

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 5 (113)  
3 lipca 2010 r.

[www.kmps.org.pl/przystanek](http://www.kmps.org.pl/przystanek)

ISSN 1730-6388

## Inauguracja sezonu na liniach turystycznych Zerówka powraca na trasę

Błażej Brzycki

Nie jak planowano 18, ale 25 kwietnia na ulice Poznania wyjechały zabytkowe pojazdy obsługujące linie turystyczne. Przesunięcie związane było z uroczystościami pogrzebowymi odbywającymi się na Wawelu.

Na pierwsze tegoroczne kursy wyjechał *kanciak* i *ogórek*. Podobnie jak w latach ubiegłych, pierwszy kurs rozpoczyna się o godzinie 13, a wszystkie odjazdy realizowane są z ul. Gajowej. Tegoroczna trasa zerówki (kursy o godz. 13.00 i 15.00) prowadzi m.in. do Muzeum Komunikacji Miejskiej, znajdującego się w zajezdni przy ul. Głogowskiej. Dla odwiedzających, oprócz możliwości obejrzenia eksponatów, przygotowano tam również tramwaj konny Herbrand z 1880 roku, do którego można wejść i przekonać się, jak wyglądała podróż komunikacją miejską wiele lat temu.

Dodatkową atrakcją jest również możliwość zmierzenia się ze zworką tramwajową – najodważniejsi mogą przełożyć *wajchę* pod okiem konduktora. Po wyjeździe z zajezdni tramwaj kieruje się ulicą Głogowską na Gajową, by o godzinie 14 i 16 móc wyruszyć w kolejne kursy ulicami miasta. Tym razem zerówka zabiera pasażerów w podróż ulicami Poznania. Do największych atrakcji tej trasy należy pokonywanie nieużywanych liniowo odcinków torów tramwajowych na ulicy Towarowej oraz rynku Wildeckim.



**Do czasu zakończenia remontu składu N+ND, na trasie linii 0 zwykle spotkać można było wagon typu 102N.**

Fot.: Marcin Jurczak, 9.05.2010



**Pasażerowie linii turystycznej zwiedzają Muzeum Komunikacji. O zgromadzonych eksponatach opowiada przewodnik – tego dnia był to kol. Błażej Brzycki.**

Fot.: Marcin Jurczak, 9.05.2010

O godzinie 17 realizowany jest ostatni kurs – trasa zerówki biegnie wówczas do Muzeum Komunikacji Miejskiej, po odwiedzeniu którego czeka niespodzianka. Z okazji roku jubileuszowego o 17.00 realizowane są przejazdy specjalne – po obchodzących rocznicę otwarcia torowiskach czy też połączone z wizytą w wybranej zajezdni tramwajowej. Do czasu zakończenia remontu składu wagonów N 602+456, podstawę taboru na linii nr 0 stanowiły wozy generacji 102. Pierwsze zerówki w nowym sezonie obsługiwane były *kanciakiem*.

Linia autobusowa nr 100 kursuje po bardzo dobrze znanej trasie, jadąc w kierunku ronda Śródka i Kolejki Parkowej Maltanka, zlokalizowanej przy jeziorze Maltańskim. Trwają również starania, by *ogórek* przejeżdżał przez most Biskupa Jordana, umożliwiając pokazanie turystom Śródki oraz Ostrowa Tumskiego. „Standardowo” na linii 100 pojawia się jelicz 043 Caro 1679 – popularny *ogórek*. W przypadku gdyby autobus ten był niedostępny (np. z powodu awarii), w rezerwie czekają DAF MB200 1934 i jelicz PR110 1383 – oba niespotykane już dziś w liniowej komunikacji miejskiej miasta Poznania.

Do największych zmian w tegorocznym sezonie należy uproszczenie taryfy opłat. Za godzinny przejazd osoba dorosła zapłaci 4 zł, a dziecko do 16 roku życia – 3 zł. W bilet wliczony jest również wstęp do Muzeum

Komunikacji Miejskiej oraz wszelkie atrakcje danego kursu. Trzecim, ostatnim, rodzajem biletu, który można nabyć u konduktora, jest bilet pod nazwą „Niedziela z MPK”. Skierowany jest on do grup 5-osobowych (w tym maksymalnie dwojga dorosłych) i upoważnia do przejazdu linią 0 oraz 100, jak również odwiedzenia muzeum i przejazdu Maltanką do ZOO i z powrotem.

Podobnie, jak w latach ubiegłych, w sześć sobót na ulice miasta wyjedzie nocna linia turystyczna, z pokładu której będzie można obejrzeć najpiękniej oświetlone zabytki Poznania. W dłuższą (trwającą ponad godzinę) podróż tramwaje wyruszą z zajezdni przy ulicy Gajowej

punktualnie o godzinie 21.00 (22.05, 24.07, 14.08, 04.09) lub 22.00 (12.06, 03.07).

Zakończenie tegorocznego sezonu nastąpi 26 września. Do tego czasu, zarówno na zerówce, jak i na setce spotkać będzie można również specjalny tabor, związany z obchodami 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. O dodatkowych atrakcjach informować będziemy na stronie internetowej [www.kmps.org.pl](http://www.kmps.org.pl), do odwiedzania której zapraszamy. Do zobaczenia na trasie!

## **Rodzina tramwajów Moderus Alfa Deptus, dżojstik i falus**

*Lukasz Bandosz*

Projekt Moderus Alfa realizowany przez przedsiębiorstwo Modertrans Sp. z o.o. dla swojej spółki matki MPK Poznań Sp. z o.o. dobiega końca. Najprawdopodobniej liczba zmodernizowanych wagonów typu 105Na do wersji o marketingowej nazwie Moderus Alfa już się nie zwiększy. Kolejnym etapem mają być tramwaje Moderus Beta – o nich Czytelnicy Przystanku dowiedzą się ze stron klubowego czasopisma zaraz po zdobyciu przez nas informacji na ich temat. W tym tekście chciałbym skupić się na podsumowaniu kończącego się projektu i ocenie modernizacji tramwaju 105Na, jaką jest Moderus Alfa. Będzie to subiektywne zdanie zarówno motorniczego, jak i pasażera, wsparte dodatkowo opiniami zaciągniętymi u osób wykorzystujących te wagony i jako miejsce pracy, i środek transportu. Mam nadzieję, iż dzięki temu moja ocena będzie bardziej obiektywna.

Przedsiębiorstwo Modertrans Sp. z o.o. zajmuje się m.in. modernizacją *stopiątek* dla poznańskiego przewoźnika od początku swojej działalności, wcześniej robiła to jednostka wewnętrzna MPK Poznań, czyli Zakład Naprawy Tramwajów. ZNT po połączeniu z ZNA Biskupice wydzielono z MPK Poznań – tak powstała

spółka córka pod nazwą Modertrans Sp. z o.o. Przygotowanie projektu Moderus Alfa trwało wiele miesięcy. Z założenia miał on polegać na modernizacji wagonów generacji 105N, przy wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań, zmienionego kształtu pudła, a nawet możliwości zastosowania napędu na prąd przemienny. Długo czekaliśmy na debiut pierwszego składu. Przedsmakiem był wagon wyremontowany dla Tramwajów Śląskich, w którym zastosowano przód i tył później oglądany w moderusach. Połączenie z klasycznym pudłem *stopiatki* nie dało pozytywnego efektu wizualnego. W końcu, w ostatnich dniach sierpnia 2008 roku, z Modertransu na ulice Poznania wyjechał pierwszy skład zmodernizowanych tramwajów.

Niezwykle pozytywnie został oceniony zewnętrzny wygląd tramwaju z zakładów przy ul. Gajowej. Pamiętamy, że w polskich miastach pojawiło się wcześniej wiele nowych lub zmodernizowanych wersji wagonów generacji 105N – Moderus Alfa było więc do czego porównywać. I tu trzeba przyznać, że oceny poznańskiego tramwaju były bardzo wysokie. Ciekawy przód oraz tył wagonu, klejone okna, podwyższone ściany boczne, przykryte wózki, pantografy połówkowe, nowy wygląd drzwi – to wszystko pozytywnie wyróżnia 105Na po remoncie w Modertrans Poznań. Miejmy nadzieję, że Moderus Beta będzie modelem rozwiniętym o krok dalej i zastosowane zostaną w nim np. drzwi odszkodowo-przesuwne, chociażby takie jak w wagonach RT6N1 czy wrocławskich 205WrAs. Warto dodać, że zdecydowanie efektywniej prezentuje się pierwszych sześć składów, które zostały pokryte lakierem typu metalic. Później odstąpiono od tego wariantu, przez co wagony straciły nieco na uroku. Nie ukrywam, że na moje odczucia estetyczne związane z moderusami Beta pozytywnie wpłynęło zastosowanie właśnie lakieru metalic. Zrozumiem jednak, jeśli MPK nie zdecyduje się na tę opcję – jest ona droższa, a po kolizji wagonu (a te zdarzają się dość często) trudniej usunąć jej skutki.

