

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 6 (106)
10 sierpnia 2009 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Czwarta rocznica powstania Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej PeeRką po wioskach

Bartosz Szymandera

Czwarta rocznica powstania Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej stała się okazją do tego, by niedawno nabytym przez MPK Poznań jelczem PR110 odwiedzić podpoznańskie miejscowości. Do uczestnictwa w imprezie zostali zaproszeni wszyscy użytkownicy Galerii, a jej przygotowaniem zajęli się profesjonalnie koledzy z Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Wszyscy chętni do przejazdu zebraли się o umówionej godzinie na rondzie Kaponiera. Punktualnie o godz. 14.30 autobus ruszył w drogę. Pierwszym miejscem, w którym się zatrzymaliśmy, była pętla Piątkowska. Dzisiaj odjeżdżają stąd poza Poznań dwie linie – 72 do osiedla Leśnego w Koziegłowach i PT do Promnic. Pierwsze autobusy podmiejskie na tej pętli pojawiły się w roku 1984 – była to linia 124 kursująca do Chłudowa (w późniejszym okresie wydłużona do Zielątkowa). Przez dwa miesiące roku 1991, tuż przed przekazaniem linii podmiejskich gminom, odjeżdżały też stąd autobusy linii 110 do Złotnik.

To właśnie te miejscowości, Chłudowo i Złotniki, były kolejnym etapem podróży. Najpierw zawitaliśmy do położonego bardziej na północ Chłudowa, gdzie swą bazę ma Zakład Komunikacji Publicznej gminy Suchy Las – swój bieg kończą tu autobusy linii 905 tegoż przewoźnika. Warto podkreślić, że w Chłudowie znajduje



Czwarte urodziny PGK... śladami linii autobusowej nr 102. Kaźmierz, w tle kościół pw. Najświętszej Maryi Panny.

Fot.: Michał Prałat

się klasztor Księży Werbistów, skąd wywodził się śp. ojciec Marian Żelazek, znany misjonarz, który przez wiele lat pracował w Indiach. Z tej spokojnej miejscowości, w której nasz jelcz wywołał nie lada zdziwienie, udaliśmy się do położonych bardziej na południe Złotnik. Stamtąd z kolei pojechaliśmy do Kiekrza, skąd po krótkim postoju wyruszyliśmy do jednej z najdalej położonych miejscowości obsługiwanych niegdyś przez autobusy MPK Poznań – Kaźmierza. Pojazdy z Poznania docierały tam przez 4 lata, do momentu przekazania linii podmiejskich gminom. Były to autobusy linii 102, a właściwie jednego z jej wariantów. Dzisiaj połączenie komunikacyjne Kaźmierza z Poznaniem zapewnia Euro-Bus (linia nadal nosi numer 102), a od niedawna także TPBus z Tarnowa Podgórnego, który wydłużył tu kilka kursów linii 01. Kaźmierz leży 20 km na zachód od Poznania. Pierwsza wzmianka o tej wsi pochodzi z 1298 roku. Ciekawostką jest fakt, że na początku XIX wieku utraciła ona prawa miejskie uzyskane w roku 1384.

Kolejnym etapem naszej podróży było Tarnowo Podgórne, siedziba najlepiej rozwijającej się gospodarczo gminy powiatu poznańskiego. Dzisiaj komunikację w tej gminie obsługuje TPBus Tarnowo Podgórne, a do samej miejscowości docierają autobusy linii 01 i 05, a także wariantowe kursy linii 02.



Impreza PGK... autobusem i tramwajem. Pojazdy poprowadzili miłośnicy komunikacji miejskiej, na co dzień zasiadający za sterami pojazdów liniowych. Poznań, ul. Św. Marcin.

Fot.: Marcin Jurczak

Z Tarnowa Podgórnego udaliśmy się do Poznania. Plany przewidywały bowiem wizytę w miejscowościach wschodniej części powiatu poznańskiego: Kicinie, Swarzędzu, Tulcach i Kleszczewie. Po krótkim postoju na Sołaczu zawitaliśmy na pętli przy dworcu autobusowym Garbary. To właśnie tu nastąpiła przymusowa dłuższa przerwa w podróży. Zauważona wcześniej usterka oświetlenia zewnętrznego okazała się niestety nie do usunięcia w warunkach „polowych” i wykluczyła autobus z dalszych wojaży po powiecie. Ostatnim miejscem, w które zawiózł nas jęcz, była zajezdnia tramwajowa przy ul. Madalińskiego. Tu nastąpiła przesiadka do wagonu GT6 685 – przejazd nim stanowił drugą część imprezy urodzinowej. Tramwaj udał się na Miłostowo, gdzie każdy chętny mógł posilić się kielbaską z grilla. Przejazd *helmutem* trwał do późnych godzin nocnych.

Czwarte urodziny PGK zaliczyć można do udanych. I choć nie obyło się bez zdarzeń losowych, impreza dała możliwość „zaliczenia” kilku ciekawych tras i miejsc. Zaowocowała także nowymi znajomościami w lokalnej społeczności miłośników komunikacji miejskiej, dając między innymi nadzieję na rozszerzanie kadr i zakresu działania stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w przyszłości.



Pętla autobusowa „Złotniki AR”. Dawniej można tu było dojechać między innymi podmiejskim autobusem linii 110. Jego trasa prowadziła z pętli Garbary przez ul. Obornicką i Suchy Las.

Fot.: Michał Prałat

Tramwaje niskopodłogowe – dla pasażera czy marketingu przewoźnika? Ballada o niskiej podłodze

Robert Bartkowiak



Wstawianie członu niskopodłogowego do starszego wagonu wieloprzegubowego to jeden z najtańszych sposobów na zwiększanie ilości taboru niskopodłogowego. Pozwala to uzyskać pojazdy zdolne do poruszania się także po gorszych torowiskach. Na zdjęciu Duewag N8CNF 1136 (z nowym członem niskopodłogowym) dla ZKM Gdańsk.

Fot.: Robert Bartkowiak, 17.06.2009

Idea pojazdu niskopodłogowego jest bardzo prosta. Poprzez swoją nietypową konstrukcję – całościowe bądź też tylko częściowe obniżenie podłogi – ma ona mianowicie ułatwić wsiadanie do pojazdu. Jest to ogromny plus dla osób niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi w wózkach oraz osób starszych, które z racji wieku mają problem z wejściem do pojazdu. Wpływa ona również znacząco na szybkość wymiany pasażerów – jak wiadomo, szybciej wchodzi się do pojazdu

z poziomu przystanku niż pokonując dodatkowo stopnie. Niestety nie wszyscy zdają sobie sprawę z tego, jaką rolę pełnią pojazdy niskopodłogowe w naszym taborze.

Tramwaje niskopodłogowe w Poznaniu

Pierwszy współczesny tramwaj niskopodłogowy pojawił się w Poznaniu w roku 1995. Był to trzyczłonowy tramwaj z niską podłogą w środkowym członie. Jego konstrukcja bazowała na popularnych tramwajach typu 105N. Do budowy skrajnych członów wykorzystano pułta wagonów o numerach taborowych 164 oraz 163. Natomiast środkowy człon, ten najważniejszy, powstał całkowicie od nowa. Taki wagon, wyprodukowany przez poznańską fabrykę HCP, otrzymał oznaczenie typu 105N/2 oraz numer boczny 400. Warto dodać, że prawidłowe oznaczenie typu wagonu, nadane przez IPS, to 115N – a 105N/2 to typ wprowadzony przez producenta i powielony później przez przewoźnika. Do tej pory nie zdecydowano na przebudowę większej ilości poznańskich *stopiątek* na tego typu tramwaje, jak wstępnie planowano. Pojazd nie jest obecnie eksploatowany liniowo. Stoi na torach odstawczych przy ulicy Budziszyskiej i czeka na lepsze czasy. Być może kiedyś doczeka się należytej modernizacji.

