wolnica – Św. Wojciech – Księcia Józefa – Północna – Garbary – Woźna – Chwaliszewo – Most Chrobrego – Prymasa Stefana Wyszyńskiego – Jana Pawła II – Kórnicka – Most Św. Rocha – Dowbora Muśnickiego – Podgórna – Marcinkowskiego – Plac Wolności – Gwarna – św. Marcin – Zwierzyniecka – **GAJOWA/STARE ZOO.**

Zainteresowanie zabytkowym „ogórkiem” było tak duże, że autobus wykonał tego dnia aż 4 kursy i tak nie zabierając wszystkich chętnych.

Również o godz. 16.00 zainaugurowaliśmy kursowanie tramwajowej linii turystycznej nr 0. W sezonie 2005 (15 maja – 25 września br.) pojazdy na linii 0 kursować będą na następującej trasie:

GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego

– Fredry – Mielżyńskiego – 23 lutego – Plac Wielkopolski – 23 lutego – Mielżyńskiego – Gwarna – św. Marcin – al. Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – Rynek Wildecki – Wierzbice – Towarowa – św. Marcin – Zwierzyniecka – **GAJOWA**.

Odjazdy w każdą niedzielę o godz. 16.00, 17.00 i 18.00 z ulicy Gajowej.

W dniu 15 maja na „zerówce” kursowały aż 3 wagony jednocześnie, tj. N+ND, 102N oraz 13N. Zainteresowanie było tak duże, że każdy z pojazdów cieszył się olbrzymią frekwencją.

W każdą pierwszą sobotę miesiąca w okresie kursowania linii 0, począwszy od soboty 4 czerwca do 3 września, zapraszamy na wieczorny kurs trasą linii nr 0, pod hasłem „Poznaj Poznań nocą”. Odjazdy o godz. 21.00 z przystanku linii nr 0 na ulicy Gajowej.

Na koniec pora na podziękowania. Myślę, że notatki oraz felietony jakie pojawiły się w mediach, świadczyły jednoznacznie o tym, że impreza była bardzo udana i została przygotowana profesjonalnie. Dlatego chciałbym tą drogą podziękować WSZYSTKIM osobom, dzięki którym odnieśliśmy tak olbrzymi sukces. Pozostaje nam życzyć sobie jeszcze lepszej imprezy z okazji 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu.

50 lat minęło...

Maciej Rudzki

Kórnicka komunikacja liczy sobie pół wieku. Jej początki sięgają czasów drugiej wojny światowej, kiedy to uruchomiono przewozy bryczką konną, a później też omnibusem, na trasie z Kórnik, przez Dziecmierowo do dworca kolejowego. Początek komunikacji autobusowej w Kórniku datuje się na rok 1955. 1 maja uruchomiono pierwsze połączenie autobusowe prowadzące z kórnickiego rynku (obecny pl. Niezłomnych) do oddalonej o 5 km stacji PKP. Na linii tej pojawiły się dwa autobusy MAN i Chevrolet sprowadzone z Bielska-Białej. Z biegiem lat komunikacja w podpoznańskim miasteczku sukcesywnie się rozwijała. W 1956 roku zakupiono 3 nowe autobusy Star N52, a trasę wydłużono do rynku w Bninie. Na przełomie lat 50-tych i 60-tych w posiadanie kórnickiego przewoźnika weszły pojazdy marki SAN (H01B, oraz później H100B). Przełomowym rokiem w historii kórnickich autobusów był rok 1976, kiedy to zdecydowano się utworzyć Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, w skład którego weszły, poza Kórnikiem, Poznań i Gniezno. Z biegiem lat kórnicki układ komunikacyjny dość intensywnie ewoluował, wzbogacając się o coraz to nowe połączenia. Rozwój Kórnik sprawił, że w coraz większym stopniu brakowało bezpośrednich połączeń z pobliskim Poznaniem. Sytuacja ta zmieniła się w roku 1982. 15 kwietnia uruchomiono pierwszą linię autobusową łączącą oba miasta. W 2000 roku zakład budżetowy MPK Kórnik przekształcono w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością (KPA Kombus Kórnik). W chwili obecnej KPA Kombus Kórnik obsługuje 15 linii docierających do prawie wszystkich zakątków gminy, a także do gmin sąsiednich, jak Zaniemyśl, Środa Wielkopolska, Mosina, Kleszczewo. Dodatkowo prowadzi też przewozy na 2 liniach „marketowych”, kursujących po Poznaniu. Na stanie