Nieco gorzej wyglądają już oceny innych elementów wyremontowanych wagonów. Stanowisko motorniczego zastosowane w moderusach Alfa było przystosowane do tramwajów na prąd przemienny z nastawnikiem w postaci takiej jak w Combino czy RT6N1. Taki napęd został zastosowany jednak tylko w dwóch składach. W sytuacji wykorzystania identycznej kabiny w *stopiątce* z tradycyjnym napędem i pedałami, okazało się,



**Moderus Alfa 272+273. Uwagę zwracają: lakier metaliczny i nisko położony nawiew powietrza. Wagon posiada tradycyjne luzowniki – aby go odhamować konieczne jest podniesienie osłon bocznych.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 30.06.2010*



**Cechą charakterystyczną moderusów są zakryte wózki. Jadąc tego typu wagonem motorniczy musi dodatkowo uważać, by wystającymi elementami nie zahaczyć innego użytkownika drogi.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 20.06.2008*



**Nowy kształt płotków międzywagonowych. Estetyka zwyciężyła ergonomię – stare płotki, choć dużo mniej eleganckie, skuteczniej chroniły przed wpadnięciem pomiędzy wagony.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 20.06.2008*

że stanowisko pracy nie zapewnia motorniczemu właściwych warunków. Pedaly były przesunięte w prawo, co skutkowało przyjmowaniem niewygodnej pozycji przez motorniczych w czasie pracy. Sytuacja ta była nie do zaakceptowania, szczególnie gdy niektóre zmiany trwają nawet do 10 godzin. Na szczęście udało się wprowadzić modyfikacje w kolejnych moderusach oraz przerobić te już odebrane przez MPK.

Słowa krytyki padają przy ocenie wykonania niektórych elementów wnętrza wagonu. Część pasażerska cechuje się pewnego rodzaju skromnością i surowością. Oczywistym plusem tego jest zwiększona „wandaloodporność” wagonu. Ten aspekt jest niestety nadal bardzo istotny dla pojazdów komunikacji miejskiej w polskich miastach. Negatywne oceny dotyczą również ogrzewania, zarówno w kabinie, jak i w przedziale pasażerskim. Zimą można było zauważyć motorniczych moderusów nawet w czapkach i kurtkach, podczas gdy ich koledzy w kabinach wcześniej modernizowanych *stopiątek* jeździli w samych koszulach. Problem wynika głównie z nieuszczelnienia kabin moderusów. Oczywiście motorniczowie zaczęli sobie radzić własnymi metodami i tak np. wszystkie szyby kabiny składu 336+337 są dodatkowo „uszczelnione” gazetami rozdawanymi każdego dnia na ulicach miasta. Niestety szczelin pomiędzy pedałami w podłodze już w ten sposób nie można było zlikwidować. Również nagrzewnice zastosowane w przedziałach pasażerskich wagonów mają za małą moc, aby ogrzać wnętrze tramwaju.

Osobiście za niewystarczający uważam system informacji pasażerskiej zastosowany w zmodernizowanych wagonach. Owszem, wyświetlacze zewnętrzne przekazują wystarczającą ilość informacji, ale pasażer podróżujący moderusem jest jej pozbawiony. Wewnętrzny wyświetlacz informuje jedynie o następnym i końcowym przystanku, podaje datę i godzinę, a także zbędne w pojeździe komunikacji miejskiej imiona solenizantów. Brakuje informacji, które posiadają stare „termometry”. Nie wiemy jak długo potrwa podróż z przystanku A do przystanku B, jakimi ulicami kursuje dana linia, na jakie inne linie komunikacyjne możemy się przesiąść na węzłach, przez które dana linia kursuje. System zapowiedzi przystanków również informuje

jedynie o następnym przystanku. W tej materii dużo brakuje nam do sąsiadów z południa, nie wspominając o tych z zachodu.

Ogromnym mankamentem zmodernizowanych *stopiątek* jest niedopracowany element wózka, jakim jest drugi stopień odsprężynowania. Powoduje to nieprzyjemne wibracje całego wagonu przy prędkościach powyżej ok. 40 km/h. Problem ten dotyczy wszystkich zmodernizowanych wagonów generacji 105N jeżdżących po Poznaniu i wyposażonych w dodatkowy stopień odsprężynowania wózka. Zjawisko nie występuje np. w składzie 194+193, w którym nie zastosowano tego rozwiązania. Kwestia ta jest dziś bagatelizowana, a z pewnością negatywnie wpływa nie tylko na komfort podróży pasażerów i pracy motorniczego, ale również na różne podzespoły tramwaju. Jednak wagony Moderus Alfa miały (szczególnie w pierwszych miesiącach eksploatacji) jeszcze jedną wadę. Efektem niewystarczającego smarowania miejsca mocowania wózka do pudła tramwaju było trzeszczenie i trzaskanie wydobywające się z okolic czopów skrętu. Hałas ten towarzyszył każdej zmianie położenia wózka, każdemu skrętowi czy też zmianie nachylenia. Niemniej w ostatnim czasie to nieprzyjemne zjawisko rzadziej towarzyszy podróżom tramwajami Moderus Alfa. Jednak w wielu składach problemu trzeszczenia wciąż nie rozwiązano. Niestety powielono również błędy z wcześniejszych modernizacji, np. brak możliwości łączenia tramwajów w *trójskłady*.

Ostatni tramwaj 105Na pod nazwą Moderus Alfa wyjechał na ulice Poznania po modernizacji w połowie lutego. O ile mi wiadomo, nie są planowane kolejne zamówienia i tym samym skład 84+83 powinien kończyć tę serię w Poznaniu. Oznacza to, że MPK Poznań użytkuje 20 składów zaokrąglonych *stopiątek*. Dokładne zestawienie, obejmujące numery taborowe, datę debiutu po modernizacji, a także kilka istotnych szczegółów, którymi różnią się poszczególne egzemplarze, znajduje się w poniższej tabeli.

Poruszone przeze mnie kwestie dotyczyły głównie wagonów Moderus Alfa, ale i innych „chorób” pojazdów 105Na. Staralem się obiektywnie wskazać zarówno zalety, jak i wady modernizacji *stopiatki* z Modertrans

## Moderus Alfa – MPK Poznań Sp. zo.o.

nr. tab.	wydział	typ wg PN	typ wg producenta	debiut liniowy	malowanie	lakier	wózek	rozruch	żaluzja	lusterko
150+151	S-1	105NAs+105NAsD	HF 04 AC	29.08.2008	zakładowe	metaliczny	MT 01H	elektroniczny	fartuch	elektryczne
140+141	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	18.09.2008	zakładowe	metaliczny	2NNa	oporowy	fartuch	standard
272+273	S-3	105Na+105NaD	HF 07 DC	24.11.2008	zakładowe	metaliczny	2NNa	oporowy	fartuch	standard
226+225	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	17.12.2008	zakładowe	metaliczny	2NNa	oporowy	fartuch	standard
336+337	S-3	105Na+105NaD	HF 07 DC	1.01.2009	zakładowe	metaliczny	2NNa	oporowy	fartuch	standard
152+153	S-1	105NAs+105NAsD	HF 04 AC	10.01.2009	zielony w żółte pasy („falus”)	metaliczny	MT 01H	elektroniczny	fartuch	elektryczne
204+203	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	30.01.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	fartuch	standard
234+233	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	13.02.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	fartuch	standard
228+227	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	21.02.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	fartuch	standard
224+223	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	29.03.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	fartuch	standard
188+187	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	22.05.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
218+215	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	30.05.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
198+197	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	26.06.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
168+167	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	28.07.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
180+179	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	14.08.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
166+165	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	16.09.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
182+181	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	1.10.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
88+87	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	31.10.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
192+191	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	22.12.2009	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard
84+83	S-1	105Na+105NaD	HF 07 DC	12.02.2010	zakładowe	standard	2NNa	oporowy	burta	standard

## Legenda:

Pantograf: 1/2+1/2 (pantograf połówkowy na I wagonie + pantograf połówkowy na 2 wagonie „pod włos”)  
 1/2+1/1 (pantograf połówkowy na I wagonie + pantograf OTK-1 na II wagonie)  
 1/1+1/1 (pantograf OTK-1 zamontowany podczas eksploatacji na I wagonie + pantograf OTK-1 na II wagonie)

Rozruch: oporowy (silniki prądu stałego, rozruch oporowy jak w wersji 105N/Na)  
 elektroniczny (silniki prądu zmiennego, rozruch elektroniczny Enika, ręczny zadajnik jazdy)

opr. Andrzej Kłós

Poznań. Moje uwagi kieruję do producenta oraz do zamawiającego i głównego użytkownika tych tramwajów. Mam nadzieję, że doświadczenia zdobyte przy konstruowaniu i eksploatacji tej wersji tramwaju generacji 105N, zostaną wykorzystane w przyszłości. Liczę na to, że niedługo usłyszymy już o nowym,

niskopodłogowym, napędzanym prądem przemiennym i niepowstałym w wyniku remontu, wagonie Moderus Beta. Życzę sobie, pasażerom i motorniczym, aby nie powtórzyły się już błędy znane z pierwszych moderusów, a już jeżdżące wagony były sukcesywnie udoskonalane.

## Gdzie jeszcze kursują autobusy wysokopodłogowe? Część I: autosany i jelcze Ostatnie wysokopodłogowce w powiecie

Janusz Podolak (artykuł pochodzi z maja 2010 r.)

Mimo, iż miejski przewoźnik wycofał już z eksploatacji liniowej wszystkie autobusy nieposiadające niskiej podłogi (z jednym drobnym wyjątkiem – ikarusa 435), nadal w niektórych rejonach miasta spotkać możemy modele autobusów wysokopodłogowych, obsługujące linie należące do przewoźników podmiejskich.

Obecnie eksploatuje się już tylko drobną część puli tych pojazdów, które od blisko 20 lat dowoziły mieszkańców podpoznańskich miejscowości do pracy i szkół. Większość spotkała kasacja, część sprzedaż: na Górny Śląsk, bądź też w rejony bardziej egzotyczne – za wschodnią granicę. Artykuł prezentuje pojazdy wciąż eksploatowane w komunikacji zbiorowej na terenie powiatu.