Otwarcie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju wymusiło kupno nowego i nowoczesnego taboru tramwajowego. Wybór padł na czeską fabrykę – ČKD Praha. Łącznie zamówiono 10 sztuk wagonów typu RT6N1, z których pięć złożono w Pradze, a pozostałe w Poznaniu. Wszystko to za sprawą konsorcjum zawiązanego przez ČKD Praha oraz Fabrykę Pojazdów Szynowych. Były to pierwsze tak nowoczesne tramwaje, jakie pojawiły się w Polsce. Jak powszechnie wiadomo, pojazdy charakteryzuje bardzo duża awaryjność i nietypowa skrajnia ze względu na szersze pułta

od tramwajów eksploatowanych dotychczas w Poznaniu. Mimo wszystko są one najlepiej przystosowane do obsługi trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.

W 2002 r. rozstrzygnięto kolejny przetarg na dostawę niskopodłogowych tramwajów. Zwycięzcą okazała się niemiecka firma Siemens z modelem Combino (Advanced – z ang. zaawansowany, udoskonalony). W latach 2003-2004 dostarczono łącznie 14 sztuk. Nowe wagony od początku eksploatacji spotkały się z ogromną nagonką ze strony mediów. Wszystko to za sprawą ukrytej wady konstrukcyjnej: w pojazdach o przebiegu powyżej 120 tys. km mogły wystąpić pęknięcia tzw. alugripów, czyli elementów mocujących pudło. Kilka wagonów nie zostało odebranych – oczekiwano dalszych posunięć ze strony producenta. Siemens podjął się usunięcia wady konstrukcyjnej w naszych combino oraz wszystkich innych wyprodukowanych od roku 1998.

W przypadku tramwajów Combino należy rozróżnić dwie zasadnicze kwestie, czyli początkowe problemy z konstrukcją oraz to, czy wagon jest bezawaryjny, nie sprawia problemów eksploatacyjnych i jest przyjazny w obsłudze. Wszystko to przez lokalną społeczność było zawsze wrzucane do jednego wora i wyjmowano tylko to, co jest w przypadku Combino najgorsze. Mam tu na myśli wspomnianą już wadę, dość wysoką cenę jak na polskie warunki (8 mln złotych za wagon), czy też niezabezpieczenie umowy przed zmianami kursu euro, poprzez co pojawiło się widmo gwałtownego wzrostu ceny zakupu w momencie zmiany kursów walut (po podpisaniu umowy i wpłacie pierwszej transzy). To właśnie media wywołały tę burzę wokół wagonów Combino, pozostawiając je do dnia dzisiejszego w krzywym zwierciadle. Ich największym problemem jest to, że pochodzą z Niemiec, gdyż w kulturze polskiej można znaleźć wiele przejawów uprzedzeń do naszego zachodniego sąsiada. To właśnie jeden z nich. Nie zwraca się uwagi na to, iż jest to obecnie najmniej awaryjny tramwaj wśród eksploatowanych w Poznaniu. Zgodzę się, iż ma kilka mankamentów, które wpływają na negatywny ich odbiór. Chodzi tutaj przede wszystkim o beznadziejny układ siedzeń, brak osobnego wejścia dla motorniczego czy też brak monitoringu. Nie są to jednak kwestie, których nie dałoby się skorygować. Łatwiej jest jednak krytykować. Największy problem pojawia się wtedy, gdy mamy wskazać polski odpowiednik Combino. Pojazd szynowy krajowej produkcji, którym można by się pochwalić, który odniósł swoistego rodzaju sukces. Niestety do dnia dzisiejszego takiego nie ma i pewnie przez najbliższych kilka lat jeszcze nie będzie. Zamiast „głupio gadać”, trzeba by się wziąć do roboty.

W grudniu 2008 roku zdecydowano się na wydzierżawienie wagonu typu 118N, znanego także pod nazwą handlową „Puma”. Jest to pojazd wyprodukowany przez poznańską Fabrykę Pojazdów Szynowych. Posiada on 67% niskiej podłogi, a w Poznaniu zabawi przez okres (zgodnie z umową) czterech lat. Posiada numer taborowy 450 i stacjonuje w zajezdni tramwajowej przy ulicy Fortecznej. Można go spotkać na forteczkańskich liniach – przede wszystkim na trzynastce, od wielkiego święta także na linii numer pięć. Wagonem podobno wszyscy się zachwycają, jednak nikt nie dokonał jeszcze jego zakupu. Choć część mechaniczna (wózki, układ wózków, układ członów) nie budzi zastrzeżeń (można nawet pokusić się o stwierdzenie, że jest niemal



„Przerabianie” tramwajów wysokopodłogowych na niskopodłogowe jest popularne w Czechach. Na zdjęciu skład tatr T3R.PLF i T3P (320+255) w Pilźnie. Pierwszy wagon to całkowicie nowe (węższe i dłuższe) pudło z częścią niskopodłogową, drugi – tetrójka zmodernizowana klasycznie.

Fot.: Marcin Jurczak, 16.10.2008

idealna!), Puma jest pojazdem, który z powodzeniem miałby szanse na rynku dziesięć lat temu, a nie teraz, gdy rynek jest przesycony nowoczesnymi pojazdami szynowymi. Sam tramwaj od początku eksploatacji sprawia liczne problemy, a wskaźnik jego uruchomienia jest niestety bardzo niski. Nikt nie oczekuje od nowych pojazdów, by zamiast wozic pasażerów beczynnymi stały w zajezdni, podpierając ściany. Jak już wiadomo, FPS nie może startować w przetargu na tramwaje ze 100% niskiej podłogi i dlatego nie będzie już próbować uszczęśliwiać nas na siłę. Tego, jaki kolejny tramwaj wpisze się w historię Poznania, dowiemy się – miejmy nadzieję – już niebawem.

Wykorzystanie niskiej podłogi

Tramwaje niskopodłogowe są w pełni wykorzystane wtedy, gdy pasażer wie potencjalnie, że oczekiwany pojazd przyjedzie. Mam tu na myśli oznaczenie takich kursów w rozkładzie, bądź wyznaczenie linii planowo niskopodłogowych, tak jak to się ma w przypadku autobusów, już od wielu lat. W Poznaniu dopiero po 12 latach od wprowadzenia do ruchu tramwajów niskopodłogowych zdecydowano się na stałą obsługę brygad, wybranych linii, taborem przyjaznym dla osób niepełnosprawnych i ludzi starszych. Do tej pory pojazdy niskopodłogowe były traktowane jak przypadkowy bonus bądź luksus dla pasażerów. Osoba niepełnosprawna, mająca zamiar skorzystać z usług poznańskich tramwajów, była zdana tylko i wyłącznie na własne szczęście. Nigdy nie była w stanie przewidzieć, jak długo będzie czekać na pojazd niskopodłogowy oraz czy będzie to ta konkretna, wybrana przez nią linia. Na pewno pasażerowie przyzwyczaili się do obecności Combino na linii nr 14, gdzie kursowały od początku. Niewątpliwie był to element, który wpisał się na dobre w mentalność poznańską, a składy *stopiątek* pojawiające się na tej linii sporadycznie, wywoływały nieraz społeczne poruszenie. Tatra to natomiast codzienność linii tramwajowej nr 12. Tak w sumie zostało do dziś.

