

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 18 (18)
24 września 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Bieruń Stary (autobus).** W związku z wyłączeniem z ruchu fragmentu ul. Oświęcimskiej i Krakowskiej w Bieruniu Starym, od 14.09. do odwołania linie **931 i 995** kursują objazdem ul. Turyńska i Chemików omijając przystanek Tychy FSM II.

■ **Bieruń, Zabrze (autobus).** Firma Meteor Jaworzno nadal zaskakuje nowościami – na liniach zaobserwować można cztery kolejne jelicze 120M (o pierwszym z nich – nr 821 wspominaliśmy w *Przystanku* nr 16). Są to: 818 (ex-Transgór Zabrze, jeździ w Tychach), 819 (ex-Elektrownia Jaworzno, jest w kremowo-wiśniowym malowaniu i można go spotkać w Bytomiu), 820 (również ex-Elektrownia Jaworzno, pomalowany w oryginalne kremowo-czerwone barwy i również widziany w Bytomiu) oraz 822 (także ex-Elektrownia Jaworzno, pomalowany w barwy zakładowe kursuje na linii **E-1**). Prawdopodobnie awarii uległ jeden z trzech solarisów U15, gdyż na linii **850** przez kilka dni spotkać można było rezerwowego ikarusa 280.26-854. Ponadto od kilku dni na linii **92** zamiast solarisa U12-808 (MPK Radom nr 857) pojawia się U12-880 w barwach czerwono-pomarańczowo-białych (testowy autobus solarisa). Na koniec należy jeszcze wspomnieć o widzianym na liniach **14 i 20** jeliczu M11-804 w barwach identycznych, jakie posiada PKM Jaworzno. Numeracja wskazuje na pojazd rezerwowo albo testowy.

■ **Chorzów (tramwaj).** 14.09. na Stadionie Śląskim w Chorzowie odbyły się zawody o Grand Prix Europy na Żużlu. Z okazji imprezy uruchomiono 10 pociągów specjalnych (wszystkie obsługiwane składami 2x105N), które dowoziły i odwoziły kibiców na trasach ze Stadionu Śląskiego do Katowic i Bytomia. Ponadto, wszystkie pociągi linii **6, 11 i 41**, a było ich łącznie 18, obsługiwane były również składami 2x105N. Dodatkowo autobusy linii przyspieszonych **820, 830 i 840** zatrzymywały się na przystanku Chorzów Stadion AKS, a linia **830** została dodatkowo wzmocniona zamianą krótkich jeliczy na przegubowe ikarusy.

■ **Gdańsk (autobus).** Na żyletki, do piachu, albo do Wiecznej Zajezdni wybiera się 7 autobusów – są to IK280: 2278, 2280, 2282; IK260: 2354, 2345 i M11: 2426, 2438.

■ **Gdańsk (SKM).** Skejci precz! EN57 w nowym żółto-niebieskim malowaniu, według mody EN71, jeżdżą: EN57-764, 768, 769 i 1120. Oprócz tego, wszystkie EN71 (bez odstawionego 045) mają piórka kremowo-niebieskie. Od pewnego czasu nowa świecka tradycja każe malować numery jednostek między reflektorami zamiast nad szybami czołowy-

mi. EW60 czeka na remont (i jeszcze poczeka...), a na osłode zespoły serii EW58 nadal kursują, także w soboty i dni świąteczne.

■ **Gdańsk (tramwaj).** 30.08. o godzinie 17:30 na Węzle Kliniczna miał miejsce dość poważny wypadek. Jadący w kierunku Zaspy tramwaj linii **38** (skład 1305+1306) uderzył przodem w bok skręcającego w stronę Nowego Portu składu linii **4** (1329+1330). Spowodowało to utrudnienia w komunikacji w tamtym rejonie. Wprowadzono autobusową komunikację zastępczą. Usuwanie szkód trwało około 30–40 minut. Dźwig ustawił 1329 z powrotem na tory. Później podłączono do niego rozbitą, ale nadającą się do jazdy 1305, który odholował go do zajezdni Nowy Port. Zniszczenia wagonów 1305 i 1329 są dość poważne. 1305 ma rozbitą całą przód, a 1329 strzaskany bok. Tym bardziej szkoda 1329, ponieważ w czerwcu przeszedł NS w Zajezdni Wrzeszcz i niedawno dopiero przeszedł do Nowego Portu. Nieciekawie zaczął życie w nowej zajezdni...

■ **Gdańsk (tramwaj).** Naprawę bieżącą przechodzą wagony 105Na 1364+1365+1366, zaś naprawę główną z przebudową na 105Na – dykiaki 1269+1270, ponadto wagony 1329 i 1305 są w naprawie awaryjnej – po bocznym zderzeniu na węzle Kliniczna.

■ **GOP (autobus).** Od 1.09. KZK GOP wprowadził następujące zmiany w komunikacji autobusowej. Zawieszono zostały linie **15** (Bytom – Zabrze) i **240** (Zabrze – Gliwice – Os. Waryńskiego), a w zamian uruchomiona została linia **280** na 30-kilometrowej trasie Bytom Dworzec PKP – Biskupice – Zabrze – Gliwice – Os. Waryńskiego – Gliwice Zakład Opla. Linia kursuje co 30 minut w godzinach szczytu i dość nieregularnie poza nim (60–180 minut), jest obsługiwana przez 6 wozów (z czego tylko dwa całodzienne; są to 2 przegubowce i 4 krótkie), które podstawia firma PKM Sp. z o.o. w Bytomiu. Uruchomiono linię minibusową **936** na trasie Ornowice Centrum – Chudów – Paniówki – Przystawice – Gierałtowie Kościół (z kursami wariantowymi do Bujakowa, Kopalni Budryk i Knurowa). W praktyce było to włączenie do sieci KZK GOP prywatnego „nyskarza”, który na takiej właśnie trasie prowadził przewozy. Linię obsługują dwa minibusy z częstotliwością nieregularną (od 20-minutowej do 120-minutowej), a pochodzą one z firmy Transport Osobowy S. i M. Dziekan w Gliwicach. Firma ta dostąpiła zaszczytu bycia obecnie trzydziestym przewoźnikiem jeżdżącym na zlecenie KZK GOP. Linie **67 i 97** zostały wydłużone o jeden przystanek – z dworca autobusowego komunikacji miejskiej Będzin Kościuszki jadą jeszcze do dworca

autobusowego PKS w Będzinie. Linia **84** w dwóch kursach wjeżdża pod Zakłady Koksownicze „Przyjaźń” w Dąbrowie Górniczej. Na linii **166** wprowadzono kurs wykonywany tylko w niedziele i święta, mający wspólne „aż” trzy przystanki z podstawową trasą linii – autobus z Chełma Śląskiego jeździ trasą linii **149** do pętli w Chełmie Małym. Obsługę szkolnej linii **101** (Chropaczów Wiślan – Piaśniki Szkoła Nr 1; dwa przystanki na całej trasie przejazdu) w tym roku szkolnym powierzono firmie PKM Sp. z o.o. w Bytomiu.

■ **GOP (tramwaj).** 1.09. zniesiono większość ograniczeń wakacyjnych na liniach **13, 23, 28 i 41bis**, pozostawiając tylko drugą solówkę na linii **9**. Dwie solówki na linii **40** zamienione zostały na składy 2x105N. Ponadto wydłużono godziny kursowania kultowej linii **38** – w dni robocze jeździ obecnie od 5 do 18 (wcześniej od 7 do 15).

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** W związku z przejazdem przez Gorzów wyścigu Tour de Pologne, 12.09. w godzinach 9:30–12:30 autobusy linii **104** toczyły się zmienioną trasą: Myśluborska, Al. Konstytucji 3 Maja, Estkowskiego, Wybickiego, Jagiełły, Walczaka, Czereśniowa, Piłsudskiego, Górczyńska, Okulickiego, Komendantów, Bora-Komorowskiego, Os. Ustronie. Także jeździły w przeciwnym kierunku.

■ **Gorzów Wlkp. (tramwaj).** Helmuty uderzają! MZK Gorzów rozwija czerwony chodnik – wkrótce nadejdą używane tramwaje z Kassel. Będą to tradycyjnie dwukierunkowe GT6.

■ **Katowice (tramwaj).** Z powodu prac przy kanalizacji i innych instalacjach podziemnych wykonywanych przy ul. Gliwickiej w Katowicach, od 15.09. wydłużony został o około 100 m odcinek jednotorowy – jego początek znajduje się teraz bliżej Placu Wolności. Wspomniany fragment ul. Gliwickiej ma być jeszcze w tym roku wyremontowany – odcinek jednotorowy dla tramwajów zniknie, ale, wbrew wcześniejszym przypuszczeniom, pozostanie nadal skrzyżowanie z nieużywaną bocznica kolejową prowadzącą do Huty Baildon.

■ **Kielce (autobus).** Działające na terenie MPK Kielce związki zawodowe skierowały w czwartek, 19.09. pismo do prezydenta Kielc, w którym wyrażają oburzenie działaniami władz miejskich wobec spółki. W 2001 roku zakład budżetowy, wtedy jeszcze MZK, odnotował straty w wysokości 1,2 mln zł. Zostały one spowodowane m.in. rozszerzeniem w 2001 roku ulg gminnych do 60% oraz kosztami likwidacji zakładu i przekształcenia go w spółkę. – Tymczasem teraz dowiadujemy się, że część tych kosztów ma zostać pokryta z tegorocznego funduszu socjalnego. Takie działania Zarządu Miasta

traktujemy jako cios wymierzony w załogę. Prezes MPK Kielce, Stanisław Nowak, potwierdził tę informację. Dodał także, iż wykorzystywanie funduszu socjalnego do pokrywania strat jest sprzeczne z prawem. Jeżeli strata zostanie pokryta z funduszu socjalnego, to zmniejszy się on o 350 tys. zł. Oburzenie załogi już widać. W czwartek KZ NSZZ „Solidarność” podjęła decyzję o rozpoczęciu akcji protestacyjnej. 23.09. dojdzie do spotkania załogi MPK z wiceprezydentem Kielce, Markiem Piotrowiczem.

■ **Kraków (autobus).** Od 14.09. zawieszono kursowanie linii **144** w związku z przebudową ul. Kosocickiej. MPK uruchomiło linię **133** na trasie Kosocicka II – Kurdwanów Pętla. Zmienił się również rozkład jazdy linii **444**. Autobusy kursują w szczycie średnio co 7–10 minut w dni robocze i średnio co 15 minut w dni wolne.

■ **Opole (autobus).** Najmłodsze dziecko MZK Opole, czyli linia **H**, już przeszło pierwszą operację plastyczną. W obu kierunkach linia zalicza teraz „wjazd kieszonowy” na pętlę przy ul. Głogowskiej. Krok ten należy ocenić pozytywnie, bowiem nie powoduje dużego wydłużenia czasu jazdy (około 2 minuty), w zamian oferując wygodny dojazd do biurowca, w którym mieści się m.in. Opolska Kasa Chorych.