### Autosan H9-20/H9-35

Popularne hadziwiątki stanowiły niegdyś trzon taboru w podpoznańskich miejscowościach. Były najtańszym oferowanym na rynku nowym autobusem, w czasie gdy dopiero tworzył się system komunikacji podmiejskiej. Jednak przestarzała konstrukcja i mała pojemność zdecydowały o pozbywaniu się przez przewoźników tych właśnie pojazdów w pierwszej kolejności. W dniu dzisiejszym ostatnie dwie liniowe harmonijki spotkać można w Puszczykowie (ostatnia z klasycznym wyglądem, dodatkowo druga stoi wycofana z eksploatacji od ubiegłego roku) oraz w Kleszczewie (jest to pojazd zmodernizowany, wizualnie mocno różniący się od fabrycznego).

Inną ciekawą kwestią było dopuszczenie do ruchu liniowego turystycznej odmiany tego modelu, czyli pojazdów H9-20/21. Obsługiwanie linii typowo podmiejskich autobusami, w których drzwi otwiera mechanicznie pasażer, a nie kierowca, są swoistą ciekawostką. Niestety, do dnia dzisiejszego uchował się tylko jeden taki pojazd – autosan H9-20 w ZK Kleszczewo. Autobusy te spotkać jeszcze można sporadycznie w sytuacjach awaryjnych na linii, a w przypadku Kleszczewa także na kursach szkolnych. Dodatkowo fizycznie nadal istnieją dwie *hadziewiatki*, które obsługiwały linię 451 przewoźnika Mistral Poznań. Można je zobaczyć na dworcu Garbary.

### Autosan H10

Nie był to zbyt popularny typ pojazdów w naszej aglomeracji. Trzy sztuki posiadał ZUK Komorniki, zostały one jednak wycofane z eksploatacji już w latach 2005-2006. Drugi przewoźnik, który do dziś operuje tymi autobusami to ZKP Suchy Las. Posiadał on łącznie 5 sztuk takich pojazdów, z czego do dziś na stanie zakładu znajdują się trzy, a dwa sporadycznie spotkać można na linii. Trzeci wóz – o numerze 114 – obsługuje regularnie kursy szkolne w Chłudowie i nie pojawia się już na innych trasach. Jeden taki autosan, posiadający dodatkowo windę dla osób niepełnosprawnych w środkowych drzwiach, został sprzedany w 2007 roku do Mistral Poznań, gdzie jednak po krótkim okresie eksploatacji liniowej trafił do remontu, z którego nie wykaraskał się aż do likwidacji linii 451.

### Jelcz M11/L11

Autobusy te stanowiły jeden z filarów komunikacji podmiejskiej. Obecnie w ruchu liniowym można spotkać już tylko jednego jelcza M11, jeżdżącego na linii KL1 do Kleszczewa. W pojeździe tym (który pochodzi jeszcze z MPK) zlikwidowano środkowe drzwi, zmieniono ścianę przednią i tylną oraz zamontowano nowsze siedzenia. Przy odrobinie szczęścia można go spotkać na kleszczewskiej linii, bądź też na kursach szkolnych. Drugi podobny mig stoi jeszcze na terenie bazy w Kleszczewie, jest on już jednak wycofany z eksploatacji i oczekuje na rozbiórkę. Ostatni trzydrzwiowy jelcz M11, który jeździł w TP Bus, został w styczniu 2010 roku sprzedany na licytacji WOŚP za ponad 3 tys. zł.

### Jelcz PR110

To właśnie tymi autobusami MPK „obdarowało” podpoznańskich przewoźników, wycofując je u siebie bardzo szybko, bo już w roku 1992. Do tego niektóre z przedsiębiorstw dokupowały ostatnie fabrycznie nowe egzemplarze. Z czasem część pojazdów została zmodernizowana poprzez wstawienie nowych ścian czołowych i tylnych, instalację wyświetlaczy oraz zmianę aranżacji wnętrza. Tak też wygląda dziś ostatnia liniowa *peerka* w powiecie, znajdująca się na stanie przedsiębiorstwa Translub Luboń. Niestety, prawdopodobnie w najbliższe wakacje autobus o numerze 05 zostanie wycofany i skasowany. Aktualnie nadal utrzymywany jest w stanie gotowym do jazdy i sporadycznie można go spotkać na linii nocnej LN.

### Jelcz L120/M120

Następca modelu PR110, czyli jelcz M120, oraz jego lokalna odmiana – L120, trafiały do podmiejskich przedsiębiorstw bezpośrednio z fabryk, gdyż ich produkcja rozpoczęła się dopiero w latach 90. Tania i

prosta konstrukcja, nawiązująca bezpośrednio do swojego poprzednika, pozwoliła przewoźnikom szybko zastąpić wyeksploatowane pojazdy pamiętające jeszcze służbę w MPK czymś nowym. Nieco obniżona w przedniej części pojazdu podłoga dawała minimalnie większy komfort podróży, a duża ilość siedzeń w wersji lokalnej (ponad 50 miejsc), pozwoliła wygodnie podróżować na blisko godzinnej trasie obsługiwanej przez gminną komunikację z Suchego Lasu. Na razie udało się wycofać ten typ pojazdu Transkomowi Czerwonak (gdzie były dwie sztuki, w tym wóz o numerze 12, który uległ spaleniowi) oraz częściowo w ZKP Suchy Las (3 z 6 posiadanych jelczy L120 sprzedano do PKS-ów w Płocku i Pszczynie).

Jeden jelcz 120M (o numerze 015) jest w posiadaniu Rokbusu Rokietnica. Dawniej służył on jako *darmobus* Tesco, a po zakończeniu działalności tej linii został okazjnie odkupiony. Aktualnie służy jako pojazd rezerwowi, choć czasem można go spotkać na szczytowej linii 831. Do dzisiaj przetrwała też jedna z czterech lubońskich *stodwudziestek*, nosząca numer 10. Traktowana jest podobnie jak ostatnia *peerka* – jako żelazna rezerwa, choć często pojawia się na linii nocnej LN.

Lepiej sytuacja ma się w Tarnowie Podgórnym, gdzie nadal są eksploatowane 4 jelcze 120M (z czego jeden po modernizacji uzyskał nawet przed od salusa). Najłatwiej je spotkać na darmowej linii do Auchan. Czasem pojawiają się też na liniach zwykłych. Trzy kremowoczerwone jelcze L120 należące do przewoźnika z Suchego Lasu nadal regularnie obsługują linie łączące gminę z Poznaniem i co ciekawe, są traktowane na równi z pojazdami niskopodłogowymi, przez co spotkać je można nawet w święta.

Trzecią marką, która była obecna w taborze przewoźników podmiejskich jest znany wszystkim węgierski Ikarus. Autobusy tego typu można było spotkać w niewielkich ilościach u większości operatorów. Niestety, nie były one tak popularne jak w samym Poznaniu, przez co dosyć szybko były wycofywane z linii. Ostatnim ikarusem, który zjechał z podmiejskich tras, był ikarus 260.04 o numerze 010 (Rokbus), który został wycofany w pierwszym kwartale roku 2009. Eksploatację ikarusów w komunikacji podmiejskiej zakończono zatem rok wcześniej niż w samym Poznaniu.



**W najbliższych numerach – relacje m.in. z podmiejskich imprez autobusowych.**

Fot.: Wojciech Białas, 29.05.2010

## Najciekawsze wstrzymania lutowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

**1.02. 13/1 405.** 48 minut wstrzymania ruchu w jednym kierunku (od godz. 8.15) zapewniła tatra nr 5. Przyczyną było zwarcie sterowania komputera, do którego doszło na ul. Grunwaldzkiej przed przystankiem Ostroroga (kier. Junikowo). W wyniku zdarzenia konieczne stało się zepchnięcie tatra z trasy, czego próbowano dokonać składem 200+199 linii 6/9. Niestety dwusetka ciągle wybijała jazdę, konieczne stało się zatem wezwanie dodatkowego wsparcia. *Trójskład* skoplowano ze składem 152+153 linii 1/1, a kolorowy *pięcioskład* zjechać mógł na teren torów odstawczych. Skład dotarł na Budziszyńską o 9.10. Ze względu na przedłużające się usuwanie awarii uruchomiono komunikację za tramwaj, na której kursowały cztery wozy z A-3: 1010, 1065, 1107 i 1252.

**2.02. 68/5 1815.** 22 minuty wstrzymania zafundował pasażerom autobusów kierowca samochodu osobowego audi A6, który pozostawił samochód przed głównym wejściem do holu Dworca Głównego PKP o godzinie 19.44. W zatrzymaniu stało łącznie sześć autobusów. Kierowca samochodu (PK xxxxx) podpisał oświadczenie o spowodowaniu zatrzymania i przyjął mandat karny.

**2.02. N21/1 670.** Sporego zamieszania narobił także kierowca samochodu osobowego Hyundai Galloper, który zaparkował auto na al. Marcinowskiego w skrajni torowiska tramwajowego. Z tego powodu nie wykonano jednego kółka N21/1, a N21/2 pojechał objazdem przez Fredry i Gwarną do ronda Kaponiera. W zdarzeniu tym postój (w godzinach 23.50-0.37) zaliczył motorniczy-Klubowicz. Jak się okazało, młody kierowca hyundaia pochodzi z miasta nietramwajowego, a prawo jazdy posiada dopiero od kilku miesięcy. Następnej nocy ten sam motorniczy (ponownie jako N21/1 670) utknął na Marcinkowskiego na 25 minut (23.55-0.20), zbyt blisko torowiska stał bowiem zaparkowany volkswagen Passat na niemieckich tablicach rejestracyjnych. 5 lutego – to samo. Tym razem dodatkowy postój trwał ponad pół godziny (23.53-0.24), a zaparkowanego w skrajni torowiska renault Scenic odholowała pomoc drogowa.