Monopol w tej kwestii został dopiero przełamany, po dość długim czasie milczenia, we wrześniu 2008

Zdaniem eksperta Niska podłoga wczoraj i dziś



Mało kto zdaje sobie sprawę, że pierwsze wagony niskopodłogowe pojawiły się jeszcze za czasów tramwajów klasycznych. Stworzenie niskopodłogowej konstrukcji było wówczas możliwe jedynie w przypadku doczep biernych, które nie musiały kryć dużych silników trakcyjnych pod podłogą. Odpowiednio zaprojektowane podwozie takiego wagonu umożliwiało obniżenie fragmentu podłogi pojazdu.

Przykładem przedwojennego tramwaju niskopodłogowego, który był produkowany i eksploatowany w Poznaniu, jest wagon P1D, czyli „dwa pokoje z kuchnią”.

Dziś niskopodłogowy tramwaj staje się standardem w komunikacji szynowej. Standardem wyznaczanym przez pasażerów i motorniczych, którzy docenili m.in. wygodę podróżowania takim taborem, sprawniejszą wymianę pasażerów. Świadczy o tym bardzo nieprzychylna reakcja warszawiaków na ostatni zakup wagonów wysokopodłogowych 123N z FPS. Poza tym przypadkiem oraz kwestią zakupu używanych wagonów z Europy Zachodniej, praktycznie wszystkie inwestycje taborowe w naszym kraju dotyczą tramwajów niskopodłogowych. Prym wie dzie tu Kraków, który regularnie kupuje kolejne Bombardiery. Coraz więcej nowych tramwajów jeździ po Warszawie (Alstom-Konstal, PESA) i Wrocławiu (Skoda, Protram).

Innym sposobem pozyskania wagonów, które są częściowo niskopodłogowe, jest przebudowa tramwajów podczas ich modernizacji. Za przodowników można tu uznać Czechów, którzy stworzyli udaną konstrukcję wagonu niskopodłogowego na bazie dobrze znanego modelu tatry T3. Można także, podobnie jak przed wojną, zakupić tańsze od zwykłych tramwajów, niskopodłogowe doczepy bierne, które łączy się w składy z wysokopodłogowymi wagonami silnikowymi. Niestety nasze rodzime konstrukcje z serii 105N nie pozwalają na wdrożenie żadnego z tych rozwiązań. Pozostaje zatem przebudowa nowszych tramwajów z demobilu, w których pojawiają się niskopodłogowe środkowe człony pojazdów (gdańskie N8C). Warunkiem jest tu wiek tramwaju, który decyduje o opłacalności tego zabiegu. Inną możliwością jest bardzo zaawansowana przebudowa wagonów 105N lub raczej budowa nowego tramwaju o konstrukcji zbliżonej do tego polskiego pojazdu. Wtedy można zastosować niską podłogę w nowej, środkowej części tramwaju (wrocławskie 205 WAs).

Łukasz Bandosz*

* – autor jest wykładowcą Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu i wiceprezesem stowarzyszenia KMPS



Dwukierunkowa, częściowo niskopodłogowa tatra KT8D5.RN2P w Pradze. Zdjęcie zrobione zostało na przystanku Sparta, gdzie linia 26 miała ślepy, tymczasowy przystanek końcowy.

Fot.: Robert Bartkowiak, 3.08.2008

krokiem naprzód. Dopiero w lutym 2009 roku oznaczono wszystkie planowe kursy na liniach: 12 (obsługiwana stale i niezmiennie przez tatry RT6N1), 14, 15, 16 oraz 6 (tylko w weekendy) – linie obsługiwane przez Combino. Nieplanowo tatry mogą się również pojawić na linii 16 w ramach promocji, gdy większa ilość wagonów jest sprawna. Co ciekawe mogą się one również objawić (i już się pojawiły) na linii nr 14. Wszystko to za sprawą łączonej brygady: 16/2 + 14/8. Oznacza to, że wagon wykonuje kółka naprzemiennie na obu liniach, a pochodzi naturalnie z wydziału S-3.

Pojawienie się siemensów na szóstce jest ściśle związane z możliwością dojazdu osób starszych na cmentarz komunalny na Miłostowie. Idea jak najbardziej słuszna i godna uwagi, jednak widać pewną niekonsekwencję w przypadku linii nr 15 i jej wydłużonych kursów w soboty, niedziele i święta na Junikowo, również by zapewnić dogodny dojazd na tamtejszy cmentarz. Także tu spotyka się w większości pocziwe niskopodłogowce, które jednak w dni kursowania na cmentarz jeszcze całkiem niedawno nie były oznaczone. Wszystko to za sprawą znaku „#”, który informował pasażerów o wydłużonych kursach do pętli Junikowo. Nie starczyło już jednak miejsca na oznaczenie pojazdu „n” - przez długi czas przerastało to czyjeś kompetencje bądź możliwości.

Dla przypomnienia, tego typu rozwiązanie stosowane jest już od wielu lat w Warszawie oraz Gdańsku. Również Bydgoszcz zdecydowała się na obsługę stałych brygad zaraz po wprowadzeniu jednego pojazdu przyjaznego osobom niepełnosprawnym, a potem drugiego.

Udział niskiej podłogi

Wiele przedsiębiorstw w ostatnim czasie przekonało się, że udział niskiej podłogi w pojeździe nie musi być równy stu procentom, bądź być bardziej zbliżony do tej liczby. Bardzo popularne stały się pojazdy wytworzone zdecydowanie mniejszym kosztem niż klasyczne „niederflury”, a posiadające w granicach do 20% niskiej podłogi. Przykładem tej tendencji jest Wrocław. Zakupił on nowoczesne pojazdy z dużym udziałem niskiej podłogi, a równocześnie prowadzi sukcesywne zakupy

roku. Wtedy to w rozkładach linii nr 6 oraz 16 pojawiły się oznaczenia kursów (wózek inwalidzki), obsługiwanych niskopodłogowcami. Dotyczyło to tylko weekendów, czyli sobót, niedziel i świąt, gdzie ruch pasażerski jest zdecydowanie mniejszy niż w środku tygodnia. To właśnie zdecydowało o nieprzydatności tego rozwiązania w życiu codziennym, ale było dobrym

zupełnie nowych pojazdów z niskopodłogowym, środkowym członem, z lokalnej manufaktury – Protram 205 WrAs. W ten sposób, małymi krokami, zwiększa się ilość taboru przyjazna osobom niepełnosprawnym, starszym, czy rodzicom z wózkami. Ten jakże minimalny udział niskiej podłogi jest w stanie znacznie ułatwić życie pasażerom. Bardzo podobną tendencję wykazuje Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Zakupił on z Dortmundu 46 wagonów typu N8C i zdecydował się je znacznie przebudować. Modernizacja polega przede wszystkim na wstawieniu niskopodłogowego, środkowego członu. Dzięki takiemu rozwiązaniu pasażerowie będą mieli możliwość wejścia do pojazdu jednymi drzwiami prosto z platformy przystanku, nie pokonując przy tym żadnych barier. Poznań niestety nigdy nie zdecydował się zakup większej ilości tego typu pojazdów, czy modernizacji podobnych do wagonu 105N/2. Zawsze kupowano pojazdy używane, na okres przejściowy; modernizowano park wagonów typu 105N, a sporadycznie pojawiały się zupełnie nowe tramwaje, będące powiewem współczesności. Jest to decyzja warta przemyślenia i rozpatrzenia, która tylko i wyłącznie wpłynie na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w mieście.