■ **Orzesze (autobus).** W związku z wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na ul. św. Wawrzyńca, na okres około 3 miesięcy (począwszy od 15.09.), został wprowadzony objazd dla linii **69** i **655** jadących z Łazisk do Orzesza – kursują ul. Partyzancką i Bukowina. Ciekawostką na trasie objazdowej jest ponad 300-stopniowy skręt z ul. Partyzantów w Bukowinę i sama ul. Bukowina (o szerokości mniej więcej autobusu i do tego jeszcze dość bardzo kręta). Dlatego i na niej został wprowadzony częściowo ruch jednokierunkowy.

■ **Podpozańskie gminy (autobus).** Na testach w ZKP Suchy Las pomiędzy 1.09. a 15.09. pojawił się MAN SL202 znany skądinąd jako 08 w lubońskim Translubie. Ta ostatnia firma rozwija działalność jako pośrednik w obrocie używanymi autobusami i chce w ten sposób zachęcić przewoźników do zakupów. Rzeczono MANa spotkać można było przede wszystkim na liniach **05** i **07**. A jeśli już jesteśmy przy ZKP Suchy Las, to warto zauważyć, że autobusy tej firmy zobaczyć można też na północ od Chłudowa, ponieważ w roli gimbusa występuje jeden wóz zwożący dziatki z Gołębowa, Świerkówki i Wargowa do szkoły, a następnie pędzi do Biedruska, by włączyć się w objęg linii **08**.

■ **Radom (autobus).** 7 i 8 września na radomskim lotnisku na Sadkowie już po raz trzeci odbyły się pokazy lotnicze Air Show. Impreza, z roku na rok odwiedzana przez coraz większą liczbę widzów, jest dla komunikacji miejskiej w Radomiu jedną z większych operacji logistycznych. MZDiK tym razem postawił na sprawdzone rozwiązania i obsługę pokazów niewiele różniła się od zeszlortecznej. Różnice to: za zlikwidowaną linię **21BIS** kursowała linia **21**; po trasie dawnej linii **21** kursowała linia **P2**; linie **P1** i **P3** miały inne trasy. Linie te to linie specjalne mające za zadanie zbierać ludzi przyjeżdżających pociągami lub zostawiających samochody na wyznaczonych parkingach (bilety parkingowe uprawniały do bezpłatnego przejazdu autobusami z parkingu na lotnisko i z powrotem). Linię **5** obsługiwał ITS, resztę MPK:

- **P1** na trasie: Dworzec PKP, Beliny-Prażmowski, zawrót na rondzie Mikołajczyka, Beliny-Prażmowski, Poniatowski, Dow-

konta, al. Grzeczmarowski, al. Wojska Polskiego, Odrodzenia, Długojowska, Miedziana, Słowackiego, al. Grzeczmarowski, Dowkonta, Poniatowski, Beliny-Prażmowski, Dworzec PKP. Częstotliwość: 7.09. – co 16 minut, 8.09. – co 8 minut;

- **P2** na trasie: Jana Pawła II / Sandomierska, Jana Pawła II, al. Grzeczmarowski, al. Wojska Polskiego, Żółkiewskiego, Kozienna, Struga, Żwirki i Wigury, Kusocińskiego, Chrobrego, Mieszka I, Królowej Jadwigi, Osiedle Michałów. Częstotliwość: 7.09. – co 20 minut, 8.09. – co 10 minut;

- **P3** na trasie: Gołębiów / Zubrzyckiego I, Zubrzyckiego, Kozienna, al. Wojska Polskiego, zawrót na wiadukcie w ul. Lubelskiej, al. Wojska Polskiego, Kozienna, Zubrzyckiego, Gołębiów / Zubrzyckiego I. Częstotliwość: 7.09. i 8.09. – co 20 minut.

■ **Radom (autobus).** Remontowane są tory na linii kolejowej Radom – Warszawa, obecnie na odcinku Radom – Lesiów. Jest na nim jeden przejazd (w ciągu ul. Energetyków), którym kursują linie **18** i **L**. 19 i 25.09. w godzinach 9–16 obie linie jeździły objazdami. **18** z pętli Dworzec PKP pojechała ul. Struga, Kozienna, Potkańskiego, Nowa Wola Gołębiowska, Energetyków, Stara Wola Gołębiowska, Potkańskiego, Kozienna, Struga i dalej stałą trasą. Linię **L** wyznaczono objazd ul. Struga, Kozienna, Potkańskiego, Stara Wola Gołębiowska, Energetyków i dalej stałą trasą (w obu kierunkach).

■ **Radom (autobus).** Miasto remontuje kolejny odcinek ul. Kieleckiej (pomiędzy rondem przy Maratońskiej a Wolanowską). W związku z tym wprowadzono ruch jednokierunkowy na odcinku od ul. Wolanowskiej do Garbarskiej. Taka organizacja ruchu spowodowała, że od 20.09. trasy zmieniły linie **5**, **12** i **K**. Autobusy linii **5** w kierunku pętli Os. Gołębiów, **12** w kierunku pętli Wincentów i **K** w kierunku Dworca Linii Podmiejskich przez około dwa miesiące kursują ul. Kielecką, Garbarską, Planową, Główną i Kielecką. Na trasie objazdowej linie **5** i **12** zatrzymują się na tymczasowym przystanku Garbarska / Kielecka.

■ **Radom (autobus).** 21.09. w godzinach 10:30–14:30, z powodu odbywającego się wyścigu kolarskiego, zamknięto dla ruchu kołowego ul. Narutowicza, w związku z czym autobusy linii **2**, **5**, **23**, **27** i **F** musiały pojechać objazdem ul. Traugutta, Żeromskiego (w przeciwnym kierunku Wałowa, Lekarską, Tochtermana) i Reja. Należy zauważyć, że dla linii **2**, **5**, **23** i **F** był to chwilowy powrót na trasę, jaką jeździły do połowy lat 80. ubiegłego wieku.

■ **Radom (autobus).** 21.09. MZDiK zarządził definitywny koniec wakacji. Po zawieszeniu na początku września kursów linii **C** do Domaniowa, teraz przyszła kolej na linie dojeżdżające do drugiego podradomskiego zalewu w Siczkach. Od tego dnia linia **J** w dni powszednie poza godzinami szczytu oraz w dni wolne od kursować będzie rzadziej. Jednocześnie (to chyba jedna z niewielu dobrych informacji z Radomia) autobusy linii **26** między porannymi i popołudniowymi godzinami szczytu kursować będą częściej.

■ **Radom (autobus).** 23.09. życie straciła linia nocna **102**. Jej krótki żywot rozpoczął się 29.06. po długotrwałych staraniach radomskich miłośników jak i zwykłych pasażerów, którzy domagali się, aby w nocy na największe radomskie osiedla, Ustronie i Prędocinek, także można było dojechać autobusem. MZDiK bardzo długo opierał się przed utworzeniem linii, tradycyjnie tłumacząc się brakiem pie-

niędzy, ale w końcu uległ. **102** była nocnym wcieleciem linii **9** (MPK-owskie autobusy kursujące na jednej z brygad **9** przebierały się późnym wieczorem za **102**). Jeździła ul. Traugutta, Malczewskiego i Struga. Oficjalną przyczyną śmierci, podaną przez MZDiK, była niska frekwencja i pasażerowie, którzy jeździli bez biletów, jak również pasażerowie, z którymi kierowcy jak i kontrolerzy „...mieli trudności w komunikowaniu się”. „Względy ekonomiczne oraz postawa wielu pasażerów uniemożliwiają dalsze jej funkcjonowanie” – tyle wersja oficjalna. Nieoficjalnie to linia miała raczej marne szanse na przeżycie. Zabójcza była przede wszystkim jej częstota kursowania. **102** wykonywało raptem trzy kursy: dwa z Gołębowa na Prędocinek i jeden w odwrotnym kierunku kończąc kursowanie kilkanaście minut po godzinie 1. Informacje o jej utworzeniu pojawiły się w prasie, radio i telewizji jedynie na początku jej kursowania. Rozkłady nie były umieszczane w kasetonach, a naklejane bezpośrednio na wiatach, co sprawiło, że na większości przystanków zachowały się tylko kilka dni. Brak było informacji wewnątrz autobusów (choć w przypadku innych ogłoszeń MZDiK był w stanie umieścić po 3–4 naklejki informacyjne w każdym autobusie), co przy braku rozkładów na przystankach raczej nie dawało potencjalnym pasażerom szans ani na odkrycie tej linii, ani na ewentualne z niej skorzystanie. Czy jeszcze kiedyś w Radomiu będzie nocna komunikacja z prawdziwego zdarzenia? Przy obecnej polityce MZDiK-u prawdopodobnie przyjdzie na nią długo poczekać.

■ **Szczecin (autobus).** Od 17.09. na linii **107** pojawiły się „wtyczki”. Są to dwie brygady, które wykonują razem po 3 kursy w szczycie porannym i popołudniowym. Dodatkowe kursy wetknięto pomiędzy dotychczasowe, efektem czego jest rozchwiana częstotliwość kursowania od 5 do 11 minut. Widocznie tak jest dużo łatwiej, zamiast rozłożyć kursy równomiernie co 8–9 minut.

■ **Szczecin (sprostowanie).** W poprzednim numerze błędnie podaliśmy: „Natomiast po kilku miesięcznej przerwie, w godzinach szczytu powróciła na linię **3** jedna brygada, zwiększając częstotliwość do 25 minut.” W rzeczywistości chodziło nie o linię **3**, lecz o powrót trzeciej brygady na linię **73**. Przepraszamy.

■ **Szczecin (tramwaj).** Po kilkumiesięcznych rozmyślaniach nad rozbitym w wypadku wagonem 105N-710, zesłano go do macierzystej Zajezdni Pogodno w celu dokonania wyroku śmierci.

■ **Szczecin (tramwaj).** 20.09. historyczny Bremen nr 144 powrócił z Centralnych Warsztatów. Przez kilka miesięcy oczekiwał na wymianę przekładni. Nie udało się jednak znaleźć wykonawcy nietypowych kół zębatych. Wagon jeździ więc nadal ze starą przekładnią, wydającą z siebie charakterystyczne dźwięki.

■ **Świętochłowice (autobus, tramwaj).** Rozpoczyna się przebudowa fragmentu ul. Katowickiej i Bytomskiej w centrum Świętochłowic. Od 12.09. na trasę objazdową skierowane zostały autobusy linii **201** jadące w kierunku Bytomia: od ul. Katowickiej jadą ul. Szpitalną i Wyzwolenia aż do Bytomskiej. W dniach 21–23 września odbędzie się natomiast montaż rozjazdów torowych, gdyż od 24 września pociągi linii **7** i **17** kursować będą po jednym torze (z zabezpieczeniem sygnalizacją ręczną). W czasie prac torowych linia **7** kursować będzie na trasie Zawodzie Pętla – Chorzów Rynek oraz Łagiewniki Targowisko – Bytom Plac Sikor-

skiego, a linia **17** z Chezbia pojedzie do Bytomia Placu Sikorskiego. Na trasie z Łagiewnik do Chorzowa Batorego uruchomiona zostanie autobusowa komunikacja zastępcza.