**3.02. 1/7 320+321.** Przez prawie pół godziny (wstrzymanie ruchu: 18.46-19.10) z utrudnieniami kursowały tramwaje przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Do wstrzymania ruchu tramwajowego doszło od strony Junikowa – gdy duży odłamek nawierzchni asfaltowej zaklinował się pomiędzy przednim prawym kołem a kłosem hamulca szynowego pierwszego wózka wagonu 320. Pracownikom Zakładowej Służby Ratowniczej udało się usunąć przeszkodę, a pracownicy Pogotowia Torów uzupełnili ubytek nawierzchni w międzytorzu.

**4.02. 9/8 684.** Spore zamieszanie przy Madalinie. O 10.11 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego przez samochód osobowy Fiat Panda, którego kierowca pozostawił w skrajni torowiska na ul. Pamiątkowej. Skręcający w lewo do zajezdni wóz 9/8 zablokował przejazd tramwajów w kierunku rynku Wildeckiego, a przy okazji także w kierunku Dębca. Obok 9/8 w zatrzymaniu utknęło 8 pociągów, a także autobus linii

71. O 10.22 wznowiono ruch tramwajowy wycofując wagon 684. Kierowca samochodu był na miejscu o 10.57 – poinformowany wcześniej o zaistniałym fakcie osobiście w miejscu zamieszkania, przez patrol straży miejskiej.

**8.02. 95/1 1027.** Z powodu awarii lokomotywy przed przejazdem kolejowym w Kiekrzu i opuszczonych rogatki na przejeździe, odnotowano prawie dwugodzinne (19.05-21.04) utrudnienia w ruchu pojazdów linii 95. Zgłoszenie dotarło do CNR dopiero o 19.40 – kierowca nie był w stanie połączyć się wcześniej za pomocą KWSR i skorzystał z łączności telefonicznej. Autobusy ruszyły o 20.17, pracownicy PKP podnieśli rogatki dopiero o 21.04. To nie jedyne zdarzenie na trasie 95. 27 lutego podobną usterkę zanotowano na ul. Koszalińskiej. Wóz 95/1 1027 zablokowany został o godz. 18.46, a wóz 95/2 realizował trasę skróconą do Strzeszyna. Utrudnienia trwały do godz. 20.02.

**24.02.** W godzinach od 11.25 do 17.50 zamknięte było torowisko od i do pętli Piątkowska. Przyczyną zamknięcia ulic i wstrzymania ruchu tramwajowego była usterka kanalizacji ściekowej pod torowiskiem. Awarię usunęli pracownicy wodociągów. Tramwaje linii 9 kierowano na Połabską, a linii 11 – na Wilczak.

**Z archiwum niskiej podłogi.** W lutym zanotowano trzy awarie siemensów – 5 lutego awarię układu sterowania zaliczył wóz 505, 12 lutego zablokowanie hamulca tarczowego uziemiło wóz 504, a 18 lutego zaobserwowano bliżej niezidentyfikowaną usterkę techniczną w 505. Co ciekawe, wszystkie trzy wstrzymania dotyczyły siemensów kursujących na linii 12. Czterokrotnie (poza wspomnianą awarię wagonu 405) zamieszanie robiły tatra. Trzykrotnie raportowano awarie wagonu 410 (6.02 – awaria wózka C, 7.02 – zwarcie w układzie wysokiego napięcia, 25.02 – awaria głównego przekształtnika grupy B), raz – wagonu 404 (17.02 – zwarcie instalacji pod wagonem).



**W dniu 19 lutego doszło do najechania tramwaju 9/4 808 na tył stojącego wagonu linii 3/9 678.**

Fot.: Marcin Jurczak, 19.02.2010

## Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak

Przesunięcia w datach wydań kolejnych numerów Przystanku spowodowały potężną kumulację aktualności i ciekawostek. Część z nich publikujemy dziś, część – w następnym wydaniu Przystanku, zaplanowanym na drugą połowę lipca.

### TABOR – TRAMWAJE I AUTOBUSY

#### Namolni petenci

Po skardze pasażera Wydział S-2 zmuszony był wyczyścić wszystkie bębny od filmów z numerami linii i końcówkami w wagonach 3G. Dachowe instalacje holendrów (ale w zasadzie również wszystkich innych pojazdów) kurzą się od środka – co jakiś czas trzeba je otworzyć i umyć. Że też szeregowi klienci potrafią się zainteresować takimi drobiazgami!

#### Zmiany w uruchomieniu tramwajowym

Od 1 maja nastąpiło przesunięcie dwóch wagonów RT6N1 do obsługi linii 5. Tym samym planowo tatry pojawiały się na dwóch brygadach linii 5 i dwóch brygadach linii 13. Oficjalne uruchomienie na poziomie 40% było natomiast często przekraczane i na obu liniach jeździło de facto więcej wagonów czeskich niż było wpisane w rozkładzie jazdy. Znalazło to odzwierciedlenie w niespójnym z rozkładami jazdy oficjalnym dokumencie MPK, w którym założono 2 tatry na piątce i aż 5 na trzynastce. Na 13/5 dodatkowo na stałe walczyła Puma. Tatry na piątce porysowały delikatnie platformy przystanków na os. Czecha i Kaponierze, wykonano także prace adaptacyjne na pętli Górczyn (dotąd przejezdne dla tych wagonów były tylko tory zewnętrzny w pętli i wewnętrzny wyjazdowy).

Tatry długo na linii 5 nie pojeździły. Z dniem 2 czerwca wycofano je z tej trasy – niektóre wagony nie były widziane przez sterownik sygnalizacji na skrzyżowaniu przy moście Dworcowym (kierunek: Stomil). Po niezbędnych próbach technicznych (przeprowadzonych w nocy z 10 na 11 czerwca) i wymianie odbiornika przez ZDM, czesko-polskie wagony wrócić miały na Górczyn. I dokładnie tak się stało – ZDM wymienił odbiornik tracka w szafie, a tatry wróciły na piątkę 17 czerwca.

#### „Ciofaj ciofaj! <trzask> Już nie ciofaj...”

Od 1 maja dokonano następujących zmian w uruchomieniu autobusowym:

- linia 46 przeszła pod obsługę z Kaczej taborem A12N;
- dwie brygady linii 68 przeszły pod obsługę z Warszawskiej taborem A15N;
- linia 73 pozostała na Warszawskiej, ale z obsługą taborem A12N.

Okazało się jednak, że pożądanego z punktu widzenia napełnienia zmiany nie zdały egzaminu z uwagi na ciężki profil pętli na Podolanach. Niektórzy kierowcy zawracali tam deskorolkami „na trzy razy”. Wprowadzenie taboru A18N (jednak z o wiele wyższym kosztem wozokilometra) rozwiązało ten techniczny problem. Na coraz bardziej popularnej linii 46 oraz na raczej schyłkowej 73 pojazdy dwunastometrowe są w sam raz.

#### Ostatnie dni 612

Spisany na straty frankfurcki króciak ruszył się z Budziszyny (za sprawą jakiegoś holownika) i odwiedził

najpierw Madalińskiego, a później został odstawiony na Gajowej. W nocy z 16 na 17 maja został przetransportowany na nowe miejsce postoju, gdzie zapewniono mu komfortowe warunki bytowania – ma do dyspozycji ok. 180 m toru, rozjazd i sieć trakcyjną. Miejscem tym jest luboński poligon pożarniczy Szkoły Aspirantów PSP w Poznaniu.

#### Helmuty z czuwakami?

Jak wieść gminna niesie, już wkrótce w wagonach z demobilu mogą pojawić się... czuwaki. Urządzenie tego typu podniosłoby poziom bezpieczeństwa, zmniejszając ryzyko niekontrolowanego przemieszczania się wagonu bez motorniczego lub w sytuacji, gdy motorniczy nie byłby w stanie pojazdem kierować. Problemem pozostaje jednak rozmieszczenie elementów sterowania w kabinie – używane tramważe z demobilu mają w podłodze cztery lub pięć różnych układów wymagających obsługi (zwykle pedałów, ale także grzybków czy przycisków) – hamulca szynowego, dzwonka zewnętrznego, piasecznicy, świateł drogowych czy mikrofonu, a w przypadku wozów GT (poza GT8ZR) jest tu także gong dzwonka zewnętrznego. Rozmieszczenie elementów sterowania po wprowadzeniu czuwaka będzie zatem niezłym wyzwaniem dla działu technicznego.

Dodatkowe wieści z S-2: na Gajowej wciąż stoi rozbity wagon 808, trwają także dostawy „nowych” wagonów GT8 (na chwilę obecną dotarły 3 sztuki – szczegóły w następnym numerze Przystanku).

W ramach ciekawostek taborowych: wóz 691 widziano 30 czerwca na linii 1/x – około 21.30 motorniczy wiózł pod pachą tablice stopiątkowe, by oddać je macierzystemu wydziałowi S-3, była to zatem brygada „krótka”. 1 lipca na linii 17 zaobserwowano natomiast wagon holenderski – widziany był ok. 15.40, podczas wyjazdu z pętli Starołęka.

Na czas wakacji na torach odstawczych Budziszynska zaparkowano wagony typów:

- GT6 (D): 602
- GT8 (D): 655, 657, 664, 667, 684, 686, 688
- GT8 (F): 674, 675, 677
- GT8ZR (F): 903, 904, 907.