Bo PST i już!

Od samego początku tramwaje niskopodłogowe z uporem maniaka były przeznaczone do obsługi trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, bo jest najnowsza i najszybsza. Tak było w przypadku pojawienia się wagonów tatra RT6N1, jak i siemensów Combino.

Do dnia dzisiejszego nic się w tej kwestii nie zmieniło. Wagony obsługują linie wjeżdżające na bezkolizyjny odcinek sieci, czyli pestki, choć tak naprawdę nie do końca są tam potrzebne i nie do końca spełniają tam swoją funkcję. Każdy z mieszkańców powinien mieć równy dostęp do przyjaznych tramwajów niskopodłogowych, bo czym różni się mieszkaniec Piątkowa od mieszkańca Wildy? Teoretycznie niczym. Jak pokazuje polityka taborowa, jest to niestety kwestia dyskusyjna. Najlepszym rozwiązaniem narzucającym się od razu, a przede wszystkim sprawiedliwym dla wszystkich, jest rozdysponowanie dostępnego taboru po większości linii. Z pomocą musiałaby przyjść również inżynieria – należałoby tak ułożyć rozkład jazdy, by na pokrywających się odcinkach pojazdy niskopodłogowe pojawiały się z mniej więcej równą częstotliwością. Chodzi o to, by nie dochodziło do kuriozalnej sytuacji, iż w ciągu 10 minut na danym odcinku jadą dwa lub trzy pojazdy niskopodłogowe, a przez następną godzinę żaden. Na chwile obecną są części miasta, gdzie owe pojazdy naprawdę by się przydały, a omijają je wszelkimi innymi, możliwymi trasami.

Choć posiadamy obecnie 26 sztuk tramwajów niskopodłogowych, nie potrafimy w pełni wykorzystać ich możliwości. Kursują na liniach, na których nie są całkowicie niezbędne, a dopiero od niedawna oznaczono ich kursy w rozkładach jazdy dostępnych dla pasażerów. Miejmy nadzieję, że nowe pojazdy, które już niebawem zaczną się pojawiać w Poznaniu, zmienią podejście do ich codziennej eksploatacji.

Zmiany ilo stanu autobusów MPK Poznań, 2007-2009

opr. Marcin Nader, stan na dzień 1 lipca 2009

AUTOBUSY DOSTARCZONE

Nr tab.	Producent, model / typ	Rok prod.	Data przyjęcia
1050	MAN NL223	2004	26.03.2008
1067	MAN NL283	2005	26.03.2008
1068	MAN NL283	2005	26.03.2008
1069	MAN NL283	2005	26.03.2008
1890	Solaris Urbino 18 Hybrid	2008	03.11.2008
1844	Solaris Urbino 18	2008	20.11.2008
1845	Solaris Urbino 18	2008	20.11.2008
1846	Solaris Urbino 18	2008	25.11.2008
1847	Solaris Urbino 18	2008	25.11.2008
1848	Solaris Urbino 18	2008	27.11.2008
1849	Solaris Urbino 18	2008	27.11.2008
1133	MAN Lion's City	2009	25.02.2009
1134	MAN Lion's City	2009	25.02.2009
1135	MAN Lion's City	2009	25.02.2009
1136	MAN Lion's City	2009	26.02.2009

Uwagi: MAN Lion's City – typ NL273

TABOR AUTOBUSOWY MPK POZNAŃ SP. Z O.O.

Producent, typ	Rok prod.	Ilość	Numeracja
MAN NL202	1996	38	1001-1006, 1008-1039
MAN NL223	2000-2002, 2004	15	1050-1064
MAN NL283	2003-2005	5	1065-1069
MAN Lion's City	2005-2006	36	1101-1136
MAN NG272	1996	10	1201-1210
MAN NG312	1998, 2000	9	1211-1219


MAN NG313	2001-2003	8	1220-1227
MAN NM223	2001	1	1401
Jelcz M11	1986-1987	3	1444-1446
Ikarus 280.70A	1993-1994	14	1453, 1458, 1459, 1963-1968, 1970-1974
MAN NÜ313	1999	1	1492
Neoplan N4016	1996-1998	31	1501-1512, 1514-1527, 1529-1533
Jelcz M121M	1995	1	1551
Jelcz M125M	2004	7	1552-1558
Solaris Urbino 12	1999-2000, 2002-2004	23	1601-1612, 1614-1624
Neoplan N4020	1996-1997	19	1701-1712, 1714-1720
Neoplan N4021td	2000	5	1731-1735
Solaris Urbino 18	2001-2002, 2005-2006, 2008	48	1801-1812, 1814-1849
Solaris Urbino 18 Hybrid	2008	1	1890
Neoplan N4009	1996-1997	21	1901, 1903-1912, 1914-1923
DAF MB200	1982	2	1931, 1934
Ikarus 260.04	1985	2	1936, 1938
Ikarus 435.22	1994	1	1951
Ikarus 280.26	1985-1987, 1990	6	1953, 1954, 1957, 1960-1962


AUTOBUSY SPRZEDANE LUB ZŁOMOWANE

Nr tab.	Producent, model / typ		Rok prod.	Data skreślenia	Uwagi
1941	Jelcz	M11	1989	06.2007	ex. 1410, ze złomowany
1007	MAN	NL202	1996	08.2007	ze złomowany po wypadku
1940	Jelcz	M11	1988	09.2007	ex. 1403, ze złomowany
1902	Neoplan	N4009	1996	01.2008	ex. 1252, ze złomowany
1943	Jelcz	M11	1988	01.2008	ex. 1469, sprzedany do Biskupic
1944	Jelcz	M11	1988	01.2008	ex. 1472, ze złomowany
1935	Ikarus	260.04	1985	01.2008	ex. 1727, ze złomowany po wypadku
1443	Jelcz	M11	1989	01.2008	ex. 1123, ex. 1409, ze złomowany
1942	Jelcz	M11	1988	03.2008	ex. 1414, ze złomowany
1937	Ikarus	260.04	1985	04.2008	ex. 1737, ze złomowany po kolizji
1955	Ikarus	280.26	1985	05.2008	ex. 1508, ze złomowany
1959	Ikarus	280.26	1985	05.2008	ex. 1525, ze złomowany
1932	DAF	MB200	1982	07.2008	ex. 1213, ze złomowany
1452	Ikarus	280.70A	1994	08.2008	ex. 1630, ze złomowany
1933	DAF	MB200	1982	09.2008	ex. 1218, ze złomowany
1958	Ikarus	280.26	1990	10.2008	ex. 1517, ze złomowany
1441	Jelcz	M11	1988	10.2008	ex. 1121, ex. 1402, ze złomowany
1969	Ikarus	280.70A	1993	11.2008	ex. 1566, ex. 1626, ze złomowany
1442	Jelcz	M11	1988	04.2009	ex. 1122, ex. 1477, ze złomowany
1956	Ikarus	280.26	1990	04.2009	ex. 1509, ze złomowany
1451	Ikarus	280.70A	1994	04.2009	ex. 1628, ze złomowany
1455	Ikarus	280.70A	1994	04.2009	ex. 1634, ze złomowany
1456	Ikarus	280.70A	1994	04.2009	ex. 1635, ze złomowany
1528	Neoplan	N4016	1997	06.2009	ex. 1328, ze złomowany
1952	Ikarus	280.26	1990	08.2009	ex. 1505, ze złomowany


Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Andrzej Kłos, współpraca: Marcin Jurczak


 **Modernizacja ul. Winogrady zmierza ku końcowi.** Definitywnie zakończyły się wymiany instalacji pod ulicą. Tory leżą prawie na całej długości trasy z przerwą od Gronowej do Zagonowej, gdzie obecnie wylewa się jeszcze płytę żelbetową. Montowana jest sieć trakcyjna – przy pomocy podnośnika koszowego. Gotowe są zwrotnice i napędy na krzyżowce z ul. Murawa. Na całej trasie stoją słupy trakcyjne i większość sygnalizacyjnych (a tych ostatnich jest całkiem sporo). Trasa wymaga jeszcze wielu prac, choć jak wieść gminna niesie, tramwaje mogą pojechać Winogradami już we wrześniu – prawdopodobnie najpierw na Wilczak.