kórnickiego przewoźnika obecnie znajduje się 26 pojazdów. Są to: Jelcz D120 (2 szt.), Jelcz M11 (3 szt.), Jelcz L11(3 szt.), Autosan H6 (2 szt.), DAF MB200 (3 szt.), Autosan H9-35 (5 szt.), Jelcz M121MB, Mercedes 0405 (4 szt.) , Mercedes 0405N, Autosan A0909L „Smyk” i Jelcz T120 Ewa.

Na podstawie monografii „Dzieje miejskiej komunikacji autobusowej w Kórniku”.

30 kwietnia - część I

Pierwsza część obchodów jubileuszu 50-lecia kórnickich autobusów miała miejsce 30.04. br. Przeznaczona była głównie dla mieszkańców Kórnik. Nie zabrakło też grona miłośników z KMPS. Punktualnie o godzinie 12, nastąpiło uroczyste otwarcie wystawy poświęconej jubileuszowi. Zlokalizowano ją w „Klaudynówce”, mieszczącej się przy kórnickim zamku. Nie zabrakło przemówień i podziękowań, wygłosili je byli i obecnie zarządzający kórnickimi autobusami: Dezydery Adamski (prezes przedsiębiorstwa w latach 1979-91), Hieronim Urbanek (prezes w latach 1991-2002) oraz Piotr Plewka, (od 2002 r. jest prezesem KOMBUSu). Po otwarciu wystawy, w nawiązaniu do historii sprzed 50 lat, odbył się specjalny przejazd Jelczem 043 (sprowadzonym na te obchody z Bydgoszczy), po trasie linii 1 z kórnickiego rynku, przez Dziecmierowo, do Dworca PKP. Kolejnym etapem imprezy był przejazd „ogórkiem” do zespołu pałacowego w Rogalinie. Podczas imprezy nie zabrakło też innych atrakcji. Jedną z nich była prezentacja najnowszego pojazdu producenta z Bolechowa, a mianowicie Solarisa Urbino III 12. Przed i po południu można było również skorzystać ze specjalnych przejazdów zabytkowym „ogórkiem”, który pojawił się m.in. na liniach 1 i 6.



Parowóz Px48 i DAF MB200 podczas kórnickiej imprezy.

Fot: Maciej Rudzki

14 maja - część II

Drugą część jubileuszu (przygotowaną bardziej pod kątem hobbystów) zorganizowano dwa tygodnie później – 14 maja. O godzinie 10:30 podstawiono na poznańską Kaponierę trzy autobusy. Były nimi: Jelcz 043 #572 (ponownie wynajęty na imprezę), oraz Autosany: H9-35 #27 i H6-20.02N #29. Licznie zgromadzony tłumek miłośników z całej Polski uroczysto (i z fotostopami) przejechał ww. pojazdami po trasie „piątki” do Kórnik. Około godziny 12 (podobnie jak 2 tyg. wcześniej) przed „Klaudynówką” nastąpiło uroczyste powitanie przybyłych gości. Mowę wygłosił prezes Plewka, który zaprosił m.in. do zwiedzenia wystawy i kórnickiego zamku. W międzyczasie

podzielona na dwie grupy wycieczka miała okazję zwiedzić bazę KPA KOMBUS, mieszczącą się obecnie w miejscowości Czołowo (ok. 6 km od Kórnik). Około godziny 15, w ramach drugiej części imprezy, na rynku podstawione zostały 3 przystrojone we flagi państwowe DAFy MB200, którymi po trasie linii 2 (z fotostopami, m.in. w Błażejewku) grupa udała się do Zaniemyśla. Tam czekała kolejna atrakcja – przejazd Średzą Koleją Wąskotorową. Około 16:15 wypełniony przybyłymi gośćmi specjalny pociąg z parowozem Px48 na czele udał się do Śniecisk, gdzie (niestety przy mało sprzyjającej aurze) zorganizowano pieczenie kiełbasek na ognisku. Po przerwie konsumpcyjnej kolejka wyruszyła do Środy Wielkopolskiej, skąd DAFami po trasie linii 10 powróciliśmy do Kórnik, oficjalnie kończąc obchody jubileuszu.