Szkoda, że gdy motorowi „gotują się” w wagonach z Frankfurtu, dużo bardziej komfortowe (z powodu otwieranych drzwi kabiny) wagony z Duesseldorfu odpoczywają na Budziszynskiej. Ponadto (w kontekście licznych zamknięć letnich) zwrócić należy uwagę na odstawienie połowy challengerów.

#### Tramino i Puma

Dwa prototypy spotkały się przypadkowo w obrębie ronda Starołęka, gdy Solaris postanowił dość mocno zahamować. Według zeznań motorniczego wagonu 118N, prąd rekuperacyjny zwiększył napięcie w sieci trakcyjnej do ponad 1000V, co spowodowało przepalenie układu antyprzepięciowego. A skoro mowa o Pumie, wagon po wymianie uszkodzonych podzespołów wrócił na linię po kilku dniach i nadal spisuje się rewelacyjnie. Odnotować należy debiut wozu 450 na linii nr 12 w dniu 1 lipca. Jako, że pomiędzy rozpoczęciem pracy motorniczego w dwóch kolejnych dniach minąć muszą 24 godziny (w przeciwnym razie powstają tzw. nadgodziny dobowe), puma została skierowana w dniach

1-2 lipca na korzystniejszą godzinowo brygadę 12/7. W sobotę 3.07 (tylko I zmiana) Puma pojawia się na linii 5, w niedzielę (też I zmiana) – ma być na linii 16. Dzięki temu wyjeździ odpowiednią ilość kilometrów przed poniedziałkowym przeglądem.

A co w solarisie? 25 maja Tramino od rana kursowało bez osłony I wózka i kablami aparatury pomiarowej pociągniętymi od I wózka do środka wagonu. Niskopodłogowiec zaliczył m.in. Stomil, Grunwaldzką, Kaponierę, PST, Miłostowo. Pod koniec maja Tramino widziano dociążone workami z piaskiem. Nie udało nam się ustalić, czy były to działania w ramach akcji zabezpieczania przeciwpowodziowego zagrożonych obszarów miasta czy jedynie próby z obciążeniem. Z tego co wiemy – homologacji nadal brak.

### Więcej solarisów Tramino

MPK Poznań skorzystało z opcji zwiększenia ilości nowych tramwajów o 50% (tyle wynika z umowy) i na razie dokonało dodatkowego zamówienia pięciu sztuk (12,5% więcej, w opcji pozostaje wciąż 15 kolejnych pojazdów). Dodatkowa piątka znajdzie się w Poznaniu zaraz po planowej czterdziestce (czterdziesty wagon ma być dostarczony do końca marca 2012), a więc przed czerwcem 2012.

### Miasto bez holendrów

Po awarii wagonu 800 w dniu 23 maja (wóz po awarii hydrauliki uciekł motorowej i bezwładnie toczył się tyłem po Sołaczcu), z ruchu wycofano wszystkie wozy serii 3G. Tym samym w dniu 24 maja zaobserwować można było kilka ciekawostek. Na 11/3 pojawił się skład 184+183. *Helmutami* obsługiwane były zmiany zarezerwowane dla 3G – z przesyldowaniem podczas pracy. 18/3+7/3 jeździł wóz 672, 9/11+11/1 – wagon 668. Na miasto wyjechały wszystkie sprawne wozy z S-2 – także te, które wcześniej jeździły na nocce (tym samym za dnia można było zobaczyć naraz wszystkie wozy nocne: 668, 669, 670 i 671). Licznie wyjechały także wagony GT6. Wyekspediowano: 606, 614 i 615 na linię 18; 601, 602, 605 i 607 – na linię 9, a 610 – na linię 11 (zamiast 685, skierowanego tego dnia na dwójkę) – kursowały zatem wszystkie sprawne, liniowe GT6.

### Koniec Gajowej coraz bliżej

Modertrans powoli czyści przedpole w celu oddania hal zajezdni przy ul. Gajowej. Kolejny poznański wagon trafi do naprawy powypadkowej do Biskupic – będzie nim moderus 88, po pamiętnym wjechaniu do combino na PST. Tymczasem spółka Modertrans zmodernizowała już 100 tramwajów. Zaszczytnym jubileuszowym pojazdem stała się gdańska beta 1126, która opuściła Gajową tej samej nocy, której przywieziono wóz 2966. Zgodnie z przypuszczeniami przy sanockiej 436 nic się nie dzieje. Do przeróbek trafiają *helmuty* z nowej dostawy. Na naprawę powypadkową trafi też wagon 87, a do przeróbki na 105Na – chopperowy skład 314+315. Zarówno 314+315, jak i jedyna tatra, która będzie zmodernizowana w tym roku (405), otrzymać mają dachowe wyświetlacze na numer linii (!).

### Biskupice pod znakiem niskaczy

W Biskupicach do przodu posuwają się prace przy produkcji pierwszej poznańskiej bety. Na powypadkową naprawę trafił wóz 1811, a na szersze prace rewitalizacyjne – 1922. Co ciekawe, 1811 w ramach naprawy powypadkowej otrzymał niektóre elementy (logo i nazwa marki) z solarisów... III generacji.

Do naprawy skierowano także MAN-a 1133, który mocno ucierpiał po czołowym zderzeniu z drzewem na Świerczewie.



### „Nowy” radiowóz NN

Do floty radiowozów oznakowanych dołączył wóz 2027 – wcześniej występujący jako radiowóz „cywilny”. Podobnie jak pozostałe Fabie, auto pochodzi z roku 2006, a uzyskało elementy takie jak wszystkie inne pojazdy – odpowiednie oznakowanie oraz belkę na dachu.



### Postępowe tablice zjazdowe

Choć innowacja ta funkcjonuje już od kilku miesięcy, nie mieliśmy jeszcze okazji o niej poinformować. Wraz z pojawianiem się brygad linii 26 obsługiwanych przez S-3, do użytku weszły tablice „Zjazd do zajezdni Forteczna przez ul. Strzelecką”. Wraz z przedłużeniem linii nr 1 do Miłostowa zaobserwowano ponadto zwiększoną ilość tablic „Zjazd do zajezdni Forteczna przez os. Lecha” na brygadach jedyńki. Analogiczne tablice dla jedynek stosuje także wydział S-1.



### VETRA na rondzie Rataje

W ramach testów na rondzie Rataje pojawił się nowy system sterowania zwrotnicą. Od strony AWF-u zamontowano czeski system VETRA. W wybranych wagonach (82, 156, 158, 244, 685) zamontowano dodatkowy nadajnik, współpracujący z odbiornikiem zlokalizowanym przy zwrotnicy. Motorniczy wybiera żądany kierunek jazdy wpisując odpowiedni kod – 111 (w lewo) lub 222 (w prawo). System VETRA przekłada i blokuje zwrotnicę. Równolegle (dla pozostałych wagonów lub w razie awarii) działa system TRACK200. Wagony wyposażone w dodatkowe urządzenie sterujące (na zdjęciu) będą w pierwszej kolejności kierowane na linii, których trasy prowadzą przez testowany system sterowania. Docelowo urządzenia tego typu mogłyby zastąpić system TRACK200. Motorniczy po wprowadzeniu odpowiedniego kodu linii i brygady mógłby być kierowany przez system po swojej trasie – na kolejnych skrzyżowaniach zwrotnice byłyby ustawiane zgodnie z wybraną w systemie trasą.



### Nietypowe chodniczki... kontra niska podłoga

Z uwagi na zbliżające się fale rozmaitych remontów i inwestycji, w mieście prowadzone będą karkołomne objazdy i zarówno tatra, jak i combino będą pojawiać się w rozmaitych miejscach. Rozpoczęto więc akcję ostatecznych badań przejezdności krytycznych odcinków sieci dla niskopodłogowców. Jako pierwsze zbadano łuki na Wildzie pod kątem mijania się. Combino jeździło też jako próbna jazda po całej trasie linii 2.

W połowie kwietnia pojawił się natomiast problem z szerokim murkiem, jaki w ramach radosnej twórczości zamontowano na odcinku od Żeromskiego w kierunku RJNJ (trasa linii 7). Zamiast jednej płytki „chodnikowej”, wzdłuż jezdni zamontowano po dwie – dzięki temu murek wzdłuż jezdni był szerszy, a przy okazji ograniczono miejsce dla przejeżdżających wagonów. Najpierw utknął tramwaj typu Combino (kierowany objazdem po zdobyciu przez Lecha Poznań piłkarskiego mistrzostwa), później Solaris Tramino. Późnym popołudniem 25 maja Tramino przytarło się osłoną drugiego wózka do wspianego krawężnika. Wagon wycofano.

Warto także odnotować, że pojawiły się mapki z dostępnością torów dla wagonów Combino i RT6N1.



Wynika z nich m.in. że Combino może oficjalnie jechać przez Strzelecką, Górną Wildę i Wierzbicicami do Traugutta. Na Dębiec jechać siemensem nie wolno, zakaz również obowiązuje na Zwierzynieckiej i Kraszewskiego oraz przez plac Wielkopolski do Śródki. Tatry jeździć mogą Dąbrowskiego do Ogrodów, natomiast Strzelecką, Górną Wildę i Wierzbicicami do Dębca już niekoniecznie. Trasa na Piątkowską zaznaczona jest jako nieprzejezdna dla wagonów RT6N1, z powodu nieprzeprowadzenia niezbędnych prób. W dniu 27 czerwca zaobserwowano natomiast siemensa, który z sukcesem przejechał od ronda Śródka do Okrąglaka (przez plac Wielkopolski). Był to wagon 502.