■ **Tychy (autobus)**. W połowie września prototypowy (nr fabryczny 0001) jelic M181MB-214 z PKM Tychy został wreszcie naprawiony i po dwumiesięcznym postoju wrócił do ruchu. Tym samym znow wszystkie kursy linii **1** i **33** oznaczone w rozkładzie jako wykonywane autobusem przegubowym niskopodłogowym są takim autobusem obsługiwane.

■ **Tychy (autobus)**. Około 18.09. w PKM Tychy objawił się solaris U15-5122 z PKA Gdynia. Otrzymał numer 075, a cel jego przybycia to oczywiście jazdy testowe. Cudo to widziano uwracające na liniach **51** i **137**.

■ **Tychy (autobus)**. W związku z pracami drogowymi na skrzyżowaniu ul. Jaśkowskiej i Stoczniovców (budowa ronda), od dnia 10.09. od godziny 7:00 na okres około 3 miesięcy został zamknięty dla ruchu odcinek ul. Jaśkowskiej oraz odcinek ul. Stoczniovców (od modernizowanego skrzyżowania w kierunku ul. Legionów Polskich). W związku z ww. remontem wprowadzono następujące objazdy:

- linia **2** kursuje obecnie przez ul. Bielską, Stoczniovców, Legionów Polskich, Myśliwską i Borową;
- linia **51** kursuje obecnie przez ul. Sikorskiego, Bielską i Jaśkowską – analogicznie w kierunku przeciwnym;
- linia **254** kursuje obecnie ul. Harcerską i Borową;
- linia **291** w kierunku Dw. PKP kursuje obecnie ul. Stoczniovców, Legionów Polskich, Myśliwską, Borową;
- linia **Sz** (linia szkolna o kilku wariantach trasy; zmiany dotyczą tylko kursów przez osiedle L) kursuje obecnie ul. Jaśkowską, Bielską i Sikorskiego.

Trasy pozostałych linii kursujących ul. Jaśkowską i Stoczniovców pozostają na razie bez zmian. W przypadku, gdyby zaszła konieczność całkowitego zamknięcia skrzyżowania, MZK Tychy wprowadzi objazdy także dla innych linii autobusowych i trolejbusowych.

■ **Tychy (trolejbus)**. Na początek sprostowanie: w poprzednim numerze obwieściliśmy rychłe objawienie Trollino na nowej linii **E**. Tymczasem, będzie on przeznaczony tylko do obsługi linii **B**, przy której znajduje się Szpital Wojewódzki. Przepraszamy.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z zakończeniem remontu nawierzchni jezdni ul. Borowej od dnia 6.09. zostało przywrócone kursowanie linii **139**.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z zakończeniem robót na ul. Chełmżyńskiej, od dnia 19.09. dla linii **145**, a od nocy 19/20.09. – dla linii **605** zostały przywrócone stałe trasy kursowania. Jednocześnie dotychczasowa trasa objazdowa dla linii **327** (przebiegająca ul. Żołnierską oraz Marsa) została utrzymana jako stała. Linia **445** powróciła na swoją stałą trasę od dnia 23.09.

■ **Warszawa (autobus)**. 20 i 21.09. wyjechały z Warszawy do Bydgoszczy cztery autobusy MZA. Były to ikarusy 280-2422 i 9009 (szkoleniowy), Dennis Lance nr 6260 oraz ikarus 405-6454. Wszystkie one trafiły do bydgoskiego TMMB. Ponadto w dniu 17.09. do Muzeum Samochodów w Otrębusach pod Warszawą pojechał drugi „kny-

pek” nr 6451.

■ **Warszawa (autobus)**. W miejscowości Sobiekursk przy drodze nr 801 Warszawa-Puławy przy jednej z posesji odnaleziony został Ikarus 280 nr 2391 rodem z T-13 Stalowa. Co ciekawe, posiada on jeszcze warszawskie tablice rejestracyjne.

■ **Warszawa (autobus)**. Kilkanaście dni temu w al. Ujazdowskich w infanckim neoplanie 6851, podczas jazdy z prędkością około 40 km/h, urwało się lewe przednie koło. Autobus zarył o jezdnię i po chwili się zatrzymał. Jednak kierowcy zrobiło się jeszcze goręcej, gdy zauważył, że oderwane koło pędzi wprost na ludzi idących chodnikiem. Na szczęście (dla tych ludzi) w ostatniej chwili skręciło i uderzyło w jadący z naprzeciwka samochód. Jego kierowca został ranny. Uszkodzony autobus ściągnięto do zakładu ciężarówką marki Tatra.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z oddaniem do użytku Trasy Siekierkowskiej od dnia 23.09. zostały wprowadzone następujące zmiany. Na nowy most skierowano dwie linie: **143** i **301**. Oto jak wyglądają ich nowe trasy:

- linia **143**: Rembertów-AON – al. gen. Chruściela – Strażacka – Chełmżyńska – Marsa – Ostrobramska – Fieldorfa – Wał Miedzeszyński – Trasa Siekierkowska – al. Witosy – Sobieskiego – Św. Bonifacego – al. Sikorskiego – al. Wilanowska – Puławska – Metro Wilanowska (powrót bezpośrednio al. Wilanowska);
- linia **301**: Rakowiecka-Kościół – Rakowiecka (powrót: Rakowiecka – al. Niepodległości – Madalińskiego – Chodkiewicza) – Puławska – Goworka – Spacerowa – Gagarina – Czerniakowska – Trasa Siekierkowska – Wał Miedzeszyński – Fieldorfa – Meissnera – Bora-Komorowskiego – Umińskiego – Fieldorfa – Zamieniecka – Grochowska – rondo Wiatraczna – Wiatraczna (powrót Grochowska).

Poza tym nieznacznie zmieniono przebieg trasy linii **515**, którą wycofano z ul. Ostrobramskiej i skierowano ul. Płowiecką i Grochowską. Z dniem 23.09. ostatecznie zlikwidowano zawieszony linie **404** i **419**. Jednocześnie zmianie uległy nazwy zespołów przystankowych: Fieldorfa na Bora-Komorowskiego, Kosmatki na Most Siekierkowski oraz Fieldorfa-Wiśła na Fieldorfa. Uruchomiono także zupełnie nowe zespoły przystanków na Trasie Siekierkowskiej: Siekierki-Sanktuarium, Małe Siekierki oraz POD Czerniaków.

■ **Warszawa (autobus)**. Na wniosek Urzędu Gminy Warszawa-Białoleka, w celu zapewnienia dowozu dzieci do gimnazjum, od dnia 23.09. dwa kursy w dni powszednie (po jednym w szczycie porannym i popołudniowym) linii **304** zostały wycofane z pętli Brzeziny i skierowane z ul. Białoleckiej przez most do ul. Płochocińskiej i dalej ul. Płochocińską i Kobialka do pętli Olesin.

■ **Warszawa (autobus, metro)**. W związku z uroczystością oddania do użytku Trasy Siekierkowskiej, dnia 21.09. zostały uruchomione linie zwykle uzupełniające **201**, **203** oraz **204**, które kursowały na następujących trasach:

- linia **201**: Dw. Centralny – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – al. Jerolimskie – Bracka – (powrót: Nowy Świat – rondo de Gaulle’a – al. Jerolimskie – Emilii Plater) – pl. Trzech Krzyży – al. Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – al. Armii Ludowej – Czerniakowska – Bartycka – Gościńiec – Gwintowa – Siekierki-Sanktuarium;
- linia **203**: Wiatraczna – Grochowska – Zamie-

niecka – Fieldorfa – Wał Miedzeszyński – Most Siekierkowski;

- linia **204**: Most Siekierkowski – Wał Miedzeszyński – Most Łazienkowski – al. Armii Ludowej – al. Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – rondo de Gaulle’a – al. Jerolimskie – Emilii Plater – Dw. Centralny (linia jednokierunkowa – powrót autobusów jako „Przejazd Techniczny”).

Według wcześniejszych ustaleń autobusy linii **201** miały kursować w godzinach 12:30–23:00 z częstotliwością co około 15 minut, a autobusy linii **203** – w godzinach 13:00–22:30 także z częstotliwością co około 15 minut. Z kolei linia **204** miała jeździć tylko w godzinach 22:30–24:00 z częstotliwością zależną od frekwencji. Jednak zaplanowana częstotliwość sprawdziła się tylko do około godziny 19.00. Wówczas w autobusach linii dowozowych zaczął panować taki ścisk, że konieczne stało się ściągnięcie dodatkowych wozów. Do 5 planowych brygad na linii **201** obsługiwanych przez zajezdnie MZA Infancka i Chełmska dołączyły kilkanaście kolejnych, które włączyły się do ruchu po zakończeniu planowych kursów na innych liniach (m.in. na **116**, **189**, **131**, **167** i **180**). Dzięki temu na tej linii pojawiły się m.in. autobusy z zajezdni MZA Woronicza oraz prywatnego ajenta – firmy Connex. Podobna sytuacja miała miejsce na linii **203**, na której do planowych trzech brygad z zajezdni MZA Stalowa dołączyło około 7 wozów z innych zakładów. Na tę linię zawiązał solaris z firmy Connex nr A-053. O obsłudze linii **204** trudno coś powiedzieć, ponieważ skierowano na nią kilkanaście wozów, które przyjechały pod Most Siekierkowski po wykonaniu ostatniego planowego kursu na liniach stałych. Ostatecznie wszystkie trzy linie zakończyły kursowanie sporo po północy. W tym dniu także metro kursowało dłużej niż zwykle. Ostatni pociąg ze stacji Ratusz odjechał w kierunku Kabat o godzinie 0:30. Ciekawostką może być fakt, że pojawiły się w metrze „Przejazdy Techniczne” kursujące bez zatrzymania z Kabat do stacji Ratusz, mające na celu powrót z ludźmi dowiezionymi przez autobusy.

■ **Warszawa (impreza)**. 22.09. na terenie zajezdni Wola (i nie tylko) odbyły się obchody Dnia Transportu Publicznego zorganizowane przez SSKS przy współudziale KMKM-u oraz kilku firm. Zaprezentowano wiele wagonów historycznych oraz najnowszy tabor tramwajowy i autobusowy. Szerzej o tym w następnym numerze.

■ **Warszawa (metro)**. 20.09. w godzinach rannych na Stację Techniczno-Postojową metra na Kabatach dostarczone dwa nowe alstomowskie składy metra. Przyjechały one koleją. Trzy następne składy mają przybyć wkrótce.