Impreza była pierwszą tego typu w historii podpoznańskiego przewoźnika, a do tego w pełni bezpłatną dla uczestników. Z tego miejsca należą się wielkie podziękowania dla organizatorów. Mamy nadzieję że na podobnych imprezach spotkamy się jeszcze w Kórniku nie raz.

Drobiazgi bieżące

Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki

- Tradycyjne i niewielkie korekty rozkładu jazdy nastąpiły w Boże Ciało – 74 w kierunku Orła Białego jechało przez Estkowskiego i Rondo Śródkę, 90 kończyło na Dworcu Garbary, a As mknął przez Królowej Jadwigi i Niepodległości do Kaponiery. W piątek po Święcie obowiązywał sobotni rozkład.

- Z powodu rycia wodociągowców na wildeckim bronksie, autobusy linii 71 w dniach 23.-25.05. w stronę Dębiny kursowały Langiewicza – Dąbrówki – Pamiątkową – Rolną. Przystanek w ciągu ul. 28 Czerwca był cofnięty o 100 metrów przed skrzyżowanie z Langiewicza.

- Ciąg dalszy prac przy Kolektorze Marcein spowodował przesunięcie przystanku GROC23 około 50 metrów w stronę Grunwaldzkiej.

- Drogowcy pieścili nawierzchnię na skrzyżowaniu Zwierzyńskiej / Zeylanda, wobec czego w dniu 4.06. w godzinach 8-14 dwójka jeździła przez Most Teatralny i Dąbrowskiego.

- Od 1.06. funkcjonuje nowy przystanek w Kiekrzu „Wilków Morskich n/ż” (przy Chojnickiej tylko w kierunku Ogrodów). Już 5.06. słupek z tabliczką został wyrwany i wyrzucony po drugiej stronie ulicy. Okoliczni mieszkańcy sugerują, że tak płytkie wkopanie go jak poprzednio, przyniesie identyczny efekt.

- Wykopki na Starołęce - od 3. do 30. 06. wjazd na pętlę Książęca możliwy jest tylko od ulicy o tej samej nazwie.

- Od 11.06. pierwszy etap remontu Ronda Śródką, tramwajki linii 3 i 4 zakreca na Placu Wielkopolskim, 8 i 17 (do Starołęki) pojedą Strzelecką (17 do STAR), za tramwaj autobus potoczy się z Placu Wielkopolskiego i, daj Boże, nie ugrzęźnie w korkach – na Estkowskiego na czas remontu będzie jeden pas ruchu mniej.



Linie 8 i 17 na trasach objazdowych przy AWFie - na siedemnaście tymczasowo oddelegowano stodołkę.

Fot: Marcin Jurczak

- Rychle uwinęli się torowcy z liftingiem ulicy Fredry, oddając ją do użytku 4 dni przed planowanym terminem 20.05. Szkoda tylko, że tor południowy pozostał niemalże nieruszony. Za kilka lat odpowiednio podsiąknie i się zniweczy także on, co skutkować będzie następnym zamknięciem.

- Nowo przebudowane skrzyżowanie Mostowej i Kazimierza Wielkiego nie pozwala na bezpieczne wykonanie manewru lewoskrętu autobusom linii 74, 90, 231 i A. Trzymanie się pasa zewnętrznego powoduje tak czy owak zajęcie około połowy pasa wewnętrznego, co stwarza zagrożenie dla pojazdów nim jadących.