### Wieści z S-1

W dniu 7 czerwca na Głogowskiej pojawiły się trzy zapasowe tylne plastikowe do siemensów combino – mają posłużyć do usprawnienia napraw w momencie konieczności ich dokonania. Ponadto wzięto się za rozbitego 510. Ciekawostkę zaobserwowali natomiast klubowicze „fociści”. Wraz z nową reklamą na składzie 138+139, pomieszczono nieco nalepki. I tak: wagon 138 na zadzie otrzymał numer 139, a wagon 139 na czole – numer 138. W zależności od tego, z której strony spojrzeć, mieliśmy do czynienia zatem z „rozdwójniem jaźni” lub „klonem”.

### Nowe Urbino w lipcu

W lipcu nadejść ma pierwsza partia „unijnych autobusów” – 10 przegubowych i 4 standardowe. Jeden z nich – jeszcze jako „własność producenta” był wystawiony na ul. Fredry w dniu 30 czerwca – podczas uroczystej gali z okazji 130-lecia MPK, zorganizowanej w Teatrze Wielkim. Nowe Urbino 12 pojechało także w paradzie w dniu 27 czerwca.

## ZTM I KOMUNIKACJA PODMIEJSKA

### Z ZTM do Żernik

Od 4 maja w dni robocze trzy kursy linii 53 są wydłużone do wsi Żerniki. Kierowcy zgłaszają utrudniony wyjazd w lewo w kierunku wsi (manewr utrudnia azyt zabudowany na poprzecznej drodze) oraz napięty rozkład jazdy. Pętla w Żernikach jest bardzo klimatyczna, a archaiczna wiata była dotąd wykorzystywana przez PKS.

### Kanarków nie przybywa

Wciąż nie podjęto decyzji o zwiększeniu liczby osób kontrolujących bilety w sieci ZTM. Od czasu wprowadzenia stref A+B+C mają oni większy zakres działań, gdyż nacisk kładziony jest również na przedmieścia i strefy podmiejskie, gdzie zachodzi ciągła potrzeba edukacji społeczeństwa i prostowania jego przyzwyczajęń komunikacyjnych. W miarę włączania się kolejnych linii do sieci ZTM, taki obrót wydarzeń sprawi, że współczynnik kontrolerów na kilometr linii komunikacyjnej będzie systematycznie spadać.

### Środa zleca

Przetarg na obsługę średnich linii szkolnych ogłosił Urząd Miasta w Środzie Wlkp.: „Urząd Miejski w Środzie Wlkp. informuje o ogłoszeniu przetargu na przewóz osób na trasach: Kórnik – Środa Wielkopolska (przez Słupię Wielką) i Środa Wielkopolska – Jarosławiec – Kijewo – Nadziejewo. Autobus na trasie nr 1: Kórnik – Środa Wielkopolska (przez Słupię Wielką) kursuje 4 x dziennie od poniedziałku do piątku w okresie od 01.09.2010 r. do

30.06.2011 r. Długość trasy nr 1 wynosi ok. 17 km. Autobus na trasie nr 2: Środa Wielkopolska – Jarosławiec – Kijewo – Nadziejewo kursuje 2 x dziennie od poniedziałku do piątku w okresie od 01.07.2010 r. do 30.06.2011 r. Długość trasy nr 2 wynosi ok. 13 km.”

Przewoźnik na tych trasach nie ulegnie zmianie – oferta złożona przez Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe „KOMBUS” Spółka z o.o. z Kórniką była... jedyną. Zaoferowana cena to 4,69 zł brutto za 1 wozokm. Wybrana oferta otrzymała największą ilość punktów (bo inaczej być nie mogło) oraz spełniała wszystkie wymogi zamawiającego określone w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

### 718 i 719 w sieci ZTM

Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu ogłosił w dniu 21 maja przetarg na „Świadczenie usługi przewozu regularnego na liniach autobusowych nr 718 i 719”. W przybliżeniu obejmuje to trasę dzisiejszej, dwuwariantowej linii 108. Linia nr 718 kursować ma w relacji: Poznań Ogrody – Skórzewo – Dąbrowa – Dąbrówka – Pałędzie – Dopiewiec – Dopiewo – Lisówki, a linia 719: Poznań Ogrody – Skórzewo – Dąbrowa – Zakrzewo – Dąbrówka – Pałędzie – Dopiewiec – Dopiewo – Lisówki. Do jej obsługi przewoźnik wykorzystywać ma trzy autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe (z niską podłogą od drzwi przednich do tylnej krawędzi drzwi drugich), o długości co najmniej 12m i pojemności co najmniej 90 pasażerów. Wykonawca dysponować powinien także czwartym pojazdem, rezerwowym. Umowa obowiązywać ma od 1 lipca do 31 grudnia 2010. W przetargu wystartowało dwóch przewoźników: Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o. z siedzibą w Komornikach i SED-BAZ Sp. z o.o. z Czeladzi. Lokalny przewoźnik z ceną 623.735,10 zł brutto uzyskał maksymalną liczbę punktów, konkurent był bowiem prawie o 100 tys. zł droższy. Na podstawie ustalonego kryterium oceny ofert, uwzględniającego wyłącznie cenę brutto, wybrano ofertę ZUK-u.

W dniu 1 lipca wystartowało sześć nowych linii podmiejskich w ramach ZTM: 527, 602, 603, 651, 718/719. Jednocześnie likwidacji uległy linie 101, 107 i 621. Próbę usystematyzowania i dokładnego opisanie aktualnej sieci komunikacji podmiejskiej (z naciskiem na wciąż rozszerzane strefy taryfowe ZTM) podejmiemy w jednym z najbliższych wydań Przystanku.

### ZUK na zakupach

ZUK Komorniki ogłosił przetarg na dostawę 4 używanych, maksymalnie sześciolletnich, niskopodłogowych autobusów 12-metrowych. Związany jest on z planowanym wejściem do obsługi linii ZTM Poznań (dziś już wiemy, że ZUK obsługiwać będzie linie 718 i 719). Szefostwo firmy obrało kierunek północny i rzekomo w Szwecji poszukuje pięciolletnich MAN-ów.

## OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

### MPK udziela ulg

W dniu 8 maja trzy kursy linii 107 zostały wydłużone z Kamionek do Daszewic, w związku z przewozem dzieci z Fundacji Burego Misia. Szczytny to cel, w związku z tym od lat przewóz dzieci w ramach tej akcji był darmowy. Od pewnego czasu jednak zmieniły się zasady dotyczące przyznawania ulg i zwolnień, a także

rozliczania z biletów (w tym wolnej jazdy), zwłaszcza w związku z powstaniem ZTM. Ten fakt umknął załodze empekowskiego działu NR, który w swym obwieszczeniu samodzielnie przyznał dzieciom przejazd bezpłatny. Zapewne z przyzwyczajenia...



### Rowerem do figurki

Droga rowerowa wzdłuż ul. Starołęckiej (od autostrady do figurki na Starołęce Wielkiej) powstaje w oczach. Po tymczasowym przesunięciu przystanku Czernichowska nż, przyszedł czas także na Tarnobrzeską.



### Kamera i sygnalizator na Ogradach

Nowoczesność w domu i w zagrodzie – odcinek kolejny. Tym razem pętla Ogrody dorobiła się kamery pokazującej dyżurnemu stan ulicy Dąbrowskiego wraz z nadjeżdżającymi pojazdami. Kamera zawisła na słupie przy wjeździe na pętlę, tuż nad nowym sygnalizatorem. Powtarzacz pokazuje wjazd, czerwone i romb. Romb oznacza, że należy wjechać na trzeci tor. Czerwone oznacza żeby nie wjeżdżać, bo na pętli mogą być manewry, cofanie itp. Wjazdu się zasadniczo nie pali – wygaszony znaczy jechać. Obecnie jest to pionowa biała kreska, ale przez pewien czas było to światło zwykle zielone, co nieco dezorientowało kierowców puszek ustawionych przed skrzyżowaniem.



### Napawanie kwadratowych łuków

Wymieniane około 1999 roku szyny na łukach w centrum miasta i na Wildzie dziś wołają o pomstę do nieba. Dość powiedzieć, że to właśnie w miejscu wyboczenia (wypchniętego spawu zewnętrznej szyny poza oficjalny rozstaw toru) nastąpiło tragiczne w skutkach wykolejenie wagonu 3G 808 na ul. 28 Czerwca 1956 r. MPK zabrało się w tym roku za napawanie i wymianę feralnych odcinków, ale zaczęło od Marcinkowskiego (ostatni tydzień kwietnia i drugi tydzień maja – nocami; N21 przez Fredry do Gwarnej). W planach na wakacje jest jeszcze zamknięcie Strzeleckiej (przejazd przez Garbary i Krakowską oraz łuki na pl. Wiosny Ludów) i Podgórną (sam wjazd w Marcinkowskiego), a także Dębca (rejon wiaduktów kolejowych) i Wildy (łuki między rynkiem a Kosińskiego).



### Suchy Nocny Las

Od dnia 8 maja skróceniu uległa autobusowa linia nocna 900 (dawna linia N). Autobus tej linii będzie kursował wyłącznie w soboty i niedziele na trasie: Chłudowo – Zielątkowo – Gołęczewo – Złotkowo – Złotniki AR – Osiedle Grzybowe /pętla autobusowa/ – Suchy Las /Obornicka/ – Os. Marysieńki – Stróżyńskiego – Dworzec Os. J. III Sobieskiego. /stanowisko 1/. Powrót tą samą trasą. Autobus nie dojeżdża zatem do Biedruska, a w ciągu tygodnia realizowana jest niebotyczna ilość czterech kursów: o 1:20 z Chłudowa i o 2:20 z Sobieskiego.