 **Linia wahadłowa Piątkowska – aleja Wielkopolska.** Od 18 lipca prowadzone są roboty torowe na ulicy Pułaskiego. To kolejne, tym razem krótkoterminowe ograniczenia komunikacji szynowej w północnej części miasta. Na trasie Piątkowska – aleja Wielkopolska dzięki zbudowaniu przelotki ruszyła linia wahadłowa W. Trasę zmieniły: dziewiątka, skierowana na PST oraz jedenastka – ulicą Dąbrowskiego na Ogrody. Zaowocowało to tym, że dziewiątka i dziesiątka mają te same pętle ale różne trasy oraz pojawianiem się *stodwójki* i *szybkowca* na ul. Dąbrowskiego. Na pętli Piątkowska (z okazji odcięcia od reszty sieci) udrożniono żeberko z kanałem naprawczym i „zmagazynowano” wszystkie sześć wagonów GT8ZR. Warto zwrócić uwagę także na patologiczną koordynację linii W z resztą sieci komunikacyjnej. W związku z zawieszeniem na okres

wakacyjny linii „za tramwaj”, jedyna możliwość dostania się do centrum z al. Wielkopolskiej to autobusy 78 (kursuje rzadko) i 69 (stynący z dużych obciążeń), co sprawia, że częstym widokiem stają się pasażerowie drepczący piechotą w stronę mostu Teatralnego. Tym samym kto tylko może uniknąć podróży trasą Piątkowska, wybiera inną formę dojazdu, zamiast oczekiwania na kursujące z wakacyjną częstotliwością autobusy lub spaceru. A linię W śmiało można nazwać bonińsko-winiarsko-sołacką linią międzyosiedlową.

 **Kładka i tunel na Dympcu.** ZDM ogłosił przetarg na rozebranie kładki dla pieszych przy ulicy Opolskiej. Zły stan techniczny przejścia potwierdzają ekspertyzy. W zamian ma powstać tunel, ale najwcześniej w 2011 roku. Inwestycja w przejście podziemne jest istotna także dla PKP PLK, gdyż stanowi element modernizacji linii kolejowej E59. Modernizacji towarzyszyć będzie podniesienie dozwolonej prędkości do 160 km/h.

 **Nocnych prac torowych ciąg dalszy.** W nocy z 20 na 21 lipca prowadzono prace przy zwrotnicach na rondzie Śródką. Południowe zwrotnice były napawane przez specjalistów łódzkich, ekipa poznańska czyściła północne iglice.

 **Kolejne inwestycje w sieć i torowiska.** MPK Poznań ogłosiło przetargi na: wymianę istniejących kabli trakcyjnych prądu stałego 600 V ułożonych wzdłuż ul. Grunwaldzkiej oraz remont torowiska i przystanków tramwajowych (torowiska na pl. Cyryla Ratajskiego oraz przystanków na placu Cyryla

Ratajskiego, obu przystanków i peronu dla wsiadających na pętli Połabska oraz peronu zewnętrznego na pętli Wilczak).



Zamykanie II ramy komunikacyjnej. Pierwszy etap budowy wiaduktu dla tzw. Nowych Zawad pod trasą kolejową E20 do Warszawy zakończony. Pod koniec czerwca robotnicy opuścili teren budowy. ZDM ma ogłosić przetarg na wykonanie kolejnego etapu – budowa ma się zacząć jeszcze w tym roku. Nowy odcinek ul. Augusta Hlonda ma mieć trzy pasy ruchu, być oddzielona od otoczenia ekranami akustycznymi i posiadać ścieżki rowerowe i chodniki. Przy okazji ma powstać kolektor ściekowy z Rataj do oczyszczalni w Koziegłowach. Budowa kolektora narobi zamieszania w przyszłym roku.



FPS walczył. W szczecińskim przetargu wielkopolscy producenci – Fabryka Pojazdów Szynowych i Solaris – zostali pokonani przez Pesę. Komisja przetargowa stwierdziła, iż tylko ta oferta spełnia kryteria zawarte w specyfikacji przetargu. Warto zwrócić uwagę na odrzucenie oferty poprzedniego zwycięzcy – Solaris Bus & Coach, uzasadniane zbyt wysokim kątem pochylenia niektórych podestów we wnętrzu Tramino. Przypomnijmy, że poprzednie postępowanie zostało unieważnione przez sąd kiedy to FPS złożył skargę. Tym razem zaprotestowała firma z Bolechowa. Czy czeka nas trzeci przetarg? Jeżeli nie, to pozostaje zyczyć bydgoskiemu wytwórcy terminowości w produkcji 227 (186 dla Warszawy, 35 dla Gdańska i 6 dla Szczecina) tramwajów.



Druha Beta do Gdańska. Do Gdańska dotarł kolejny N8CNF – wagon 1136. Warto dodać, że narobił on nieco zamieszania jeszcze w Poznaniu, wykolejając się podczas jazdy próbnej na ul. Gajowej. Wagon 1136 rozładowano w Gdańsku w piątkową noc 17 lipca, samodzielnie dojechał on do zajezdni w asyście innego N8C. Tym samym w Grodzie Neptuna znajdują się już dwa wozy po modernizacji. Widać prace przy wozie nr 1115, który ma zielone barwy i będzie „reklamował” Lechię Gdańsk. Na Gajową przywieziono z Biskupic zielony człon niskopodłogowy i dwa nowe przody. Poza nim na Gajowej jest jeszcze 1116, a w Biskupicach 1111 i 1112.



Przetasowania na S-2. Na Gajową trafiły dwa *nockowce* z Madaliny. 14 lipca przybył GT8 671 – jeszcze tego samego dnia trafił na N21/1, 670 wylądował na *nocce* dzień później. W zamian na Wildę pojechały długie *helmuty* o numerach 654 i 655. Zajezdnia Gajowa ma teraz do dyspozycji cztery *nockowe* wozy pięciodrzwiowe i bonusowo kawiarenkę 656. Szkoda, że oznacza to odejście od „stałej obsługi” wagonów nocnych – nie od dziś wiadomo, że właśnie z racji wąskiej grupy motorniczych, wagony 668 i 669 należały do czołówki wozów z S-2. Jeżeli po naprawie monitoringu w 669 nie powróci stała obsada konkretnych *nockowych* wagonów, spodziewać się można pogorszenia stanu technicznego taboru obsługującego N21. A skoro mowa o tramwajowej *nocce*, warto wspomnieć zmianę obsługi. W czteroosobowym gronie doszło do przetasowań – N21 obsługuje dwóch nowych motorniczych, a udział w zespole motorniczych klubowych spadł z 75 do 50 procent. Tradycyjnie, kolejne straty w wagonie 685. Historyczny *helmut*

wgniótł (na linii 2) przedni fartuch pod zderzakiem. Wagon jest „wyklepany” i ma kolejny odcień kości słoniowej na burcie.