■ **Warszawa (metro)**. 23.09. Urząd Zamówień Publicznych wydał zgodę na finansowanie II i III linii metra przy współudziale środków prywatnego inwestora strategicznego. Pozwoli to na rozpoczęcie prac projektowych (wkrótce zostanie wykonanych około 800 odwiertów próbnych) przy ww. liniach.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 19.08. na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II z al. Solidarności wymieniano łuki tramwajowe z kierunku Woli w stronę Mokotowa i Żoliborza. Ci ciekawe, panowie z Zakładu Torowo-Budowlanego nie dość, że „nie trafili” w miejsce styku nowych torów ze starymi (było kilka centymetrów różnicy!), to jeszcze na dodatek częściowo zalali ww. łuki asfaltem uniemożliwiając przejazd tramwajów! Zaniepokojonych uspokajamy – było to działanie celowe, mające uniemożliwić skręt tramwajów na niedokończonym torowisku.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi, w dniach 14 i 15.09. był wyłączony ruch tramwajowy na ul. Towarowej na odcinku od ronda Daszyńskiego do al. „Solidarności”. W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii: **12, 20, 22, 24, 29 i 32** kierowane były na trasy objazdowe (w obu kierunkach):

- linie **12, 20 i 24** od ronda Daszyńskiego – Proszą – Kasprzaka – Skierniewicką – Wolską – Młynarską i dalej bez zmian;

- linie **22 i 29** od ronda Daszyńskiego – Proszą – Kasprzaka – Skierniewicką – Wolską – al. Solidarności – Okopową i dalej stałymi trasami;

- linia **32** od skrzyżowania al. „Solidarności” / al. Jana Pawła II – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejską – Krzywickiego – Filtrową do pętli na pl. Narutowicza.

■ **Warszawa (tramwaj).** Do ruchu powrócił już żoliborski skład 13N 772+773, którego pierwszy wagon solidnie rozbił 5.09. mokatowskiego 13N-430. 430 oczekuje decyzji co do dalszych swoich losów (niewykluczone, że konieczna będzie podmiana pudeł, bo cały tył wagonu osiadł oraz praktycznie oderwał się od dachu).

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.09. o godzinie 9:03 na ul. Puławskiej (przy Odyńca) jadący w kierunku Piasków żoliborski skład 105Na 2004+2003 linii **35** uderzył w tył stojącego na przystanku mokatowskiego składu 105Nb 1380+1379 linii **4**. Na szczęście nikt nie został ranny. Jednak uszkodzenia wagonów 2004 oraz 1379 były dość poważne (odpowiednio rozbite przód i tył, połamane sprzęgi oraz powgniatane ramy podderzakowe). Po wypadku zatrzymanie trwało prawie 20 minut. Obecnie wóz 2004 jest odstawiony na R-4, natomiast 1379 powrócił już do ruchu po remoncie. Warto dodać, że „trafiony” skład prowadził prezes KMKM!

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.09. po południu na ul. Marymonckiej zapalił się pierwszy wagon żoliborskiego składu 13N 424+404 linii **27**. Dzięki sprawniej interwencji motorniczych udało się zgasić pożar w zarodku i po około 10-minutowym zatrzymaniu ww. skład ewakuował się na R-4.

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.09. do warsztatów T-3 został zaholowany historyczny wagon ND-1620. Holownikiem był techniczny wagon typu K-2400, a wizyta doczepki na T-3 spowodowana była wymianą sprzęgów. Obecnie wagon powrócił już do macierzystego zakładu R-3.

■ **Warszawa (tramwaj).** 13.09. Tramwaje Warszawskie unieważniły przetarg na... mleko! Zgłosił się tylko jeden oferent. Zdziwionym wyjaśniamy, że w sezonie zimowym TW zapewniają każdemu pracownikowi zaplecza technicznego odpowiednią ilość tego napoju dziennie – stąd przetarg.

■ **Warszawa (tramwaj).** 13.09. do Konstalu wyjechał 116Na/1-3007, a wrócił 3012.

■ **Warszawa (tramwaj).** 13.09. na linii **4** zaobserwowano praski wagon 112N-3001. Tak więc stało się to, co niektórzy uważali za niemożliwe. Obecnie wagon też możemy spotkać na wszystkich liniach obsługiwanych przez R-2.

■ **Warszawa (tramwaj).** 14.09. na pl. Narutowicza doszło do potrącenia człowieka przez tramwaj. Nieuważny przechodzień znalazł się pod pierwszym wagonem bliżej nieustalonego składu. W stanie krytycznym został odwieziony do szpitala. Na szczęście przeżył.

■ **Warszawa (tramwaj).** W połowie września

zakończyła się próbna eksploatacja kamer w żoliborskim składzie 105Nf 1454+1453. Z tego co udało nam się dowiedzieć, kamery, jak na razie, w tramwajach montowane nie będą. Powód jeden – brak środków finansowych. Jednak kilka razy kamery przyczyniły się do wykrycia sprawców dewastacji wagonów.

■ **Warszawa (tramwaj).** 16.09. po dwutygodniowej renowacji oddano do użytku ekspedycję tramwajową na pętli Potocka. Motorowi nie są zachwyceni...

■ **Warszawa (tramwaj).** 17.09. powitaliśmy w ruchu szkoleniowym nowy skład. Jest to mokatowski 13N 397+391. Spowodowane jest to remontem poprzedniego „naukowca” – składu 412+269. A tego dnia eLka zawiątała nawet na pętlę Czyszowa nie odwiedzana już od dość dawna przez składy z R-3.

■ **Warszawa (tramwaj).** Od kilkunastu dni na linii **23** obowiązuje zakaz wypuszczania wagonów typu 13N. Zakład R-4 jak na razie skrupulatnie się do tego zarządzenia stosuje i wypuszcza swoje stopiątki, które dodatkowo muszą na Czyszowej wyłączać przetwornice. Zakaz spowodowany jest skargami mieszkańców właśnie okolic pętli Czyszowa, wysłanymi do ZTM-u i TW. Jedyne plus stopiątek jest taki, że nie trzeba biegać do drugich wagonów i tam wyłączać przetwornice.

■ **Warszawa (tramwaj).** W warsztatach T-3 trwa obecnie przebudowa wycofanych z ruchu liniowego wagonów 13N-778 i 585 na wagony techniczne mające zastąpić wysłużone już jednostki: mokatowską berlinkę nr 2412 (zastąpi ją 778) oraz wolską trzynastkę nr 402 (zastąpi ją 585). Oba wozy mają już wycięte platformy transportowe (tak jak ich poprzednicy), jednak ich wprowadzenie do ruchu jeszcze trochę potrwa. Co ciekawe, początkowo na techniczne planowano przebudować wozy 13N-700” i 738, ale 16-miesięczny postój pod chmurką (i wcześniej rok w hali T-3) najwyraźniej im nie posłużył.

■ **Warszawa (tramwaj).** 18.09. doszło do niecodziennego zdarzenia – na kanale rewizyjnym praskiej zajezdni doszło do wykolejenia się składu typu 105Na, w którym pękła jedna z obręczy. Na szczęście nie wpadł on do kanału i został wkolejony przy pomocy dźwigu.

■ **Warszawa (tramwaj).** 19.09. późnym popołudniem doszło do zderzenia wóz-wóz na ul. Wołoskiej (przy Domaniewskiej). Jadący w kierunku Żerania FSO żoliborski skład 13N 678+687 linii **18** przywalił w tył mokatowskiego 105Na 1256+1255 linii **10**. Uszkodzenia wagonów na całe szczęście nie są zbyt poważne. W 1255 urwał się bufor oraz nieznacznie zniekształciła blacha, natomiast w 678 wgniółł się przód. Oba wagony czekają obecnie na przeprowadzenie napraw.

■ **Warszawa (tramwaj).** 20.09. w godzinach wieczornych do Konstalu pojechał kolejny wagon przegubowy. Był to praski 116Na-3004. Co ciekawe, wagon ten był już raz w chorzowskiej fabryce od 13.04. do 3.08.2000 r., co w czerwcu mogli zresztą podziwiać wszyscy miłośnicy podczas zwiedzania tamtejszej tramwajowej manufaktury.

■ **Warszawa (tramwaj).** 20.09. z okazji Świątowego Dnia Mleka po mieście na trasie okólnej (pl. Narutowicza – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Targowa – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Towarowa – Grójecka – pl. Narutowicza) kursował historyczny wagon N₃-674. Hostessy rozdawały w nim kartoniki

z mlekiem, ponadto kampanię na rzecz picia mleka prowadzili posłowie SLD: Ryszard Kalisz oraz Katarzyna Maria Piekarska. Nie obeszło się bez ciekawych przygód: pasażerowie musieli, na przykład, przepchać zaparkowane na pętli na pl. Starynkiewicza dwa auta (notabene ta pętla nie była w planach wycieczki). Ponadto tramwaj stanął pod izolatorem na pl. Narutowicza. W tym drugim wypadku eNce pomógł skład 105Nf 1442+1441 linii **44**, który po prostu ją popchnął. Akcja miała szeroki oddźwięk społeczny (rozdano dziesiątki litrów mleka), do którego w znacznym stopniu przyczyniły się media, dla których o godz. 11:50 zorganizowano w wagonie konferencję prasową.

■ **Warszawa (tramwaj).** 21.09. o godzinie 9:05 doszło do poważnego zderzenia praskiego składu 105Na 1266+1265 linii **24** z betoniarką marki Mercedes, która wymusiła pierwszeństwo przejazdu podczas niedozwolonego skrętu w lewo z ul. Towarowej w ul. Srebrną. Solidnemu rozbiciu uległy kabiny zarówno tramwaju jak i betoniarki. Ponadto jedna z pasażerek tramwaju została ranna. Zatrzymanie trwało 35 minut i przedłużyło się z powodu trudności powstałych podczas usuwania przez dźwig Straży Pożarnej betoniarki, w której zablokowała się skrzynia biegów.

■ **Warszawa (tramwaj).** 23.09. około 7:25 rano na ul. Chałubińskiego (przy Nowowiejskiej) w stojący na przystanku żoliborski skład 13N 622+749 linii **47** wjechał mokatowski skład 105Nf 1448+1447 linii **16**. Uszkodzenia wagonów nie są jeszcze do końca znane: na pewno wóz 749 ma powgniatane tylne blachy, a 1448 dosyć pokiereszowany przód. Po około 20-miutowym zatrzymaniu wagony zjechały na pętlę Plac Narutowicza.

■ **Warszawa (ZTM).** W połowie września Zarząd Transportu Miejskiego rozstrzygnął przetarg na kontrolę biletów. Niestety, przetarg został unieważniony, ponieważ zgłosiła się do niego tylko jedna firma o nieco tajemniczej nazwie Kruk.

■ **Wrocław (sprostowanie).** Do poprzedniego numeru *Przystanku* wkraśli się parę pomyłek. Błędnie podaliśmy numery stopiątek biorących udział w paradzie – były to 2434+2433+2463 oraz 2356+2355. Składem z wyświetlaczami Pixel, który nie posiada „kwadratów” jest natomiast wspomniany 2356+2355. Przepraszamy.