### Termalna Maltanka

Trwa dyskusja na temat obsługi Term Maltańskich kolejką wąskotorową. W grę wchodzi budowa nowego peronu (blisko mijanki Balbinka – około 200 metrów) lub przesunięcie całej mijanki. Budowa term trwać będzie jeszcze 15 miesięcy, więc na ustalenia pozostało nieco czasu.



### Skrócone 58

Dnia 12 maja br. (środa) w związku z prowadzeniem prac związanych z układaniem nowej nawierzchni asfaltobetonowej na pętli Sypniewo, w godzinach 8.30 –

15.00 skróceniu uległa trasa autobusu linii 58. Od kursu 58/3 o godz. 8.03 ze Starołęki autobusy zawracały na starej pętli zlokalizowanej przy obecnym przystanku autobusowym Piotrowo (przedostatni przystanek na trasie).



### Sieciowcy w ciągłym ruchu

Wydział T-2 ma sformułowane na bieżący rok następujące działania operacyjne:

- Teren miasta – wymiana około 15 sztuk skorodowanych słupów trakcyjnych, wraz ze zmianą lokalizacji w przypadku położenia na prywatnych działkach, m.in.: Wołyńska, Spadzista / Górna Wilda, Hetmańska / Reymonta, 27 Grudnia;
- Teren miasta – wymiana około 15 sztuk podwieszonych do budynków na słupy trakcyjne, m.in.: 28 Czerwca od Hetmańskiej do Langiewicza, Dąbrowskiego / Mickiewicza, Górna Wilda 86, Górna Wilda / Różana;
- Teren miasta – czyszczenie i malowanie 200 szt. słupów trakcyjnych;
- Wymiana 50 szt. skorodowanych poprzeczek;
- Wymiana zużytych drutów jezdnych na łukach i rozjazdach.

Część zadań została już wykonana, m.in. malowanie słupów między Śródką a Katedrą.



### Zmiany na Gołęczynie i Hetmańskiej

Od dnia 24 maja do początku czerwca (planowo: do piątku 4 czerwca) prowadzono prace związane z przebudową zatoki autobusowej na ul. Gołęcińskiej. Z tego powodu przeniesiono przystanek Gołęcińska w kierunku os. Literackiego / Kiekrza o około 30 metrów do przodu. Od 19 maja natomiast remontowano zatokę autobusową przystanku Hetmańska / Wiadukt na ul. Droga Dębińska w kierunku os. Dębina.



### Juwenalia z dodatkiem

Pod znakiem solarisa obsługującego linie nocne upłynęły tegoroczne Juwenalia. W związku z imprezami studenckimi, w dniach 20-23 maja uruchomiono linię dodatkową, na trasie: rondo Kaponiera – Roosevelta – Pułaskiego – Przepadek – al. Niepodległości – Św. Marcin – rondo Kaponiera, z przystankami: Rondo Kaponiera (ten sam co dla linii 78, 234, 235, 236, 237, 246), Most Teatralny, Wielkopolska, Przepadek, Polonez, Libelta, Zamek. Przez pierwsze trzy dni linia kursowała od 22.00 do 4.00 z częstotliwością 15 minut, dnia czwartego (i nocy czwartej) – o godzinę krócej. Jednocześnie na piątkowskie linie nocne (234, 235) zadysponowano tabor przegubowy. Przystankowi statystycy zanotowali m.in.: w nocy z 20 na 21 maja: 1801 na linii 235/1 i 1810 na linii 235/2, a na dodatku juwenaliowym: 1806, 1808; w nocy z 21 na 22 maja: 1801 na 231/1, 1807 na 231/2, 1809 na 232/1, 1802 na 235/2, a na dodatku: 1805 i 1806. Juwenalia upłynęły zatem pod znakiem sporej ilości przegubowych solarisów na liniach nocnych.



### Skrócone 55 w strefie A

W związku z budową kolektora deszczowego w Swarzędzu (na ul. Szumana), w okresie od 1 czerwca (planowo do 31 lipca) skrócono trasę linii autobusowej nr 55. Autobusy tej linii kończyć będą bieg na pętli Nowa Wieś Poznańska przy ul. Żywieckiej w Poznaniu. Powoduje to zmniejszenie uruchomienia w dni robocze – o jedną brygadę. Tym samym linia 55 znalazła się w

całości w strefie taryfowej A. Z drugiej strony – koniec trasy „w lesie” skutkuje tym, że z końcowego fragmentu trasy korzystają przede wszystkim i tak pasażerowie ze Swarzędza, zwykle posiadacze sieciówek A+B. Gdyby zatem linia miała pełnić wyłącznie rolę „miejskiej”, powinna być skrócona aż do ul. Darzyborskiej.



### Zmiany rowerowe

W związku z wyścigiem kolarskim zaplanowanym na 22 maja, w godzinach 13.30-17.30 zaplanowano zmianę trasy autobusu linii 86. W czasie wyścigu autobusy pojechały trasą: OGRODY – ... - Dąbrowskiego – droga serwisowa wzdłuż ul. Dąbrowskiego (tzw. dawna Dąbrowskiego od wiaduktu na Smochowicach) – Leśnowolska – Sianowska – Słupska – Dąbrowskiego – ... – KIEKRZ (powrót: przez Słuską, Dąbrowskiego).



### Tramwaj na Ratajczaka?

Druga połowa maja i początek czerwca upłynęły pod znakiem silnej kampanii medialnej na rzecz wprowadzenia tramwaju na ul. Ratajczaka. Korzyści ma być wiele – od ożywienia tej części śródmieścia, aż po skrócenie czasu dojazdu do centrum dla mieszkańców Wildy.



### Nowy wiadukt nad Gnieźniąską...

... oznacza konieczność zamknięcia dla ruchu ulicy, którą przebiega m.in. trasa autobusów linii 73. Z tego powodu od 28 maja (piątek, godz. 18.00) do 31 maja (poniedziałek, godz. 2.00) zmieniono trasę autobusów MPK. Począwszy od kursu 73/2 o godz. 17.43 z dworca Śródką, oraz kursu 73/2 o godz. 18:10 z Janikowa autobusy skierowane zostały trasą objazdową: ŚRÓDKA DWORZEC – po trasie – ... – Główna – Gdyńska – Bałtycka – ... – dalej po swojej trasie – ... – BOGUCIN / JANIKOWO



### Tłumy na Gajowej

W ramach „przechadzek po Poznaniu Traktem Królewsko – Cesarskim”, w niedzielę 23 maja zorganizowano wycieczkę po Jeżycach. Punktem kulminacyjnym było zwiedzanie zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. O zajezdni opowiadali przedstawiciel MPK i przedstawiciel KMPS. Możliwość wejścia na teren zajezdni sprawiła, że przed zabytkową halą zgromadziły się prawdziwe tłumy. Wycieczka była jedną z propozycji w ramach cyklu bezpłatnych wycieczek z przewodnikiem po Poznaniu.



### Boże Ciało ze zmianami

Z okazji Bożego Ciała w dniu 3 czerwca na trasy nie wyjechały autobusy linii 50, zmiany objęły także linię 98 (brak wjazdów pod kampus), 80 (skrócenie do pętli Rudnicze) i 52 oraz A (skrócenie do przystanku os. Rusa / Szpital). Komunikacja miejska funkcjonowała według świątecznego rozkładu jazdy. W piątek 4 czerwca dominował rozkład sobotni – z wyjątkiem linii 101, 107 i 621, kursujących według rozkładu dnia roboczego.



### Imprezowo na Torze Poznań

Tegoroczna edycja Global Gathering odbiła się w mieście szerokim echem zarówno w przenośni, jak i dosłownie – z powodu licznych skarg na hałas przez nią spowodowany. Z atrakcji komunikacyjnych w dniu 5.06 uruchomiono dodatkową linię dowozową, a w dniu 6.06 – odwozową. Na trasie Dworzec Główny PKP – Dworcowa – Bukowska – Tor Poznań kursowały cztery brygady – pierwsza i czwarta obsługiwane przez A-1, a druga i trzecia – przez A-3. Autobusy zatrzymywały się na wybranych przystankach: Dworzec Główny PKP,

Bałtyk, Szylinga, Grodziska, Swoboda, Tor Poznań. Kursy realizowano od 14.00 w sobotę do 7.00 w niedzielę. Na linii zasadniczo kursowały 1833 i 1816, a ponadto MAN-y Lion's City (widziano 1130 i 1131). Na linii pojawiła się także rezerwa z Dworca Głównego w postaci neoplana N4020, a także rezerwa z zajezdni Kacza pod postacią MAN-a NG313 1227.



### Nocki objazdami

W okresie od 24 maja do 2 czerwca zmienionymi trasami kursowały tramwaje linii N21. Spowodowane to było pracami przy sieci trakcyjnej w rejonie węzła Okraglak. N21 pojechał trasą: OS. SOBIESKIEGO – PST – Roosevelta – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – RONDO KAPONIERA – Roosevelta – PST – OS. SOBIESKIEGO. Przy okazji przetarto nieużywane łuki na węzłach Most Teatralny i Rynek Jeżycki. W czasie roz- i załadunków prowadzonych na ul. Zwierzynieckiej, N21 kursował do Towarowej.