Niska i wysoka podłoga na S-3. W lipcu (dokładnie 9.) zaobserwowana została liczba pięciu tatr jednocześnie w ruchu (403, 404, 405, 407 i 410). Wyklepana czterystadziestka nareszcie wyjechała z Modertransu. Puma się nie pojawia poza legowiskiem i od dwóch tygodni odpoczywa na wózkach technologicznych przed szlifiernią. Powodem jest okresowy przegląd wózków po 24 tysiącach przejechanych kilometrów. Skład moderusów 336+337 został naprawiony i powrócił na linię – z klasycznym pantografem OTK-1. To pierwszy moderus pozbawiony pantografu połówkowego.



S-1 Głogowska. Kolejny skład moderusów o numerach 168+167 miał debiut na linii 17 w niedzielę 26 lipca. Do modernizacji trafił natomiast 182+181. Na różnych etapach składania są 165, 166, 169, 170, 181, 182. Budowa torów odstawczych na S-1 dobiega końca. Położony jest asfalt na prostych odcinkach i zwrotnicy najazdowej. Nie skończono budowy zwrotnicy zjazdowej – prawdopodobnie czeka na podbicie. Ciekawe czy brama awaryjna zostanie wyposażona w automatyczny napęd. Przy okazji pokryto papą strop piwnic biurowca, znajdujący się obok wspomnianego wyjazdu.



Solarisy zmieniły właściciela. MPK wzbogaciło się o pięć używanych solarisów Urbino 12. Na poznańskich ulicach nie przybędzie jednak dzięki temu autobusów niskopodłogowych, zmiana ma bowiem charakter wyłącznie „papierowy”. Mowa o autobusach, które po pięcioletnim okresie leasingu odkupione zostały przez przewoźnika i stały się jego własnością. Są to wozy 1615, 1616, 1618, 1619 i 1620, które z tej okazji otrzymały poznańskie tablice rejestracyjne. Pozostałe pięć pojazdów (1617, 1621-1624) z serii dziesięciu wziętych w leasing w 2004 roku wciąż jeździło na tablicach katowickich (SK) – w ostatnich dniach wozy widziano na A-1 bez tablic.



Kolejne 15 lat z MPK. Miasto Poznań podpisało umowę na świadczenie usług komunikacyjnych z MPK na 3 razy dłuższy okres niż poprzednio. Ma to pozwolić na stabilizację i realizację planowych inwestycji jak budowa zajezdni i trasy na Franowo, zakup nowych tramwajów. Umowa przewiduje, że miasto (ZTM) będzie decydowało o układzie linii i częstotliwości kursowania pojazdów. Opinie na temat umowy są podzielone – zdaniem jednych oznacza ona stabilizację przewoźnika i daje możliwość realizacji inwestycji wieloletnich, zdaniem innych – jest de facto próbą ochrony przed konkurencją w przewozach autobusowych, która mogłaby zakończyć się wejściem do Poznania tańszych przewoźników prywatnych (podobnie jak to miało miejsce w Bydgoszczy, Krakowie czy Warszawie).



NEW www.mpk.poznan.pl. Od 29 czerwca funkcjonuje nowa strona MPK. Zmieniła się całkowicie grafika. Od poprzedniej wersji bogatsza jest m.in. o opis eksploatowanego taboru, opis oferty reklamowej na i w pojazdach, rozbudowany opis linii turystycznych i usług dodatkowych. Pojawiło się także wiele zdjęć autorstwa klubowych kolegów. Stara wersja jest jeszcze dostępna pod zmienionym adresem.

Najciekawsze wstrzymania kwietniowe i majowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

1.04. 13/3 450. Primaaprilisowym żartem nie była niestety kolejna próba unieruchomienia Pumpy. Tym razem doszło do niej z powodu zdarzenia losowego lub jak kto woli – głupoty ludzkiej. Po zjeździe do zajezdni zgłoszone zostało rozbicie drugiej dużej szyby z lewej strony trzeciego członu – najprawdopodobniej uderzeniem z zewnątrz.

9.04. 8/3 673. Nietypowe wykolejenie na pętli Górczyn. Podczas wjazdu na tor odstawczy (przypomnijmy: wjazd ten wymaga wycofania wagonu z małego kółka pętli), doszło do wykolejenia wagonu GT8. Motorniczy wycofał wagon, po czym nie załączając hamulca tarczowego przechodził na przód wagonu. Pojazd stoczył się, przejechał przez ograniczniki toru i wykoleił ostatnią oś. Po podłożeniu klinów udało się wjechać tramwajem w tory o własnych siłach. W efekcie doszło jedynie do 25-minutowego (6.00-6.25) wstrzymania na pętli. Warto zwrócić uwagę na różny sposób załączania hamulca tarczowego w wagonach GT. W przypadku jednookich wystarczy zamknięcie klapy pulpitu manewrowego i pojazd zahamowany zostaje samoczynnie. W przypadku wagonów dwuokich konieczne jest dodatkowe załączenie (przyciskiem) hamulca tarczowego przed zamknięciem klapy.

9.04. 9/1 657. Drugie tego dnia wykolejenie wozu z zajezdni Madalińskiego miało miejsce na wysokości Kupca Poznańskiego. Jadąca w kierunku Dębca dziewiątka najechała na wyrwany z jezdni fragment nawierzchni (czyli po prostu kostkę brukową), co doprowadziło do wykolejenia drugiego wózka. Ruch w kierunku Królowej Jadwigi wstrzymany był przez 16 minut (19.15-19.31), tramwaj wjechał samodzielnie w torowisko przy próbie cofnięcia.

10.04. 9/4 655. Trzecie w ciągu doby wykolejenie *helmuta* nastąpiło przy alei Wielkopolskiej. O 5.26 doszło do wypadnięcia z torów trzeciego wózka wagonu 655. Miejszem zdarzenia było skrzyżowanie al. Wielkopolskiej i ul. Pułaskiego. Tramwaj jadący w kierunku Dębca wykoleił się na łuku torowiska, po czym przejechał dokładnie 43,5 metra, zatrzymując się na przystanku. Przerwa w ruchu tramwajowym w obu kierunkach trwała ponad pół godziny (5.26-6.00), obejmując między innymi piętnastominutowe (od 5.45) wyłączenie napięcia w sieci. Na zablokowanym odcinku stały łącznie 4 pociągi tramwajowe (po dwa z każdej strony), kolejne pojazdy kierowano objazdem na trasę PST. Przyczyną wykolejenia była luźna kostka brukowa. Informację o uszkodzeniach nawierzchni na skrzyżowaniu przekazano Zarządowi Dróg Miejskich.

11.04. 6/4 505. Pół godziny wstrzymania (5.33-5.56) na Miłostowie zapewnił motorniczy piątego siemensa. Po przyjeździe na pętlę opuścił on kabinę na przystanku końcowym celem podbicia karty drogowej. Zostawił jednak w stacyjce kluczyki od wagonu, a w momencie wyjścia z kabiny drzwi od niej zatrzasnęły się samoczynnie. W efekcie motorniczy pozostał poza wagonem, a zamknięty tramwaj – na torze wjazdowym pętli. Na miejsce przyjechała Zakładowa Służba

Ratownicza, która otworzyła drzwi kabiny. We wstrzymaniu utknęły cztery pociągi tramwajowe.