- Zakończenie dostaw wagonów używanych: GT8 901 dotknął naszych szyn z datą 12.05., GT8 904 18.05.; 105N 617 ex Kraków 343’’ 19.05.; 105N 637 ex Kraków 346’’ 20.05. Wagony z Krakowa wejść mają w obieg remontów pudeł, co ma przyspieszyć wychodzenie pojazdów z modernizacji i spowodować nieopisany wręcz bałagan w miłośniczych papierach. Wagony te nie dostaną bowiem nieobsadzonych dotąd poznańskich numerów, lecz spowodują pogłębienie rotacji pudeł podczas napraw w Cegielskim. KMPS dąży do pozyskania pełnej informacji o działaniach S4 i FPS w tym zakresie.



Krakowska stopiątko podczas rozładunku.

Fot: Adam Białas

● Tymczasem trwa walka z krnąbrnymi wagonami dwukierunkowymi, mająca na celu przystosowanie ich do kursowania po Poznaniu. Spece z ST chcieli być świętsi od samego Benedykta XVI i wagony typu O mają na każdym przodzie dodatkowych 10 lampek od żuka. Po co tyle – nie wiemy. W myśl obowiązujących w Polsce przepisów co najmniej 4 z nich są zbędne. Jako pierwszy skończono wagon 903, dalej postępują prace z 904, 905 i 906.

● Na Głogowskiej odstawiono 220+219, zaś na Fortecznej 310+311. Ten drugi skład wpełnięto na Budziszynską bez pantografów. Stoi na niezelektryfikowanym torze za wagonami 2048, 901 i 907.

● W S4 wciąż mają miejsce roboty wykończeniowe przy 136+137. Na szczęście inny skład z okrągłą, elektroniczną tablicą numeru linii (290+291) już jeździ na liniach należących do S3. Poza tym trwa rozbiora wagonów krakowskich oraz letarg torowego GT6 2603.

● Od 1 czerwca znaleziono nowe zajęcie dla szprotki (NM223 #1056). Tego bowiem dnia najmniejszy MANik pojawił się na stałe na pierwszej brygadzie podmiejskiej linii 101. Zmiany taborowe objęły też podmiejską 111kę, na której w soboty i święta można spotkać wyposażonego w kasę fiskalną i stosowne naklejki ikarusa 280 #1508. W dni robocze zazwyczaj pojazd ten pełni rolę rezerwy.

● MPK ogłosiło przetarg nieograniczony na dzierżawę wraz z serwisem w okresie 3 lat używanych niskopodłogowych autobusów miejskich. Oferty można było składać do dnia 14.06.br.

● W okresie od 30 maja do 3 czerwca po Poznaniu uwijał się bydgoski Jelcz 043 #572. „Ogórek” był jednym z elementów kampanii reklamowej pewnej sieci telefonii komórkowej, świadczącej w tym okresie darmowe ściąganie simloków z komóreczek.

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

11.05. Pomysł podpalenia wiaty był kompletnie nowatorski, toteż zdumienie kontrolera ruchu wzbudziła skala zniszczeń na przystanku Świętego Michała SWMI01. Kontroler odnotował, iż wiaty „nie daje ochrony przed deszczem”.

11.05. Domorośli majsterkowicze wskoczyli w dyktowcu nr 97 do kabiny i rozpoczęli operacje na pulpicie doczepy, a następnie, widząc efekty swych działań, zbiegli. Skutkiem tego był przymusowy postój przy Kasztelanów na Grunwaldzkiej.

13.05. Absolutne popołudniowe fatum na PST! Łączne wstrzymanie, częściowo w obu kierunkach, trwało od 18:15 do 18:50. Najpierw na Kurpińskiego padła przetwornica w 403. Wagon sam pojechał jednak na pętlę. Jadący zaraz po nim zestaw 138+139 doznał przykrego przepalenia bezpieczników obu przetwornic, co poskutkowało zepchnięciem go przez czopera 314+315. W tym samym momencie poszły oba bezpieczniki przetwornic w 130+131 na Lechickiej w stronę centrum! Ten skład zepchnięto do zajezdni przy pomocy 106+105. Na sam koniec na pętli uszkodzeniu uległ ogranicznik

przebiegowy zwrotnicy wjazdowej, co pociągnęło za sobą pad systemu sterowania zwrotnicami na całej pętli. Sieciowcy stwierdzili jednak, że tego dnia nie było kompletnie żadnych problemów z zasilaniem trasy PST.