■ **Wrocław (tramwaj).** 21.09. 105Na-2318, który leczył swój przód w Protramie przez ostatnie 3 miesiące, objawił się na mieście pod postacią jazdy próbnej.

■ **Wrocław (tramwaj).** Tamże, na warsztacie znajdują się w chwili obecnej jeszcze 2254+2255, 2328+2327, 2378+2377, 2524+2523, 2226+G-078. G-078 najprawdopodobniej otrzyma numer 2563 i będzie jeździł w składzie z 2226. Ostatni wagon jaki wyjechał z Protramu to 2347+2457, wyposażony w wyświetlacze i drzwi odskokowe.

■ **Wrocław (tramwaj).** 21.09. był sądnym dniem dla wrocławskich tramwajów – wydarzyło się bowiem aż pięć poważniejszych wypadków i kolizji. Na pierwszy ogień poszła protramowska modernizacja 2368+2367 jadąca jako **2** na Biskupin. Około godziny 7:20 na skrzyżowaniu Piłsudskiego i Kołłątaja oba wozy na łuku wyskoczyły z szyn. Pierwszy odbił się od krawężnika, a drugi uderzył tyłem w budynek Banku Śląskiego. Rezultat: 2 osoby ranne, przemieszczony o kilkanaście centymetrów w lewo tył drugiego wozu, 6 stłuczonych szyb i niewielkie odpryski tynku. Kilka godzin później wyjechała się nauka jazdy 102Na-G087 na łuku

przy KDM-ie. Dziwnym zbiegiem okoliczności przez kilka poprzednich nocy na obu skrzyżowaniach poprawiano krzyżownice. Około godziny 15:30 na skrzyżowaniu ul. Kosmonautów i Złotnickiej 10 (105Na 2414+2413) jadąca w stronę centrum uszkodziła pewnej audycy prawy bok, sobie tłukąc jedynie reflektory. Kolejnym pechowcem był 105Na 2440+2439, który godzinę później na ul. Kosmonautów wjechał w tył składu 2456+2455 (najprawdopodobniej nie zdążył wyhamować). 2440 zdeformował sobie dość znacznie przód. Ciągnięty przez swój własny drugi wagon zjechał w eskorcie Nadzoru Ruchu do zajezdni Borek. 2455 ma natomiast zbitę tylną światła i parę wgnieceń, a 2456 uszko-

dzony tylny sprzęg. Obu wagonom przyjechała z pomocą ołbińska eNka G084 i zabrała je do domu. W zderzeniu ucierpiał jeden z pasażerów dzieciątki oraz jej motorowy. Na koniec, po głównym wydaniu *Wiadomości*, na pl. Grunwaldzkim 102Na-2009 niegroźnie zderzyła się z jakimś autkiem. Tramwaj ma porysowany prawy fartuch i pociętą listwę w okolicach pierwszego wózka. Tym samym w stolicy Dolnego Śląska został wykorzystany co najmniej kilkumiesięczny limit zderzeń i poważniejszych wykolejeń.

■ **Wrocław (tramwaj).** W zajezdni Borek trwa praca remontowa nad 102Na-2029 i 105Na 2278+2279. Do kuracji odmładzającej przygotowuje

się natomiast 102Na-2077, a zakończyły ją (z powodzeniem) jej siostry 2007 i 2023.

Maciej Beister, Marcin Chrost, Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Marek Drewniak, Grzegorz W. Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kiembrowski, Krzysztof Lipnik, Marcin Łańko, Mariusz Mazek, Michał Musiał, Marcin Pejski, Olaf Skrzymowski, Mariusz Sondel, Marcin Stawicki, Marcin Stiasny, Piotr Szczęśny, Tomasz Szydłowski, Krzysztof Utracki

Solarisy dla Częstochowy

Przetarg na dostawę dla MPK Częstochowa niskopodłogowych autobusów wygrała firma Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. Wynik był praktycznie znany jeszcze przed rozstrzygnięciem. Kluczową rolę miała odegrać cena, którą solaris urbino 12 zdeklasaował konkurentów – MANa NL223, Jelcza M125M Vecto i volvo 7000. Drugi z warunków, dostępność bazy serwisowej, również wpłynął na korzyść producenta z Boleschowa. Autobusy tej marki, które na dobre rozpanoszyły się na ulicach polskich miast, urastając do roli ikarusa XXI wieku, po raz pierwszy znajdują miejsce w bazie taborowej częstochowskiego MPK Sp. z o.o. Słychać już głosy, że takie rozdrabnianie się w doborze marek nie jest dobre. Cóż jednak zrobić, gdy małe przedsiębiorstwo stać jedynie na zakup kilku pojazdów rocznie. Co prawda, tegoroczna dostawa miała, wedle zapowiedzi, liczyć 20–30 sztuk, jednak ostatecznie będzie ich jedynie 9. Co gorsza, ze złomowanych zostanie aż 12 najstarszych autobusów, zaś metryki mówią jasno, że będą to prawie dwukrotnie pojemniejsze od solarisów ikarusy 280. Jak gdyby przygotowując się do tego zmniejszenia udziału przegubowców w przewozach dziennych, w połowie września MPK często zastępowało je autobusami krótkimi. Zdarzenia takie miały miejsce od zawsze. Nigdy jednak na tak wielką skalę. Dotyczy to linii 11, 17, 19, 16 i 26 – ze szczególnym uwzględnieniem dwóch ostatnich.

Zagadką jest malowanie nowych autobusów. Dotychczas nowe pojazdy malowano jednolicie – według wzoru zapoczątkowanego w roku 1993 przez ikarusy 435, to jest na biało z fioletowymi i granatowymi pasami (niestety, nijak się to ma do biało-złoto-błękitnych barw miasta). Obecnie jednak przedsiębiorstwo, formalnie prywatne, jest u szczytu usamodzielnienia, a w malowaniu autobusów remontowanych wciąż panuje wielki bałagan. Wprawdzie w roku 2000 zrezygnowano z malowania ich w barwy biało-czerwone (odwrotnie niż „stare” malowanie ikarusów 280), wprowadzając wzór prawie zgodny z taborom fabrycznie nowym, lecz nie na długo. Fioletowe pasy stawały się coraz cieńsze, po czym... w ogóle z nich zrezygnowano, malując autobusy całkowicie na biało, w ramach przygotowywania pod reklamę. Natomiast obecnie negatywnym hitem jest ikarus nr 280. Po wygaśnięciu terminu jego reklamy, został pomalowany całkowicie na czerwono z żółtymi emblematami. W związku z tym przypominają autobusy z lat 80. Przód i tył pozostają jednak w malowaniu nibyzakładowym, czyli białe, zupełnie tak, jakby czerwone boki (także drzwi!) były reklamą. Tymczasem tramwaje są obecnie malowane na czerwono z kremowymi fartuchami (malowanie oryginalne

Konstalu z 1975 roku). To dopełnia „strokacizny” w taborze.

Częstochowskie MPK podejmuje coraz więcej zasługujących na pochwałę decyzji. Po wprowadzeniu zasady zatrzymywania się autobusów za tramwaj na przystanku przy ul. Wańkowicza, kolejną miłą niespodzianką było (w związku z kursowaniem linii 12 i 32 w kierunku Rakowa objazdem przez ul. Podhalańską i Kard. Wyszyńskiego) przygotowanie dla autobusów tych linii dodatkowych tablic z napisem „UWAGA OBJAZD”. I choć liczne posunięcia (na przykład rozwieszenie, mimo ostrzeżenia, rozkładu tramwajów z tym samym błędem po raz trzeci) zdają się dobitnie świadczyć, że MPK wciąż lekceważy pasażerów, to jednak w świetle powyższych faktów wydaje się, że nieco mniej.

Rafał Lamch

Węzeł Zachodni oddany do ruchu

Dnia 15 września, po ponadrocznej budowie (rozpoczęcie robót miało miejsce 26 lipca 2001 r.), oddano do użytku tzw. Węzeł Zachodni. Inwestycja ta pochłonęła 56 mln złotych. Uroczystość otwarcia odbyła się na nowym moście przez Brdę. O godzinie 16 wstępną przeciał prezydent miasta Bydgoszczy, Roman Jasiakiewicz. Węzeł Zachodni stanowią zmodernizowane ul. Nad Torem (dwujezdniowa z pokątnych rozmiarów rondem na skrzyżowaniu z Siedlecką), Ludwikowo, Siedlecka i Grunwaldzka. Najważniejszą częścią inwestycji na tej ulicy była budowa wiaduktu kolejowego, po którym jeżdżą pociągi w stronę Poznania. Polegała ona na wymianie 300 m torów kolejowych i wykuciu przelotu pod nasypem dla północnej jezdni ul. Grunwaldzkiej. Z kolei najdroższym elementem Węzła jest most przez Brdę, wybudowany kosztem 12 mln złotych, będący częścią składową ul. Ludwikowo.

Od 16 września zmiany zaszły również w organizacji linii i przystanków komunikacji miejskiej:

- linia 51 w kierunku pętli przy ul. Deszczowej od przystanku Grunwaldzka / Kraszewskiego jedzie ul. Grunwaldzka, Siedlecką, Koronowską, Krajeńską i Wiejską. W drugą stronę trasa przejazdu nie uległa zmianie. Linia została przekształcona z kursującej w dni powszednie w godzinach szczytu w całodzienną, jeżdżącą we wszystkie dni tygodnia;
- linia 58 od przystanku przy ul. Chmurnej do przystanku Grunwaldzka / Kraszewskiego w obu kierunkach jedzie ul. Nad Torem;
- dla linii 60, 71 i 35N dotychczasowy przystanek Grunwaldzka / Koronowska w kierunku Osowej

Góry został przeniesiony w obręb Węzła Zachodniego (Siedlecka-Nad Torem);

- linia 34N na terenie Czyżkówka kursuje po nowej trasie linii nr 51.

Mariusz Madej

Autobus typu sauna

Obok rozlicznych wynalazków taborowych Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, warto wspomnieć o bardzo nietypowo przebudowanych autobusach Jelcz typu PR110M. Można je spotkać na liniach Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, które są obsługiwane przez Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne w Rudzie Śląskiej.

Henryk Zagozda, właściciel wspomnianego przedsiębiorstwa, eksploatuje dwa autobusy marki Jelcz PR110M o mocno zmienionym obliczu. Na pierwszy rzut oka, na tle innych wyeksploatowanych sztuk lokalnego taboru, wydają się być nowoczesne. Niestety, to pierwsze wrażenie jest bardzo mylne.

Oba rzeczony autobusy zostały poddane naprawie głównej w warsztacie firmy. Podczas dokonanych remontów między innymi wymieniono wszystkie okna, zastępując je wyklejany. To rozwiązanie może i byłoby dobre, gdyby nie fakt, że w obu przypadkach w autobusach nie zamontowano ani jednego okna, które by się otwierało!