12.04. 10/4 126+125. Ciąg dalszy wiosennej serii wykolejeń. Tym razem padło na skład 126+125 z zajezdni Głogowska. O 13.32 doszło do wypadnięcia z torów obu wagonów na łuku z ul. 28 Czerwca 1956 w ul. Wierzbicice. Poszkodowany pasażer wykolejonego tramwaju zabrany został (po wcześniejszym udzieleniu pierwszej pomocy przez motorniczą) przez Pogotowie Ratunkowe do szpitala – obrażenia okazały się na szczęście niegroźne. W opinii badających zdarzenie na miejscu wykolejenie nastąpiło wskutek najechania na zanieczyszczoną zwrotnicę, zaś w opinii motorniczej – wskutek przełożenia zwrotnicy pomiędzy wagonami. Ostatecznie przyczyny wypadnięcia z torów dziesiątka nie udało się ustalić, fakty są jednak takie, że łożo zwrotnicy było zanieczyszczone, a pechowa 10/4 była pierwszym tramwajem pokonującym łuk torowiska po kilkunastu godzinach przerwy. W niedzielę 12 kwietnia część linii tramwajowych (w tym dziesiątka) wyjechała na trasę od II zmiany. Ruch wznowiono o godz. 15.00, czyli po półtoragodzinnej przerwie.

14.04. 12/9 336+337 vs jazda próbna 409. Pierwsza poważna kolizja z udziałem plastikowego czoła moderusa Alfa. Do czołowego zderzenia deptusa z forteczańską jazdą próbną doszło na skrzyżowaniu przy moście Teatralnym. Motornicza dwunastki najechała na zwrotnicę najazdową w momencie, gdy z przeciwka (w kierunku PST) jechał inny tramwaj. Zwrotnica przełożona była w lewo, co spowodowało gwałtowny skręt wagonu 336 i czołowe zderzenie z tatrą. Na miejscu zdarzenia stwierdzono co prawda awarię napędu zwrotnicy, winnym zdarzenia uznano jednak motorniczą dwunastki, która nie zachowała ostrożności i nie umożliwiła opuszczenia skrzyżowania tramwajowi jazdy próbnej przed najechaniem na zwrotnicę. W moderusie (stał nienaprawiony całkiem długo) doszło do uszkodzenia przedniego zderzaka, szyby czołowej, podpodłogowych układów sterowania i sprzęgów. W tatrze rozbity został przód wagonu: szyba, zderzak, lewe przednie naroże. Wstrzymanie ruchu trwało trzy kwadransy (12.44-13.27).

15.04. 2034+2070. Niepierwsze nocne wykolejenie szlifierki torowej nr 2070. Ciągnięta przez pług odśnieżny doczepka wypadła z torów krótko po godzinie 3 w nocy, na ul. Grunwaldzkiej przy Budziszyskiej. Wykolejenie miało miejsce na prostym odcinku toru (kier. centrum), podczas pracy urządzenia. Szlifierkę wstawiono w torowisko przy użyciu dźwigu TRAM123, a przyczyny wykolejenia nie udało się ustalić. Mogło być nim chwilowe uniesienie kół jezdnych szlifierki na skutek rozregulowania zawodu hydraulicznego regulującego docisk ściernic do szyn. Szkoda, że profesjonalną szlifierkę wciąż oglądać możemy jedynie na warszawskich torach.

19.04. 232/1 1972. Latający pasażer zapewnił półtoragodzinne wyłączenie z ruchu nocnego *ekologa*. O 2.15 CNR otrzymała zgłoszenie, że jeden z klientów

nocki wypadł z pojazdu na łuku drogi, podczas skrętu z ul. Zamenhofs w ul. Piłsudskiego. Pasażer podróżował na schodach IV drzwi, a towarzyszyła mu grupa młodzieży. 28-letni młodzieniec doznał ogólnych potłuczeń, po przybyciu na miejsce pogotowia ratunkowego i opatrzeniu został zwolniony do domu. Dokonano dokładnego sprawdzenia mechanizmu otwierania i zamykania, mocowania oraz rewersowania drzwi – nie stwierdzając jednak żadnych nieprawidłowości ich działania. Poszkodowany oraz świadkowie zaprzeczyli, by ktokolwiek „bawił się” drzwiami w czasie jazdy lub na postoju.

20.04. 48/4 1022. O godz. 19.28 CNR otrzymała zgłoszenie o zabrudzeniu autobusu i odzieży wierzchniej pasażerek przez młodego wandala. Do stojącego na przystanku początkowym na ławicy MAN-a podjechał mężczyzna na rowerze, po zaparkowaniu pojazdu wbiegł do wewnątrz autobusu i rzucił torebką z substancją mleczną w dwie młode pasażerki siedzące w środku. Zabrudzeniu uległy siedzenia i ściany *niskacza* oraz jedna z pasażerek. Poszkodowane (po zostawieniu kierowcy swoich danych kontaktowych i nazwiska zdarzenia, którego znały z widzenia) oddaliły się z miejsca zdarzenia.

25.04. 6/4 508. Do groźnie wyglądającego zdarzenia doszło przy dworcu PKS. Jadący z dużą prędkością tramwaj linii 6 (kierunek: Budziszyska) wykoleił się na łuku torowiska – najeżdżając na zwrotnicę przełożoną w lewo w kierunku ul. Wierzbicice. Doszło do wykolejenia dwóch pierwszych wózków siemensa, a pojazd zatrzymał się na środku skrzyżowania, blokując ruch tramwajowy we wszystkich kierunkach. Zdarzenie spowodowało godzinną (16.26-17.22) blokadę węzła PKS. U uruchomiono komunikację zastępczą – na trasach rondo Rataje – rondo Kaponiera (4 autobusy) i ul. Towarowa – Dębiec (2 autobusy). Na czas przerwy w ruchu tramwaje kierowano objazdami. Osób rannych nie było, straty w siemencie objęły porywane piasecznice i pogiętą deskę ochronną.

30.04. 11/5 194+193. Motorniczy spoza stałej obsługi szybkowca unieruchomił tramwaj na rondzie Rataje (kierunek: Os. Lecha). Przyczyną piętnastominutowego (5.00-5.15) postoju było niezałączenie jazdy w drugim wagonie pociągu. Po doraźnej naprawie przez pracowników pogotowia technicznego, tramwaj zjechał do zajezdni Głogowska o własnych siłach. Podobne zdarzenie (brak załączania jazdy II wagonu) zanotowano na ul. Jana Pawła w dniu 20 maja. Wstrzymanie ruchu: 11 minut (4.53-5.04).

1-3.05. W dniach 1-3 maja dokonano kontroli i obserwacji kursowania autobusów linii Z. Pierwszy dzień kontroli wykazał, że w godzinach 13.30-14.00 ul. Krańcowa była nieprzejezdna, później czas przejazdu autobusów wynosił ok. 90 minut. 2 maja, w wyniku przeprowadzonej obserwacji stwierdzono, że ul. Krańcowa i pętla Nowe ZOO są przejezdne, a czas przejazdu autobusów wynosi ok. 20 minut. W dniu 3 maja czas przejazdu ponownie sięgał 90 minut.