13.05. Wieczorem pewien krewki kierowca mazdy zapragnął udać się do Chaty Polskiej przy Ściegiennego / Promienistej po napoje. Do postoju w jego mniemaniu najlepiej nadawała się zatoczka autobusu, co spowodowało dziesięćminutowe opóźnienie 69/3. Po wyjściu ze sklepu został on obdarzony sygnałem klaksonu, co z kolei podniosło mu poziom adrenaliny. Używając słów powszechnie uznawanych za obelżywe wtargnął do kabiny kierowcy i jał emitować groźby karalne. Kierowca wiele się nie namyślając usunął agresora z pojazdu i pojechał na Kaczą. Mazda zjawiała się tuż potem. Znajdujący się na zajezdni pracownicy usłyszeli zbiorowe, acz niewyszukane oszczerstwa na temat ich matek oraz kolejne groźby karalne, opatrzone tym razem malowniczymi detalami. Po wezwaniu Policji i NN nastrój napastnika nieco zelżał, na tyle, że wsiadł w mazdę i odjechał w nieznanym kierunku. Spisane numery rejestracyjne pozwoliły jednak na ustalenie jego tożsamości.

13.05. No i chrzest bojowy Warzywko ma za sobą. Najsympatyczniejszy z najwyższych klubowych motorniczych dokonał swej inicjacji wagonem GT8 656 na linii 11, umiejętnie wystawiając z toru podczas cofania drugi wózek helmuta. Nadmienić należy, że konieczność manewru zaistniała dzięki dyżurnej ruchu, która oświadczyła zdumionym pracownikom Nadzoru, iż nie przekłada elektrycznie zwrotnic, gdyż źle się czuje...

18.05. Ostre opóźnienia linii 72 i 87 spowodowane są cięciami w zatrudnieniu i brakiem obsady końcówki PNR Piątkowska. Dochodzi do tego typu absurdów, jaki stał się udziałem kierowcy 87/2. Aby odbyć przerwę posiłkową musiał udać się on na Batorego! Włączył się w swój kurs z Różanego Potoku, niemniej półkurs od Piątkowskiej wypadł. Oto jakie „oszczędności” przynoszą cięcia, do których zmusza MPK obcięta dotacja. Tramwaje i autobusy mają jeździć tak jak dotychczas, a w efekcie... wcale tak nie jeżdżą.

24.05. Młody motorowy jadący z patronem nieźle zestresował się z powodu bezmyślności matki czteroletniego chłopczyka. Pozwoliła ona dziecku zejść na stopień pierwszych drzwi w GT6 601 przy rynku Łazarskim, a otwierające się do środka skrzydło drzwi przyduśliło nóżkę do obudowy stopni. Patron wyskoczył jak dzik z kabiny i natychmiast uwolnił malca z kleszczy. Matka wykazała się daleko idącą nonszalancją, odmawiając jakiegokolwiek pomocy medycznej i besztając niczemu niewinnego synka.

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
E-MAIL REDAKCJI: zul@hot.pl
REDAKTOR NACZELNY: Adam Białas
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandos, Tomasz Gieżyński,
Jan Gosiewski, Marcin Jurczak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann
SKŁAD: Marcin Jurczak

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.

Co dalej z projektami unijnymi?

Jan Gosiewski

Czytelnicy „Przystanku” zapewne doskonale orientują się, że Miasto Poznań wraz z poznańskim MPK złożyło aż pięć wniosków, o dofinansowanie planowanych do zrealizowania projektów z zakresu transportu publicznego z funduszy strukturalnych UE. Mówiąc o funduszach strukturalnych przeznaczonych na finansowanie inwestycji w dziedzinie usprawnienia komunikacji zbiorowej mam oczywiście na myśli Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, a ściślej – tzw. Działanie 1.6 zatytułowane „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”.