Jazda takowym pojazdem w zimie jest naprawdę przyjemna – nie ma skąd zawiązać; znikąd nie wionie mroźnym powietrzem. Jednak w lecie to prawdziwa katorga – zwłaszcza w godzinach szczytu jazda tym wynalazkiem jest horrorem.

Jedyne źródła świeżego powietrza to dwie klapy dachowe oraz mała luka między kabiną kierowcy a skrajem drzwi. Gdy prowadzący pojazd jeździ z otwartymi drzwiami kabiny, to przez wąski prześwit wpada trochę zbażennego powietrza do przedziału pasażerskiego.

Pierwotnie w każdym autobusie miały być zamontowane po dwa okna uchylne. Nie wiadomo jednak dlaczego odstąpiono od realizacji tego zamierzenia. Inny błąd, jaki popełniono, to nadmierne zabudowanie komory silnika. Wskutek braku dostatecznego chłodzenia silnik musi być wietrzony na każdym postoju.

Informacje na temat autobusów są bardzo fragmentaryczne i przedstawia je poniższa tabela:

nr rejestr.	poprzedni właściciel	poprz. nr taborowy	malowanie
SRS E412	brak danych	brak danych	zakładowe:
SRS E416	MZK Toruń	310	żółto-czerwone

Na te autobusy warto zwrócić uwagę właśnie z racji przeprowadzonych zmian. Błędy konstrukcyjne doskonale wpisują te dwie peerki w lokalny kolor taborowy, a niewygody podróży – cóż – to

zaden wyjątek...

Zastanowić się jednak można, czy tego typu autobusy nie powinny wyjeżdżać na trasę wyłącz- nie w zimie lub, idąc dalej tym tropem, czy nie

wymieniać na lato okien na takie, które zostały zastosowane w opisywanych jeliczach z Cheb- zia...

Bartosz Mazur, KMTM Chorzów Batory

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **16 na Lecha.** Od 1.10. linia 16, w związku z planowanym zamknięciem Mostu Rocha, zostanie przedłużona przez Pl. Wielkopolski i rondo Śródka do Os. Lecha. Obsługiwać ją będzie w całości Wydział S1. Połączenie ma ułatwić dojazd z Rataj do Centrum i na Piątkowo. Nie zmieni się jednak charakter jej kursowania, tzn. szesnastki jeździć będą tylko w dni robocze. Miejmy nadzieję, że postulaty KMPS-u w sprawie przywrócenia podwójnego przystanku na Małych Garbarach i przedłużenia zielonego światła na skrzyżowaniu Garbary / Estkowskiego zostaną uwzględnione na czas, to jest przed 1.10.

● **80 do Komornik.** Również od 1.10. przedłu- żona zostanie linia autobusowa nr 80 przez ul. Sycowską do Auchana w Komornikach. Autobusy zarówno w kierunku Auchana jak i Górczyna wjeżdżać będą na Rudnice.

● **„Inteligentniej”.** Prawdopodobnie w najbliż- szym czasie przybędzie nam jeszcze jedna „inteli- gentna” sygnalizacja świetlna. Ma się ona pojawić w ciągu miesiąca na Moście Dworcowym. Niestety, obserwując działanie tego typu sygnalizacji na in- nych skrzyżowaniach w Poznaniu, możemy spod- ziewać się raczej pogorszenia, a nie polepszenia sytuacji na tym ważnym węźle komunikacyjnym.

● **Prasowanie na S2.** Już niebawem odebrana zostanie nowa prasa w Zajezdni Madalińskiego. W związku z tym możemy się spodziewać urucho- mienia wagonu GT8-682, który już od kilku miesię- cy oczekuje na podmianę kół.

● **Podziękowania dla S1.** Ogromne podzięko- wania należą się panom Waldemarowi Frąckowiakowi i Krzysztofowi Bartkowiakowi oraz całej ekipie pracowników z warsztatu na Wydziale S1, która brała udział w przygotowaniu wagonu lora do spe- cjalnego przejazdu z eNką z okazji obchodów Świa- towego Dnia Mleka. 20.09. eNka udekorowana gi- gantycznymi plakatami zachęcającymi do spoży- wania białego napoju ciągnęła platformę na której jechały sobie dwie krówki (miłośników zwierząt uspokajamy: nie były prawdziwe) oraz wielki karton mleka. Na przystankach zaskoczeni pasażerowie otrzymywali od obsługi kartoniki mleka.

● **Piękny jak ikarus.** Coraz więcej ikarusów ma wygląd godny pozadroszczenia. Już nie zadowala- ją się pixelowymi wyświetlaczami i błyszczącym lak- ierem. Ostatnio przybyłe z naprawy głównej busy charakteryzują się szarymi przegubami i siede- niami znanymi z solarisów, czy stopiątek po nie- dawnych remontach. Jak do tej pory jest już 7 ta- kich wozów: 1506, 1508, 1620, 1626, 1634, 1636, 1638. Dwa pierwsze pochodzą z Kapeny, a reszta z Biskupic. Mimo to na pierwszy rzut oka są iden- tyczne. Wygląda na to, że został w końcu wypraco- wany pewien standard napraw głównych ikarusów.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzed- niego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
5	-	barwy MPK	Akces	niebieski	-
230+229	Klarin	niebiesko- kremowo-zielony	-	barwy MPK	-
678	-	kremowy	Komputronik	niebieski	-
autobusy					
1269	-	barwy MPK	Panorama	pomarańczowy	reklama naklejana
1506	Wilmarkt	biały	-	barwy MPK	po NG
1620	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
1626	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG

opracował **Łukasz Nowicki**

Dzięki temu za jakiś czas hungary będą miały jed- nolity wygląd. I to nie byle jaki!

● **Ostatnia jazda zemuna.** 21.09. po raz ostat- ni można było się przejechać po Poznaniu ikarusem 160P. Specjalny przejazd zorganizował KMPS dla uczczenia 10 lat kursowania tych wozów w MPK Poznań i, jednocześnie, z okazji ich niedawnego wycofania z ruchu. Impreza rozpoczęła się punktu- alnie o godzinie 10:00 na pętli Ogrody. Za kierowni- cą ostatniego sprawnego zemuna zasiadł Krzysztof Buczkowski. Licznie zgromadzeni członkowie KMPS-u (i nie tylko) nie żalowali klisz i taśm dla utrwalenia te jazdy. Do godziny 15:00 autobus zdą- żył odwiedzić prawie wszystkie trasy, po których te wozy jeździły. Zawitał, m.in., na Pl. Wielkopolski, do Radojewa, na Os. Batorego, do Kiekrza, do Za- jezdni Kacza, do Żabikowa, na Os. Dębina, na Książęcą... Imprezę należy podsumować jako nie- zwykłe udaną, pogodą również dopisała. Szczegól- ne podziękowania należą się przede wszystkim kie- rowcy, który dzielnie sobie radził z humorami po- jazdu.

Krzysztof Dostatni, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz

Magazyn 995

08.09. Pomiędzy godziną 5:30 a 6:20 A-autobusy musiały kursować w obie strony przez ul. Podgórną, gdyż pewien kierowca wpadł na genialny pomysł zaparkowania swej „beemwicy” jednocześnie na przejściu dla pieszych i jezdni ul. Św. Marcin (przy Pl. Wiosny Ludów).

11.09. Na łuku ul. Strzyńskiego opel kadett jadąc od strony pętli Os. Sobieskiego zjechał na lewą stronę jezdni i uderzył w bok jadącego z przeciwka solarisa 1381 obsługującego 74/2. Jedna osoba z doszczętnie rozbitego po lewej stronie samocho- du została przewieziona do szpitala. W solarce po- گیا się i przerysował lewy bok, zniszczyło przednie naroże i popękał zderzak. Autobus po doraźnej na- prawie zjechał samodzielnie do zajezdni.

11.09. Zaraz po głównym wydaniu *Wiadomości* nietrzeźwy przechodził przechodząc przez ul. Górna Wilda (na skrzyżowaniu ze św. Jerzego) wszedł na prawy bok drugiego wozu składu 98+97 (2/9). Stąd został przewieziony do szpitala. Wstrzymanie trwało 7 minut.

12.09. 24 godziny później podobnego wyczynu do-

kołał nietrzeźwy 20-latek wchodząc na prawy bok ruszającego z przystanku Grochowska pierwszego wozu 190+189 (6/2 jadącego w kierunku Miłostowa). Ruch przywrócono po 20 minutach.

12.09. Od godziny 7:21 przez 25 minut na pętli Ju- nikowo z ruchu była wyłączona 1/15 (232+231), gdyż dwójka pasażerów pomyliła tramwaj z hotelem i spała na podłodze wagonu. Ponieważ kontakt z nimi był niemożliwy, więc wezwano policję, która ich zabrała.

17.09. O godzinie 6:25 5/12 (132+133) wjeżdżając na przystanek Dworzec Zachodni od strony Mostu Dworcowego najechała na tył 8/6 (GT8-671) powo- dując lekkie wgniecenia obu tramwajów. Stąd bim- by zjechały na Górczyn by załatwić formalności, a następnie powróciły na linie. Dwie i pół godziny później dojeżdżająca do skrzyżowania Grunwaldz- ka / Smoluchowskiego od strony ronda Przyby- szewskiego 13/10 (skład 294+295) wpadła na tył stojącej przed sygnalizatorem świetlnym 6/10 (86+85). W wyniku wypadku ranne zostały 2 osoby z **trzynastki**, w tym jeden nieumundurowany kon- troler biletów. Obie przewieziono do szpitala. W wozie 85 pogiął się i urwał tylny zderzak, w 294 przedni, a nadto ciągną międzywagonowe. Wstrzymanie trwało 30 minut.

19.09. Uszkodzona pompa olejowa spowodowała brak hamowania holendrze 851, który stał na torze wyjazdowym pętli Połabska jako rezerwa za 10/6. Tramwaj wcofano w pętlę i pozostawiono do zholo- wania. Pętla była wyłączona z ruchu przez 7 minut.

19.09. O godzinie 21:50 na Os. Tysiąclecia urwał się kardan przy drugim wózku pierwszego wozu składu 210+209, który odgrywał rolę 5/3. Po po- bieżnej naprawie i 23-minutowym wstrzymaniu tramwaj ewakuował się na S1 w asyście Nadzoru Ruchu.