4.05 6/4 116+115. Zderzenie dwóch samochodów osobowych spowodowało spore (8.13-8.50) utrudnienia w kursowaniu komunikacji tramwajowej. Do zderzenia doszło na skrzyżowaniu ul. Przemysłowej z Towarową. Samochód osobowy ford Fiesta dachował i zatrzymał się na torowisku tramwajowym, wstrzymując ruch pojazdów



31.05. 4/1 308+309 vs jazda próbna 138+139. O 12.39 na ul. Starołęckiej doszło do najechania tramwaju linii 4 na stojący na pętli tramwaj jazdy próbnej. Motorniczy zjeżdżającego do zajezdni składu linii 4 (usterka blokowania jazdy w II wagonie) nie zachował ostrożności i przełożył przypadkowo zwrotnicę w lewo – a następnie wjechał z dużą prędkością na pętlę Stomil i uderzył w tramwaj stojący. Zdarzenie spowodowało wielogodzinne utrudnienia w ruchu – ze względu na duże uszkodzenia wagonów konieczne było ich indywidualne ustawianie na tory (drugie wózki wagonów z S-1 i pierwsze wózki wagonów z S-3 znajdowały się poza torami). Akcją ratunkową utrudniały warunki atmosferyczne – gwałtowne opady deszczu i burze oraz grząski (namoknięty opadami) teren pętli. Zderzenie wagonów nastąpiło na środku pętli, całkowicie zablokowana została jednak ul. Starołęcka dla ruchu tramwajowego. Ruch wznowiono o 17.50. Szczęśliwie oba wagony nie przewoziły pasażerów, ranny został natomiast motorniczy składu 308+309. Po usunięciu wagonów tramwajowych, od godz. 19.07 do 19.37 pętla Stomil dalej była zablokowana, z powodu samochodu star pogotowia torowego (2134) i dźwigu TRAM123 (2199), które ugrzęzły w błocie. Pojazdy wyciągnięto z pętli przy pomocy samochodu ZSR (2150). Dwie piątki skierowano w tym czasie objazdem na Starołękę.

Fot.: Michał Prałat

szynowych w obu kierunkach. Po zakończeniu działań prowadzonych przez pogotowie ratunkowe i policję, samochód usunięty został z torowiska za pomocą dźwigu MPK. Na zablokowanym odcinku stało 10 pociągów tramwajowych (tytułowy ex. *szpital* jako pierwszy w kierunku ul. Wierzbicice), resztę kierowano objazdami.

5.05. Do trzech wstrzymań ruchu tramwajowego doszło zanim udało się zlokalizować usterkę sieci trakcyjnej na węźle Kórnicka. Tramwaje stały na ul. Mostowej (7.33-7.50) – z powodu uszkodzenia pantografu wagonu 172 linii 5/1, na ul. Św. Marcin (9.51-9.58, 5/4 186+185) i na moście św. Rocha (16/8 511 od 10.12). Uszkodzoną sieć (zjazd z krzyżówki w stronę mostu św. Rocha) naprawiono bez wyłączenia napięcia, kierując czasowo (10.20-10.56) tramwaje linii 4, 6, 7 i 16 zmienionymi trasami. Objazdy prowadziły przez rondo Rataje lub Górny Taras Rataj.

11.05. 2/4 685 vs 10/4 156+157. O godz. 22.50 motorniczy tramwaju linii 2 jadąc w kierunku zajezdni Madalińskiego nie zachował należytej ostrożności, nie sprawdził położenia zwrotnicy torowej i doprowadził do kolizji z tramwajem linii 10/6 156+157, jadącym w przeciwnym kierunku. Zdarzenie miało miejsce na węźle Traugutta. W wyniku zdarzenia rozbity został oryginalny duży reflektor wagonu 685, pocięty został także zderzak i naruszona powłoka lakiernicza wagonu. Ruch na skrzyżowaniu wstrzymany był przez 13 minut, potem tramwaje zjechały samodzielnie do zajezdni. Winnym zdarzenia był motorniczy wagonu GT8. Członkom KMPS nie udało się ustalić, jak to się stało, że wagon oddelegowany na stałe do obsługi linii 11 pojawił się na dwójce z przypadkowym motorniczym. Po naprawie wagon otrzymał duży reflektor czołowy – ostatni z zapasów KMPS.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Janusz Podolak

KOREKTA: Kamila Gielniak, Tomasz Gieżyński
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

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.

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

Usterki wagonów niskopodłogowych

Data	Wstrzymanie	Linia	Wagon	Miejsce, kierunek jazdy	Usterka	Zjazd do zajezdni
1.04	13.15-13.32	12/6	408	Ul. Kórnicka, kier. Os. Sobieskiego	Zablokowany I wózek	Zjazd samodzielny
1.04	15.37-15.59	12/10	407	Ul. Królowej Jadwigi, kier. Os. Sobieskiego	Całkowity zanik pracy komputera	Zepchnięty na S-1 przez 2/7 684
2.04	8.06-8.12	12/3	407	PST Szymanowskiego, kier. Os. Sobieskiego	Brak niskiego napięcia (na Sobieskiego stwierdzono ponadto: uszkodzony komputer, wyciek oleju wózka C i uszkodzone ostatnie drzwi)	Zjazd samodzielny na os. Sobieskiego
3.04	19.15-19.25	12/6	406	Rondo Starołęka, kier. Starołęka	Brak rozruchu	Zjazd samodzielny
4.04	15.14-15.20	12/6	409	PST Słowiańska, kier. Os. Sobieskiego	Rozłączanie jazdy	Zjazd samodzielny na os. Sobieskiego
4.04	18.07-18.11	12/3	407	Wyjazd z PST, kier. Starołęka	Awaria komputera	Zjazd samodzielny
9.04	15.05-15.17	12/3	407	Rondo Kaponiera, kier. Starołęka	Awaria komputera	Zjazd samodzielny na S-1
14.04	13.19-13.31	14/3	512	PST Norwida, kier. Górczyn	Brak rozruchu	Zjazd samodzielny
17.04	14.51-14.57	12/2	408	PST Lechicka, kier. Starołęka	Zablokowanie wózka C	Zjazd samodzielny
21.04	13.36-15.12	12/8	408	Ul. Roosevelta / Bałtyk, kier. Os. Sobieskiego	Wyciek oleju z pompy wózka C (długi czas wstrzymania spowodowany był uszkodzonymi zaciskami hamulców pompy wózka C)	Zjazd samodzielny na Gajową
21.04	21.49-22.09	12/4	407	Rondo Kaponiera, kier. Starołęka	Samoczynne wyłączenie się komputera	Zjazd samodzielny po samoczynnym załączeniu się komputera
22.04	22.35-23.01	15/6	511	PST Szymanowskiego, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny na os. Sobieskiego
29.04	20.32-20.59	12/6	401	PST Słowiańska, kier. Starołęka	Awaria wózka C (długi czas wstrzymany spowodowany trudnościami ze zdemontowaniem osłon sprzęgu oraz z rozłożeniem sprzęgu)	Zepchnięty na S-1 przez 15/7 190+189
30.04	14.31-14.35	12/3	401	Towarowa / Dworzec PKS, kier. Os. Sobieskiego	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny po restarcie komputera
5.05	16.42-16.52	12/6	404	Ul. Roosevelta / Most Dworcowy, kier. Os. Sobieskiego	Zwarcie wózka B	Zjazd samodzielny
15.05	19.25-19.34	15/4	509	Przystanek Grochowska, kier. Os. Sobieskiego	Awaria drzwi	Zjazd samodzielny
16.05	12.28-12.41	12/5	403	PST Słowiańska, kier. Starołęka	Awaria wózka C	Zjazd samodzielny
25.05	17.44-17.57	12/8	401	Towarowa / PKS, kier. Starołęka	Brak rozruchu	Zjazd samodzielny
26.05	11.05-11.22	12/10	405	Os. Sobieskiego, kier. Starołęka	Samoczynne wysunięcie platformy przy drzwiach	Zjazd samodzielny