### Błądzący przystanek Polonez

W związku z remontem nawierzchni prawego pasa al. Niepodległości, na odcinku pomiędzy ul. Przepadek a ul. Nowowiejskiego, przystanek Polonez w kierunku centrum w dniach 25-28 maja przenoszony był z miejsca na miejsce – zgodnie z tym, gdzie akurat prowadzono wymianę nawierzchni. Mobilny przystanek – to się nazywa elastyczność przewoźnika!



### Powodziowe objazdy

Poznań należy do grupy miast dobrze przygotowanych do walki z powodzią. Przebieg dwóch fal kulminacyjnych oznaczało zatem stosunkowo nieduże utrudnienia w kursowaniu komunikacji miejskiej, trochę większe – w komunikacji podmiejskiej. W dniu 28 maja od godz. 16.30 zmianie uległa trasa linii 101. Przez teren Puszczykowa linia w obu kierunkach kursowała ulicami: Poznańską, Wysoką, Podgórną i dalej Poznańską – wskutek zamknięcia drogi z Łęczycy do dworca w Puszczykowie. Droga była podmywana wodą, co groziło jej zapadnięciem. Utrudnienia spowodował wysoki stan dopływu Warty – rzeki Wirynki. Ponadto od 29 maja od godz. 19.30, z uwagi na zagrożenie powodziowe, objazdem skierowano w obu kierunkach autobusy linii 76. Pojazdy kursowały po trasie: os. Dębina – ... – Dolna Wilda – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Strzelecka – ... – Dworzec os. Sobieskiego. Zamknięta została ul. Droga Dębińska na odcinku od Dolnej Wildy do ul. o. Mariana Żelazka. 31 maja od godz. 17.40 na stałą trasę wróciły autobusy w kierunku Dębiny, w kierunku os. Sobieskiego wciąż kursowały po trasie zmienionej.



### Nowe rozjazdy na Traugutta

W ostatni majowy weekend przeprowadzono wymianę rozjazdów na węźle Traugutta. Wymieniano zwrotnicę najazdową i zjazdową od strony ul. Rolnej, zamykając dla ruchu odcinek od ul. 28 Czerwca 1956 do ronda Starołęka. Objazdami pokierowano tramwaje linii 1 i 7 – przez Górna Wildę i Królowej Jadwigi. Osiemnastkę skrócono do Dębca. Na wyłączonym z ruchu odcinku uruchomiono zastępczą komunikację autobusową, po trasie: RONDO STAROŁĘKA – Hetmańska – 28 Czerwca 1956 – Pamiątkowa – Rolna – Hetmańska – RONDO STAROŁĘKA. W związku ze skróceniem trasy linii 18 i jednoczesnym wydłużeniem trasy linii 1, dodatkową brygadę jedynki przydzielono wydziałowi S-2. Jako 1/7 w sobotę widziano wóz 806, później podmieniony na 810. Rezerwę z Ogrodów przerzucono na Miłostowy – na

wypadek ewentualnych opóźnień na trasie jedyńki. Cisze sobotniego wieczoru przerwał meldunek CNR o motorniczym, który zjazdową dwunastką (typ: Combino) „wpakował się” na zamknięty odcinek torowiska. Przeskoczenie *helmuta* torowców (tradycyjnie: 2603) nie było możliwe, konieczne stało się zatem wycofanie siemensa aż do ronda Starołęka.



### Skrótem przez Gwarną

Nietypowe utrudnienia napotkali pasażerowie na liniach 8 i 13 w dniu 24 maja. Wczesnym popołudniem doszło do pęknięcia iglicy zwrotnicy tramwajowej przy moście Teatralnym – na lewoskręcie z mostu w stronę ronda Kaponiera. Z tego powodu konieczne stało się zablokowanie zwrotnicy klinami i skierowanie tramwajów na trasy objazdowe. Początkowo 8 i 13 pojechały przez rynek Jeżycki – objazd okazał się jednak wysoce nieefektywny i tramwaje skierowano przez ul. Gwarną. Zwrotnicę naprawiono w nocy.



### Przybyszewskiego z objazdem

Od dnia 29 maja (według pierwotnej wersji) czyli 4 czerwca (w praktyce), przez okres dwóch miesięcy prowadzone będą prace związane z modernizacją ul. Przybyszewskiego na odcinku od Bukowskiej do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Utrudnienia dla pasażerów linii 7 są minimalne (ograniczenie prędkości na wysokości ul. Marcelesińskiej), zmiany objęły jednak trasy autobusów linii 69 i 93. W obu kierunkach inaczej jadą autobusy linii 69 – z os. Łokietka przez Bukowską i Grochowską do os. Kopernika. Przez Bukowską i Grochowską jadą także autobusy linii 93 – w kierunku Górczyna (powrót: po stałej trasie). Zastosowano ciekawą organizację ruchu – jedną nitkę jezdni zamknięto, na drugiej prowadzony jest ruch „tradycyjnie”, w jednym kierunku. Powoduje to ponadprzeciętne zamieszanie przy Bukowskiej. Kierowcy jadący od węzła Żeromskiego zmuszeni są do skrętu w Bukowską w prawo lub w lewo. Istniejący cykl świateł powoduje, że lewoskręt jest blokowany przez samochody jadące z przeciwka „na wprost”. Warto zwrócić uwagę na zaktualizowane dane w KWSR. Kierowcy logują się do systemu jako linie 169 lub 193, a efektem jest m.in. rotacyjne pojawianie się na wyświetlaczach numeru linii z nazwą końcówki i komunikatu „zmiana trasy”.



### Ciężkie życie pasażerów 69

Objazd na ul. Przybyszewskiego nie jest jedynym na trasie linii 69. Od dnia 26 czerwca zmienioną trasą kursują autobusy linii 69 i 234 – z powodu prac przy instalacji wodno-kanalizacyjnej, prowadzonych w rejonie ul. Pułaskiego. Dla samochodów zamknięto odcinek od ul. Przepadek do ul. Wielkopolskiej. Autobusy w obu kierunkach skierowano objazdem przez ul. Przepadek, al. Niepodległości i ul. Nowowiejskiego. Tramwaje kursują bez utrudnień. Objazdem kursuje także sucholeska linia 907.



### Fabryka Samochodów – nieczynny

W związku z pracami dotyczącymi wyburzenia wiaduktu na węzle Antoninek, czasowo wyłączony został przystanek Fabryka Samochodów w kierunku Śródki.



### Zmiany na 62 i 96

Od 8 do 11 czerwca prowadzono prace kanalizacyjne na ul. Ostrowskiej. W efekcie objazdem skierowano

autobusy linii 62 i 96. Linia nr 62 kursowała po trasie: RATAJE DWORZEC - ... Ostrowska – Rodawska - Skibowa – Szczepankowo – Ługańska - ... - RATAJE DWORZEC; linia nr 96: RATAJE DWORZEC - ... - Ługańska – Szczepankowo – Skibowa – Rodawska – Ostrowska - ... - RATAJE DWORZEC.



### Kolejne zmiany na 76

W związku z remontem nawierzchni na ul. Droga Dębińska, objazdem skierowano autobusy linii 76. Autobusy (od 14 czerwca do 10 lipca) w obu kierunkach kursują objazdem ul.: o. Mariana Żelazka i Dolną Wildą.



### Kosmetyka torowa na AWF

W ramach drobnych usprawnień wymienione zostały szyny na przystanku AWF, w kierunku Półwiejskiej. W tym miejscu były one szczególnie zużyte, przez tramwaje hamujące przy wjeździe na przystanek, a następnie gwałtownie rozpędzające się przed izolatorem sekcyjnym. Na starych podkładach zamontowano nowe szyny, wcześniej wymieniając także zwrotnicę zjazdową na przystanku AWF kierunku Półwiejska.



### Nowe przystanki na Ściegiennego i 28 czerwca 1956

Od dnia 16 czerwca 2010 (środa, godz. 9.00) uruchomiony został dodatkowy przystanek na ul. Ściegiennego – pod nazwą „Częstochowska n/ż” (na wysokości kościoła na Górczynie, tylko w kierunku Dworca Górczyn). Zatrzymują się tutaj (na żądanie) autobusy linii nr: 50, 63, 82, 93 i 252.

Dodatkowo, z dniem 1 lipca uruchomiono nowy przystanek dla linii 243, pod nazwą „Wspólna n/ż” – do pary z już istniejącym przystankiem linii 71 (acz dotąd nieuwzględnionym w rozkładzie jazdy linii 243) w stronę Dębiny (przy „Szogunie”). Przystanek Wspólna przy pomniku Borsiga pozostanie w użyciu. Nowy przystanek Wspólna n/ż powstał z inicjatywy rady osiedla, gdyż „nowe autobusy już tak nie hałasują i przystanek może być z powrotem bliżej domów”. Do tej pory między przystankiem Wspólna a poprzednim przy wiadukcie kolejowym autobus pokonywał prawie 1500 metrów, przejeżdżając na biegu w obie strony cały kompleks zabudowań w rejonie ul. Rolnej i Tokarskiej.



### Prace na ul. Perzyckiej

Od 17 czerwca prowadzone były prace na ul. Perzyckiej. W związku z tym autobusy linii nr 48 i 242 skierowane zostały na trasę objazdową, z ul. Bukowskiej ulicami Odrzycką i Ławica do Perzyckiej. Ruch na ul. Perzyckiej przywrócony został 28 czerwca ok. godziny 14.30.

## PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań  
ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań  
EMAIL REDAKCJI: [przystanek.kmps@interia.pl](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)

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

KOREKTA: Kamila Gielniak, Tomasz Gieżyński  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKLAD: 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.