20.09. O godzinie 7:03 jadący z Miłostowa jako 6/1 zestaw 252+251 wykoleił się całym drugim wago- nem na zwrotnicy wjazdowej skrzyżowania ul. Jana Pawła II i Kórnickiej. Zawinił pęknięty sworzeń drażka zwrotnicy. Do godziny 7:50 tramwaje mogły kursować tylko od Śródki i ronda Rataj w kierunku os. Lecha. W tym czasie upalono ograniczniki wóz- ków w wozie 251. Następnie wyłączono napięcie w sieci i do 8:45 Krupp wstawił wagon na tory, po czym od razu wznowiono ruch, gdyż skład samo- dzielnie zjechał do zajezdni. Do tego czasu tramwa- je kierowano objazdami, a mimo to od strony Śródki

zablokowanych zostało 8 bimb, od ronda Rataje 5 i od os. Lecha 6. Uruchomiono także komunikację zastępczą obsługiwaną przez 8 zatramwajów na trasach: Rondo Rataje – Rondo Śródka i Rondo Starołęka – GTR – Rondo Śródka. Regulacja ruchem trwała do godziny 9:05. Podsumowując: w wozie 252 pogięła się osłona boczna za czwartymi drzwiami po prawej stronie, zaś w 251 oberwały się kable przy silnikach, uszkodziła deska

ochronna i pogięły boczne blachy. Ponadto rozerwana została jedna poprzeczka torów i wygięte dalsze trzy. Jak by tego było mało, około godziny 7:20 został potrącony przez fiata uno starszy mężczyzna, który po wyjściu ze stojącej w korku na wysokości Domu Studenckiego nr 2 **4/8** (288+289), przechodził przez jezdnię. Z miejsca zdarzenia został zabrany do szpitala przez pogotowie.

20.09. O godzinie 8:15 jadąca w stronę Połabskiej

102Na-33 (**4/10**) przed Mostem Teatralnym okazała się być wściekłą stodwójką, ponieważ dostała szczękościsku. Dzięki interwencji „lekarzy” z pogotowia tramwajowego, samodzielnie zjechała na Gajową, gdzie poczekała na holownika.

22.09. Na ul. 27 Grudnia stojący zbyt blisko torów peugeot 205 spowodował wstrzymanie ruchu 8 tramwajów w godzinach 22:00–22:37.

Adam Konieczka

Bilety w MPK Poznań

Ogólne informacje

Poznań, jako pierwsze miasto w Polsce wdrożył od 1 stycznia 1993 r. system biletów czasowych. Wiązało się to z wprowadzeniem nowego układu tras komunikacyjnych i zmniejszeniem ilości linii tramwajowych zapewniających dotąd bezpośrednie połączenia w większości relacji. Wymusiło to korzystanie podczas podróży z przesiadek. Bilety czasowe wprowadzono, aby nie dopuścić do zwiększenia kosztu przejazdu, gdyż uprzednio obowiązujące bilety jednorazowe – podobnie jak w całej Polsce – nie uprawniały do przesiadania. We wszystkich pojazdach liniowych (tramwajach, a potem autobusach) zainstalowano kasowniki mieleckiej firmy Rączka i Gąsior sterowane centralnym zegarem ulokowanym przy stanowisku prowadzącego pojazd. Zegar ten umożliwia także zablokowanie kasowników na czas kontroli biletowej, co jest jednym z wymogów niezbędnych dla ważności przeprowadzonej kontroli.

Od początku obowiązywały bilety uprawniające do przejazdu w czasie do 10, 30, 60 i 90 minut.

Bilety są sprzedawane w nominałach dopasowanych do stawki podstawowej (czyli do popularnych biletów półgodzinnych). Dopuszczalne jest łączenie kilku biletów aby uzyskać wartość odpowiednią do przewidywanego czasu podróży. Wymagane jest, by skasowanie wszystkich łączonych biletów nastąpiło jednocześnie, przy rozpoczęciu podróży. Natomiast jeżeli (przykładowo) mamy bilet 10-minutowy i po ośmiu minutach skasujemy następny bilet 10-minutowy, to są one traktowane rozdzielnie. Ich ważność wygaśnie po upływie 10 minut od skasowania drugiego biletu. W tej przykładowej sytuacji „tracimy” 12 minut – na pierwszy bilet podróżywaliśmy 8 minut, na drugi możemy jechać do 10 minut, a więc płacąc dwukrotność stawki mamy bilety ważne na 18 minut podróży. Gdybyśmy natomiast obydwa bilety skasowali jednocześnie po wejściu do pojazdu, to upoważniałyby to do 30 minut podróży.

Wraz z taryfą czasową wprowadzono też nowe bilety okresowe na 24 godziny i siedmiodniowe. Bilety te są dostępne w przedsprzedaży, a ich ważność rozpoczyna się od momentu skasowania podczas pierwszej podróży.

Do niedawna bilet należało kasować natychmiast po wejściu do pojazdu (wyjątkiem były przystanki końcowe, gdzie bilet można było kasować dopiero w momencie ruszenia pojazdu), obecnie obowiązuje zasada, iż bilet należy kasować niezwłocznie po ruszeniu pojazdu.

W nowo kupowanych autobusach fabrycznie instalowano kasowniki firmy Elgeba – model MC 600mo. Następnie wprowadzono system informacji wewnętrznej, wyświetlającej nazwę i numer najbliższego przystanku. Umożliwiło to wprowadzenie nowego rodzaju biletów – „przystankowych”,

funkcjonujących w dwóch nominałach do 10 przystanków i na całą trasę.

Bilety te obowiązują tylko w autobusach i nie uprawniają do przesiadek! Ich wprowadzenie było celowe ze względu na nieprzewidywalność czasu podróży autobusem, zwłaszcza w godzinach szczytu na zatłoczonych ulicach. Zostały bardzo życzliwie przyjęte, choć (zwłaszcza wśród osób rzadko korzystających z komunikacji autobusowej) są mało popularne.

Obowiązują tylko dwie taryfy: normalna i ulgowa. W tej ostatniej nie ma żadnych dodatkowych podziałów na ulgi ustawowe czy też miejskie, co jest spotykane w innych miastach. Bilety według taryfy ulgowej kosztują 50% ceny biletu normalnego. Po wprowadzeniu taryfy czasowej nie było formalnego podziału biletów na normalne i ulgowe. Skasowany bilet o określonym nominale okazany wraz z legitymacją uprawniającą do ulgi upoważniał do przejazdu w czasie określonym taryfą ulgową. Dla pasażerów i sprzedawców było to bardzo wygodne, gdyż w obiegu znajdowała się minimalna ilość rodzajów biletów. Jednak ze względu na nadużycia oraz konieczność monitorowania przejazdów ulgowych ze względu na rozliczenia przewoźnika z miastem, od 2000 r. funkcjonują odrębne bilety normalne i ulgowe, różniące się nadrukiem i dodatkowo kolorem. Obecnie nie dopuszcza się też możliwości skasowania dwóch biletów ulgowych jako równoważności jednego biletu normalnego, ani odwrotnie.

Podróże liniami nocnymi kosztują tyle samo co liniami dziennymi. Wyższe stawki (dwukrotnie) obowiązują tylko na liniach pospiesznych i specjalnych.

Swoistym zabytkiem jest ciągle obowiązująca opłata taryfowa za przewóz bagażu – niespotykana za granicą, zanikła też w większości polskich miast. W Poznaniu stała się „pułapką”, którą bezwzględnie wykorzystują kontrolerzy.

Sprzedż biletów

Kierowcy i motorowi nie sprzedają biletów. W Poznaniu są tylko dwa automaty biletowe firmy Merona, pamiętające zresztą czasy socjalizmu. Na czas hiperinflacji zostały zdemontowane gdyż nie nadążono z dostosowywaniem ich do często zmieniających się cen. Obecnie ponownie zainstalowano je na przystankach tramwajowych przy Dworcu Autobusowym PKS. Przyjmują wyłącznie odliczoną kwotę i sprzedają wszystkie rodzaje biletów. Praktycznie jest to druk biletu „na życzenie” – po wybraniu z pulpitu określonego rodzaju biletu oraz taryfy (normalna / ulgowa) mechanizm drukujący nadrukowuje kolorem fioletowym na pustym blankiecie wszystkie niezbędne dane: rodzaj biletu, jego cenę, numer biletu i logo MPK. Blankiety są zabezpieczone hologramem oraz mają jako poddruk zielone „smugi”, logo producenta automatów (Merona) oraz drukarni biletowej (CzG – Częstochowskie Zakłady Graficzne).

Automaty Merona przyjmują monety o nominałach 10, 20, 50 groszy oraz 1, 2 i 5 złotych. Do wy-

boru rodzaju biletu służą dwa rzędy po 6 przycisków. W lewym rzędzie zgrupowano przyciski wyboru rodzaju biletu według taryfy normalnej, a w prawym rzędzie – według taryfy ulgowej. Rodzaje biletów (od góry): dziesięciominutowy, trzydziestominutowy, całodobowy, siedmiodniowy, autobusowy do 10 przystanków, autobusowy na całą trasę przejazdu.

Bilety można nabyć w punktach sprzedaży MPK (jest on także w holu Dworca Głównego PKP, a Centralny Punkt Sprzedaży Biletów znajduje się na ul. Głogowskiej 131 przy zajezdni tramwajowej) i w licznych kioskach pobudowanych na przystankach. Te punkty dysponują najpełniejszym asortymentem biletów. Bilety sprzedają także kioski sieci Ruch oraz przeróżne sklepy, choć tam można mieć problemy z zakupem mniej popularnych rodzajów – jak choćby biletów autobusowych przystankowych. Choć prasa lokalna chętnie podchwytuje skargi, iż w niedzielę „nigdzie” nie można było kupić biletów, to jednak tak zwana „gęstość punktów sprzedaży” w Poznaniu jest bardzo wysoka. Generalnie nie planuje się szerokiego wprowadzania automatów do sprzedaży biletów.

Bilety sprzedawane są pojedynczo (zadrukowane jednostronnie) lub w postaci pasków dziesięcioprzejazdowych + jeden bilet gratis. Paski często nazywane są „bloczkami”. To określenie ma swój rodowód w najstarszej postaci, w jakiej te bilety były sprzedawane. Był to zestaw 11 biletów z okładką zewnętrzną, złączonych wzdłuż grzbietu klejem. Pierwszy wzór okładki bardzo przypominał z wyglądu bilet, co było przyczyną licznych nieporozumień, stąd szybkie wprowadzenie nowego wzoru okładki jako białej z czerwonymi ukośnymi pasami. Obecnie bilety w paskach są dwustronne, połączone wzdłuż dłuższego brzegu, z perforacją ułatwiającą rozdzielenie i mają dołączony jedenasty bilet darmowy. Umowy zawarte ze sprzedawcami biletów zakazują sprzedaży pojedynczo biletów z bloczków.

Bilety normalne z nadrukowaną literą „N” mają barwy „zimne” – jednorazowe zielone, a paski niebieskie. Bilety ulgowe z nadrukowaną literą „U” mają barwy „cieple” – jednorazowe fioletowe, a paski pomarańczowe. Wzdłuż krótszej krawędzi biletu wprasowany jest pasek z hologramem.

Biletowe ciekawostki

W przypadku zmiany taryfy opłat, do sprzedaży wprowadzane są bilety w nominałach „uzupełniających” (dotychczas 5 i 10 groszy), dzięki czemu w okresie przejściowym możliwe jest wykorzystanie starych zapasów biletów. Bilety te nie mają hologramu, nie ma też podziału na normalne i ulgowe.