Wnioski o dofinansowanie ww. projektów składane były w Departamencie Wdrażania Programów Rozwoju Regionalnego Ministerstwa Gospodarki i Pracy w styczniu, jednakże ich wstępna weryfikacja pod kątem formalnym zajęła urzędnikom ponad dwa miesiące. W kwietniu beneficjenci otrzymali wykaz uwag i pytań, oraz czas do końca maja na przedłożenie stosownych wyjaśnień, uzupełnień, czy wreszcie –

na dokonanie odpowiednich korekt. Wyjaśnienia zostały dostarczone do Warszawy w terminie; wyniki oceny formalnej przedstawione zostaną najprawdopodobniej przed końcem czerwca.

Podsumowując, łatwo można zauważyć, że nie jest możliwe przyznanie dofinansowania wszystkim projektom – jako że ich łączna wartość dwukrotnie przekracza pulę dostępnych środków. Konkurencja zatem jest wysoka – lecz niestety nie zawsze idzie to w parze z jakością złożonych dokumentacji. Problem jest bardzo złożony, i z pewnością nie można obarczać osób bezpośrednio opracowujących wnioski odpowiedzialnością za ewentualne (a w przypadku niektórych projektów – wielce prawdopodobne) odrzucenie wniosków na etapie ich oceny formalnej.

Pozostaje mieć nadzieję, że kolejne projekty realizowane będą we właściwej kolejności, tj.: »koncepcja – analiza opłacalności – decyzja – opracowanie projektu – pozyskanie finansowania (wniosek) – realizacja – rozliczenie«. Taki układ gwarantuje sukces przedsięwzięcia, podczas gdy działania typu: „wizja – wniosek – uzupełnianie dokumentów” są raczej z góry skazane na niepowodzenie.

Pelen wykaz projektów, zawierający również ich wartości (w zł):

Beneficjent	Tytuł Projektu	Wartość projektu
Miasto Stołeczne Warszawa	Budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 Młociny wraz z torami odstawkowymi i węzłem komunikacyjnym Młociny	877 931 039,12
Miasto Stołeczne Warszawa	Budowa przejścia podziemnego pomiędzy stacją metra A17 Dworzec Gdański i stacją PKP Warszawa Gdańska oraz Żoliborzem	77 803 272,36
Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	Modernizacja trasy tramwajowej w Al. Jerozolimskich odcinek Pętla Banacha-Pętla Goławek	237 674 300
Gmina Wrocław	Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego – Pl. Powstańców Wielkopolskich we Wrocławiu, etapy 1-2	120 647 700
MPK Poznań Sp. z o.o.	Modernizacja tramwajowej trasy komunikacyjnej „Miłostowo-Dworzec Główny PKP-Górczyna” w Poznaniu	46 846 780
MPK Poznań Sp. z o.o.	Budowa linii tramwajowej od Os. Lecha do Franowa w Poznaniu	73 473 280
Miasto Stołeczne Warszawa	Zintegrowany System Zarządzania Ruchem	80 032 000
Miasto Stołeczne Warszawa	Budowa Parkingów Strategicznych „Parkuj i Jedź” (P&R)	33 572 679,57
MPK – Łódź Sp. z o.o.	Proekologiczny rozwój transportu publicznego przez modernizację zajezdni i wymianę autobusów	123 017 780,00
MPK – Łódź Sp. z o.o.	Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz-Łódź-Pabianice. Zadanie I. Etap I - Łódź	265 318 031,68
Miasto Poznań	Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu	55 316 699,87
Miasto Poznań	Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu	4 550 000
Miasto Poznań	Budowa Zintegrowanego Dworca Autobusowego na Os. Sobieskiego w Poznaniu	14 500 000
Gmina Miasta Gdańska	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej	198 179 976,76
Gmina Sosnowiec	Modernizacja infrastruktury autobusowej transportu publicznego na terenie Gmin Będzin, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec	70 982 487,30
SUMA		2 279 846 026,66