W roku 2001 przy zmianie taryfy z dniem 1 lutego miała też nastąpić zmiana hologramów. Dotychczas znajdował się na nim herb miasta i logo MPK, a według planu miał się tam znaleźć herb miasta, logo MPK oraz logo miasta (nowy wymysł – napis „Poznań” przecięty dwoma łukami mającymi symbolizować rogi koziołków z ratuszowej wieży). Dru-

karnia nie zdążyła przygotować nowych hologramów, więc miała zastosować jakieś hologramy „katalogowe”. Lecz zamiast jakiegoś neutralnego znaku wykorzystano gotowe hologramy z... warszawską syrenką i logo ZTM Warszawa. W ten sposób na biletach poznańskich (do wyczerpania pierwszego nakładu) znajdował się hologram „warszawski”.

W drugiej połowie 2001 roku wprowadzono niewielkie zmiany w wyglądzie biletów: zrezygnowano z umieszczania obrysu pola na odcisk kasownika, „wciśnięto” natomiast logo miasta.

Ponadto, kiedy jeszcze w autobusach wisiały czerwone „Rączki i Gąsiorzy”, na liniach o podwójnej opłacie kod wydruku prezentował się następująco: pozycja I: dzień tygodnia (1 – poniedziałek, 2 wtorek itd.), pozycja II-III: kolejny tydzień roku (od 01 do 52), pozycja IV: rodzaj linii (1 – pospieszna, 2 – nocna, 3 – specjalna) i potem oczywiście godzina. Miało to na celu wyeliminowanie sztuczek polegających na skasowaniu biletu za 10 minut w autobusie pospiesznym, a po ich wykorzystaniu przesiadki na zwykły, bo cena przecież taka, jak za 30 minut.

Informacje w nadruku

Na bilecie skasowanym w kasownikach firmy R&G (mniejsze, w kolorze ciemnowisniowym, zainstalowane tylko w tramwajach i to nie wszystkich) znajdują się: data (dzień i miesiąc) oraz za odstępem godzina i minuta skasowania rozdzielone myślnikiem. Mechanizm drukujący stanowi wałek z ośmioma ciągami cyfr na obwodzie. Wiruje on cały czas, a w czasie kasowania elektromagnes napędzają młoteczki (odrębne dla każdej kolumny). We właściwej chwili (zsynchronizowanej z wałkiem) młoteczki impulsowo dociskają bilet dokładnie w tym momencie gdy na wirującym wałku żądana cyfra znajduje się pod młoteczkami. Mimo skomplikowanego opisu jest to bardzo proste i niezawodne. Ta popularna technika stosowana jest choćby w niektórych kalkulatorach drukujących, wykorzystywana była też w „historycznych” drukarkach (wielkości dużego biurka) od komputerów Odra. Czasami (rzadko), gdy jadącym pojazdem „zarzuci” gwałtownie w czasie kasowania biletu, poszczególne cyfry nie znajdują się w jednej linii. Nadruk wykonywany jest na bilecie od dołu.

Na kasowniku gotowym do pracy świeci się zielona dioda, w czasie kasowania lub po zablokowaniu przez prowadzącego (na przykład na czas kontroli) – czerwona.

Instalowane w autobusach i wagonach tramwajowych RT6N1 kasowniki firmy Elgeba (większe, żółte) mają mechanizm podobny do stempla, tyle że zmieniają się w nim cyfry. Gdy kasownik jest w stanie gotowości, to nad szczeliną w którą wsuwa się bilet znajduje się trójkąt (symbolizujący grot strzałki) w kolorze zielonym. Gdy kasownik jest niesprawny lub zablokowany przez obsługę, to trójkąt zmienia się na czerwony i dodatkowo szczelina kasownika jest blokowana pionowym prętem uniemożliwiającym wsunięcie biletu. Czasami słychać bardzo charakterystyczny szmer, gdy mechanizm drukujący jest „tuszowany”. Nadruk na bilecie dokonywany jest jednym uderzeniem, od góry.

W autobusach kasowniki te drukują (patrząc od lewej krawędzi biletu) następujące informacje:

- numer mechanizmu drukującego (uwidoczny również na tabliczce znamionowej, oprócz niego kasownik ma nadany również niepowtarzalny numer fabryczny) i logo poznańskiego MPK (pro-

- stopadłe do dłuższej krawędzi biletu);
- bieżący dzień;
- miesiąc (cyframi rzymskimi, także prostopadłe do krawędzi);
- czas skasowania (godzinę i minuty, te ostatnie trochę mniejszą czcionką);
- numer linii;
- numer brygady;
- numer przystanku na którym skasowano bilet.

Przed uruchomieniem systemu przystankowego, na biletach kasowanych w autobusach sześć ostatnich cyfr było zastępowanych gwiazdkami.

Ponieważ mechanizm drukujący nie ma możliwości drukowania liter, na biletach kasowanych w autobusach kursujących na jedynej linii pospiesznej **A** znajdziemy nadrukowany numer linii **41**. Podobnie jest na innych liniach sezonowych oznaczonych literami. W niektórych wagonach tramwajowych zakupionych w Niemczech (m.in. 650, 651, 652, 653, 654, 670) też są kasowniki podobnie wyglądające, z tym, że są to znacznie starsze Merony – takie same, jak testowane przez MPK w 1991 r. w tramwajach przed wprowadzeniem „czasówki”. Charakteryzują się m.in. brakiem sterownika umożliwiającego ich blokadę. Ostatnią informacją drukowaną na bilecie skasowanym w tramwaju jest czas – godzina i minuty (na sześciu ostatnich pozycjach są gwiazdki), gdyż bilety przystankowe w tramwajach nie obowiązują.

Kontrola biletów

Do końca maja 2002 r. bilety kontrolowali przedstawiciele prywatnej firmy Konsol mającej główną siedzibę w Poznaniu. Mieli oni cywilne ubrania, musieli pracować w zespole minimum dwuosobowych, a na czas kontroli musieli mieć wyjęte legitymacje imienne ze zdjęciem. Legitymacja nie powinna być trzymana w dłoni, dlatego najczęściej kontrolerzy nosili je zawieszane na szyi na sznurku. Kontrole były częste, a ponieważ kontrolerzy otrzymywali wyłącznie prowizję od wpływów z opłat karnych (nie ma nawet minimalnej stałej pensji, liczą się tylko faktyczne wpływy) to byli bezwzględni w swoich działaniach. Nieraz zachowanie kontrolerów było negatywnie oceniane – również przez współpasażerów – lecz liczba podróży „na gapę” znacząco zmalała.

Nie ma żadnych wyjątków od reguły, iż ważność biletu kończy się po upływie określonego czasu od momentu skasowania. Nawet jeżeli pojazd stoi w korku pomiędzy przystankami, to upłynięcie opłaconego czasu upoważnia kontrolera do nałożenia opłaty karnej. Jedyne różnica dotyczy tylko wysokości tej opłaty – jeżeli czas jazdy został przekroczony nie więcej niż o trzy minuty to „promocyjna” opłata wynosi „tylko” 14 zł, wobec 35 zł opłaty „standardowej”.

Ważny jest tylko czas drukowany na bilecie. Ewentualne rozbieżności z czasem wskazywanym nawet przez najdokładniejszy zegar zewnętrzny nie są brane pod uwagę. Kontrolerzy przed przystąpieniem do kontroli powinni dokonać skasowania biletu „wzorcowego”, po czym kasowniki powinny zostać zablokowane (to ostatnie po nowelizacji regulaminu kontroli biletowej nie dotyczy drugich wagonów w składach dwuwagonowych). Teoretycznie kontroler powinien odnosić się do czasu wydrukowanego na bilecie „wzorcowym”. Ponieważ nie wszystkie tramwaje mają widoczny dla podróżnego zegar wyświetlający czas „pokładowy”, dopuszczalne jest

dodatkowe skasowanie własnego biletu dla sprawdzenia jego ważności.

Regulamin poznańskiego MPK przewiduje, że tylko w przypadku przestoju zawinonego przez przewoźnika można „przedłużyć” czas ważności biletu kasując go w trakcie przestoju i ponownie natychmiast po ruszeniu pojazdu. Dla wielu jest to tak skomplikowane, iż pasażerowie z tej możliwości korzystają bardzo rzadko.

Działalność Konsolu ewidentnie wpłynęła na znaczące zmniejszenie ilości podróży bezbiletowych. Ponieważ kontrolerom coraz trudniej było schwytać „gapowicza” (a żyli wyłącznie z prowizji od wyegzekwowanych kar), ich działalność była coraz bardziej dyskusyjna. Do Zarządu Miasta i MPK docierały liczne skargi, w rezultacie których umowa z Konsolem została rozwiązana i od 1 czerwca 2002 r. kontrolę przeprowadzają kontrolerzy zatrudnieni w MPK – zarówno pracujący „w cywilu”, jak i w mundurach. Mają oni również obowiązek sprzedaży biletów tym pasażerom, którzy się zgłoszą przed rozpoczęciem kontroli. Ma to być ułatwieniem dla osób którym nie udało się normalnie zakupić biletów. Według deklaracji MPK, jeżeli pasażer wsiadający do pojazdu głośno poprosi współpodróżnych o odsprzedanie biletów, to jeżeli w wagonie znajdują się kontrolerzy (nawet w cywilu) to wprawie powinni sprzedać bilet, a dopiero potem mogą przystępować do kontroli biletowej.

Aktualna taryfa (wyciąg)

Rada Miasta nie wyraziła zgody na tegoroczną waloryzację cen biletów. Obecnie obowiązuje taryfa wprowadzona od 1 lutego 2001 roku.

Podstawowe bilety kosztują: 10-minutowy – 1 zł, 30-minutowy – 2 zł, 60-minutowy – 3 zł, 90-minutowy – 4 zł, do 10 przystanków (tylko w autob.) – 1,60 zł, na całą trasę (tylko w autob.) – 2,60 zł, 24-godzinny – 8,60 zł, siedmiodniowy – 19 zł. Ceny biletów ulgowych są o 50% niższe.

Ciekawą propozycją jest Poznań City Card. Po raz pierwszy została wprowadzona w 2001 roku. W jej ramach otrzymujemy bilet ważny trzy dni, karty rabatowe do niektórych obiektów (głównie muzea i restauracje), krótki przewodnik i plan miasta.

Marek Malczewski, Piotr Dutkiewicz

Przystanek

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

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

E-MAIL REDAKCJI: przystanek@o2.pl

REDAKTOR NACZELNY: **Adam Konieczka**, tel. 504398490

ZASTĘPCA RED. NACZ.: **Jarosław Girstun**

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: **Tomasz Albrecht, Adam Białas,**

Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: **Krzysztof Dostatni, Marek**

Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Remigiusz

Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson,

Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński,

Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik,

Mariusz Madej, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska,

Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki,

Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia

Rychlewicz, Olaf Skrzykowski, Andrzej Soczówka,

Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz

Szydłowski, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki

SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: **Adam Konieczka**

DRUK: **Studio-Stempel**, ul. Malachowskiego 39, 61-129

Poznań.

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